

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

l:o.

Departementschefen, statsrådet Petersson anförde:

På extra stat under tionde huvudtiteln har riksdagen för varje år från och med år 1911 uppfört ett förslagsanslag för utdelande av tillfälliga understöd åt pensionerade kronojägare, under villkor att understöd ej finge tilldelas annan än den, som styrkte sig vara i behövande omständigheter och antingen erhållit avsked med pension från allmänna indragningsstaten till belopp understigande 500 kronor, eller ock under år 1908 erhållit avsked med avkortad pension från anslaget till pensionering av civila tjänst innehavare, samt att i avseende å understödets storlek skulle iakttagas, att detsamma jämte den utgående pensionen icke finge tillsammans överstiga 500 kronor.

[10.]
Tillfälliga un-
derstöd åt pen-
sionerade
kronojägare.

Anslagens belopp har utgjort för år 1911 5,700 kronor, för vardera av åren 1912 och 1913 4,000 kronor, för år 1914 3,600 kronor, för år 1915 3,400 kronor, för år 1916 2,700 kronor samt för vart och ett av åren 1917, 1918 och 1919 2,000 kronor. Genom beslut den 6 december 1918 har Kungl. Maj:t av anslaget för år 1919 beviljat understöd till 17 kronojägare med sammanlagt 1,790 kronor.

Även för år 1920 torde ett förslagsanslag för enahanda ändamål böra uppföras på extra stat under tionde huvudtiteln. Anslagsbeloppet synes böra bestämmas till 1,800 kronor. Någon ändring i villkoren är rätt att komma i åtnjutande av understöd av förevarande slag ifrågasätter jag ej.

Under åberopande härav hemställer jag, att Eders Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen

att å extra stat under tionde huvudtiteln för år 1920 uppföra ett förslagsanslag av 1,800 kronor för utdelande av tillfälliga understöd åt pensionerade kronojägare, under villkor att understöd ej må tilldelas annan än den, som styrker sig vara i behövande omständigheter och antingen erhållit avsked med pension från allmänna indragningsstaten till belopp understigande 500 kronor eller ock under år 1908 erhållit avsked med avkortad pension från anslaget till pensionering av civila tjänstinnehavare, samt att i avseende å understödets storlek iakttages, att detsamma jämte den utgående pensionen icke må tillsammans överstiga 500 kronor.

2:o.

Departementschefen anförde vidare:

[42.]
*Understöd
 åt f. d. slöjd-
 instruktören
 A. V. Nordins
 änka.*

I en till jordbruksdepartementet den 15 maj 1918 inkommen skrift har änkan efter förre instruktören i husslöjd Anders Wilhelm Nordin, Emma Kristina Nordin, född Stohlander — med förmälan att hennes man, som avlidit den 17 februari 1918, icke efterlämnat kvarlåtenskap till sådan storlek, att hon ens tillnärmelsevis kunde leva å avkastningen av densamma — anhållit om utverkande hos riksdagen av ett årligt underhåll åt henne att utgå från hennes mans död.

Vid ansökningen voro fogade dels prästbetyg, utvisande att sökanden vore född den 19 november 1846, dels ock ett intyg av borgmästaren Aug. Nilsson och byggmästaren C. J. Pettersson, bägge i Skara, vilka upprättat bouppteckning efter f. d. instruktören Nordin, att denne såsom stärbhusdelägare efterlämnat, förutom änkan, en dotter Hildur Kristina, gift med professorn Albert Kôersner, och en son, sekreteraren i riksförsäkringsanstalten John Wilhelm Nordin, samt att bouppteckningen utvisade en behållning av 23,502 kronor 12 öre, därav kontanta medel 10,562 kronor 12 öre och återstoden möbler och husgerådssaker.

I utlåtande den 21 maj 1918 har lantbruksstyrelsen anfört i huvudsak följande:

Enligt vad riksdagen i skrivelse den 29 maj 1911, angående regleringen av utgifterna under riksstatsens tionde huvudtitel, punkt 53, anmält, hade riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning medgivit, att dåvarande instruktören i husslöjd Nordin ägde att vid uppnådda 67 års ålder från och med månaden näst efter den, då han erhöle avsked från sin befattning, uppbära pension å allmänna indragningsstaten till belopp av 3,000 kronor, dock med skyldighet för Nordin att från tjänsten avgå i enlighet med bestämmelserna i 6 § b) i lagen angående civila tjänstinnehavares rätt till pension den 11 oktober 1907 samt att vidkännas sådant avdrag å pensionsbeloppet, som i 7 § av samma lag sägs.

Sedan härpå Nordin, som genom med lantbruksakademiens förvaltningskommitté upprättat kontrakt den 30 december 1878 antagits till sagda befattning, gjort framställning om tillstånd att kvarstå i tjänsten efter uppnådd ålder av 67 år, förklarade Kungl. Maj:t den 1 september 1911, att den omständigheten, att Nordin genom att kvarstå i tjänsten efter uppnådd pensionsålder kunde komma att erhålla flera tjänstår, än om han skulle omedelbart efter uppnådd pensionsålder från tjänsten avgå, icke utgjorde hinder för lantbruksstyrelsen att, därest sådana förhållanden föreläge, som avsåges i § 6 b) i förenämnda lag den 11 oktober 1907, låta, på sätt i samma lagrum sägs, med Nordins avsked anstå.

I en till lantbruksstyrelsen ställd skrift hade därefter Nordin, med bifogande av vederbörligt prästbetyg, utvisande att han vore född den 24 augusti 1844, anhållit om avsked från instruktörsbefattningen i husslöjd från och med den 1 januari 1914 samt om utanordnande till honom av pension från och med samma dag.

Denna ansökning hade styrelsen med utlåtande den 18 september 1913 underställt Kungl. Maj:ts prövning och därvid meddelat, att styrelsen medgivit, att med Nordins avsked finge anstå tills vidare intill utgången av år 1913, så länge han prövades på ett tillfredsställande sätt gagna det allmänna.

Sedan Kungl. Maj:t den 13 oktober 1913 förklarat Nordin berättigad att från och med månaden näst efter den, då han efter den 30 december 1913 bleve av lantbruksstyrelsen entledigad från sin instruktörsbefattning, under sin återstående livstid å allmänna indragningsstaten uppbära en årlig pension av 3,000 kronor, beviljade lantbruksstyrelsen Nordin från och med ingången av år 1914 avsked från hans då innehavande instruktörstjänst.

Nordin hade således varit i statens tjänst omkring 36 år och under denna tid utövat en gagnande och framgångsrik verksamhet inom husslöjdens område.

Hans avlöningsförmåner hade även efter den tidens anspråk varit synnerligen små eller 2,000 kronor för år räknat med 3 ålderstillägg, så att hans slutliga avlöning uppgick till endast 3,500 kronor. Att han med en så ringa avlöning icke kunde samla någon förmögenhet, tillräcklig att betrygga hans efterlevande makas ålderdom, fölle av sig självt. Enligt vad lantbruksstyrelsen inhämtat, hade han ej heller genom inbetalning i någon pensionskassa berett änkan pension. De jämförelsevis små tillgångar, som bouppteckningen utvisade, torde icke vara tillräckliga att bereda den 72 år gamla änkan, som icke vore i stånd att själv genom eget arbete bidraga till sin försörjning, en utkomst, som åtminstone under nuvarande tider kunde anses vara tillräcklig.

Med stöd av vad sålunda blivit anfört har lantbruksstyrelsen, som ansåge billigheten bjuda, att staten i detta fall trädde hjälpande emellan, hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen att bevilja änkan Nordin en årlig pension till samma belopp, som 1914 års riksdag beviljade lantbruksingenjören J. E. Berggrens änka, eller 600 kronor, att utgå från och med månaden näst efter den, då förre instruktören Nordin avled, eller från och med mars månad 1918, så länge hon fortlevde i sitt nuvarande änkestånd.

Statskontoret har i utlåtande den 4 juni 1918 yttrat, att då instruktören Nordins anställning i statstjänst icke varit av beskaffenhet att medföra rätt för honom att genom inbetalning till någon av staten understödd kassa bereda sin änka något bidrag till hennes uppehälle, ämbetsverket med hänsyn tillika till vad handlingarna i ärendet innehölle rörande sökandens ekonomiska ställning, ansåge billighetsskäl föreligga att söka bereda henne någon pension av statsmedel. Då någon erinran mot vad lantbruksstyrelsen i sådant avseende föreslagit icke syntes vara att göra, har statskontoret tillstyrkt bifall till samma förslag.

*Departements-
chefen.*

På grund av i ärendet anförda omständigheter anser jag mig kunna tillstyrka avlåtande till riksdagen av framställning om beviljande av understöd åt sökanden.

I fråga om understödsbeloppet m. m. ansluter jag mig till myndigheterna och hemställer alltså, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att avlidne förre instruktören i husslöjd Anders Wilhelm Nordins änka Emma Kristina Nordin, född Stohlander, må från och med den 1 mars 1918 under

sin återstående livstid, så länge hon förbliver i sitt nuvarande änkestånd, från allmänna indragningsstaten uppbära ett årligt understöd av 600 kronor.

3:o.

Departementschefen anförde härefter:

Uti en till Kungl. Maj:t ställd, av lantbruksstyrelsen med skrivelse den 22 oktober 1918 överlämnad ansökan har änkan efter framlidne lantbruksingenjören John Conrad Wellenius, Hulda Katarina Wellenius, född Floding, anhållit om pension av statsmedel dels för henne själv att utgå med åtta hundra kronor för år under hennes återstående livstid och dels för makarnas omyndiga dotter Solfrid, att utgå med fyrahundra kronor för år, till dess hon uppnått myndig ålder. Därjämte har sökanden anhållit, att hon själv och dottern måtte komma i åtnjutande av krigstidstillägg å dessa pensioner efter samma grunder, som kunde komma att bestämmas för övriga av staten utbetalda pensionsbelopp, samt att pensionerna måtte utgå jämväl för år 1918. I ansökningen har dotterns förmyndare instämt. Till stöd för denna ansökning har sökanden anført, att den avlidne mannen icke varit delägare i någon änke- och pupillkassa och enligt vad vid ansökningen bifogat utdrag av bouppteckningen utvisade icke efterlämnat någon behållning i boet, varför sökanden, då hon icke ägde någon enskild förmögenhet, efter mannens fränfälle befunne sig i det största ekonomiska betryck. Några anförvanter, vilkas ekonomiska ställning vore sådan, att hon av dem kunde påräkna något understöd, ägde hon icke. Hennes föräldrar voro nämligen avlidna och av de tre barnen hade äldsta sonen, som vore officer, ännu icke nått mer än löjtnantsgraden, hennes andra son vore kadett och dottern befunne sig ännu i skolåldern, oförmögen att försörja sig själv. Härtill komme, att änkan Wellenius, i enlighet med vad av ansökningen bifogat läkarbetyg framginge, vore i hög grad sjuklig och nedbruten, varför hon vore i behov av läkar- och sjukvård.

Av berörda utdrag av bouppteckningen efter Wellenius framgår, att han, som varit född den 29 oktober 1860, avlidit den 9 januari 1918 och såsom stärbhusdelägare efterlämnat änkan och de i ansökningen omförmälda tre barnen, av vilka dottern Hulda Solfrid Birgitta Klara Katarina Vilhelmina vore född den 14 juli 1901. Tillgångarna i boet hava upptagits till 93,608 kronor 25 öre och skulderna till 107,580 kronor 99 öre, vadan i boet sålunda fanns en brist å 13,972 kronor 74 öre. Därjämte förelågo borgensförbindelser till ett sammanlagt belopp av 112,000

43.]

*Understöd åt
avlidne lant-
bruksingenjör-
en J. C.
Wellenius
änka och
dotter.*

kronor. Av det återopade läkarbetyget, utfärdat av med. doktorn J. Billström i Stockholm, inhämtas, att sökanden lider av organiskt hjärtfel, underlivslidande och nervsjukdom, samt är i behov av såväl sjuk- som läkarvård.

Lantbruksstyrelsen har i ärendet meddelat följande.

Wellenius anställdes första gången i statens tjänst såsom lantbruksstipendiat år 1885, vilken befattning han innehade till den 13 december 1898, då han konstituerades till ordinarie lantbruksingenjör med Gottlands och Blekinge län såsom tjänstgöringsdistrikt. Den 15 juli 1905 erhöll Wellenius transport till Uppsala län, varest han kvarstannade till sin död. Wellenius hade alltså varit anställd i statstjänst sammanlagt över 33 år. Under hela denna tid hade han åtnjutit tjänstledighet endast för sjukdom ungefär 15 veckor.

Från och med år 1909 hade Wellenius innehaft andra ålderstillägget till lönen. Hans avlöning hade sålunda vid dödsfallet utgjort 4,500 kronor, varav lön 3,000 kronor, tjänstgöringspenningar 500 kronor samt ålderstillägg 1,000 kronor. Wellenius hade, oaktat han därtill varit berättigad, icke ingått såsom delägare i civilstatens änke- och pupillkassa. Vid sådant förhållande kunde det av principiella skäl ifrågasättas, huruvida staten nu borde bevilja pension till någon av hans efterlevande. Med avseende härå borde emellertid erinras, att riksdagen, enligt dess skrivelse den 27 september 1914 (nr 10) angående regleringen av utgifterna under riksstatens tionde huvudtitel under punkt 33 medgivit, att lantbruksingenjören Johannes Emil Berggrens änka Anna Cecilia Berggren, född Holmström, samt makarnas fem minderåriga barn finge från allmänna indragningsstaten från och med år 1914 åtnjuta årliga understöd, änkan, så länge hon förbleve ogift, till belopp av 600 kronor samt vart och ett av barnen intill en uppnådd ålder av 18 år, till belopp av 100 kronor. Tidigare hade liknande understöd beviljats lantbruksingenjören Floréns änka.

Då retroaktivavgifterna vid inträde i civilstatens änke- och pupillkassa vore synnerligen stora för en person i Wellenius ålder, vore det förklarligt, att Wellenius, som uppenbarligen haft svag ekonomisk ställning, dragit sig för dessa avsevärda utgifter.

I föreliggande fall syntes synnerligen starka skäl föreligga, att staten trädde hjälpande emellan. Handlingarna i ärendet utvisade nämligen med stor tydlighet, att änkan Wellenius samt av henne beroende familjemedlemmar befunne sig i verkligt nödläge. Med vitsordande av lantbruksingenjören Wellenius visade nit och intresse under hans långa tjänstgöring i statens tjänst, finge lantbruksstyrelsen därför tillstyrka understöd till såväl änkan som dottern Solfrid.

I fråga om understödets storlek ville styrelsen framhålla att, därest Wellenius varit delägare i civilstatens änke- och pupillkassa, pension skulle hava utgått till änkefru Wellenius med 1,000 kronor för år samt till dottern Solfrid med 400 kronor, likaledes för år räknat. Med hänsyn därtill syntes de av sökanden begärda beloppen skäliga. Styrelsen ansåge sig emellertid icke böra ifrågasätta, att understöden skulle utgå retroaktivt jämväl för år 1918.

Vad slutligen beträffade frågan om krigstidstillägg a eventuellt beviljade understöd, syntes dylika böra utgå enligt därför gällande allmänna grunder.

Till följd av remiss har statskontoret den 6 november 1918 avgivit utlåtande i detta ärende samt därvid anförte följande:

»Med hänsyn till de synnerligen ömmande omständigheter, som, enligt vad

handlingarna utvisa, i detta fall föreligga, torde goda skäl få anses förefinnas för beredande av hjälp åt sökanden och hennes dotter. Statskontoret anser sig kunna tillstyrka det för sökanden själv föreslagna beloppet, som med 200 kronor understiger vad som tillkommer änka efter lantbruksingenjör med delaktighet i civilstatens änke- och pupillkassa. Vad däremot beträffar det för dottern föreslagna beloppet, 400 kronor, motsvarande vad som tillkommer ett barn efter i nämnda kassa delaktig lantbruksingenjör, vill statskontoret, med erinran att så stort belopp hittills icke beviljats att såsom understöd till ett enda barn utgå från allmänna indragningsstaten, ifrågasätta, huruvida icke, med hänsyn därtill att ett sådant pensionsbelopp från kassan förutsätter, att icke obetydliga avgifter erlagts, understödsbeloppet för sökandens dotter borde begränsas till 300 kronor för år. I övrigt har statskontoret mot lantbruksstyrelsens förslag icke annat att erinra, än att det synes kunna ifrågasättas, huruvida icke i detta liksom i de flesta dylika fall pensionsförmånerna skäligen böra beviljas att utgå från och med månaden näst efter den, då sökandens man avled, eller alltså från och med den 1 februari 1918.»

Jag instämmer med statskontoret och hemställer, att Eders Kungl. Departements-
Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva, chefen.

att lantbruksingenjören John Conrad Wellenius änka Hulda Katarina Wellenius, född Floding, samt bemälda makars dotter Hulda Solfrid Birgitta Klara Katarina Vilhelmina må från och med februari månad 1918 åtnjuta årliga understöd från allmänna indragningsstaten att utgå till änkan Wellenius med 800 kronor, så länge hon förbliver i sitt nuvarande änkestånd, och till dottern med 300 kronor intill uppnådd ålder av 21 år.

4:o.

Departementschefen anförde vidare:

Uti en till Kungl. Maj:t ställd, av styrelsen för veterinärrättningen i Skara med skrivelse den 26 augusti 1918 överlämnad ansökan har Ammy Julia Emelie Rosenquist, änka efter instruktionsmeden vid nämnda veterinärrättning Peter Rosenquist, vilken avlidit den 26 juni 1918, anhållit, att Kungl. Maj:t tacktes bereda henne en pension under återstående delen av hennes livstid till belopp av 800 kronor för år eller det belopp, som kunde prövas skäligt. Till stöd för denna ansökan har sökanden anført, att hon befunne sig i torftiga ekonomiska omständigheter och icke såge sig i stånd att under nu rådande dyrtid försörja sig och sina två minderåriga barn samt bekosta deras upp-

[44.]
Understöd åt
instruktions-
meden
P. Rosenquists
barn.

fostran. Någon hjälp från anhöriga till barnens uppfostran kunde ej heller påräknas. Den avlidne mannen, som först vid rätt hög ålder gift sig, hade icke ansett sig hava råd att ingå i någon pensionskassa.

Vid ansökningen voro fogade dels ett bestyrkt utdrag av bouppteckning efter instruktionssmeden Rosenquist, utvisande att som stärbhusdelägare efterlämnats, förutom sökanden, dottern Dagmar Emelie, född den 6 november 1908, och sonen Pehr Olov, född den 6 oktober 1914, samt att boets behållning utgjorde 35,729 kronor 24 öre, dels ock ett av förste stadsläkaren i Skara Pehr Sahlin den 27 augusti 1918 utfärdat läkarintyg, varav inhämtas, att sökanden är behäftad med organiskt hjärtfel, som gör henne oförmögen till något mera ansträngande arbete.

Uti sin berörda skrivelse har styrelsen för omförmälda veterinärinrättning anført, att Rosenquist, som den 10 september 1889 utnämns till instruktionssmed vid veterinärinrättningens instruktionssmedja och utan något som helst avbrott skött sin befattning, fullgjort sina åligganden på ett i högsta grad förtjänstfullt sätt, därvid han genom sin plikttröhet och skicklighet varit ett utmärkt föredöme för sina många elever och på allt sätt främjat instruktionssmedjans bästa. Genom sin verksamhet som lärare i hovbeslag bade han i vida kretsar spritt kunskap om den för vårt lands hästuppfödning så viktiga hovskötseln. Gentemot beviljandet av framställningen kunde ju göras den invändning, att Rosenquist varit i tillfälle att vinna medlemskap i civilstatens änke- och pupillkassa. Härvid ville styrelsen emellertid framhålla, att Rosenquist, då han år 1909 vid övergång till ny stat varit i tillfälle att ingå i änke- och pupillkassan, redan varit 46 år gammal och med sin ringa avlöning — 1,400 kronor samt 2 ålderstillägg å 200 kronor — icke ansett sig hava råd att inbetala den avsevärda befordrings- och tilläggsavgift, som förutsattes för inträde i pensionskassan. Först efter 1909 hade hans ekonomiska ställning genom arv och tillfällig vinst förbättrats intill vad bouppteckningen utvisade — en summa, i och för sig ganska anseulig, men som med hänsyn till sökandens mindre goda hälsa och det minskade penningvärdet knappast vore tillräcklig för hennes och barnens underhåll samt dessa senares uppfostran.

Med hänsyn till Rosenquists mångåriga verksamhet i statens tjänst, hans plikttröhet och tjänstenit samt övriga av styrelsen åberopade omständigheter finge styrelsen därför tillstyrka bifall till framställningen.

I infortrat utlåtande den 24 september 1918 har statskontoret anført, att det med hänsyn till den ekonomiska ställningen i boet efter avlidne Rosenquist syntes i viss mån tveksamt, huruvida tillräckliga

skäl föreläge för beredande av pension åt sökanden. Då, för den händelse att sökandens man varit delägare i civilstatens änke- och pupillkassa, den sökanden tillkommande pensionen från kassan skulle hava utgjort 350 kronor, syntes i alla händelser ett större pensionsbelopp än detta icke böra ifrågakomma för sökanden själv. Då hon hade två minderåriga barn, skulle emellertid familjens sammanlagda pensionsförmåner från kassan hava uppgått till 525 kronor. Vid det förhållande att det icke syntes kunna förnekas, att det för sökanden skulle bliva i viss mån bekymmersamt, så länge hon hade att draga försorg om de två minderåriga barnens uppfostran, har statskontoret ansett sig böra ifrågasätta, huruvida icke det kunde anses lämpligt att å allmänna indragningsstaten bevilja årliga belopp å 200 kronor att från och med den 1 juli 1918 utgå till vartdera barnet intill uppnådd ålder av 21 år.

I likhet med myndigheterna anser jag skäl föreligga för beredande i förevarande fall av visst understöd av statsmedel. Tvivelsutan talar den icke obetydliga behållningen i boet häremot, men synnerligast i anseende till det starkt reducerade penningvärdet torde densamma dock icke vara tillräcklig såväl till underhåll av sökanden, vilken enligt läkarintyget är oförmögen till mera ansträngande arbete, och hennes barn, som ock till uppfostran av de senare under en lång följd av år. Jag tillåter mig erinra, att barnen ej äro mer än resp. 10 och 4 år gamla. Hänsyn torde ock böra fästas därvid, att den avlidne, som vitsordats hava på ett synnerligen förtjänstfullt sätt under nära 30 år oavbrutet fyllt sitt kall, svårligen med sin ganska ringa inkomst varit i tillfälle att ingå i civilstatens änke- och pupillkassa, då tillfälle därtill gavs honom.

I avseende å sättet för understödets beredande ansluter jag mig till statskontorets förslag, enligt vilket understöd icke skulle utgå till änkan utan endast till barnen. Jämväl i fråga om understödsbeloppen m. m. biträder jag statskontorets förslag och hemställer därför, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att avlidne instruktionssmeden vid veterinärinrättningen i Skara Peter Rosenquists barn Dagmar Emelie och Pehr Olov må vartdera från och med den 1 juli 1918 intill uppnådd ålder av 21 år från allmänna indragningsstaten uppbära årligt understöd av tvåhundra kronor.

*Departements-
chefen.*

Tionde huvudtiteln: bil. 8.

Vad föredragande departementschefen hemställt i de under punkterna 1—4 härövan upptagna ärenden behagade Hans Maj:t Konungen, på tillstyrkan av statsrådets övriga ledamöter, bifalla; och skulle utdrag av protokollet härom tillställas finansdepartementet för iakttagande vid uppgörande av förslag till reglering av utgifterna under riksstatens tionde huvudtitel.

Ur protokollet:

Josef Poss.

Innehållsförteckning.

Punkt	Ordinarie anslag Kronor	Extra anslag Kronor	Sid.
A. Civila pensionsväsendet.			
Pensionering av civila tjänst innehavare	1,900,000		2
Förvaltningsbidrag till en ny änke- och pupill- kassa för civilstaten	35,000		2
Statens andel i kostnaden för pensionering av extra provinsialläkare	15,000		2
Statens andel i kostnaderna för pensionering av lasarettsläkare	25,000		2
[1.] Bidrag till sjuksköterskors pensionering	50,000		2
[2.] Bidrag till pensionering av barnmorskor	50,000		3
[3.] Anslag till barnmorskornas pensionsanstalt	11,000		3
[4.] Pensionering av förmän och arbetare vid sta- tens järnvägsbyggnader samt statens vatten- fallsverks byggnadsavdelning	31,000		3
Bidrag till handelsflottans pensionsanstalt	101,000		3
[5.] Förbättring av pensioneringen från handels- flottans pensionsanstalt		31,000	4
[6.] Förbättring av pensioneringen inom de tre första klasserna av handelsflottans pensionsanstalt ..		31,000	4
Bidrag till hovkapellet's pensionsinrättning	3,000		6
[7.] Bidrag till pensionering av änkor och barn efter lärare vid allmänna läroverk, m. m.	197,276		7
Bidrag till pensionering av den kvinnliga lärar- personalen vid enskilda läroanstalter	68,000		7
[8.] Tillägspensioner åt vissa lärarinnor vid de stats- understödda enskilda läroanstalterna		50,000	7
<i>Bihang till riksdagens protokoll 1919. 1 saml.</i>			15

Punkt	Ordinarie anslag Kronor	Extra anslag Kronor	Sid.
[9.] Statens pensionsanstalt för folkskollärare	8,000,000		7
Bidrag till dövstumläraernas pensionsanstalt	35,000		8
[10.] Tillfälliga understöd åt pensionerade krono- jägare		1,800	8
Bestridande av statsverket åliggande, av andra medel ej utgående ersättningar i anledning av olycksfall i arbete	15,000		8
B. Militära pensionsväsendet.			
Ersättning till arméns pensionskassa för mistade löneinnehållningar	4,640		8
Ersättning till arméns pensionskassa för nåd- års- och begravningshjälpsbesparingar	28,080		8
[11.] Bidrag till pensionering av änkor och barn efter befäl och underbefäl med vederlikar vid armén	137,717		9
[12.] Förstärkande av det i 1918 och 1919 års riksstater uppförda anslag för bidrag till pensionering av änkor och barn efter befäl och underbefäl med vederlikar vid armén ..		8,355	9
[13.] Upprätthållande av arméns pensionskassas egen pensionering m. m.		3,500,000	9
[14.] Tillfälliga understöd åt avskedade underoffi- cerare och vederlikar vid armén		15,000	10
[15.] Tillfällig pensionsförbättring för viss personal vid armén		350,000	10
Ersättning till arméns pensionskassa för in- komster från Vadstena krigsmanshuskassas äldre medel	106,000		10
Vadstena krigsmanshuskassa	137,640		10
[16.] Bidrag till ersättning i anledning av kropps- skada, ådragen under militär tjänstgöring....	280,000		10
[17.] Förhöjning i gratialen åt avskedat manskap....	1,061,810		11
[18.] Tillfälligt understöd åt f. d. förrådsvaktmästare Ersättning till flottans pensionskassas pen- sionsfond för minskade inkomster		683	11
	36,320		11

Punkt	Ordinarie anslag Kronor	Extra anslag Kronor	Sid.
Ersättning till flottans pensionskassas gratialfond för minskade inkomster	16,650		11
[19.] Bidrag till flottans pensionskassas gratialfond	45,000		12
Pensionering av flottans befäl och underbefäl med vederlikar	253,300		12
[20.] Förhöjning i pensionerna till avskedade båtsmän	293,120		12
[21.] Tillfälliga understöd åt f. d. stammanskap vid marinen m. fl.		3,400	12
[22.] Tillfälliga understöd åt f. d. daglönare vid marinen		15,930	13
[23.] Tillfälliga understöd åt f. d. befattningshavare vid lotsverket		9,000	13
[24.] Tillfällig pensionsförbättring för viss personal vid marinen		70,000	14
Invalidhusfonden	60,350		14
Blesserade över- och underofficerare	2,400		14

C. Allmänna indragningsstaten.

[25.] Årligt understöd till förre vaktkonstapeln P. A. Jonssons änka Gustafva Jonsson		15
[26.] Fyllnadspension åt löjtnanten J. O. C. F. J:son Hedenmarcks änka		15
[27.] Pension åt förre skomakarmästaren A. Holmberg		15
[28.] Pension åt verkstadsföreståndarna G. T. Beijer och C. A. T. Berglund		16
[29.] Pension åt städerskan Mathilda Charlotta Åkerlund		16
[30.] Pension åt tillskäraren O. Olsson		16
[31.] Understöd åt skomakeribiträdet V. Olofssons änka och minderåriga barn		17
[32.] Tilläggspension åt förre länsmannen K. V. A. Suwe		17
[33.] Pension till verkmästaren J. O. Nordbergs änka		17
[34.] Pension till förre signalvakten N. Lilja		17

Punkt	Ordinarie anslag Kronor	Extra anslag Kronor	Sid.
[35.] Understöd åt vissa äldre behövande folkskol- lärare och småskollärare m. fl.			18
[36.] Tilläggs pensioner åt vissa ämneslärarinnor vid statssamskolor			18
[37.] Pension åt tecknaren G. G. Liljevall			19
[38.] Pension åt professorn K. F. Valentins änka Alexandra Valentin			19
[39.] Pension åt biträdande vaktmästaren Lovisa Olsson			19
[40.] Pension åt vaktmästaren H. P. Öberg			20
[41.] Pension åt vaktmästaränkan Hilda Kristina Larsson			20
[42.] Understöd åt f. d. slöjdinstruktören A. V. Nor- dins änka			20
[43.] Understöd åt avlidne lantbruksingenjören C. Wellenius änka och dotter			20
[44.] Understöd åt instruktionssmeden P. Rosenquists barn			21
[45.] Anslaget till allmänna indragningsstaten	2,315,629		21
	Summa 15,314,932	4,086,168	

Oförutsedda utgifter.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 9 januari
1919.*

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 anförde efter gemensam beredning med cheferna för justitie-, sjöförsvars-, ecklesiastik- och jordbruksdepartementen:

På därom av Kungl. Maj:t gjord framställning uppförde 1918 års lagtima riksdag för bestridande av oförutsedda utgifter å tilläggsstat för år 1918 samt från och med år 1919 å ordinarie stat vid sidan av huvudtitlarna ett förslagsanslag å 500,000 kronor att stå till Kungl. Maj:ts förfogande under följande villkor, nämligen

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 1 saml.

att utgiften vore av så brådskande art, att frågan ej hunne underställas riksdagen,

att utgiften vore av den storlek, att varken vederbörande huvudtitels allmänna besparingar eller samma huvudtitels anslag till extra utgifter med hänsyn till därå förefintliga behållningar lämpligen kunde för ändamålet anlitas, och tillika av beskaffenhet att ej kunna bestridas av andra till Kungl. Maj:ts förfogande stående medel,

att utgiften icke heller vore av den art, som omförmäles i 63 § regeringsformen,

samt att genast vid riksdagens början en särskild, specificerad anmälan gjordes till riksdagen om de utgifter, Kungl. Maj:t under det senaste året beslutat anvisa till utgående från anslaget.

I anledning av det i sista stycket härövan angivna villkoret torde uppgift nu få lämnas om utgifter av ifrågavarande art. Beträffande den härnedan intagna uppgiften om utgift för minsvepning är att märka, att beloppet allenast kan approximativt angivas. Enligt vad marinförvaltningen i en till chefen för sjöförvarsdepartementet ställd skrivelse meddelat, kan slutlig uppgift å kostnaderna i sin helhet ej lämnas förrän kassarapporten för december 1918 och möjligen januari 1919 inkommit till ämbetsverket. Efter samråd med chefen för sjöförvarsdepartementet har jag upptagit kostnaden till i runt tal 670,000 kronor.

Enligt Kungl. Maj:ts särskilda, nedan angivna beslut hava — med iakttagande beträffande utgifter för minsvepning av vad jag nu anført — under år 1918 följande utgifter anvisats att utgå från ifrågavarande anslag, nämligen:

å justitiedepartementets föredragning:

För införande av elektrisk belysning vid
tvångsarbetsanstalterna i Karlskrona
och Landskrona (26/9 1918) kronor 35,000: —

å sjöförvarsdepartementets föredragning:

För minsvepning inom vissa områden i
Kattegatt och södra delen av Skagerak
omkring (30/7 o. 28/8 1918) » 670,000: —

För ersättning av vid minsvepning för-
sliten och förstörd minsvepningsmate-
riel (31/12 1918) » 150,000: —

å finansdepartementets föredragning:

För Drottningholmsbroarnas vård och
underhåll (23/12 1918) » 33,657: 59

För statistisk bearbetning inom kommerskollegium av uppgifter till riksinventeringarna	(²³ / ₁₂ 1918)	kronor	60,000: —
å ecklesiastikdepartementets föredragning:			
För uppehållande av allmänna barnbörds- husets verksamhet	(¹⁸ / ₁₀ 1918)	»	100,000: —
Till täckande av brist i serafimerlasarettets verksamhet	(¹⁵ / ₁₁ 1918)	»	350,000: —
Till uppehållande av tekniska elementarskolans i Malmö verksamhet under år 1918	(²⁷ / ₁₁ 1918)	»	11,000: —
Till täckande av brist i staten för institutet och förskolan för blinda å Tomte- boda	(²⁷ / ₁₁ 1918)	»	96,000: —
å jordbruksdepartementets föredragning:			
För fortsatta fiskehamnsbyggnader	(¹⁸ / ₁₀ 1918)	»	615,000: —
För fortsättande av djupborrningarna i Skåne	(²⁰ / ₁₂ 1918)	»	32,000: —
Summa kronor			2,152,657: 59.

Anslaget har sålunda blivit högst väsentligt överskridet. Då emellertid, såsom framgår av ovanstående specifikation, de från anslaget anvisade utgifterna till väsentlig del varit förorsakade av världskriget och i samband därmed stående kristidsförhållanden, samt ingen erfarenhet ännu vunnits angående storleken av ifrågavarande anslagsbehov under normala förhållanden, torde ingen ändring nu böra vidtagas i fråga om anslagets belopp. Handlingarna i de härövan angivna ärenden torde få överlämnas till riksdagens vederbörande utskott.

På grund härav får jag nu hemställa,

dels att genom utdrag av detta protokoll anmälan göres till riksdagen om de utgifter, Kungl. Maj:t, enligt vad ovan sagts, under år 1918 anvisat till utgående från ifrågavarande anslag,

dels ock att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen, att för bestridande av oförutsedda utgifter å *ordinarie stat* vid sidan av huvudtitlarna uppföra ett förslagsanslag till belopp av kronor 500,000 att stå till Kungl. Maj:ts disposition under enahanda villkor, som gälla för år 1919.

Oförutsedda utgifter.

Till vad departementschefen sålunda hemställt,
däri statsrådets övriga ledamöter instämde, behagade
Hans Maj:t Konungen bifalla.

Ur protokollet:

Sven Lidholm.

Riksdags- och revisionskostnader m. m. Räntor å statsskulden m. m.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 9 januari
1919.*

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 anförde vidare:

Jag tillåter mig nu anmäla frågan om anvisande av anslag å riksstaten till riksdags- och revisionskostnader m. m. ävensom till betalning av räntor å statsskulden m. m.

I skrivelse den 4 december 1918 med förslagsberäkningar rörande riksgäldskontorets inkomster och utgifter för år 1920 m. m. hava fullmäktige i riksgäldskontoret meddelat, att 1920 års förslagsanslag till

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 1 saml.

2 **Riksdags- och revisionskostnader. Räntor å statsskulden.**

riksdags- och revisionskostnader samt avlöningar m. m. beräknats till ett belopp av 2,630,500 kronor samt att räntorna å statsskulden för samma år beräknas komma att uppgå till 75,799,000 kronor.

Beträffande beräkningen av det för räntor å statsskulden erforderliga beloppet torde jag få fästa uppmärksamheten därå, att någon ränta å 1918 års premieobligationslån ej ingår i riksgäldskontorets kalkyl. Denna ränteutgift kan emellertid tidigast om fem år förekomma. Åtminstone för år 1920 synes det kunna få anstå med frågan huruvida för mötande av denna engångsutgift avsättningar böra i en eller annan form tidigare ske å riksstaten.

Under åberopande i övrigt av vad jag tidigare i dag anfört beträffande inkomsterna å 1920 års riksstat hemställer jag nu, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels för bestridande av riksdags- och revisionskostnader m. m. för år 1920 anvisa ett förslagsanslag å 2,630,500 kronor,

dels ock för betalning av räntor å statsskulden m. m. för samma år anvisa likaledes ett förslagsanslag å 75,799,000 kronor.

Vad departementschefen sålunda hemställt biträdades av statsrådets övriga ledamöter och blev av Hans Maj:t Konungen godkänt.

Ur protokollet:

Sven Lidholm.

Avsättning till krigstidstillägg och krigstidshjälp.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 9 januari
1919.*

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, anförde härefter:

Såsom jag längre fram under dagens lopp torde få tillfälle att anmäla, är det min avsikt föreslå Kungl. Maj:t att till den instundande riksdagen avlåta framställningar angående beräkande å tilläggsstaten av medel för beredande av krigstidstillägg och krigstidshjälp för år 1919 åt befattningshavare och f. d. befattningshavare i statens tjänst samt åt deras änkor och barn. Det synes mig emellertid redan nu ganska påtagligt, att jämväl för år 1920 sådana dyrtidstillägg måste beredas vederbörande. Däremot är jag icke nu beredd att uttala min mening om till vilket belopp och efter vilka närmare grunder detta tillägg för nämnda

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 1 saml.

Avsättning till krigstidstillägg och krigstidshjälp.

år bör utgå. Medel böra likväl under alla förhållanden finnas jämväl för detta år i beredskap, och i mina beräkningar över det finansiella läget för statsverket i avseende å samma år har jag även tagit nödvändigheten härav i betraktande. Jag förutsätter givetvis, att, därest en sänkning av prisnivån skulle komma att äga rum, dyrtidstilläggen för kommande år skola utgå med lägre belopp än för innevarande år. I saknad av någon säkrare utgångspunkt har jag emellertid ansett mig böra räkna med samma belopp för ändamålet som de, vilka nu beräknats å tilläggsstat för år 1919.

I fråga om de affärsdrivande verken och sådana verk som försäkringsinspektionen, statens biografbyrå, mynt- och justeringsverket, patent- och registreringsverket, bankinspektionen m. fl. förutsätter jag, att eventuella dyrtidstillägg komma att av riksdagen anvisas att utgå av verkets inkomster. För övriga verk och inrättningar skulle erfordras ett belopp av sammanlagt omkring 116 miljoner kronor, därvid jämväl tagits i betraktande, att dyrtidstillägg som hittills kunna komma i fråga även åt vissa utanför den egentliga statsförvaltningen stående kategorier av personer.

Innan beslut fattats om avlåtande av definitiva framställningar till riksdagen angående dyrtidstillägg för år 1919, torde jämväl det för 1920 avsedda beloppet få på riksstaten bland utgifterna allenast beräknas som en avsättning.

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

att i avbidan på den proposition om avsättning av medel för ändamålet, som kan bli riksdagen förelagd, till beredande av krigstidstillägg och krigstidshjälp för år 1920 åt vissa befattningshavare och f. d. befattningshavare i statens tjänst samt deras änkor och barn ävensom åt vissa utanför den egentliga statsförvaltningen stående för år 1920 såsom förslagsanslag, högst, beräkna en avsättning å kronor 116,000,000.

Till vad föredragande departementschefen sålunda hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen bifalla.

Ur protokollet:

Sven Lidholm.

Utgifter för kapitalökning.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 9 januari
1919.*

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.

Sedan frågorna om statsverkets verkliga utgifter blivit på föredragning av vederbörande departementschefer prövade, anhöll chefen för finansdepartementet, statsrådet Thorsson, att få anmäla de frågor, som berörde reglering av statens

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 1 saml.

utgifter för kapitalökning.

Vad först angick

statens affärsverksamhet,

erinrade departementschefen, att Kungl. Maj:t på civildepartementets och jordbruksdepartementets föredragning förut denna dag beslutit avlåtande till riksdagen av vissa framställningar, varom i bilagda utdrag av protokollet över civilärenden (se *bil. 1*) samt protokollet över jordbruksärenden (se *bil. 2*) närmare förmäles.

Beträffande samtliga de för år 1920 i *bil. 1* och *2* med undantag av det under punkten [1] i *bil. 2* ifrågasatta anslag, hemställde föredragande departementschefen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att vart och ett av de sålunda angivna anslagen eller anslagsbeloppen finge utgå av lånemedel.

Vad åter anginge berörda under punkt [1.] i *bil. 2* ifrågasatta anslag torde detsamma få utgå av andra statsinkomster.

Vid bifall härtill skulle alltså av sammanlagda beloppet	kronor 89,859,900
av samtliga för nu ifrågavarande statsregleringsperiod erforderliga anslag till utgifter för statens affärsverksamhet ett belopp av	» 89,433,900

bestridas av lånemedel.

Vidkommande därefter ifrågasatta anslag till

statens utlåningsfonder

erinrade föredragande departementschefen om Kungl. Maj:ts på civildepartementets och jordbruksdepartementets föredragning förut denna dag fattade beslut (se *bil. 1 och 2*); varefter departementschefen hemställde beträffande samtliga ifrågavarande anslag till statens utlåningsfonder, tillhopa 17,700,000 kronor, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva

att berörda anslag finge utgå av lånemedel.

Vidare anförde departementschefen:

I avseende å de medel, som för nu ifrågavarande statsregleringsperiod böra utgå för

avbetalning å statsskulden,

hava fullmäktige i riksgäldskontoret i skrivelse den 4 december 1918 meddelat mig, att utbetalningarna under år 1920 för amortering å stats- skulden i enlighet med gällande bestämmelser beräknats till sammanlag 5,818,400 kronor.

[1.]
Avbetalning å
statsskulden.

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

att för år 1920 anvisa ett be-
lopp av kronor 5,818,400
att tillhandahållas riksgäldskontoret för avbetalning å statsskulden.

Härefter yttrade departementschefen, statsrådet Thorsson, angående avsättning till

[2—3.]
Avsättning
till stats-
verkets fond
av rusdrycks-
medel.

statsverkets fond av rusdrycksmedel,

följande:

Ränteavkastningen av statsverkets fond av rusdrycksmedel, 360,000 kronor, skall jämlikt bestämmelserna i 4 § i förordningen den 18 juli 1913 angående statsverkets fond av rusdrycksmedel läggas till fondens kapital. Då den summa, som skall tillföras fonden, är beroende av storleken av det belopp, varmed inkomstposten verkligen inflyter, bör det sålunda å utgiftssidan erforderliga anslaget uppenbarligen erhålla karaktären av förslagsanslag.

Under åberopande vidare av vad jag förut denna dag vid behandling av frågan om statsverkets inkomster för år 1920 frambållit beträffande avsättning av viss del, 5,800,000 kronor, utav inkomsterna av brännvinstillverkningsskatt, brännvinsförsäljningsmedel, maltskatt och punschskatt, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen,

dels att, under förutsättning att inkomsterna av förenämnda inkomstitlar för åren 1918 och 1919 understiga 41,900,000 kronor, för avsättning till statsverkets fond av rusdrycksmedel av det belopp, varmed samma inkomster för år 1920 må komma att överstiga

Utgifter för kapitalökning.

medeltalet av motsvarande inkomster under närmast föregående tre år, anvisa ett förslagsanslag å kronor 5,800,000.

dels ock att till statsverkets fond av rusdrycksmedel såsom förslagsanslag anvisa ett belopp av kronor 360,000.

Vad härefter anginge

återbetalning av tillfälliga lånemedel

anförde departementschefen följande:

[3.]
Återbetalning
av tillfälliga
lånemedel.

Såsom jag förut i dag vid redogörelsen för beräkningen av inkomsterna haft tillfälle anmäla, har järnvägstyrelsen beräknat, att styrelsen under år 1920 skulle kunna verkställa en återbetalning med en tredjedel av den tillfälliga försträckning åt statens järnvägar å 30,000,000 kronor, som uppförts å 1918 års tilläggsstat. De medel, som sålunda beräknas komma att inlevereras, böra givetvis användas till avbetalning å den upplåning, som föranledes av omförmälda försträckning.

Jag erinrar härvid om vad jag tidigare, vid framläggande av inkomstberäkningarna för 1920 års riksstat anført, nämligen att nu ifrågavarande återbetalning må få anstå eller nedsättas, om och i den mån omständigheterna icke skulle göra det möjligt att uttaga hela det för statens järnvägar under år 1920 påräknade överskottet. På grund härav och då det enligt min mening ej bör ifrågakomma, att skattemedel tillhörande riksstaten för år 1920 skola eventuellt, helt eller delvis, bestrida återbetalningen torde böra iakttagas, att detta förslagsanslag, högst, å 10,000,000 kronor må utgå, allenast om och i den mån det belopp, varmed statens järnvägars till statsverket inlevererade överskott för år 1920 må komma att överstiga 34,000,000 kronor. Jag hemställer alltså att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att som avbetalning å i tilläggsstaten till riksstaten för år 1918 uppförda tillfälliga lånemedel för täckande av statens järnvägars driftförlust under nämnda år, att utgå under de härovan angivna förutsättningar, anvisa ett förslagsanslag, högst, å kronor 10,000,000.

Slutligen hemställde departementschefen, att en förteckning över de för år 1920 ifrågasatta utgifterna för kapitalökning måtte få såsom bil. 3 fogas vid detta protokoll.

Vad föredragande departementschefen sålunda hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen bifalla.

Ur protokollet:

Sven Lidholm.

Bil. 1.

Utgifter för kapitalökning.

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 9
januari 1919.*

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 civildepartementet, statsrådet Schotte anförde:

I det jag härmed har att anmäla vederbörliga förslag till utgifter för kapitalökning under civildepartementet att föreläggas 1919 års riksdag, vill jag framlägga några riktlinjer för de äskanden, som jag anser därvid böra underställas riksdagen.

Under kristiden har staten varit hänvisad att så gott som uteslutande fylla sitt behov av lånemedel med anlitande av den inhemska lånemarknaden. I följd av den rikliga kapitalbildningen har sådant hittills varit möjligt. Väl har den ränta, staten måst

Allmänna
synpunkter.

utfästa sig att betala å de upptagna lånen, varit i stigande och relativt hög, men större svårigheter att uppbringa medel hava hittills i allmänhet ej mött. Emellertid lärer vara att förvänta, att under den närmaste framtiden låne-marknaden skall bliva skärpt. En viss kontroll över enskilda företags kapitalbehov utövas numera, och det bör vara staten angeläget att icke heller för sin del ikläda sig större kapitalutlägg, för vilka lånevägen behöva anlitas, än som är oundgängligt. Den nedgång i den allmänna prisnivån, som är önskvärd och vars första spår nyligen börjat skönjas, motverkas, om staten i alltför avsevärd omfattning måste för sina behov anlita lånemarknaden.

Alla dessa förhållanden måste mana till den allra största varsamhet vid igångsättande av nya företag och fullföljande av redan påbörjade. Vederbörande verk hava också erhållit anmaning att iakttaga den största sparsamhet vid sina äskanden till 1919 års riksdag. Resultatet har emellertid knappast motsvarat anmaningarna. De affärsdrivande verkens anslagsäskanden till kapitalökning uppgå sålunda till sammanlagt för:

	Å tilläggsstat för år 1919	Å staten för år 1920
<i>Postverket</i>	1,873,600	4,138,500
<i>Telegrafverket</i>	33,826,000	30,484,000
<i>Statens järnvägar</i>	37,324,100	62,445,400
<i>Statens vattenfallsverk</i>	23,450,000	46,700,000
Summa kronor	96,473,700	143,767,900

Egentligen är det endast statens järnvägar, som sökt iakttaga en allvarligare moderation i sina anspråk på statens kredit. Att verken i allmänhet framföra de många behov, som för dem framstå såsom nödvändiga för rörelsens utveckling och för att tillgodose industrilivets och allmänhetens berättigade krav, är lätt förklarligt. Det är att beklaga, att det statsfinansiella läget icke i närvarande stund är sådant, att verken kunna påräkna att ens i något så när tillfredsställande omfattning få genomföra de utvidgningar och förbättringar, som äro önskvärda och som i sin mån medverka till verkens allmänna standard såsom statsinstitution och till det ekonomiska utbytet av rörelsen.

Att anslagsäskandena äro så höga, som av nyss lämnade uppgifter framgår, är till väsentlig del beroende på de uppdrivna material-

prisen samt på arbetskostnadernas ökning. Därigenom synas också anspråken, om i betraktande tages den verkliga effekten av vad som vinnes för anslagen, högre än de i själva verket äro.

Emellertid har statens ansträngda kredit nödgat mig att söka vidtaga så omfattande nedsättningar i de avgivna utgiftsförslagen, som jag ansett tillrådligt. Inskränkningarna hava dock icke kunnat ske i den omfattning, som läget å lånemarknaden i verkligheten borde hava betingat. Men allvarliga hänsyn måste, vid bedömande av de på olika anslagsposter inverkande förhållanden, också tagas såväl till näringslivet i sin helhet och till faran att genom alltför våldsamma nedsättningar framkalla en arbetslöshet, vilken staten i så fall måste på andra vägar söka bemästra, som ock till att undvika svårigheter för leverantörer, vilka byggt sina företag, mer eller mindre fullständigt, på staten såsom avnämare.

Resultatet av de utav mig föreslagna nedsättningarna i de olika verkens statförslag framgår av en jämförelse mellan de föreliggande äskandena från verken, vilkas slutsumma upptagits i nyss meddelade tabell, och den tabellariska översikt, som här framlägges, över de förslag till äskanden, som av mig göras:

	Å tilläggsstat för år 1919	Å staten för år 1920
<i>Postverket</i>	498,600	2,138,500
<i>Telegrafverket</i>	16,416,500	16,027,000
<i>Statens järnvägar</i>	30,337,100	50,818,400
<i>Statens vattenfallsverk</i>	12,350,000	20,450,000
Summa kronor	59,602,200	89,433,900

Nedsättningarna uppgå således till å 1919 års tilläggsstat 36,871,500 kronor och å staten för år 1920 till 54,334,000 kronor eller således till sammanlagt 91,205,500 kronor.

Med avseende å de huvudgrunder, som varit för mig bestämmande vid de uppgjorda förslagen för 1919 års tilläggsstat och för 1920 års riksstat, må här framhållas följande.

Till en början har jag så mycket som möjligt sökt inskränka anslagen till *nya byggnader* för verken, särskilt vad beträffar post-, telegraf- och vattenfallsverken, vid vilka verk de dyrbaraste byggnaderna ifrågasättas. Under nuvarande högt uppdrivna byggnadskostnader har det nämligen synts angeläget att undanskjuta även väl motiverade nya

byggnader i förhoppning att genom något års uppskov kunna påräkna åtminstone i någon mån billigare byggnadsmateriel. Av de ifrågasatta *tomtinköpen* hava flertalet upptagits, då det måste anses angeläget att i tid förskaffa sig lämpliga tomter för stations- och expeditionsbyggnader å orter, där sådana tomter kunnat stå till buds. I några fall har jag emellertid ansett, att föreslagna tomtköp kunna anstå.

Ett undantag från ovanberörda regel har gjorts beträffande *tjänstemanna- och arbetarbostäder*, som utan beskärning upptagits i enlighet med verkens förslag. Mot den nästan överallt i landet kännbara bostadsbristen måste det vara statens skyldighet att ingripa och söka anskaffa bostäder åt sina arbetare och tjänstemän. Att detta icke endast ligger i personalens utan även i statens intresse inses lätt därav, att dylika åtgärder underlätta möjligheten för staten att för sina förvaltningsorgan förvärva och bibehålla skickliga tjänstemän och arbetare. Anslagen till tjänstemanna- och arbetarbostäder förete också denna gång belopp, högst betydligt större än någonsin tillförne.

Vad anslagen till *telegraf- och telefonledningar* beträffar, hava, på sätt närmare framgår av vad därutinnan här längre fram skall meddelas (sid. 53—57), betydande nedsättningar ansetts nödiga. Skulle svårigheterna för anskaffande av materiel och arbetskraft i slutet av år 1919 och början av år 1920 hava övervunnits, så att det starkt behövliga linjebyggandet då kan upptagas i större omfattning, lärer hinder icke möta att på 1920 års tilläggsstat erhålla ytterligare anslag, en utväg, som torde kunna försvaras under de exceptionella förhållanden, som nu råda och under närmaste framtiden torde fortfara.

Vad beträffar *järnvägsstyrelsens anslagsbehov*, med avseende å vilka jag tillika hänvisar till vad av mig här längre fram anföres (sid. 69 och 70), har det icke varit utan mycket stora betänkligheter, som jag ansett mig kunna förorda styrelsens förslag att för år 1920 icke begära något anslag till *inlandsbanans fortsättande*. Nämda banas skyndsamma färdigblivande är nämligen ostridigt av utomordentlig betydelse för hela Norrlands utveckling och för riket i övrigt. Men med den hårt spända lånemarknaden och de synnerligen dryga material- och arbetspris, som för ögonblicket råda, kommer banbyggnaden att bli så ofantligt mycket dyrare än vad som tidigare beräknats, att varje möjlighet att en lättnad i byggnadskostnaderna skall inträda, om något uppskov nu sker, måste begagnas. Jag hyser dock förhoppning, att med något gynnsammare tider arbetet på inlandsbanan skall kunna forceras. Tilläventyrs kan möjlighet föreligga att av 1920 års riksdag vinna anslag för ändamålet å tilläggsstat. Vid nu berörda förhållanden har jag också ansett

mig böra föreslå, att arbetet å banbyggnaderna *Forsmo—Hoting* och *Hällnäs—Lycksele* avbrytes för ett år. Tillika har någon reduktion ansetts påkallad av anslagen till *Sveg—Brunflobanan* — vilken bana dock nu fortskridit så långt, att något längre anstånd med dess färdigbyggande icke kan ifrågasättas — liksom visst uppskov med arbetet å fortsättningen av *dubbelspårsbyggandet* å södra stambanan syns möjligt. En fortsättning av *Sveg—Hedebanan* upp till sjön Lossen är enligt Kungl. Maj:ts beslut den 22 februari 1918 under utredning av järnvägsstyrelsen. Enligt min mening är angeläget, att denna fortsättning av *Sveg—Hedebanan* snart blir en verklighet, men arbetet å sistnämnda bandel är icke så långt hunnet, att redan för nu instundande riksdag bör framläggas spörsmålet om banans fortsättning.

Med avseende å *vattenfallsstyrelsens anslag* och nödvändigheten att därå vidtaga en skarp beskärning kommer jag att närmare uttala mig under vattenfallsstyrelsens statförslag (sid. 228—230).

Det är vanskligt att vinna en riktig och lämplig avvägning mellan de anslag, som rimligen kunna äskas å tilläggsstat för år 1919, och dem, som böra anvisas å 1920 års stat. Jag har dock ansett mig kunna i allmänhet biträda förslagen om, att konjunkturtilläggen å redan beviljade anslag föras på tilläggsstaten, liksom där uppenbarligen höra hemma anslag, som enligt föreliggande kontrakt eller eljest böra utgå under år 1919. Att under tider, då konjunkturtilläggen bliva så ofantliga som för närvarande, tilläggsstaten därmed blir starkt belastad, torde således vara oundvikligt.

Då i följd av länemarknadens läge så betydande avprutningar måste ske å väl motiverade anslag till gagnande anläggningar, måste en viss godtycklighet vidlåda nedsättningarna samt olägenheter i andra avseenden därav uppkomma. Att en del arbeten icke bliva utförda i den ekonomiskt gynnsammaste ordning, kommer emellertid sannolikt att mer än väl motvägas av de lägre kostnader, som med arbetenas framskjutande över kristiden kunna förväntas uppkomma. Jag har sökt gradera betydelsen av de olika anläggningarnas mer eller mindre snabba färdigställande och därvid kommit till de huvudsakliga resultat, som nu anförts och här nedan skola ytterligare beröras.

Postverket.

Under utgifter för kapitalökning anvisade 1918 års riksdag för postverkets räkning reservationsanslag å tillhopa följande belopp, nämligen för år 1919 800,000 kronor och på tilläggsstat för år 1918 1,380,000 kronor. De sålunda beviljade anslagen äro följande:

	För år 1919.	På tilläggsstat för år 1918.
	Kronor.	Kronor.
till inköp av inventarier	175,000: —	175,000: —
» uppförande av posthusbyggnad i Göteborg	500,000: —	500,000: —
» om- och tillbyggnad av posthusbyggnaden i Ystad	125,000: —	100,000: —
» till täckande av brist, uppkommen i anslag till uppförande av posthusbyggnad i Linköping	—	55,000: —
» uppförande av posthusbyggnad i Gällivare	—	175,000: —
» inköp av fastighet i Karlstad	—	375,000: —
Summa kronor	800,000: —	1,380,000: —

I skrivelse den 25 oktober 1918 har generalpoststyrelsen avgivit förslag i fråga om anslag till utgifter för kapitalökning beträffande postverket för år 1920 och på tilläggsstat för år 1919. Styrelsen behandlar därvid till en början frågan om anslag för

I. Inköp av inventarier.

[1.] För inköp av inventarier har riksdagen anvisat 300,000 kronor för år 1915 samt 350,000 kronor för vart och ett av åren 1916—1918, därvid Kungl. Maj:t medgivits rätt att förskottsvis under de år, anslagen beviljats, av tillgängliga medel utanordna hälften av de anvisade anslagsbeloppen. Därefter har 1918 års riksdag för ifrågavarande ändamål anvisat dels på tilläggsstat för år 1918 175,000 kronor och dels för år 1919 likaledes 175,000 kronor.

I sin skrivelse den 25 oktober 1918 har generalpoststyrelsen i fråga om anslagsbehovet för inköp av inventarier anfört följande: [1.]

»För år 1917 har anslaget till fullo tagits i anspråk. Huruvida det av 1917 års riksdag för år 1918 beviljade anslaget, 350,000 kronor, skall kunna täcka förekommande utgifter eller om generalpoststyrelsen skall nödgas disponera någon del av det å tilläggsstaten anvisade anslaget kan ännu icke bestämt uppgivas. I varje fall kan icke beräknas, att någon besparing å förstnämnda 350,000 kronor skall kunna ske. Till och med utgången av september månad 1918 har nämligen å anslaget tagits i anspråk omkring 250,000 kronor. Härtill komma vissa utgifter för av generalpoststyrelsen redan beslutade nyanskaffningar, som ännu ej likviderats och som uppgå till omkring 65,000 kronor.

Såsom generalpoststyrelsen tidigare framhållit vid avgivande av förslag i fråga om anslag till utgifter för kapitalökning, har styrelsen under de senare åren sökt att med hänsyn till den alltjämt fortgående stegringen i posttrafiken med tillhjälp av maskinella anordningar underlätta postarbetet, spara den mänskliga arbetskraften samt härigenom åstadkomma besparing i utgifterna för verkets drift.

Dessa maskinella hjälpmedel — bland vilka särskilt må framhållas elektriska brevtämplingsmaskiner, kombinerade skriv- och räknemaskiner, elektriska transportörer för brev-, paket- och tidningspost m. m. — betinga avsevärda anskaffningskostnader.

Generalpoststyrelsen beräknar, att arbetena å den nya posthusbyggnaden i Göteborg, vars uppförande fördröjts, skola hava under år 1920 fortskridit så långt, att därstädes behövliga transport- och andra anordningar av maskinell natur skola kunna påbörjas under detta år. Kostnaderna för dessa anordningar komma att belasta inventarieanslaget.

Vidare måste beräknas, att ytterligare automobiler och motorcyklar måste inköpas under år 1920. De oerhört stegrade priserna å motorbränsle samt kostnaderna för underhåll av automobiler hava föranlett generalpoststyrelsen att pröva lämpligheten av motorcyklar med sidvagn för posttransporterna i städerna. Försöken hava utfallit tillfredsställande, och enligt verkställda beräkningar kunna väsentliga besparingar i driftkostnaderna ske genom användande i lämplig utsträckning av motorcyklar.

Härtill kommer slutligen, att för postverkets verkstad, tryckeri och bokbinderi, som numera äro av jämförelsevis betydande omfattning, måste tid efter annan anskaffas nya maskiner och pressar.

Ehuru postverkets verkstad, på grund av de förhållanden, som världskriget skapat, icke kunnat, vad beträffar nytillverkning av inventarier, utvecklas i fullt den utsträckning, som beräknats, har densamma dock bidragit till att hålla kostnaderna för nyanskaffade inventarier nere.

Produktionskostnaden för de inventarier, som levererats av verkstaden har utgjort under

år 1914	kronor 16,737,
» 1915	» 44,083,
» 1916	» 52,673,
» 1917	» 59,367.

[1.]

Svårigheten att på grund av världskriget anskaffa råmaterialier har givetvis i ej ringa grad inverkat på verkstadsdriftens utveckling. Särskilt gäller detta i fråga om anskaffning av för tillverkningen av brevlådor och postfack m. m. erforderlig plåt, varjämte även vissa metaller och oljor visat sig svåråtkomliga. Arbetarantalet har emellertid kunnat något ökas och utgjorde vid utgången av år 1917 39 personer.

Rätt så betydande arbeten hava av verkstaden utförts. Sålunda hava brevtransportörer förfärdigats, signal- och pumpanordningar samt elektrisk kraft- och belysningsinstallation utförts och monterats.

Bokbinderiets och boktryckeriets prestationsförmåga har rätt avsevärt uppdrivits och hava även därigenom ej obetydliga besparingar ernåtts.

Det är med hänsyn till den alltjämt fortgående stegringen i poströrelsen och priserna å alla slag av förnödenheter nu mer än tillförne förenat med svårighet att längre tid i förväg beräkna uppkommande behov av inventarier och de kostnader, desamma komma att betinga. Även om, såsom sagts, genom postverkets verkstad inventarier i viss utsträckning kunna anskaffas till billigare pris än om de inköptes i den allmänna marknaden och även om sparsamhet iakttages i all möjlig utsträckning, så kan dock icke beräknas, att lika stort anslagsbelopp, som medgivits under de senaste åren, eller 350,000 kronor, skall kunna täcka de utgifter, som bliva förenade med inventarieanskaffningen under år 1920. Att särskilt beakta är därvid, att det blir oundgängligen nödvändigt att för år 1920 verkställa inköp av bl. a. ytterligare maskiner för utövande av postverkets tryckerirörelse.»

Med stöd av vad ovan anförts anser generalpoststyrelsen, att för ändamålet måste för år 1920 disponeras 550,000 kronor. Med hänsyn därtill, att behov kan uppstå att redan mot slutet av år 1919 kunna förfoga över någon del av detta belopp, håller generalpoststyrelsen före, att därav bör å 1919 års tilläggsstat uppföras ett reservationsanslag av 250,000 kronor, samt att återstoden eller 300,000 kronor uppföres såsom reservationsanslag i 1920 års stat.

Generalpoststyrelsen har därför hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för inköp av inventarier anvisa för år 1920 ett reservationsanslag av 300,000 kronor och på tilläggsstat för år 1919 ett reservationsanslag av 250,000 kronor.

Departements-
chefen.

Såsom av generalpoststyrelsens skrivelse framgår, söker styrelsen fortfarande och i allt större utsträckning medelst användande av maskinella hjälpmedel underlätta det ökade postarbetet, varigenom åtskillig dyrbar mänsklig arbetskraft kan undvaras och därmed besparingar i postverkets driftkostnader åvägbringas. Den växande posttrafiken kräver emellertid tillgång till ytterligare maskinella anordningar. Så måste anskaffning ske av nya automobiler och särskilt motorecyklar, vilka senares underhålls- och bränslekostnad är avsevärt lägre än

automobilernas och vilkas lämplighet vid verkställda försök blivit ådagalagd. För postverkets verkstad, tryckeri och bokbinderi, genom vilkas verksamhet stora besparingar vinnas vid fyllandet av postverkets behov av för poströrelsen nödvändiga effekter, erfordras, om leveransförmågan skall kunna hålla jämna steg med utvecklingen, nya dyrbara maskiner och pressar; särskilt är detta fallet beträffande tryckeriet. För att täcka dessa och liknande utgifter har nu generalpoststyrelsen begärt 250,000 kronor på tilläggsstat för år 1919 och 300,000 kronor för år 1920. Jämte det av 1918 års riksdag för år 1919 anvisade anslaget, 175,000 kronor, skulle alltså för sistnämnda år erfordras tillhoppa 425,000 kronor eller 75,000 kronor mera än som beräknats erforderligt för vart av de senaste åren, medan anslaget för år 1920 upptagits med något lägre belopp. Med hänsyn till vad ovan anförts anser jag mig böra tillstyrka generalpoststyrelsens ifrågavarande framställning, varvid må särskilt framhållas, att riksdagen nästlidet år vid beviljande av anslag för ändamålet framhöll sannolikheten för att det då anvisade anslaget för år 1919 skulle visa sig vara otillräckligt. Att nu tillförlitligen kunna angiva anslagens fördelning mellan de särskilda med desamma avsedda ändamålen torde erbjuda avsevärda svårigheter.

Under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat till särskild framställning därom, får jag under förevarande punkt hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för inköp av *inventarier för postverkets behov* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

II. Inköp och bebyggande av fastigheter.

Under denna rubrik anför generalpoststyrelsen beträffande postverkets lokalfrågor i allmänhet samt förhållandena å byggnadsmarknaden inledningsvis följande:

»Inom generalpoststyrelsen har sedan ett antal år frågan om lämpliga lokaler för postkontoren varit föremål för särskild uppmärksamhet. Redan under vanliga förhållanden har anskaffandet av lämpliga postkontorslokaler kunnat erbjuda avsevärda svårigheter; men under senare tiden hava dessa svårigheter år för år stegrats till en sådan grad, att de lagt verkliga hinder för lokalfrågans i dess helhet fullföljda behandling i enlighet med uppgjord plan.

Svårigheterna i allmänhet hänföra sig till följande förhållanden.

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 1 saml. 1 häft.

En postkontorslokal måste först och främst erbjuda tillräckligt stora och lämpligt fördelade utrymmen för de inom densamma förekommande olika göromålens behöriga handläggning icke blott för det omedelbara behovet vid lokalens första disponerande utan även för någon tid framåt. Den skall vara så vitt möjligt centralt belägen, så att korrespondenterna inom samhällets skilda delar hava förhållandevis ungefär lika bekväm tillgång till postkontoret. Samtidigt måste emellertid tillses, att detta har ett tjänligt läge i förhållande till bangård och hamn, så att transporterna till och från de postförande bantågen och ångbåtarna bliva så litet tidsödande, betungande och kostsamma som möjligt.

Flyttning av postkontor från en lokal till en annan bör i det längsta undvikas. Bortsett från de betydande utgifter — såväl rena flyttnings- som nyanskaffningskostnader — vilka äro förbundna med en dylik flyttning, drager denna med sig såsom en oundgänglig följd under någon tid både före och efter själva flyttningen avsevärda störningar i det löpande postarbetet, givetvis till men jämväl för den korresponderande allmänheten. En postkontorslokal bör för den skull helst vara inom vederbörande fastighet så belägen och anordnad, att efter hand erforderliga lokalutvidgningar kunna utvinnas genom införlivande med lokalen av angränsande utrymmen inom fastigheten. Till förebyggande av nödtvungen avflyttning på grund av uppsägning från husägarens sida har hyreskontrakt icke kunnat tagas på allt för kort tid. En kontraktstid av 5 å 10 år har varit den vanligaste.

Helt naturligt utöva dessa förhållanden en försvärande inverkan på möjligheten att överhuvud erhålla anbud å fullt ändamålsenliga postkontorslokaler och bidra sålunda därtill, att eljest antagliga anbud ofta nog sluta å oskäligen höga hyresbelopp.

Med avseende å dessa omständigheter har det ansetts i hög grad önskligt, att postkontor inrymmas i staten tillhöriga byggnader, som från början planerats och uppförts i syfte att bereda lokaler åt postkontor, och vid vilka byggnader alla lämplighetshänsyn kunnat från början vinna allt möjligt beaktande. Härvid uppställas ingalunda det anspråk, att dylik byggnad bör uppföras uteslutande i det angivna syftet att bereda lokal åt ett postkontor. Inom en och samma byggnad kunna väl trivas jämväl andra statsinstitutioner; och det har ju i sådant hänseende, efter direktiv av Kungl. Maj:t och riksdagen, blivit allt mer och mer vanligt, att gemensamma byggnader uppförts för postverket, telegrafverket och riksbanken eller för två av dessa verk särskilt. Även har, där så kunnat lämpligen ske, för postkontor upplåtits lokal inom någon statens järnvägars byggnad.

Sålunda äro för närvarande 26 postkontor inrymda uti postverket tillhöriga byggnader. I en av dessa, centralposthuset i Stockholm, äro lokaler upplåtna åt postsparbanksstyrelsen och åt riksförsäkringsanstalten. Uti 8 posthus finnes även telegraf, uti ett är inrymt riksbankskontor och uti ett slutligen förhyr statens järnvägar lokal. På 12 platser förhyr postverket postkontorslokal uti riksbanksbyggnader, på 13 platser uti telegrafbyggnader och på 4 platser uti statens järnvägars byggnader.

Avgörande vid vissa byggnadsföretag har, förutom behovet av lokaler för de skilda verkens expeditioner, i en del fall också varit angelägenheten att i stations-samhällen vid större järnvägsknutar bereda överliggningslokaler för på dessa platser överliggande järnvägspostpersonal samt den under särskilt de senare åren allt mer trängande nödvändigheten att underlätta den fast stationerade personalens bostadssvårigheter. Bostadslägenheter för åtminstone vederbörande postmästare

finnas sålunda inredda i ett antal posthus. Och det av Kungl. Maj:t och riksdagen medgivna post- och telegrafhusbygget i Gällivare har av såväl post- som telegrafstyrelsen uttryckligen till stor del motiverats just med framhållande av personalens oerhörda svårigheter att erhålla bostäder.

På så sätt har samverkan ägt rum mellan de skilda verkens styrelser, och än har initiativet till nybyggnad, om- eller tillbyggnad utgått från ett av verken, än från ett annat.

Emellertid har uti flera fall under de senare åren inträffat, att Kungl. Maj:t funnit sig icke kunna till riksdagen frambära ingiven framställning om tillgodo-seende av postverkets lokalbehov genom nybygge. Så skedde exempelvis med generalpoststyrelsens framställning år 1913 angående inköp av posthustomt i Kristianstad samt angående uppförande av posthusbyggnad i Linköping, år 1914 i sistnämnda ärende samt i fråga om uppförande av posthus i Gnesta ävensom om påbörjande av nytt posthus i Göteborg samt år 1915 angående byggande av post- och telegrafhus i Gällivare o. l. Och i en del fall hava under de senare åren begärda anslag visserligen medgivits men anvisats fördelade på flera år än av generalpoststyrelsen satts i fråga.

På grund av en sådan erfarenhet och sedan generalpoststyrelsen dessutom mottagit formlig anmodan att med största sparsamhet begära anslag för kapital-ökning, är det helt naturligt, att generalpoststyrelsen känt betänkligheter och låtit sig återhållas att påyrka fastighetsförvärf och nybyggen i den omfattning, som eljest varit i överensstämmelse med generalpoststyrelsens planer.

Om sålunda omständigheterna framtvingit en försiktighet, som eljest i och för sig icke varit önskelig med hänsyn till lokalfrågans lösning genom egna bygg-nadsföretag, så hava förhållandena under de senare åren å hyresmarknaden i många övriga fall alldeles hindrat önskvärd lokalanskaffning genom förhyrande.

Samtidigt som alltså denna frågas lösning stått under ett försenande eller hindrande inflytande, har rörelsen växt med en snabbhet, som varit fullkomligt oberäknelig. Lokalförhållandena äro nu på vissa platser särdeles otillfreds-ställande. Och den tilltagande bostadsnöden, vilken, efter allt att döma, ännu under lång tid icke kan bliva avhjälpt genom den enskilda företagsamheten, har på enstaka platser nått en sådan höjd, att den artat sig till ett verkligt hinder för postledningen, då det gällt personalens placering eller stationering.

Generalpoststyrelsen kan för den skull icke längre låta några betänkligheter återhålla åtgärder i syfte att i det ena som det andra hänseendet vinna ändring till det bättre, åtminstone i de mest trängande fallen.»

Generalpoststyrelsen övergår därefter till de olika anslagsäskandena; och redogör jag därvid till en början för styrelsens framställning an-gående

1. Ombyggnad av centralposthuset i Stockholm.

Till uppförande å den då ännu icke för centralpostkontoret i Stock-holm disponerade delen av postverkets tomt inom kvarteret Riddaren i Stockholm, efter rivning av därå uppförda byggnader, av en tillbyggnad

[2.]

Ombyggnad
av central-
posthuset i
Stockholm.

- [2.] samt för vidtagande i sammanhang därmed av vissa förändringar å den nuvarande posthusbyggnaden i samma kvarter beviljade 1914 års förra riksdag ett anslag av 960,000 kronor samt anvisade därav för år 1915 ett belopp av 60,000 kronor.

Härefter har riksdagen av ifrågavarande anslag anvisat för år 1916 300,000 kronor, för 1917 300,000 kronor och för år 1918 återstående beloppet 300,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis av tillgängliga medel utanordna av det för år 1916 beviljade beloppet 100,000 kronor redan under år 1915, av det för år 1917 anvisade beloppet 150,000 kronor under år 1916 samt hela det för år 1918 beviljade beloppet under år 1917.

Därjämte har riksdagen för genomförande av vissa ändringar i planen för ifrågavarande byggnadsarbete för år 1917 anvisat ett anslag av 50,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1916 av tillgängliga medel utanordna beloppet.

För till- och ombyggnad av centralposthuset i Stockholm har riksdagen sålunda anvisat sammanlagt 1,010,000 kronor.

I sin skrivelse den 25 oktober 1918 framlägger generalpoststyrelsen förslag om ytterligare anslag för ombyggnad av centralposthuset i Stockholm, och anför styrelsen beträffande postverkets lokalförhållanden i huvudstaden inledningsvis följande:

»Sämst äro lokalförhållandena för närvarande i huvudstaden. Postkontoret Stockholm 4, huvudkontoret på Södermalm, har otillfredsställande lokaler. Redan för flera år sedan inleddes underhandlingar om tomtförvärf för uppförande av särskilt posthus, men hittills utan resultat. För de stora postkontoren Stockholm 3 (Malmskillnadsgatan 46) och Stockholm 7 (Mästersamuelsgatan 11) hava trots kungörelser och annonser samt underhandsförhandlingar icke kunnat erhållas erforderliga nya och rymligare lokaler. Huvudkontoren å Östermalm och i Vasastaden, Stockholm 5 och Stockholm 6, kämpa likaledes med betydande lokalsvårigheter. För de nämnda postkontoren Stockholm 4, Stockholm 5 och Stockholm 6 ökas svårigheterna därigenom, att med dessa postkontor äro förenade brevbärareexpeditioner, som givetvis kräva betydande lokalutrymmen.»

I fråga om själva centralposthuset yttrar generalpoststyrelsen därefter:

»Då generalpoststyrelsen i skrivelse den 25 september 1913 med förslag i fråga om anslag till utgifter för kapitalökning beträffande postverket för år 1915 begärde anslag för till- och ombyggnad av centralposthuset i Stockholm, framhöll generalpoststyrelsen såsom skäl härför dels behovet av utökade lokaler för de expeditioner och avdelningar, som redan då voro inrymda inom centralposthuset, dels ock önskvärdheten av att kunna genom en centralisering av brevbäringen ordna denna på ett för allmänheten och verket mer tillfredsställande sätt än hittills varit — och fortfarande är — fallet.

Riksdagen beviljade också de enligt dåvarande priser såsom erforderliga beräknade medlen. Självla tillbyggnaden har under 1917 fullbordats och tagits i bruk. Någon ombyggnad av posthusets äldre del har däremot tills vidare icke kommit till utförande.

Uti tillbyggnaden hava nya och tidsenliga lokaler beretts huvudpostkontorets tidningsavdelning och paketavdelning, i samband varmed en centralisering av den avgående paketrörelsen genomförts. Genom centraliseringen hava vunnits minskade transportkostnader och snabbare expedition, varförutom densamma varit nödvändig för att åstadkomma någon lättnad i paketrörelsen å övriga postkontor i staden. Pakettrafiken inkräktar nämligen särskilt starkt på lokalutrymmet, och utan den lättnad, som sålunda beretts de övriga postkontoren, hade åtskilliga av dem haft än svårare, än nu varit fallet, att reda sig inom sina lokaler.

Däremot äro avgående avdelningens och korsbandsexpeditionens vid centralpostkontoret lokaler alltför trånga, nu i än högre grad än för fem år sedan. Samma är förhållandet även med ankommande avdelningen. Och den tilltänkta centraliseringen av brevbäringen har ännu icke kunnat komma till genomförande, enär den härför erforderliga lokalutvidgningen måste erhållas genom den beslutade ombyggnaden.

Denna är alltså nu nödvändig med hänsyn till behovet av omedelbar lokalutökning för nyssnämnda avgående avdelning med korsbandsexpedition och ankommande avdelning samt till önskvärdheten i och för sig av centralisering av brevbäringen. Den är dessutom särdeles angelägen med hänsyn därtill, att brevbäringens centraliserande skulle lätta betydligt på lokalsvårigheterna i vad angår de ovannämnda postkontoren på Norr- och Östermalm, med vilka äro förenade brevbärarexpeditioner. Efter en sådan centralisering kunna nämligen de av dessa expeditioner använda rummen disponeras för respektive postkontors övriga lokalbehov, vilka för varje fall bliva mera begränsade och därmed lättare att tillgodose.

Av de av riksdagen för till- och ombyggnad av centralposthuset beviljade anslag om tillhopa 1,010,000 kronor beräknades 833,000 kronor belöpa på tillbyggnaden och återstående 177,000 kronor på ombyggnaden. Av det sammanlagda anslaget har nu för tillbyggnaden använts 785,269 kronor 26 öre, d. v. s. närmare 50,000 kronor mindre än som ursprungligen beräknats. Återstående 224,730 kronor 74 öre äro emellertid numera icke tillräckliga för ombyggnadens fullföljande.

Arkitekten V. Bodin, som tidigare uppgjort ritningar och kostnadsförslag rörande om- och tillbyggnad av centralposthuset, har anmodats att för nu ifrågasvarande arbeten uppgöra förnyad kostnadsberäkning. Enligt denna beräknas ombyggnaden komma att draga en kostnad av i runt tal 523,000 kronor eller omkring 300,000 kronor utöver det därför disponibla, redan tidigare anvisade anslaget.

Genom den lokalutvidgning, som på detta sätt erhålles, blir emellertid icke centralpostkontorets samt andra inom centralposthuset inrymda avdelningars lokalbehov tillgodosett för någon längre tid framåt. Generalpoststyrelsen har också redan igångsatt undersökningar, huru det efterhand framträngande ytterligare behovet av ökade lokaler bör lämpligast kunna tillgodoses, och skall icke underlåta att så snart tillförlitlig utredning vunnits avgiva erforderligt förslag i ämnet.»

[2.] Vidkommande lokalfrågan för de andra postkontoren i Stockholm anför generalpoststyrelsen slutligen följande:

»Postkontorets Stockholm 4 lokalfråga läser icke kunna tillfredsställande lösas annat än genom uppförande av särskild posthusbyggnad å Södermalm. Generalpoststyrelsen hyser också förhoppning att kunna i statförslag för år 1921 framlägga förslag i sådant hänseende.

Beträffande övriga postkontors i huvudstaden lokalförhållanden är generalpoststyrelsen av den uppfattning, att desammas ordnande icke nu lämpligen bör ske genom särskilda nybyggnader enbart för postverkets räkning, utan att för dessa postkontor i allmänhet fortfarande och tills vidare böra förhyras lokaler. Styrelsen kommer därför att alltfört med uppmärksamhet följa hyresförhållandena för att, så snart möjlighet kan erbjuda sig, söka ordna lokalfrågan för även dessa postkontor så tillfredsställande som möjligt.

Som vart och ett av dessa postkontor är avsett att betjäna ett visst område av huvudstaden, inom vilket postkontoret bör vara något så när centralt beläget, är det område, inom vilket lokal för postkontoret kan sökas, betydligt begränsat. Emellertid kan det tänkas, att annan eller andra statsinstitutioners lokalfråga kan finnas lämpligen kunna lösas genom nybyggnad inom ett sådant område, därvid möjligen vederbörande postkontors behov av lokal kan tillgodoses inom samma nybyggnad. Generalpoststyrelsen skall därför till byggnadsstyrelsen anmäla, inom vilka områden av huvudstaden behov av postkontorslokaler är för handen, så att byggnadsstyrelsen må bli i tillfälle övervaka, att, där så kan ske, frågan om lokal för ett dylikt postkontor sammankopplas med och lösas genom nybyggnad i samband med ordnande av lokalfrågan för annat eller andra statsändamål.

Att i Stockholm bedriva byggnadsverksamhet för att hindra personalens bostadssvårigheter synes generalpoststyrelsen icke böra sättas i fråga, åtminstone icke för närvarande. Något behov av överliggningslokaler för den resande postpersonalen är icke för handen i Stockholm, alldenstund den järnvägspostpersonal, som tjänstgör inom postkupéer, som beröra Stockholm, i regel är stationerad i Stockholm.»

På grund av vad sålunda anförts har generalpoststyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för fullföljande av till- och ombyggnad av centralposthuset i Stockholm på tilläggsstat för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

Departements-
chefen.

Då förslaget om till- och ombyggnad av centralposthuset i Stockholm framlades, beräknades, att centralpostkontorets paket- och tidningsavdelningar skulle erhålla nya, rymliga lokaler i tillbyggnaden samt tidningsavdelningen därjämte behålla en del av sina dåvarande rum, medan avgående avdelningen med korsbandsexpeditionen och ankommande avdelningen med brevbärarexpeditionen skulle vinna ökat utrymme dels genom övertagande av de bortflyttande avdelningarnas

lokaler, dels ock genom vissa ombyggnadsarbeten å posthuset. Härigenom skulle den önskvärda centraliseringen av brevbäringen inom Stockholm kunna genomföras och därmed de med brevbärarexpeditioner förenade andra postkontorens i huvudstaden lokalsvårigheter kunna avhjälpas.

Tillbyggnaden, som beräknats draga en kostnad av 833,000 kronor, har sedermera blivit fullbordad för en summa av 785,269 kronor 26 öre samt tagits i anspråk av de avdelningar, som enligt planen skulle förläggas dit. Däremot hava hitills de beslutade ombyggnadsarbetena ej igångsatts. Emellertid hava med den på senare åren starkt stegrade poströrelsen de i posthusets äldre del kvarvarande avdelningarna blivit alltmera trångbodda, så att numera för desamma föreligger ett trängande behov av ifrågavarande ombyggnad. Genom densamma skulle beredas utrymme för den ovannämnda centraliseringen av brevbäringen, vilken hittills på grund av lokalbrist i centralposthuset icke kunnat komma till stånd. Oaktat de vid tillbyggnaden uppkomna besparingarna har det för ombyggnaden, som ursprungligen beräknats kosta 177,000 kronor, disponibla beloppet, 224,730 kronor 74 öre, på grund av byggnadskostnadernas oerhörda stegring under senare år visat sig otillräckligt för arbetenas utförande. Enligt senaste kostnadsberäkning beräknas nämligen ombyggnaden medföra en kostnad av i runt tal 523,000 kronor, vilket belopp med ej mindre än 300,000 kronor överstiger för ändamålet tillgängliga medel.

Då nödvändigheten bjuder att på alla sätt — och icke minst genom lokalutvidgning — söka underlätta det alltjämt växande postarbetet, har jag ansett mig böra tillstyrka beviljande av anslag för ifrågavarande ändamål, dock icke med högre belopp än 100,000 kronor. För att i görligaste grad begränsa anslagen å tilläggsstat för år 1919 finner jag mig böra föreslå, att det nu ifrågasatta anslaget i dess helhet beviljas å 1920 års stat. Med användande av det redan för ändamålet tillgängliga beloppet, omkring 225,000 kronor, kunna arbetena då påbörjas åtminstone under år 1920. Å följande årets stat lärer därefter den återstående kostnaden för ombyggnaden, 200,000 kronor, kunna uppföras, varmed byggnadsarbetet bör kunna bliva färdigt år 1921.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Majt måtte föreslå riksdagen

att för ombyggnad av centralposthuset i Stockholm för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

2. Posthusbyggnad i Göteborg.

[3.]
Posthus-
byggnad
i Göteborg.

1914 års senare riksdag har dels medgivit, att för postverkets räkning finge inköpas ett område av 5,583,1 kvadratmeter av tomten nr 67 A i Göteborgs stads tolfte rote för en köpeskilling, ej överstigande 711,304 kronor 31 öre, dels ock för inköp av sagda område för år 1915 anvisat ett anslag av 250,000 kronor.

I enlighet med Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning anvisade därefter 1915 års riksdag för gäldande av en del av nämnda köpeskilling för år 1916 ett belopp av 200,000 kronor.

Sedan fastigheten tillträtts den 1 oktober 1915, har 1916 års riksdag för gäldande av återstoden av köpeskillingen samt för påbörjande av uppförandet å fastigheten av ett nytt centralposthus för år 1917 anvisat ett anslag av 860,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att därav förskottsvis redan under år 1916 av tillgängliga medel utanordna 150,000 kronor.

Genom brev den 24 november 1916 bemyndigade Kungl. Maj:t därefter generalpoststyrelsen att låta uppföra det beslutade centralposthuset i huvudsaklig enlighet med av arkitekten Ernst Torulf uppgjorda ritningar med vissa däri föreskrivna ändringar; och har sedermera för byggnadsföretagets fortsättande anvisats dels av 1917 års riksdag för år 1918 ett reservationsanslag av 700,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1917 förskottsvis av tillgängliga medel utanordna beloppet, dels ock av 1918 års riksdag å tilläggsstat för samma år ett belopp av 500,000 kronor och för år 1919 ett belopp av likaledes 500,000 kronor.

För posthusbyggnaden hava således hittills anvisats sammanlagt 3,010,000 kronor, därav 2,298,695 kronor 69 öre för själva byggnadsföretaget.

Sedan Kungl. Maj:t den 7 december 1917 förordnat, att den generalpoststyrelsen på grund av brevet den 24 november 1916 tillkommande befattning med uppförandet av ifrågavarande byggnad skulle övertagas av dåvarande överintendentsämbetet, har byggnadsstyrelsen i skrivelse den 30 september 1918 gjort framställning om anslag för byggnadsarbetenas fortsättande.

Byggnads-
styrelsen.

Byggnadsstyrelsen anför därvid följande:

»Pålningsarbetet har under år 1918 tagit sin början, men har entreprenad å övriga arbeten ännu icke avslutats.

[3.]

För arbetenas fortgång under åren 1918 och 1919 torde åtgå de för byggnadsarbetet redan beviljade medlen, i runt tal 2,300,000 kronor. Detta belopp kommer emellertid på grund av stegrade arbetslöner och materialpriser att visa sig vara långt ifrån tillräckligt för byggnadsarbetets fullbordande. Då vid den ursprungligen gjorda kostnadsberäkningen, slutande å ett belopp av 2,900,000 kronor, å-priset per kubikmeter utgjorde 32 kronor, anser byggnadsstyrelsen, att detta å-pris numera måste beräknas till minst 85 kronor, vadan hela byggnadskostnaden för närvarande kan antagas komma att uppgå till i runt tal 8,000,000 kronor.

Detta belopp kan väntas komma att under arbetets gång fördela sig på arbetsåren på ungefär följande sätt:

1918	750,000: —	750,000: —
1919:		
grundläggning	1,150,000: —	
granitarbeten	300,000: —	
huvudentreprenadarbeten	450,000: —	1,900,000: —
1920:		
granitarbeten	100,000: —	
huvudentreprenadarbeten	2,550,000: —	
värme m. m.	500,000: —	
övriga specialarbeten	250,000: —	3,400,000: —
1921:		
huvudentreprenadarbeten	1,675,000: —	
värme m. m.	125,000: —	
övriga specialarbeten	150,000: —	1,950,000: —
	Summa kronor	8,000,000: —

På grund av vad sålunda anförts har byggnadsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes till riksdagen avlåta proposition om anvisande till fortsättande av uppförandet av ett centralposthus i Göteborg dels å tilläggsstat för år 1919 av ett anslag å 350,000 kronor, dels ock för år 1920 av ett anslag å 3,400,000 kronor.

På grund av remiss har generalpoststyrelsen den 25 oktober 1918 avgivit utlåtande i ärendet och därvid förklarat sig intet hava att erinra mot den av byggnadsstyrelsen uppgjorda planen för ifrågavarande byggnadsarbets bedrivande.

Generalpost-
styrelsen.

Därjämte har generalpoststyrelsen i sin förevarande skrivelse den 25 oktober 1918 hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att anvisa de av byggnadsstyrelsen äskade beloppen såsom utgifter för kapitalökning.

Till en början må erinras, att byggnadskostnaderna för centralposthuset i Göteborg ursprungligen beräknades till 2,670,000 kronor,

Departements-
chefen.

- [3.] vilken kostnad genom vissa förenklingar och förändringar i avseende å byggnaden nedbringades till 2,400,000 kronor, motsvarande 26 å 27 kronor per kubikmeter. I skrivelse den 28 september 1915 omförmålde generalpoststyrelsen emellertid, att anledning föreläge förmoda, att byggnadskostnaderna till följd av den inträdda prisstegringen å byggnadsmaterialier skulle komma att uppgå till avsevärt högre belopp, förslagsvis uppskattat till 2,900,000 kronor, eller omkring 32 kronor per kubikmeter.

Byggnadsstyrelsen har nu meddelat, att på grund av de stegrade arbetslönerna och materialprisen kostnaderna måste beräknas till minst 85 kronor per kubikmeter, motsvarande en sammanlagd byggnadskostnad av ej mindre än omkring 8,000,000 kronor eller mer än tredubbelt mot vad ursprungligen beräknades. Då byggnadsarbetet emellertid påbörjats, måste byggnaden fullföljas i huvudsaklig anslutning till den uppgjorda planen. Den av byggnadsstyrelsen beräknade sammanlagda kostnadssumman, minst 85 kronor per kubikmeter, synes emellertid mycket hög, vadan särskilda åtgärder torde vara påkallade för att söka nedbringa kostnaden för ifrågavarande posthusbyggnad.

Enligt den ursprungliga planen beräknades byggnadsföretaget draga en tid av tre år, därvid förutsattes, att det erforderliga anslagsbeloppet skulle fördelas lika på vart och ett av åren 1916—1918. Ehuru det med hänsyn till den alltjämt stegrade posttrafiken i Göteborg är av vikt, att posthusets färdigbyggande ej för mycket ställes på framtiden, finner jag mig emellertid, av statsfinansiella skäl och då frågan om möjligheten att nedbringa kostnaderna för ifrågavarande byggnadsföretag bör tagas i särskilt övervägande, nödsakad föreslå en nedsättning i det av byggnadsstyrelsen äskade anslagsbeloppet till 1,500,000 kronor. Då några särskilda skäl icke anförts, som nödvändigösa beviljande av medel å tilläggsstat för år 1919, torde hela det belopp, som nu skall äskas av riksdagen, begäras å 1920 års stat.

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

att för fortsättande av uppförandet å det för postverkets räkning inköpta område om 5,583,1 kvadratmeter av *tomten nr 67 A i Göteborgs stads tolfte rote* av ett centralposthus för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

3. Om- och tillbyggnad av posthusbyggnaden i Ystad.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställningar har 1918 års riksdag för om- och tillbyggnad av posthusbyggnaden å den postverket tillhöriga fastigheten nr 285 b och nr 286 i kvarteret Kristina i Ystad anvisat dels å tilläggsstat för år 1918 ett reservationsanslag av 100,000 kronor, dels ock för år 1919 ett reservationsanslag av 125,000 kronor eller tillhopa sålunda 225,000 kronor.

[4.]
Om- och
tillbyggnad
av posthus-
byggnaden
i Ystad.

Genom brev den 16 augusti 1918 har Kungl. Maj:t uppdragit åt byggnadsstyrelsen att i samråd med generalpoststyrelsen och telegrafstyrelsen med iakttagande av vissa av förstnämnda ämbetsverk gjorda erinringar låta om- och tillbygga posthusbyggnaden i Ystad i enlighet med av arkitektfirman Ewe & Melin i Malmö den 21 september 1917 uppgjorda ritningar.

I sin skrivelse den 25 oktober 1918 har nu generalpoststyrelsen meddelat, att byggnadsstyrelsen enligt den 25 juli 1918 verkställd beräkning funnit ifrågavarande om- och tillbyggnad draga en kostnad av 268,500 kronor eller 43,500 kronor mera än som ursprungligen beräknats. Med anledning härav har generalpoststyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för fullföljande av om- och tillbyggnad av posthusbyggnaden i Ystad för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 43,500 kronor.

I sin skrivelse den 24 november 1917 med framställning om anslag för, bland annat, ifrågavarande om- och tillbyggnad, beräknade generalpoststyrelsen kostnaderna för byggnadsföretaget till 225,000 kronor. Vid ärendets föredragning den 14 januari 1918 framhöll jag, att det för det dåvarande ej torde kunna med säkerhet avgöras, huruvida de sålunda uppgjorda kostnadsberäkningarna komme att visa sig hållbara. Den under år 1918 alltjämt fortgående stegringen av byggnadskostnaderna har ock bekräftat riktigheten av denna förmodan. Enligt den av byggnadsstyrelsen senast verkställda kostnadsberäkningen erfordras nu ytterligare ett belopp av 43,500 kronor. Berörda kostnadsberäkningar hava icke givit mig anledning till erinran. Då det ej heller torde vara möjligt att nedbringa kostnadsbeloppet genom några förenklingar i byggnadsplanen, har jag ansett mig böra tillstyrka den gjorda framställningen.

Departements-
chefen.

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

att för om- och tillbyggnad av posthusbyggnaden i Ystad för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 43,500 kronor.

4. Posthusbyggnad i Gällivare.

[5.] I anledning av Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har 1917 års riksdag för uppförande för en beräknad kostnad av 275,000 kronor å den kronan tillhöriga tomten i kvarteret nr 29 inom Gällivare municipalsambälle av ett posthus, inrymmande jämväl lokaler för telegrafverkets behov, för år 1918 anvisat ett reservationsanslag av 100,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna beloppet.

Därefter har 1918 års riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet framställda förslag, för fortsättande av uppförandet av ifrågavarande posthus på tilläggsstat för år 1918 anvisat 175,000 kronor.

Genom brev den 31 maj 1918 har Kungl. Maj:t anbefallt byggnadsstyrelsen att, efter samråd med generalpoststyrelsen och telegrafstyrelsen, i enlighet med av arkitekten V. Bodin år 1918 omarbetade ritningar låta uppföra omförmälda posthusbyggnad.

I sin skrivelse den 25 oktober 1918 har generalpoststyrelsen meddelat, att enligt en av arkitekten Bodin i mars 1918 gjord, av byggnadsstyrelsen kompletterad kostnadsberäkning den totala kostnaden för bygget i fråga ansloges komma att uppgå till 475,000 kronor. Efter en ytterligare revision den 19 oktober 1918 av ifrågavarande beräkningar hade byggnadsstyrelsen, med hänsyn till senaste prisstegringar å byggnadsmarknaden, meddelat, att för byggnadens utförande erfordrades i runt tal 595,000 kronor. Utöver redan beviljade 275,000 kronor skulle således tarvas 320,000 kronor. Av detta belopp erfordrades 195,000 kronor icke förr än år 1920 för byggnadens iordningställande, under det att 125,000 kronor måste tagas i anspråk redan för år 1919.

På grund av det anförda har generalpoststyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för fullbordande av posthusbyggnaden i Gällivare anvisa dels på tilläggsstat för år 1919 ett reservationsanslag av 125,000 kronor, dels ock för år 1920 ett reservationsanslag av 195,000 kronor.

Departements-
chefen.

I en den 28 september 1915 gjord framställning i ämnet beräknades kostnaderna av generalpoststyrelsen för posthusbyggnaden i Gällivare till 170,000 kronor. Enligt den i styrelsens skrivelse den 28 september 1916 åberopade kostnadsberäkning, som låg till grund för Kungl. Maj:ts framställning i ämnet till 1917 års riksdag, skulle nybyggnaden draga en kostnad av i runt tal 275,000 kronor, vilket inne-

[5.]

bar en ökad kostnad av 105,000 kronor. Vid föredragning den 13 januari 1917 av generalpoststyrelsens sistberörda framställning fann dåvarande departementschefen, med hänsyn till de särskilda krav å soliditet, som av klimatiska skäl måste ställas å ett bostadshus så långt norrut, och i betraktande av den prisstegring, som sedan det första kostnadsförslaget upprättats gjort sig gällande, för sin del icke anledning till anmärkning mot de gjorda beräkningarna, vid vilkas upprättande man strävat att i möjligaste mån nedbringa kostnaderna. Emellertid syntes det icke vara möjligt att bedöma, huruvida de gjorda beräkningarna komme att visa sig hållbara, varför det icke vore lämpligt att av riksdagen för ändamålet begära ett till beloppet bestämt anslag.

Den oerhörda prisstegring, som därefter ägt rum, har medfört, att de av riksdagen anvisade anslagen blivit i hög grad otillräckliga. Enligt den av byggnadsstyrelsen den 19 oktober 1918 uppgjorda kostnadsberäkningen erfordras för byggnadsföretagets fullbordande ytterligare ett belopp av ej mindre än 320,000 kronor. I enlighet med vad generalpoststyrelsen föreslagit torde av de sålunda erforderliga medlen ett belopp av 195,000 kronor böra anvisas för år 1920 och återstoden, 125,000 kronor, å tilläggsstat för år 1919. Härtill återkommer jag i annat sammanhang.

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

att för uppförande av en *posthusbyggnad i Gällivare* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 195,000 kronor.

I sin skrivelse den 25 oktober 1918 har generalpoststyrelsen vidare framlagt förslag till uppförande av en posthusbyggnad i Hässleholm. Den nuvarande postkontorslokalen, som förhyrts till den 1 oktober 1922, vore otillfredsställande i avseende å såväl utrymme som läge, och med posttrafikens stegring framträdde alltmer behovet av en tjänlig lokal. Efter att hava förgäves sökt förhyra annan lämplig lokal hade styrelsen lyckats få till sig upplåtet ett statens järnvägar tillhörigt område invid järnvägsstationen, å vilket en posthusbyggnad vore avsedd att uppföras. Styrelsen vore emellertid ej i tillfälle att framlägga en detaljerad plan för den ifrågasatta byggnaden, och därtill komme, att jämväl telegrafverket hade behov av nya lokaler i Hässleholm. För en ny byggnad för postverkets räkning å berörda område syntes med

Angående
uppförande
av posthus-
byggnad
i Hässle-
holm.

rådande byggnadskostnader böra beräknas en kostnad av 300,000 å 350,000 kronor, vartill komme kostnaden för erforderliga telegraflokaler. Med hänsyn till angelägenheten att redan före utgången av den beträffande den nuvarande lokalen avtalade kontraktstiden erhålla tjänligare lokaler har generalpoststyrelsen hemställt, att för påbörjande av den ifrågasatta posthusbyggnaden måtte för år 1920 anvisas ett anslag av 200,000 kronor.

Med hänsyn till nödvändigheten att i möjligaste mån begränsa utgifterna för kapitalökning har jag ansett mig icke böra tillstyrka framställning till innevarande års riksdag om anvisande av medel för ifrågavarande ändamål, som icke förefaller höra till de mest trängande.

Angående
anslag till
inköp av
fastigheter.

Slutligen har generalpoststyrelsen i sin skrivelse den 25 oktober 1918 gjort framställning om anvisande av medel till inköp av fastigheter, med vilkas förvärvande icke utan synnerlig olägenhet kunde anstå i avvaktan på särskilt riksdagsbeslut, och har styrelsen för sådant ändamål äskat ett anslag å 600,000 kronor å tilläggsstat för år 1919.

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 dubbelspår-anordningar. Vidare hava 1917 och 1918 års riksdagar beviljat medel till inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar, i den mån sådana åtgärder kunna erfordras för ändamålsenlig utveckling av statens kraftverk. Slutligen har 1918 års riksdag anvisat medel för inköp av fastigheter för telegrafverkets räkning, vilkas förvärvande icke utan synnerlig olägenhet kan uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut.

Ehuru goda skäl synas föreligga för att medel för motsvarande ändamål ställas jämväl till postverkets förfogande, har jag, med hänsyn till de rådande förhållandena å lånemarknaden, funnit mig icke böra föreslå, att beslut i ämnet påkallas av innevarande års riksdag, utan torde därmed kunna anstå något år.

Telegrafverket.

I. Inköp och bebyggande av fastigheter.

Från och med år 1907 hava årligen utgått anslag till inköp och bebyggande av fastigheter för telegrafverkets räkning. För år 1919 hava för nämnda ändamål av riksdagen anvisats reservationsanslag till ett sammanlagt belopp av 2,025,800 kronor. De för år 1919 beviljade anslagen äro följande:

till stationsbyggnaden i Malmö	kronor	288,200: —
» » » Göteborg (Järntorgsstationen)	»	300,000: —
» stationsbyggnad i Sundsvall	»	100,000: —
» inköp av byggnadstomt i Strömsund	»	1,500: —
» » » Göteborg (Vasastationen)	»	74,900: —
» » » » Finspång	»	5,000: —
» » » » samt uppförande av stationsbyggnad i Ånge	»	100,000: —
» » » tomt för utvidgning av telefonstationen i Stockholm	»	265,000: —
» » » byggnadstomter samt uppförande av arbetarbostäder i Göteborg	»	615,000: —
» » » mark för verkstaden i Nynäshamn	»	52,200: —
» » » byggnadstomt i Hälsingborg	»	24,000: —
» framtida inköp av fastigheter för telegrafverkets behov	»	200,000: —
Summa kronor		2,025,800: —

I särskilda skrivelser av den 24 september 1918 med förslag till beräkning av anslag för kapitalökning att anvisas dels för år 1920 och dels å tilläggsstat för år 1919 har telegrafstyrelsen gjort framställning om anslag till inköp och bebyggande av fastigheter för nämnda år. Telegrafstyrelsen, som erhållit anmodan att vid avgivande av förslag

beträffande anslag att äskas av riksdagen iakttaga den största möjliga sparsamhet, har i sina berörda skrivelser anfört, att den starka ökningen på alla områden av telegrafverkets verksamhet gjort det omöjligt för styrelsen att utan åsidosättande av verkligt trängande behov och äventyrande av möjligheten att å alla orter kunna uppehålla verkets drift nedbringa anslagsbehovet för ifrågavarande ändamål för år 1920 till lägre belopp än 2,984,000 kronor, varjämte styrelsen sett sig nödsakad att å tilläggsstat för år 1919 äska 2,085,500 kronor.

I dessa summor är icke inräknat det belopp, som erfordras för inköp och bebyggande av fastigheter i Stockholm. I detta ämne har styrelsen nämligen den 25 oktober 1918 gjort särskilda framställningar, slutande för år 1920 å 2,500,000 kronor och för år 1919 å alternativt 3,465,000 kronor eller 3,740,500 kronor.

Jag övergår härefter till de olika anslagsäskandena och gör därvid början med telegrafstyrelsens framställning i fråga om

1. Utvidgning av telegrafbyggnaden i Sundsvall.

[6.] Med bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning medgav Utvidgning av telegrafbyggnaden i Sundsvall. 1918 års riksdag, att den gemensamma post- och telegrafbyggnaden i kvarteret Saturnus i Sundsvall finge utvidgas genom en tillbyggnad å de telegrafverket tillhöriga tomterna nr 5 och 6 i samma kvarter för en beräknad kostnad av 450,000 kronor. Tillika beviljade riksdagen för påbörjande av nyssnämnda byggnadsarbete för år 1919 ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

Därefter har Kungl. Maj:t den 18 oktober 1918 anbefallt byggnadsstyrelsen att efter samråd med telegrafstyrelsen verkställa ifrågavarande utvidgning av post- och telegrafbyggnaden i Sundsvall i enlighet med av arkitekten V. Bodin uppgjorda ritningar, varjämte omförmälda anslag å 100,000 kronor ställts till telegrafstyrelsens förfogande.

I sin skrivelse den 24 september 1918 angående anslag för kapitalökning för år 1920 har telegrafstyrelsen upptagit återstoden av det för ifrågavarande byggnadsarbete beräknade beloppet, 350,000 kronor, att utgå under år 1920.

Departements-
chefen.

Enligt vad jag senare inhämtat, lär förenämnda byggnadsarbete icke kunna slutföras under loppet av år 1920. Vid sådant förhållande synes det erforderliga anslaget lämpligen kunna fördelas på två år. För år 1920 torde böra anvisas ett belopp av 200,000 kronor.

Jag får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen [6.]

att för fortsättande av arbetet med utvidgning av telegrafbyggnaden i *Sundsvall* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

2. Stationsbyggnad i Strömsund.

I skrivelse den 1 september 1917 hemställde telegrafstyrelsen bland annat på anförda skäl, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen dels medgiva, att för telegrafverkets räkning finge inköpas tomterna Boda nr 2 och 5 i Strömsund, utvidgade till en areal av cirka 815 kvadratmeter, för en köpeskilling av högst 1,500 kronor och att å denna tomt finge uppföras en telegrafstationsbyggnad för en beräknad kostnad av 98,500 kronor, dels ock för år 1919 anvisa en summa av 100,000 kronor för inköp av byggnadstomt och uppförande av stationsbyggnad i Strömsund. [7.] Stationsbyggnad i Strömsund.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av de för år 1919 erforderliga anslagen för kapitalökning yttrade jag, att den dåvarande provisoriska anordningen, enligt vilken den på grund av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 24 augusti 1917 från och med den 1 oktober samma år inrättade telegrafstationen i Strömsund inrymts i telefonstationens förhyrda lokal därstädes, kunde för telegrafverkets del fortgå ytterligare något år. På grund därav syntes det ifrågasätta byggnadsarbetets påbörjande kunna uppskjutas ännu en kortare tid. För år 1919 borde därför icke behöva anvisas större belopp än som erfordrades för inköp av fastigheten.

I anledning av Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning beslöt 1918 års riksdag, dels att för inköp för telegrafverkets räkning av tomterna Boda nr 2 och 5 i Strömsunds municipalsamhälle, utvidgade till en areal av omkring 815 kvadratmeter, för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,500 kronor, dels ock att å nämnda tomter finge uppföras en telegrafstationsbyggnad för en beräknad kostnad av högst 98,500 kronor.

I samband därmed anförde riksdagen, att riksdagen icke kunnat undgå att finna den beräknade byggnadskostnaden avsevärt hög, vadan riksdagen ville framhålla nödvändigheten av att alla möjligheter till-

- [7.] varatoges för nedbringande av nämnda kostnad. Enligt riksdagens uppfattning borde byggnadskostnaden jämväl begränsas till *högst* 98,500 kronor.

Därefter har Kungl. Maj:t den 28 juni 1918 uppdragit åt telegrafstyrelsen att för statsverkets räkning inköpa förenämnda tomter, varjämte för ändamålet erforderliga medel ställts till styrelsens förfogande. Tomterna hava sedermera förvärvats för statsverkets räkning och av telegrafverket tillträtts den 1 juli 1918.

I sin skrivelse den 24 september 1918 angående anslag för kapitalökning för år 1920 har telegrafstyrelsen gjort framställning om anvisande av medel för ifrågavarande telegrafstationsbyggnad för år 1920.

Styrelsen anför därvid följande:

»På sätt telegrafstyrelsen i ovannämnda skrivelse den 1 september 1917 framhållit, är för telefonstationen i Strömsund lokal förhyrd i en byggnad, som är mycket bristfällig och jämväl i övrigt av otillfredsställande beskaffenhet. Sedan jämväl den nyinrättade telegrafstationen i Strömsund måst provisoriskt inrymmas i den nu förhyrda, för telefonstationen enbart avsedda lokalen, har helt naturligt otillräckligheten av densamma än kraftigare gjort sig gällande. För erhållande snarast möjligt av tillfredsställande lokaler för såväl telegraf- som telefonstationen bör byggnadsarbetets påbörjande icke längre uppskjutas.

På anmodan av telegrafstyrelsen har arkitekten F. B. Wallberg uppgjort förslagsritningar till stationsbyggnaden. Enligt förslaget skulle byggnaden uppföras i två våningar och innehålla:

på *nedre botten* tjänstelokaler för telefon- och telegrafstationen, nämligen rum för allmänheten, telegraf- och telefonapparatur, rum för reparatör m. m., och *en trappa upp* två lägenheter om vardera två rum och kök avsedda för den kvinnliga kommissarien och för reparatören, samt två enkelrum för biträdande personal.

Ehuru sålunda husets storlek inskränkts till det allra nödvändigaste och ingenting påkostats beträffande yttre eller inre utstyrsel, framgår det dock redan av nu upprättat kostnadsförslag, att det är omöjligt att begränsa kostnaden till det av riksdagen anslagna beloppet av högst 98,500 kronor. Det senaste, i september 1918 gjorda kostnadsförslaget upptager en kostnad av 122,000 kronor.»

På grund av det anförda har telegrafstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen dels, med ändring av sitt år 1918 fattade beslut, medgiva, att å den telegrafverket tillhöriga tomten Boda nr 2 och 5 i Strömsund må uppföras en telegrafstationsbyggnad för en beräknad kostnad av 122,000 kronor, dels ock för ändamålet för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 122,000 kronor.

Departements-
chefen.

Av vad ovan anförts framgår, att påbörjande av arbetena å den nya stationsbyggnaden i Strömsund icke längre kan utan stor olägenhet

uppskjutas. Jag ansluter mig därför till telegrafstyrelsens framställning om anvisande av anslag för berörda ändamål för år 1920. Vad det äskade beloppet angår, synes med den stegring, arbets- och materialprisen på senaste tid undergått, möjlighet ej föreligga att fasthålla vid det av riksdagen beräknade kostnadsbeloppet av högst 98,500 kronor, utan torde, såsom telegrafstyrelsen föreslagit, kostnadssumman bära beräknas till 122,000 kronor. Med hänsyn till nödvändigheten att begränsa utgifterna för kapitalökning föreslår jag emellertid en uppdelning av det erforderliga anslagsbeloppet på två år. För år 1920 torde bära anvisas 40,000 kronor.

[7.]

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

dels, med ändring av sitt år 1918 fattade beslut, medgiva, att å de telegrafverket tillhöriga *tomterna Boda nr 2 och 5 i Strömsunds municipalsamhälle* må uppföras en telegrafstationsbyggnad för en beräknad kostnad av 122,000 kronor,

dels ock för ifrågavarande ändamål för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 40,000 kronor.

3. Telefonstationsbyggnad i Göteborg (Järntorgsstationen).

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom i proposition nr 326 gjorda framställning medgav 1917 års riksdag, att för telegrafverkets räkning finge inköpas tomten nr 9 i fjärde kvarteret av Göteborgs stads elfte rote för en köpeskilling av högst 74,960 kronor och att å denna tomt finge uppföras en telefonstationsbyggnad för en beräknad kostnad av 380,040 kronor. Samtidigt beviljade riksdagen till tomtinköpet samt till byggnadsarbetets påbörjande ett belopp av 155,000 kronor, att utgå av det för år 1918 till inköp och bebyggande av fastigheter för telegrafverkets räkning anvisade reservationsanslaget.

[8.]
Telefon-
stations-
byggnad i
Göteborg
(Järntorgs-
stationen).

Den 29 juni 1917 uppdrog Kungl. Maj:t åt telegrafstyrelsen att för statsverkets räkning inköpa förenämnda fastighet, varjämte för ändamålet erforderliga medel ställdes till styrelsens förfogande. Fastigheten har därefter förvärvats för statsverkets räkning och av telegrafverket tillträtts den 1 augusti 1917.

Den 14 december 1917 bemyndigade Kungl. Maj:t telegrafstyrelsen att låta uppföra ifrågavarande stationsbyggnad, den s. k. Järntorgsstationen, i överensstämmelse med av arkitekterna Hans och Björner

- [8.] Hedlund upprättade ritningar, med iakttagande av vissa föreskrifter beträffande byggnadens stomme, för en beräknad kostnad av 380,040 kronor.

Av de medel, som riksdagen anvisat för ifrågavarande ändamål för år 1918, avsågos 80,040 kronor för påbörjandet av arbetena med Järntorfsstationen. För fortsättande och avslutande av desamma har 1918 års riksdag för år 1919 anvisat ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

I sin skrivelse den 24 september 1918 angående anslag för kapitalökning att upptagas å tilläggsstat för år 1919 har telegrafstyrelsen gjort framställning om ytterligare anslag till omförmålda byggnadsarbeten samt därvid anfört följande:

»Kostnaden för ifrågavarande byggnad var beräknad efter ett pris av 30 kronor per kubikmeter jämte ett belopp av 60,540 kronor till grundförstärkning och oförutsedda utgifter. Med de nu gällande priserna på byggnadsmateriel samt de betydligt ökade avlöningarna till byggnadsarbetare har det beräknade beloppet visat sig vara för litet. Sedan entreprenadavtal angående största delen av arbetet avslutats och de viktigaste byggnadsmaterialierna blivit inköpta, kan nu kostnaden närmare beräknas.

Kontrakt angående huvudentreprenaden uppgjordes den 4 december 1917 efter flerfaldiga försök att ernå den billigast möjliga byggnadskostnaden, och uppgick entreprenadsumman till 414,000 kronor, varvid entreprenören likväl förbehöll sig rätt till ersättning för de belopp, varmed arbetslönerna enligt då gällande priser komme att överskridas vid upprättande av nya arbetsavtal. Sedan en uppgörelse angående arbetsprisen kommit till stånd, har den härav föranledda tilläggsersättningen till huvudentreprenören beräknats komma att uppgå till 128,000 kronor. Övriga entreprenader hava även på grund av de alltjämt stegrade priserna betydligt överskridit de beräknade kostnaderna, så att byggnaden nu beräknas komma att medtaga en summa av ej mindre än 790,000 kronor, eller ungefär 410,000 kronor mera än som först beräknats. Detta gör en ökning i kostnaden per kubikmeter med 38 kronor 50 öre, varigenom byggnaden skulle kosta 68 kronor 50 öre per kubikmeter, förutom de till grundförstärkning och oförutsedda utgifter beräknade 60,540 kronor. Detta synes med de nu rådande priserna ej vara för högt. Med all sannolikhet bör byggnaden likväl kunna uppföras för detta pris.

Någon besparing i byggnadskostnad kan icke göras, då allt från början beräknats att utföras så enkelt som möjligt och med så billiga konstruktioner, som det varit möjligt att åstadkomma utan att uppoffra något av den för byggnaden nödiga soliditeten.»

Med anledning av vad sålunda anförts har telegrafstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för avslutande av arbetena med stationsbyggnad å den telegrafverket tillhöriga tomten nr 9 i fjärde kvarteret av Göteborgs stads elfte rote utöver förut bevil-

jade medel å tilläggsstat för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 410,000 kronor. [8.]

Enligt de kostnadsberäkningar, som lågo till grund för Kungl. Maj:ts framställning i föreliggande ämne i proposition nr 326 till 1917 års riksdag, skulle kostnaden för ifrågavarande telefonstationsbyggnad i Göteborg komma att uppgå till 380,040 kronor, vilket belopp jämväl av riksdagen för ändamålet anvisats. Vid avlåtandet av berörda proposition yttrade emellertid dåvarande departementschefen, att det med hänsyn till då rådande förhållanden vore omöjligt att bedöma, huruvida de upprättade kostnadsberäkningarna kunde komma att visa sig hållbara. De senaste årens oerhörda prisstegringar hava till fullo bekräftat riktigheten av detta uttalande. Enligt telegrafstyrelsens utredning erfordras nämligen för byggnadsföretagets fullbordande ytterligare ett anslag av 410,000 kronor, vadan byggnaden skulle komma att draga en totalkostnad av omkring 790,000 kronor, motsvarande 68 kronor 50 öre per kubikmeter. Mot de av styrelsen uppgjorda förnyade kostnadsberäkningarna har jag icke funnit anledning till erinran. Då emellertid, enligt vad jag inhämtat, till följd av under år 1918 rådande arbetskonflikter byggnadsarbetet kommer att i viss mån fördröjas, torde en uppdelning av det ifrågasatta anslaget kunna göras på två år sålunda, att 200,000 kronor anvisas för år 1920 och 210,000 kronor på tilläggsstat för år 1919.

*Departements-
chefen.*

Under hänvisning beträffande sistnämnda belopp till särskild framställning därom, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till täckande av brist, som uppkommit å av riksdagen anvisade anslag till uppförande av en telefonstationsbyggnad å den telegrafverket tillhöriga tomten nr 9 i fjärde kvarteret av Göteborgs stads elfte rote, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

4. Uppförande av arbetarbostäder i Norrköping.

I sin skrivelse den 24 september 1918 angående anslag för kapitalökning att upptagas på tilläggsstat för år 1919 har telegrafstyrelsen framlagt förslag om uppförande av arbetarbostäder i Norrköping.

[9.]

*Uppförande
av arbetar-
bostäder i
Norrköping.*

Innan jag närmare ingår på berörda förslag, må erinras, att den bostadsbrist, som gjort sig gällande under de senaste åren, särskilt i

- [9.] fråga om smålägenheter, redan tidigare föranlett åtgärder av Kungl. Maj:t och riksdagen i syfte att anskaffa bostäder åt telegrafverkets arbetare. I anledning av Kungl. Maj:ts framställning i ämnet medgav nämligen 1917 års riksdag, i samband med beslut om utvidgning av telegrafverkets verkstad i Nynäshamn, att ett belopp av högst 900,000 kronor finge, efter Kungl. Maj:ts prövning och avgörande, disponeras för beredande av bostäder åt arbetare vid nämnda verkstad. I Stockholm har bostadsfrågan för telegrafverkets arbetarpersonal åtminstone delvis blivit ordnad, i det telegrafstyrelsen för sådant ändamål av telegrafverkets pensionsanstalter förhyrt tre fastigheter, och har bostadsbehovet i Gävle blivit på liknande sätt tillgodosett.

Den rådande bostadsnöden föranledde emellertid telegrafstyrelsen att söka ordna arbetarnas bostadsförhållanden jämväl å andra än nyss nämnda platser. Den ort, som härvid på grund av antalet därstädes anställda arbetare och förhållanden i övrigt främst kom i åtanke, var Göteborg. I skrivelse den 1 september 1917 hemställde telegrafstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen dels medgiva, att för telegrafverkets räkning finge inköpas tomterna nr 3 och 4 i fjärde kvarteret Kungsladugården samt tomterna nr 2, 3, 4 och 5 i tolfte kvarteret av nittonde roten i Göteborgs stad för en sammanlagd köpeskilling av högst 25,351 kronor och att å dessa tomter finge uppföras arbetarbostäder för en beräknad kostnad av 604,649 kronor, dels också för år 1919 anvisa för ändamålet erforderliga medel.

Vid föredragning av ärendet inför Kungl. Maj:t fann jag mig, oaktat starka skäl talade för, att de ifrågasatta bostadshusen komme till utförande i av telegrafstyrelsen föreslagen omfattning, likväl nödsakad att, på grund av de därmed förenade betydande kostnaderna och med hänsyn till de stora krav, som under närmaste tiden ställdes på statskassan, föreslå, att till 1918 års riksdag endast hänskötess frågan, i vad den avsåge uppförande av arbetarbostäder i Kungsladugården, medan frågan om uppförande av övriga arbetarbostäder finge anstå till ett kommande år.

Inom andra kammaren väcktes emellertid motion (nr 181), att riksdagen måtte i förevarande ärende besluta i enlighet med telegrafstyrelsens hemställan.

I sitt utlåtande över ifrågavarande ärende anförde statsutskottet, bland annat, följande:

Att å orter, där bostadsbrist gjorde sig gällande, staten beredde tillgång till lämpliga bostäder för den vid statens affärsdrivande verk anställda personalen syntes utskottet välbetänkt med hänsyn såväl till statens intresse av att förvärva

och bibehålla skickliga arbetare som ock till arbetarnas eget bästa. Såsom departementschefen vid behandlingen av frågan om anvisande av anslag för byggnad av boställshus vid statens järnvägar framhållit, hade staten också otvivelaktigt skyldighet såsom arbetsgivare vid ett affärsdrivande verk att i möjligaste mån sörja för tjänliga bostäder åt sina tjänstemän. Vad särskilt anginge bostadsförhållandena i Göteborg, syntes dessa vara sådana, att åtgärder från statens sida i antydd riktning vore av behovet i hög grad påkallade. För att en verksam hjälp till bostadsnödens minskande skulle ernås, ansåge utskottet, i likhet med motionärerna, att båda de bostadskomplex för arbetare vid telegrafverket, varom telegrafstyrelsen framlagt förslag, borde komma till utförande. Beträffande de uppgjorda planerna för byggnaderna ville utskottet framhålla, att då största möjliga antal bostäder borde beredas, lägenheter med 3 rum och kök endast undantagsvis borde ifrågakomma. Med hänsyn därtill syntes det i motionen upptagna anslagsbeloppet kunna nedsättas med i runt tal 15,000 kronor samt anslaget alltså bestämmas till 615,000 kronor.

Utskottet hemställde därför, att riksdagen måtte för inköp för telegrafverkets räkning av tomterna nr 3 och 4 i fjärde kvarteret Kungsladugården samt tomterna nr 2, 3, 4 och 5 i tolfte kvarteret av nittonde roten i Göteborgs stad samt för uppförande å dessa tomter, enligt plan som kunde varda av Kungl. Maj:t godkänd, av arbetarbostäder, för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 615,000 kronor.

Denna hemställan blev sedermera av riksdagen bifallen.

I sin förenämnda skrivelse anför nu telegrafstyrelsen följande:

»Det är emellertid icke blott i Stockholm och Göteborg, som kravet på ordnande av bostadsförhållandena för telegrafverkets arbetare gjort sig gällande.

Genom det stillestånd i byggnadsverksamheten, som sedan flera år rått och alltjämt är rådande, har en avsevärd bostadsbrist uppstått, främst i de större samhällena och industricentra. Norrköping är en bland de städer, där bostadsbristen är särskilt framträdande. Då på grund härav en fortgående hyresförhöjning i stegrat tempo jämväl är att befara i denna stad, har telegrafstyrelsen ansett det av behovet högeligen påkallat att genom uppförande av bostadshus anskaffa bostäder åt telegrafverkets arbetare i Norrköping och därigenom lindra svårigheterna för dessa i förevarande hänseende.

Telegrafverket sysselsätter för närvarande i Norrköping 47 reparatörer, stationsbiträden och arbetare, vilka kategorier av verkets funktionärer äro avsedda till hyresgäster i de ifrågasatta bostadshusen.

I och för anskaffande av lämpliga byggnadstomter hava förhandlingar ägt rum med Norrköpings stads fastighetskontor, som har hand om försäljning av stadens tomter. Dessa förhandlingar hava resulterat däri, att fastighetskontoret erbjudit telegrafstyrelsen ett i västra stadsdelen beläget, obebyggt kvarter med en areal av 4,711,7 kvadratmeter för ett pris av 7 kronor per kvadratmeter. Som telegrafstyrelsen anser detta erbjudande på alla sätt förmånligt, har styrelsen under förbehåll att Kungl. Maj:ts tillstånd till köpet erhålles före tillträdesdagen, som är bestämd till den 1 oktober 1919, träffat avtal om inköp av detta kvarter.

[9.] tomterna nr 1, 2, 3, 4, 5 och 6 i kvadraten Klinten, för en köpeskilling av 32,981 kronor 90 öre. Köpeavtalet är för säljaren bindande endast under förutsättning av Norrköpings stadsfullmäktiges godkännande. Vidare åligger det enligt köpekontraktet köparen att bebygga det inköpta området i huvudsaklig överensstämmelse med av professorn E. Lallerstedt upprättade ritningar.

Enligt dessa ritningar hava byggnaderna så ordnats, att tomten lämnats öppen mot söder, där emellertid en stängselmur är avsedd att uppföras. Mot gatorna hava planterade förgårdar anordnats, och inne å tomten är meningen att anordna dels planteringar, dels en lek- och gymnastikplats. Av byggnaderna skulle nu endast en del uppföras och skulle denna del innehålla följande lokaler:

i *källarvåningen*, som blott delvis utbygges, mat- och vedkällare, tvätt- och strykrum samt

i *bottenvåningen* och *våningen 1 trappa upp* 8 lägenheter om 2 rum och kök, 9 lägenheter om 1 rum och kök samt 6 enkelrum. Sistnämnda rum kunna emellertid sammanslås med lägenheterna om 1 rum och kök. Lägenheterna om 2 rum och kök hava var sin särskilda ingång och förstugukvist, lägenheterna om 1 rum och kök hava ingångar och kvistar gemensamma med tillhörande enkelrum. Till varje lägenhet med kök hör tambur, skafferi med plats för isskåp, garderob och skåp.

Kostnaden för den första utbyggnaden har beräknats till 306,000 kronor, vilket med en utnyttjad kub av 4,800 kubikmeter bliver 63 kronor 75 öre per kubikmeter. Per eldstad blir kostnaden 6,245 kronor.

Av de för detta byggnadsföretag erforderliga medel torde kostnaden för tomtinköpet samt förslagsvis 100,000 kronor till byggnadsarbetets påbörjande bära upptagas å tilläggsstat för år 1919.»

På grund av det anförda har telegrafstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen dels medgiva, att för telegrafverkets räkning må inköpas tomterna nr 1, 2, 3, 4, 5 och 6 i kvadraten Klinten i Norrköping för en köpeskilling av högst 33,000 kronor samt att å dessa tomter, sammanslagna till en tomt, må uppföras bostadshus för en beräknad kostnad av 306,000 kronor, dels ock för ifrågavarande tomtinköp samt för byggnadsarbetets påbörjande å tilläggsstat för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 133,000 kronor.

Därjämte har styrelsen i sin skrivelse den 24 september 1918 angående anslag för kapitalökning under år 1920 hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för fortsättande och avslutande av ifrågavarande byggnadsarbeten för sistnämnda år anvisa återstående beloppet, 206,000 kronor.

Departements-
chefen.

Under hänvisning till vad jag i fråga om utgifter för kapitalökning att föreläggas 1919 års riksdag inledningsvis anført må här framhållas, att bostadsfrågan för telegrafverkets personal i Norrköping synes vara

särskilt brännande. Telegrafstyrelsens förslag till lösande av denna bostadsfråga avser inköp av tomterna nr 1, 2, 3, 4, 5 och 6 i kvadraten Klinten därstädes om tillhopa 4,711,7 kvadratmeter till ett pris av 7 kronor per kvadratmeter eller tillsammans 32,981 kronor 90 öre. Enligt förslaget skulle tomterna bebyggas i flera stadier. Den nu behövlige första utbyggnaden skulle omfatta 8 lägenheter om två rum och kök, 9 lägenheter om ett rum och kök samt 6 enkelrum. Kostnaden för denna utbyggnad har av telegrafstyrelsen beräknats till 306,000 kronor, motsvarande 63 kronor 75 öre per kubikmeter.

[9.]

På grund av föreliggande omständigheter anser jag mig böra tillstyrka telegrafstyrelsens förslag. I enlighet med vad telegrafstyrelsen föreslagit torde av det erforderliga beloppet, 339,000 kronor, 133,000 kronor till inköp av tomterna och påbörjande av byggnadsarbetet böra anvisas å tilläggsstat för år 1919 samt återstoden beviljas å 1920 års stat. Därest företaget ej snarast möjligt fullbordas, skulle nämligen syftet med detsamma i viss mån förfelas.

Beträffande anslagsäskandet å tilläggsstat gör jag framställning i annat sammanhang. Under förevarande punkt hemställer jag alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för uppförande av arbetarbostäder å tomterna nr 1, 2, 3, 4, 5 och 6 i kvadraten Klinten i Norrköping, för en beräknad kostnad av 306,000 kronor, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 206,000 kronor.

5. Uppförande av arbetarbostäder i Eskilstuna.

Vidare har telegrafstyrelsen i sin skrivelse den 24 september 1918 angående anslag för kapitalökning att upptagas på tilläggsstat för år 1919 gjort framställning om anvisande av medel till uppförande av arbetarbostäder i Eskilstuna.

[10.]

Uppförande
av arbetar-
bostäder i
Eskilstuna.

Till stöd för sin framställning har styrelsen anfört följande:

•Vad av telegrafstyrelsen i fråga om uppförande av bostadshus för telegrafverkets personal i Norrköping anförts om svårigheterna för personalen att skaffa sig lämpliga bostäder till skäligt pris har sin fulla motsvarighet i Eskilstuna. Här har bostadsnöden till och med visat sig så stor, att svårigheter av denna anledning uppstått att få lediga tjänster besatta med ordinarie innehavare. Sålunda anmälde sig till två nyligen ledigförklarade reparatörstjänster endast en

[10.] sökande. En linjemästare och en linjeförman, som från och med den 1 januari 1918 placerats i Eskilstuna, hava hitintills icke kunnat erhålla annat än provisoriska bostäder. Det är tydligt, att här föreligger en tvingande nödvändighet för telegrafstyrelsen att vidtaga erforderliga åtgärder till avhjälpande av nu anförda missförhållanden. Telegrafstyrelsen skulle måhända eljest snart nog ställas inför den eventualiteten att på grund av bristande tillgång till personal icke kunna på nöjaktigt sätt hålla driften i behörig gång.

Med hänsyn till antalet av den personal i Eskilstuna, för vilken bostäder skulle beredas, erfordras till en början lägenheter för minst 8 familjer. Emellertid torde det vara ekonomiskt fördelaktigt att redan nu inköpa så stort tomtområde och bebygga detta på sådant sätt, att något mera än minimibehovet blir fyllt.

För uppförande av arbetarbostäder lämpliga tomter har telegrafstyrelsen efter förhandlingar med Eskilstuna stad erhållit i kvarteret Opalen. Tomterna, betecknade med nr 12, 13, 14 och 15, tillhöra Eskilstuna stad, omfatta en areal av omkring respektive 700, 735, 720 och 710 kvadratmeter och betinga ett pris, nr 12, 13 och 14 av vardera 1,500 kronor och nr 15 av 1,400 kronor eller tillsammans 5,900 kronor. För tomternas bebyggande har på telegrafstyrelsens uppdrag professorn E. Lallerstedt uppgjort ritningar och kostnadsförslag. Enligt förslaget skulle tomterna sammanslås till en tomt och bebyggas med 3 sammanhängande tvåvåningshus, placerade i flukt med redan uppförda byggnader invid Vidlundsgatan. Tomten är i övrigt så ordnad, att förutom planterad förgård till lägenheterna med ingång från gatan, varje lägenhet disponerar ett mindre land för plantering och att dessutom en gemensam lek- och gymnastikplats förefinnes. Byggnaden innehåller:

i källaren mat- och vedkällare samt tvättstuga och mangelbod samt

i bottenvåningen och våningen 1 trappa upp 7 lägenheter om 2 rum och kök, 6 lägenheter om 1 rum och kök samt 1 lägenhet om 3 rum och kök. Till varje lägenhet finnas tambur, garderob, skåp, skafferi med plats för issskåp ävensom särskild ingång med förstugukvist. Byggnaden, som skulle uppföras av trä, är medelst två genom hela byggnaden gående brandmurar uppdelad i tre från varandra brandfritt skilda delar.

Kostnaden för husbyggnaden har beräknats till 221,000 kronor, vilket med en utnyttjad kub av 3,750 kubikmeter bliver 58 kronor 93 öre per kubikmeter. Per eldstad blir kostnaden 6,140 kronor.

Av de för detta byggnadsföretag erforderliga medel torde kostnaden för tomtinköpet samt förslagsvis 100,000 kronor till byggnadsarbetets påbörjande böra upptagas å tilläggsstat för år 1919.

På grund av vad sålunda anförts har telegrafstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen dels medgiva, att för telegrafverkets räkning må inköpas tomterna nr 12, 13, 14 och 15 i kvarteret Opalen i Eskilstuna för en sammanlagd köpeskilling av högst 5,900 kronor samt att å dessa tomter sammanslagna till en tomt må uppföras bostadshus för en beräknad kostnad av 221,000 kronor, dels ock för ifrågavarande tomtinköp samt för byggnadsarbetets påbörjande å tilläggsstat för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 105,900 kronor.

Tillika har styrelsen i sin skrivelse den 24 september 1918 an-

gående anslag för kapitalökning under år 1920 hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för fortsättande och avslutande av ifrågavarande byggnadsarbete för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 121,000 kronor.

[10.]

Såsom telegrafstyrelsen anført, äro bostadsförhållandena i Eskilstuna så svåra, att fara förefinnes för att tillräcklig personal icke kan erhållas och sålunda telegrafverkets drift därstädes icke nöjaktigt kan upprätthållas. Snabba åtgärder från statens sida för de rådande missförhållandenas avhjälpanne äro således av nöden.

*Departements-
chefen.*

Enligt telegrafstyrelsens förslag skulle för telegrafverkets räkning inköpas tomterna nr 12, 13, 14 och 15 i kvarteret Opalen i Eskilstuna om tillhopa 2,865 kvadratmeter för ett sammanlagt pris av 5,900 kronor, vilket i genomsnitt gör omkring 2 kronor 6 öre per kvadratmeter. Å dessa tomter skulle uppföras ett sammanhängande bostadshus av trä i två våningar, som skulle innehålla 7 lägenheter om två rum och kök, 6 lägenheter om ett rum och kök och 1 lägenhet om tre rum och kök. Kostnaden för ifrågavarande bostadshus har beräknats till 221,000 kronor, motsvarande 58 kronor 93 öre per kubikmeter.

Med hänsyn till det trängande behovet av bostäder för telegrafverkets personal i Eskilstuna anser jag mig böra tillstyrka telegrafstyrelsens framställning i denna del. Mot storleken av de äskade beloppen synes intet vara att erinra. Av berörda belopp torde, såsom styrelsen föreslagit, 105,900 kronor för tomtinköp och byggnadsarbetets påbörjande böra anvisas å tilläggsstat för år 1919 och återstoden, 121,000 kronor, å 1920 års stat.

Med hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat till särskild framställning därom, hemställer jag under förevarande punkt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för uppförande av arbetarbostäder å tomterna
nr 12, 13, 14 och 15 i kvarteret Opalen i Eskilstuna,
för en beräknad kostnad av 221,000 kronor, för år
1920 anvisa ett reservationsanslag av 121,000 kronor.

6. Bostadshus i Ludvika.

I enlighet med Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning medgav 1908 års riksdag, att å den telegrafverket tillhöriga tomten nr 6 i kvarteret nr 29 Loke vid Stor- och Köpmangatorna i Ludvika finge upp-

[11.]

*Bostadshus
i Ludvika.*

- [11.] föras en telegrafstationsbyggnad för en kostnad ej överstigande 43,500 kronor, varjämte för ändamålet erforderligt belopp anvisades att utgå av telegrafmedlen. Berörda byggnad uppfördes därefter samt togs i bruk under år 1911.

I sin skrivelse den 24 september 1918 angående anslag för kapitalökning att upptagas å tilläggsstat för år 1919 anför telegrafstyrelsen i förevarande ämne följande:

»Ehuru någon längre tid ännu icke förflutit, sedan telegrafstationen inflyttades i den nybyggda fastigheten, har det visat sig, att stationen är i trängande behov av utvidgning snarast möjligt. Orsaken härtill ligger i Ludvika samhälles snabba utveckling, som haft sin återverkan på rörelsen vid telegrafverkets station och åstadkommit, att denna på ungefär 5 år fördubblats.

Trafikens utveckling vid stationen under nämnda tid framgår av följande översikt:

Å r.	Antal apparater.	Telefon-inkomster. Kronor.	Telegram-expeditioner.
1912	631	84,510 —	34,732
1913	693	97,084 —	40,552
1914	763	102,875 —	43,202
1915	828	109,300 —	47,039
1916	952	132,274 —	57,132
1917	1,096	163,613 —	69,728

En omedelbart behövlig utvidgning av stationen kan tänkas genomförd antingen genom tillbyggande av det nuvarande stationshuset eller genom användande av de lokaler, som för närvarande äro upplåtna till bostadslägenheter åt vissa telegrafverkets tjänstemän.

Tomten i Ludvika innefattar emellertid en areal av endast 725 kvadratmeter. Denna medger visserligen en så stor tillbyggnad, att för tillfället tillräckliga lokaler för stationen därigenom skulle kunna vinnas, men däremot icke en tillbyggnad av sådant omfång, att i byggnaden jämväl skulle kunna beredas de bostadslokaler för telegrafverkets personal, som enligt vad här nedan närmare omförmåles oundgängligen måste snarast anskaffas.

En tillbyggnad till nuvarande stationshuset skulle tillskapa lokaler av relativt obetydlig areal och denna åtgärd vore därför otillräcklig och oekonomisk. Telegrafstyrelsen anser därför en sådan lösning av lokalfrågan icke nu böra ifrågakomma, utan bör det ökade utrymme, som erfordras för stationens utvidgning, anskaffas genom anlitande av de lokaler, som hitintills varit uthyrda åt vissa telegrafverkets funktionärer, och erforderliga bostadslägenheter beredas genom inköp och bebyggande av därtill lämplig tomt.

Av de nu uthyrda lokalerna skulle telegrafverket för stationens utvidgning redan för länge sedan behövt taga i anspråk den lokal om 1 rum och kök, som varit upplåten åt en reparatör. Men trots försök under en längre tid har det visat sig fullkomligt omöjligt att i samhället skaffa annan bostad vare sig åt denne reparatör eller åt en andra i Ludvika placerad reparatör, som blivit uppsagd till avflyttning från den av honom för närvarande förhyrda bostaden. Intet enda svar har inkommit på en flera gånger i platstidningarna verkställd annonsering om mindre lägenheter eller enstaka rum för nämnda reparatörer. Enligt vad kommunalkamreraren i Ludvika upplyst, är bostadsnöden därstädes av sådan omfattning, att minst 400 personer komma att sakna bostäder den 1 oktober 1918.

Vid nu anförda förhållanden har telegrafstyrelsen funnit enda utvägen vara att snarast möjligt gå i författning om anskaffande av bostäder för telegrafverkets personal i Ludvika. Ju förr detta kan ske, desto förr kan också stationen erhålla det ökade utrymme, varav densamma är i starkt behov.

Den personal, för vilken bostäder böra anskaffas, utgöres av, förutom ovan nämnda 2 reparatörer, stationsföreståndaren, vars nuvarande bostad 1 trappa upp i stationshuset inom en snar framtid måste tagas i anspråk för stationens räkning, 2 à 3 telegrafister, 1 vaktföreståndarinna samt några telefonister. Dessutom erfordras bostäder för arbetare.

För att så snart som möjligt kunna ordna bostadsfrågan har telegrafstyrelsen sökt anskaffa bebyggd fastighet med lägenheter passande till bostäder åt telegrafverkets personal. Detta har emellertid icke lyckats, utan måste telegrafstyrelsen anlita utvägen att inköpa lämpliga tomter för bebyggande. Sådana anser telegrafstyrelsen sig hava funnit i de av Ludvika köpingsnämnd erbjudna tomterna nr 9 och 10 i köpingens 72:a kvarter. Dessa tomter innefatta en areal av respektive cirka 1,370 och 1,232 kvadratmeter och betinga ett pris av 2 kronor 50 öre per kvadratmeter, vari jämväl ingår ersättning för å tomterna belöpande andel i gatumarken. Härtill skulle dock komma 6 % ränta från dagen för kontraktsuppgörelsen till tillträdesdagen. Då telegrafstyrelsen ansett priset skäligt, har styrelsen, under förutsättning att Kungl. Maj:ts tillstånd till köpet erhålles före tillträdesdagen, som är bestämd till den 1 juli 1919, uppgjort köpekontrakt med köpingsnämnden angående inköp av ifrågavarande tomter för en sammanlagd köpeskillning av 6,505 kronor jämte 6 % ränta, beräknad till 325 kronor 25 öre. Därvid har telegrafstyrelsen måst förbinda sig att bebygga vardera tomten med minst 6 rum med eldstäder ävensom att påbörja byggnadsarbetet inom ett år efter köpekontraktets undertecknande och fullborda detsamma inom 2 år från samma tid. Köpekontraktet har från telegrafstyrelsens sida undertecknats den 28 augusti 1918.

Professorn Erik Lallerstedt har på anmodan uppgjort förslag till tomtens bebyggande. Enligt förslaget skulle nu uppföras en byggnad för reparatörer och annan biträdande personal, vilka personers lokalfråga är överhängande, under det att å tomten skulle lämnas utrymme för en framtida byggnad för telegrafkommisariern m. fl. att uppföras, när även kommissariebostaden i telegrafhuset behöver tagas i anspråk för tjänstelokaler. Den nu projekterade byggnaden skulle innehålla:

i källaren, som endast delvis skulle utbyggas, mat- och vedkällare samt tvättstuga,

- [11.] i *bottenvåningen* 4 lägenheter om vardera 2 rum och kök, till varje lägenhet 1 eller 2 garderober, ett skåp, skafferi och W. C. samt
 i *våningen* 1 *trappa upp* 2 lägenheter om vardera ett rum och kök med tillhörande garderob, skåp, skafferi och W. C. samt 4 stycken enkelrum med kokvrå för biträdande personal, även dessa rum försedda med skafferi, skåp och garderober. Till alla lägenheterna utom enkelrummen skulle höra särskild ingång med täckt förstugukvist. Enkelrummen skulle hava gemensam kvist och trappa.
 Uppgjort kostnadsförslag utvisar en beräknad kostnad för ifrågavarande byggnad av 120,000 kronor. Denna summa, uppdelad på de 1,840 kubikmeter, som byggnaden skulle innehålla, gör 65 kronor 22 öre per kubikmeter. Per eldstad skulle kostnaden utgöra 6,000 kronor. Av de för detta byggnadsföretag erforderliga medel torde kostnaden för tomtinköpet samt hälften av kostnaden för husbyggnaden böra upptagas å tilläggsstat för år 1919.»

På grund av det anförda har telegrafstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen dels medgiva, att för telegrafverkets räknning må inköpas tomterna nr 9 och 10 i Ludvika köpings sjuttioandra kvarter för en köpeskilling av högst 6,900 kronor samt att å dessa tomter, sammanslagna, må uppföras en bostadsbyggnad för en beräknad kostnad av 120,000 kronor, dels ock för ifrågavarande tomtinköp samt för byggnadsarbetets påbörjande å tilläggsstat för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 66,900 kronor.

Därjämte har styrelsen i sin skrivelse den 24 september 1918 angående anslag för kapitalökning under år 1920 hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för fortsättande och avslutande av arbetet med förenämnda bostadshus för år 1920 anvisa återstående beloppet, 60,000 kronor.

Departements-
chefen.

Den förebragta utredningen visar, att telegrafverkets station i Ludvika är i stort behov av en utvidgning. Vidare framgår, att på grund av den rådande bostadsnöden i Ludvika bostäder omöjligen kunna erhållas för sådan telegrafverkets personal, som ej kan inrymmas i stationsbyggnaden. För lösning av dessa lokalfrågor hava föreslagits två utvägar. Enligt det ena alternativet skulle det nuvarande stationshuset tillbyggas. Det ökade utrymme, som därigenom skulle erhållas, synes emellertid, enligt vad telegrafstyrelsen upplyst, icke bliva tillräckligt för tillgodoseende av behovet av såväl större stationslokal som bostäder åt personalen. Det lämpligaste torde därför vara att anlita den andra utvägen, nämligen att för telegrafverkets eget behov använda de lokaler i stationsbyggnaden, som för närvarande äro uthyrda till vissa telegrafverkets tjänstemän samt anskaffa erforderliga bostäder åt personalen på annat håll i samhället. Någon bebyggd fastighet, lämplig

till dylika bostäder, har icke stått att erhålla, utan har telegrafstyrelsen sett sig nödsakad att förvärva en obebyggd tomt för att därå uppföra bostadshus. Då denna utväg att lösa verkets lokalfrågor i Ludvika under nuvarande förhållanden synes vara den enda möjliga, anser jag mig böra förorda densamma.

[11.]

Priset för de till inköp föreslagna tomterna, 2 kronor 50 öre per kvadratmeter eller tillhopa högst 6,900 kronor, torde kunna anses skäligt.

Den uppgjorda planen för det ifrågasatta byggnadsföretaget innefattar till att börja med uppförande av en byggnad för reparatörer och annan biträdande personal, vars bostadsfråga för närvarande är mest aktuell. Sedermera skulle å tomten uppföras byggnad för telegrafkommissarien med flere tjänstemän, när dennes bostad i stationsbyggnaden erfordras till tjänstelokal.

Efter nu rådande priser å byggnadsmarknaden har kostnaden för det ifrågasatta byggnadsföretaget beräknats till 65 kronor 22 öre per kubikmeter eller tillhopa 120,000 kronor.

På grund av de vid tomtinköpen fästade villkoren beträffande såväl dessa som byggnadsföretaget måste frågan i sin helhet underställas innevarande års riksdag. Av de erforderliga medlen, tillhopa 126,900 kronor, torde 60,000 kronor böra anvisas för år 1920 och återstoden å tilläggsstat för år 1919. Till anslaget å tilläggsstat återkommer jag emellertid i annat sammanhang.

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

att för uppförande av ett bostadshus å *tomterna nr 9 och 10 i sjuttioandra kvarteret i Ludvika*, för en beräknad kostnad av 120,000 kronor, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 60,000 kronor.

7. Anslag till inköp av fastigheter.

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning medgav 1918 års riksdag, att för inköp av fastigheter för telegrafverkets räkning, vilkas förvärvande icke utan synnerlig olägenhet kunde uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, finge efter Kungl. Maj:ts prövning och avgörande disponeras ett belopp av högst 200,000 kronor, varjämte

[12.]

Anslag till
inköp av
fastigheter.

[12.] riksdagen för ändamålet för år 1919 anvisade ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

I den skrivelse av den 1 september 1917, som låg till grund för Kungl. Maj:ts förslag i ämnet, anförde telegrafstyrelsen bl. a. följande:

Tillgodoseendet av telegrafverkets behov av lokaler, vilket hastigt ökades i mån av verkets snabbare utveckling, hade blivit synnerligen maktpåliggande. Allt efter som stationerna bleve större och stationsanordningarna mera komplicerade, bleve dessutom kostnaden för en stationsflyttning allt mera betydande. Med fästat avseende på dessa omständigheter hade också verkets större stationer i allmänhet erhållit lokaler i verkets egna eller i andra statsinstitutioner tillhöriga byggnader. Även för en del mindre stationer hade riksdagen lämnat sitt bifall till inköp av fastigheter, där omständigheterna gjort ett sådant inköp nödvändigt eller förmånligt. Det kunde därför påstås, att anskaffande av lokaler för telegrafverkets stationer allt framgent borde ske genom förvärfvande av egna fastigheter, icke blott där sådant vore alldeles nödvändigt, utan även där sådant med fördel för telegrafverket kunde åstadkommas. Den tidsutdräkt, som bleve en nödvändig följd därav, att prövningen angående behovet av egna fastigheter för telegrafverkets lokaler för varje fall måste föreläggas riksdagen, kunde emellertid i många fall bliva till hinder för det ekonomiskt bästa sättet att tillfredsställa telegrafverkets lokalbehov.

Telegrafstyrelsen påvisade därefter en del olägenheter, som vore förknippade med det hittills praktiserade systemet, och framhöll slutligen, att dessa olägenheter 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. Styrelsen föreslog anvisande för ifrågavarande ändamål av ett belopp av 500,000 kronor.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av berörda ärende anförde jag, att den hastigt fortgående utvecklingen av telegrafverkets rörelse alltjämt komme att — måhända i större utsträckning än hittills — nödvändig-göra inköp av fastigheter för tillgodoseende av telegrafverkets lokalbehov. Att det därvid i åtskilliga fall kunde leda till förluster för statsverket, därest ett ifrågasatt fastighetsförvärfv alltid skulle underställas riksdagens prövning, innan köp kunde komma till stånd, kunde icke bestridas. Med hänsyn därtill syntes det ändamålsenligt, att medel ställdes till Kungl. Maj:ts förfogande för att användas till sådana inköp, vilka icke kunde uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut. Det av telegrafstyrelsen för ifrågavarande ändamål begärda anslagsbeloppet syntes dock kunna icke obetydligt nedsättas med hänsyn till att i regel

ej vore fråga om betydliga fastighetsförvärv och då underhandlingarna om inköp av fastigheter i allmänhet borde så föras, att riksdagens yttrande över förvärvet kunde inhämtas. För min del föreslog jag, att anslaget för år 1919 bestämdes till 200,000 kronor. [12.]

I enlighet härmed avläts, som förut nämnts, Kungl. Maj:ts framställning och fattade riksdagen sitt beslut.

I sin skrivelse den 24 september 1918 angående anslag för kapitalökning under år 1920 har telegrafstyrelsen gjort framställning om anvisande av liknande anslag för år 1920. Styrelsen framhåller därvid, att det vore tydligt, att även framdeles sådana fall kunde inträffa, då styrelsen genom ett snabbt inköp i rättan tid av en fastighet kunde bereda telegrafverket icke blott en fördel genom möjligheten att därigenom förvärva en för ändamålet lämplig fastighet utan även en besparing i inköpskostnaden. Beträffande storleken av det äskade beloppet anför styrelsen följande:

»Ett anslag av enahanda storlek som det för år 1919 anvisade anser telegrafstyrelsen emellertid otillräckligt för vinnande av avsett ändamål. Ofta nog kan nämligen inköpet avse ett jämförelsevis betydligt fastighetsförvärv, och det är tydligt, att just i sådana fall den största besparingen skulle kunna göras. Saluvärdet av fastigheter, särskilt i centrala stadsdelar, är nämligen allt fortfarande stort i ett ständigt stigande. Enär det torde vara sannolikt, att under varje år åtminstone något fall inträffar, då ett snabbt inköp av en större fastighet kan bli av väsentlig fördel för statsverket, föreslår telegrafstyrelsen, att ifrågavarande anslag bestämmas till 500,000 kronor. Telegrafstyrelsen tillåter sig påpeka, att detta anslag icke kommer att användas för något ändamål, som ej senare skulle hava föranlett framställning från Kungl. Maj:t till riksdagen, och att enda ändamålet med anslaget är att därigenom erhålla billigare köpevillkor vid inköp av fastigheter, som äro behöfliga för staten. Att telegrafverkets lokalfrågor helst böra ordnas genom anskaffande av egna för ändamålet lämpade fastigheter, är tillräckligt konstaterat genom den i flera fall dyrköpta erfarenhet, som telegrafstyrelsen erhållit. Stora utgifter hade kunnat besparas, om medel till detta ändamål i rikligare mån tidigare stått till telegrafstyrelsens förfogande. Anslaget torde därför icke böra tilltagas alltför knappt.»

På grund av vad sålunda anförts har telegrafstyrelsen hemställt, 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 500,000 kronor, dels ock för ändamålet för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å nämnda belopp, 500,000 kronor.

[12.]
Departements-
chefen.

Jämväl för år 1920 torde erfordras ett anslag för att bereda möjlighet att vid lägliga tillfällen för telegrafverkets räkning till skäligt pris inköpa lämpliga fastigheter, vilkas förvärvande eljest i avvaktan på riksdagens beslut i frågan skulle hava väsentligt fördyrats, ja, rent av omöjliggjorts. Telegrafstyrelsen har för ifrågavarande ändamål föreslagit ett belopp av 500,000 kronor och därvid framhållit, att inköp utan inhämtande av riksdagens yttrande ofta kunde gälla jämförelsevis betydande fastigheter, i vilka fall avsevärda besparingar skulle kunna göras. Med hänsyn emellertid till de stora krav, som från alla håll ställas på statskassan, finner jag mig nödsakad föreslå en nedsättning i det äskade beloppet, och torde anslaget för år 1920 bära bestämmas till enahanda belopp, som beviljats för år 1919, eller 200,000 kronor. För användningen av berörda medel kommer redogörelse sedermera att lämnas i följande års statsverksproposition.

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 avvidan 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 1920 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

Angående
inköp av
fastighet
för mat-
servering i
Nynäshamn.

I sin skrivelse den 24 september 1918 angående anslag för kapitalökning under år 1920 har telegrafstyrelsen gjort framställning om inköp för telegrafverkets räkning av fastigheten Nynäs villastadstomt nr 335 i Nynäshamns köping. Berörda fastighet hade av styrelsen förhyrts för tiden den 1 oktober 1916—den 1 oktober 1921, och hade styrelsen i densamma anordnat matservering för personalen vid verkstaden i Nynäshamn. Vid hyresavtalets avslutande hade styrelsen be-tingat sig rätt att under hyrestiden inköpa egendomen för ett på förhand bestämt pris, vilket vid inlösen den 1 oktober 1920 kommer att

uppgå till högst 33,000 kronor. På grund härav har styrelsen hemställt om anvisande av nämnda belopp för år 1920.

Då emellertid med ifrågavarande fastighetsförvärv torde kunna anstå ytterligare ett år eller till år 1921, anser jag mig icke böra tillstyrka framställning till innevarande års riksdag om anvisande av medel för ändamålet för år 1920.

I skrivelse den 1 september 1917 hemställde telegrafstyrelsen, bland annat, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva, att för telegrafverkets räkning finge inköpas tomten nr 1 i femte kvarteret av Göteborgs stads fjortonde rote för en köpeskillning av högst 74,870 kronor och att å denna tomt finge uppföras en stationsbyggnad för en beräknad kostnad av 815,130 kronor. Därjämte gjorde styrelsen framställning om anvisande för år 1919 av 200,000 kronor till bestridande av köpeskillingen för fastigheten samt för byggnadsföretagets påbörjande.

Angående
stations-
byggnad i
Göteborg
(Vasa-
stationen).

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av de för år 1919 erforderliga anslagen för kapitalökning anförde jag, att med beslut om uppförande av ifrågavarande stationsbyggnad syntes under dåvarande förhållanden, särskilt i betraktande av byggnadsföretagets jämförelsevis stora omfattning, böra anstå så länge som möjligt, vilket också, enligt vad jag inhämtat, vore telegrafstyrelsens avsikt. Som emellertid vissa förarbeten snarast borde utföras, syntes förutom till tomtinköpet ett mindre anslag böra anvisas till byggnadsföretaget.

Med anledning härav föreslog Kungl. Maj:t riksdagen dels medgiva, att för telegrafverkets räkning finge inköpas tomten nr 1 i femte kvarteret i Göteborgs stads fjortonde rote för en köpeskillning av högst 74,870 kronor ävensom att å nämnda tomt finge uppföras en stationsbyggnad för en beräknad kostnad av 815,130 kronor, dels ock för ifrågavarande ändamål för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

I skrivelse den 20 juni 1918, nr 434, angående regleringen av utgifterna för kapitalökning för år 1919 i avseende å, bland annat, telegrafverket, förmälde riksdagen under punkten 8:o), att riksdagen med hänsyn till vad av mig anförts beträffande uppskov med ifrågavarande byggnadsföretag ej funnit nödvändigt att för det dåvarande bevilja anslag annat än för själva tomtinköpet, i följd varav riksdagen för inköp av berörda tomt för år 1919 anvisat ett reservationsanslag till ett till 74,900 kronor avrundat belopp.

Den 24 maj 1918 har Kungl. Maj:t uppdragit åt telegrafstyrelsen att för statsverkets räkning inköpa ifrågavarande fastighet för en köpeskilling av högst 74,870 kronor, varefter Kungl. Maj:t den 28 juni 1918 ställt för ändamålet erforderliga medel till styrelsens förfogande. Fastigheten har därefter förvärvats för statsverkets räkning och av telegrafverket tillträtts den 1 juli 1918.

I sin skrivelse den 24 september 1918 angående anslag för kapitalökning för år 1920 har telegrafstyrelsen ånyo upptagit frågan om uppförande av en stationsbyggnad å förenämnda tomt samt hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen dels medgiva, att å omförmälda tomt må uppföras en telefonstationsbyggnad för en beräknad kostnad av 1,392,000 kronor, dels ock för påbörjande av berörda byggnadsarbete för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 392,000 kronor.

Då emellertid under nuvarande förhållanden ett så stort byggnadsföretag som det förevarande icke synes böra ifrågasättas, har jag ej funnit anledning hemställa, att framställning till 1919 års riksdag göres i det syfte, telegrafstyrelsens skrivelse i ärendet avser.

Angående stationsbyggnad i Sveg, Finspång och Motala samt tillbyggnad av stationsbyggnaden i Söderhamn. Vidare har telegrafstyrelsen hemställt, dels i sin skrivelse den 24 september 1918 angående anslag för kapitalökning att upptagas å tilläggsstat för år 1919 om anvisande av medel för uppförande av nya stationsbyggnader i Sveg, Finspång och Motala, dels ock i sin skrivelse av samma dag angående anslag för kapitalökning för år 1920 om beviljande av medel för tillbyggnad av stationsbyggnaden i Söderhamn. De för berörda byggnadsarbeten begärda anslagsbeloppen äro följande:

	På tilläggsstat för år 1919.		För år 1920.		Summa.	
	Kronor.		Kronor.		Kronor.	
För stationsbyggnad i Sveg	74,000	—	350,000	—	424,000	—
” ” ” Finspång	75,000	—	100,000	—	175,000	—
” ” ” Motala	50,000	—	300,000	—	350,000	—
” tillbyggnad av stationshuset i Söderhamn	—	—	150,000	—	150,000	—
Summa kronor	199,000	—	900,000	—	1,099,000	—

Av skäl, jag anført i inledningen, synes emellertid frågan om dessa byggnadsarbeten samt om anslag för desamma icke böra nu underställas riksdagen, utan torde därmed kunna anstå till ett följande år.

Slutligen har telegrafstyrelsen i särskilda skrivelser av den 25 oktober 1918 avgivit förslag i fråga om anslag för tillgodoseende av behovet av fastigheter för telegrafverkets telefonstationer i Stockholm, och har styrelsen för omförmälda ändamål äskat för år 1920 2,500,000 kronor och på tilläggsstat för år 1919 3,465,000 kronor, alternativt 3,740,500 kronor.

Angående
inköp och
bebyggande
av fastig-
heter för
telefon-
stationer i
Stockholm.

Då telegrafstyrelsens berörda förslag i vissa delar tarva ytterligare utredning samt denna näppeligen torde hinna slutföras så tidigt, att proposition i ämnet kan föreläggas innevarande års riksdag, har jag ansett mig icke böra ifrågasätta beräkning i statsverkspropositionen av anslag för ifrågavarande ändamål.

II. Fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende.

I sin skrivelse den 24 september 1918 angående anslag för kapitalökning att upptagas å tilläggsstat för år 1919 har telegrafstyrelsen gjort framställning om anvisande av anslag till fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende.

[13.]

Fortsatt
utveckling
av statens
telefon- och
telegraf-
väsende.

Innan jag ingår på en redogörelse för styrelsens framställning i denna del, må här erinras om vad i ämnet förekommit vid 1918 års lagtima riksdag.

I skrivelse den 1 september 1917 med förslag till beräkning av anslag för kapitalökning för år 1919 gjorde telegrafstyrelsen framställning om anvisande till fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende för år 1919 av ett anslag av 25,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1918 av tillgängliga medel utanordna beloppet. Vid anmälan av ifrågavarande framställning i 1918 års statsverksproposition förordade jag av statsfinansiella skäl och med hänsyn till svårigheten att anskaffa materialier till utförande av samtliga av telegrafstyrelsen föreslagna arbeten en nedsättning av det av styrelsen begärda anslagsbeloppet med 10,000,000 kronor. I enlighet härmed föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att för ifrågavarande ändamål

- [13.] på tilläggsstat för år 1918 anvisa ett reservationsanslag av 15,000,000 kronor.

Med anledning härav hemställdes på anförda skäl i en i andra kammaren väckt motion, nr 178, att riksdagen måtte för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende på tilläggsstat för år 1918 anvisa ett reservationsanslag av 25,000,000 kronor.

I skrivelse den 18 maj 1918, nr 214, anförde riksdagen, att riksdagen visserligen på de skäl jag anført funne någon ökning av ifrågasvarande anslag icke böra ifrågakomma å 1918 års tilläggsstat. Då emellertid av telegrafstyrelsens utredning framginge, att det av styrelsen begärda anslaget, 25,000,000 kronor, vore avsett att användas för utförande av arbeten, som vore oundgängligen nödvändiga för tillgodoseende av allmänhetens berättigade krav på statens telefon- och telegrafväsende, syntes det riksdagen lämpligt, att det i motionen upptagna beloppet, 10,000,000 kronor, uppfördes å riksstaten för år 1919, på det att redan vid detta års början medel måtte stå till förfogande för verkställande av sådana arbeten, som icke kunnat komma till utförande med det å tilläggsstaten för år 1918 uppförda anslaget. Riksdagen föbi-såge emellertid icke, att ytterligare medel kunde bliva för ändamåletrorforderliga under år 1919, men syntes dessa i så fall böra uppföras å tilläggsstat för samma år. I enlighet med vad sålunda anförts anvisade riksdagen för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende å tilläggsstat för år 1918 ett reservationsanslag av 15,000,000 kronor och för år 1919 ett reservationsanslag av 10,000,000 kronor.

Genom särskilda brev den 18 maj och den 28 juni 1918 har Kungl. Maj:t ställt berörda anslag till telegrafstyrelsens förfogande. Vidare har Kungl. Maj:t, i enlighet med riksdagens beslut i fråga om telegrafverkets övertagande av det enskilda telefonnätet i Stockholm med omnejd, den 20 juni 1918 bemyndigat telegrafstyrelsen att av vartdera av ovan omförmälda anslag använda 5,000,000 kronor för inlösen å förfallodagarna av de utav de å köpesumman utfärdade reverserna, som förfalla till betalning den 1 juli 1918 och den 1 juli 1919.

Isin förevarande skrivelse den 24 september 1918 har telegrafstyrelsen anmält, att de anläggningar, som vore avsedda att utföras för de av riksdagen på tilläggsstat för år 1918 anvisade medel, i huvudsak komme att bliva färdiga under samma år, med undantag dock för ledningar av koppartråd, vilka till följd av rådande kopparbrist inom landet icke nu kunde utföras lika litet som de kopparledningar, till vilkas utförande anslag beviljades av 1917 års riksdag. Därjämte har telegrafstyrelsen med-

delat, att av de på tilläggsstat för år 1918 anvisade medlen ett belopp av 5,000,000 kronor använts för att, i enlighet med vad ovan omförmäls, verkställa första avbetalningen å köpeskillingen för det enskilda telefonnätet i Stockholm med omnejd.

[13.]

Beträffande anslagsbehovet för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende anför telegrafstyrelsen till en början följande:

»Till vilka belopp de för telefon- och telegrafväsendets utveckling anvisade medel för de senaste tio åren uppgått framgår av följande tablå:

Å r	A n s l a g s- o c h l å n e m e d e l f ö r			
	Riksledningar	Lokala telefonnät	Telegrafledningar	Summa
1909	750,000	3,250,000	136,800	4,136,800
1910	650,000	2,850,000	7,500	3,507,500
1911	950,000	3,050,000	11,000	4,011,000
1912	1,300,000	2,693,700	6,300	4,000,000
1913	¹⁾ 1,950,000	2,746,700	53,300	¹⁾ 4,750,000
1914	^{1) 2)} 1,975,000	3,100,000	50,000	^{1) 2)} 5,125,000
1915	1,850,000	3,123,000	827,000	5,800,000
1916	2,993,400	3,700,000	306,600	7,000,000
1917	4,500,000	7,694,000	306,000	12,500,000
1918	—	—	—	15,000,000

¹⁾ Inklusive anslag för telefonkabel till Gottland.

²⁾ » » » » » Tyskland.

A n m. I förestående tablå liksom här nedan anses anslag t. o. m. 1917 såsom beviljat för det år, under vilket detsamma fått förskottsvis disponeras, och icke för det år, i vars rikstat anslaget finnes upptaget.

Den samtrafik, som *riksledningarna* äro avsedda att förmedla, har till följd av bristen på ledningar ej kunnat fritt utveckla sig. Samtalsbehovet kan icke på långt när tillfredsställas med de nuvarande framkomstmöjligheterna. En översikt av de senaste tio årens utveckling i fråga om antalet telefonsamtal mot särskild avgift visar följande siffror:

[13.]

Å r	Telefonsamtal mot särskild avgift	Samtalsavgifter	Ökning under året			
			i samtal		i samtalsavgifter	
		Kronor	%	Kronor	%	
1909	16,751,450 perioder	5,061,764	13.4	536,760	11.8	
1910	18,971,853 "	5,579,431	13.3	517,667	10.2	
1911	20,819,076 "	6,150,864	9.7	571,433	10.2	
1912	23,331,342 "	6,846,855	10.8	695,991	11.3	
1913	25,020,841 "	7,287,265	7.2	440,410	6.4	
1914	27,387,032 "	8,062,610	9.5	775,345	10.7	
1915	29,662,238 "	9,187,513	8.3	1,124,903	14.0	
1916	36,964,927 "	10,751,966	24.6	1,564,453	17.0	
1917	42,973,159 "	13,548,236	16.2	2,796,270	26.0	
1918	49,000,000 "	17,700,000	14.0	4,151,764	30.6	

A n m. I ovanstående tabell äro uppgifterna för år 1918 approximativt beräknade med ledning av förhållandena under de sex första månaderna av året.

De nya förhållanden, som inträtt den 1 juli 1918 — nämligen ny samtals-taxa och inköp av aktiebolaget Stockholmstelefoners nät med därmed följande införande av samtalsavgifter inom 70-kilometersområdet närmast Stockholm i den mån gällande kontrakt ej utgöra hinder därför — göra dock, att såväl trafik som inkomster komma att i väsentlig mån överstiga de genom den använda beräkningsgrunden framkomna siffrorna. Dessa äro i stället ett gott mått på riksnätets vanliga trafikutveckling. Tabellen visar således, att för år 1918, liksom förut för år 1917, ökningen i antalet samtal icke är så betydlig, under det att inkomst-ökningen ganska väsentligt överstiger den normala. Detta förhållande är en följd därav, att nya ledningar, som medgiva framförandet av ökat antal samtal, icke kunnat anläggas och att denna brist på ledningar framtvingat större användning av de dyrare ilsamtalen.

Så som förhållandena utvecklats sig under de senaste åren, då det ökade behovet av framkomstmöjligheter ej alls kunnat motsvaras av någon ökning i antalet ledningar utom på de kortare sträckorna, där järnledningar äro möjliga att använda, synes det telegrafstyrelsen, att nya riksledningar måste anläggas i en omfattning, som bör begränsas endast av materialtillgången och möjligheten att med tillgängliga arbetskrafter kunna utföra arbetet. Det är likväl omöjligt att på flera år uppfylla ens det blygsamma anspråket, att tillgången på ledningar må något så när svara mot behovet.

Det för riksnätet avsedda beloppet hade för år 1917 av telegrafstyrelsen föreslagits till 7,000,000 kronor, men minskades av Kungl. Maj:t till 4,500,000 kronor. För år 1918 ansåg telegrafstyrelsen ett belopp av 30,000,000 kronor erforderligt för såväl riks- och lokalnätens som telegrafnätets utveckling. Då emellertid ett så stort belopp icke syntes kunna påräknas under ett år, ned-satte styrelsen sina anspråk till 25,000,000 kronor, vilket belopp av Kungl. Maj:t

[13.]

ytterligare minskades till 15,000,000 kronor, därvid anslagets fördelning å de särskilda rubrikerna skulle till huvudsaklig del bliva beroende på möjligheterna att utföra de olika slagen av arbeten. Man kan emellertid räkna med att större delen av minskningen drabbar riksnätet, för vilket materialanskaffningen i stort sett måst anstå.

För år 1919 hava distriktsförvaltningarna ifrågasatt byggandet av riksledningar för ett belopp av ej mindre än 16,434,100 kronor. Enär sedan flera år tillbaka beslutade ledningar ännu icke äro färdiga, är det emellertid tydligt, att varken materiel eller arbetskraft kan anskaffas för anläggande av det föreslagna stora antalet nya ledningar, och att ej heller behovet av nya förbindelser i detalj nu kan undersökas. De förut beslutade ledningarnas färdigställande kommer nämligen att på flera håll i väsentlig mån förändra framkomstmöjligheterna.

På grund av de alltjämt stegrade materialprisen och ökade arbetslönerna måste de för de redan beslutade riksledningarna anslagna medlen bliva otillräckliga. Till deras färdigställande erfordras enligt vad som nu kan beräknas ett tilläggsanslag av 8,500,000 kronor. Vidare böra å denna rubrik beräknas 10,000,000 kronor av det till 15,000,000 kronor uppgående belopp, varmed hela det för år 1918 beräknade medelsbehovet för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende av telegrafstyrelsen och Kungl. Maj:t nedsattes. För helt nya anläggningar anser sig telegrafstyrelsen av skäl, som ovan antytts, böra beräkna endast 6,500,000 kronor, och skulle härför utföras de huvudsakligen järnledningar, som visa sig bliva nödvändiga att anlägga. Tillsammans skulle alltså för riksledningar behövas ett belopp av 25,000,000 kronor.

Beträffande de *lokala telefonnäten* har, på samma sätt som ägt rum under de närmast föregående åren, även under år 1918 utvecklingen av statens telefonväsende skett genom anordnande av telefonnät å sådana orter, där dylika förut icke funnits, genom anläggning av nya landsledningar samt genom utvidgning av de förutvarande lokalnäten. Därjämte har i enlighet med beslut av Kungl. Maj:t och riksdagen det aktiebolaget Stockholmstelefon tillhöriga nätet den 1 juli 1918 överlåtits till telegrafverket. Utvecklingens gång under de senaste tio åren framgår av följande uppgifter:

Å r	Antal telefonapparater vid årets slut	Under året influtna inträdes- och abonnemangsavgifter	Ökning i antalet telefonapparater under året		Ökning under året i inträdes- och abonnemangsavgifter	
			Kronor	%	Antal	%
1909	118,949	5,980,588	9,010	8.2	285,017	5.0
1910	128,410	6,437,264	9,461	8.0	456,676	7.6
1911	137,799	7,110,920	9,389	7.3	673,656	10.5
1912	148,372	7,727,499	10,573	7.8	616,579	8.7
1913	159,252	8,299,065	10,880	7.3	571,566	7.9
1914	169,794	8,796,582	10,542	6.2	497,517	5.7
1915	181,222	9,438,185	11,428	6.7	641,603	7.3
1916	207,281	11,102,579	26,059	14.4	1,664,394	17.6
1917	236,596	13,052,318	29,315	14.1	1,949,739	17.6
1918 ¹⁾	omkring 366,000	omkring 18,900,000	omkring 129,404	omkring 54.7	omkring 5,847,682	omkring 44.8

¹⁾ Inklusive aktiebolaget Stockholmstelefon's telefonnät.

[13.]

Även beträffande de lokala telefontäten måste vid uppgörande av arbetsplanen för år 1919 hänsyn tagas huvudsakligen till tillgången på materiel och arbetskraft. En följd av den forcerade abonnentökningen under tider av den största materialbrist har blivit, att så gott som alla reserver i lokalnäten blivit utnyttjade, varför det skulle erfordras mera omfattande arbeten än som äro möjliga att under året medhinnas för att sätta näten i tillbörligt skick. Likasom beträffande riksledningarna kan ej heller här nu i detalj angivas, vilka anläggningar med hänsyn till förhållandena kunna och bära först ifrågakomma. Telegrafstyrelsen har beräknat, att ett belopp av 28,800,000 kronor skulle vara erforderligt för lokalnäten under år 1919. Härvid torde bära anmärkas, att till följd av inköpet av aktiebolaget Stockholmstelefoners nät behovet i avsevärd grad ökats, då medel nu måste anskaffas även för utvecklingen av detta nät. I nyssnämnda summa ingår ett belopp av 2,400,000 kronor för täckande av uppkommen brist i det anslag å 4,100,000 kronor, som för år 1918 anvisats för anläggning av nya abonnentledningar. Att detta anslag blivit otillräckligt är en följd dels av den fortsatta stora abonnenttillströmningen inom rikstelefontätet, dels av de oerhört stegrade material- och arbetskostnaderna och dels av den abonnentökning, som inträffat inom det från aktiebolaget Stockholmstelefon inköpta nätet, vars förvärvande icke var förutsett vid nyssnämnda anslags beräkning. Jämväl ingår i summan 28,800,000 kronor ett belopp av 400,000 kronor, avsett dels att användas för sådana arbeten, som icke redan nu kunnat förutses men som under år 1919 anses komma att visa sig erforderliga och icke utan större olägenhet kunna uppskjutas till ett efterföljande år, dels ock att möta oförutsedda ytterligare prisstegringar å de för telegrafverkets arbeten erforderliga materialier. Slutligen äro i beloppet 28,800,000 kronor inräknade 5,000,000 kronor av det till 15,000,000 kronor uppgående belopp, varmed hela medelsbehovet för år 1918 till fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende blev av telegrafstyrelsen och Kungl. Maj:t nedsatt.

Telegraftrafikens utveckling under de senaste 10 åren framgår av följande uppgifter:

Å r	Antal telegram	Telegramavgifter	Ökning (minskning —) under året		
			i antal telegram %	i telegramavgifter	
				Kronor	%
1909	3,963,079	2,207,090	3.7	— 21,404	— 1.0
1910	4,142,060	2,207,959	4.5	869	0.04
1911	4,380,997	2,316,290	5.8	108,331	4.9
1912	4,912,525	2,606,472	10.9	290,182	12.5
1913	5,141,302	2,678,673	4.7	72,201	2.8
1914	5,907,278	3,916,935	14.9	1,238,262	46.2
1915	7,005,108	5,959,499	18.7	2,042,564	52.1
1916	7,404,001	7,040,220	5.7	1,080,721	18.1
1917	7,732,593	8,212,007	4.4	1,171,787	16.6
1918	omkring 8,500,000	omkring 9,000,000	omkring 9.9	omkring 787,993	omkring 9.6

[13.]

För telegrafnätets utveckling anslagos för år 1917 306,000 kronor och för år 1918 1,102,200 kronor. För år 1919 uppgår ifrågavarande anslagsbehov till 2,200,000 kronor. Även häri ingår ett belopp, 850,000 kronor, avsett att motsvara kostnadsökningen för redan beslutade arbeten, som av flera skäl icke hittills kunnat utföras. För framförande av den alltjämt stegrade telegramtrafiken hava, såsom telegrafstyrelsen redan i sin skrivelse den 1 september 1917 anförde, telefonledningarna måst i stor utsträckning anlitas, och detta i en sådan omfattning, att det blivit till betydligt förfång för telefontrafiken. Det är därför ett oavvisligt behov att skaffa telegraftrafiken egna förbättrade framkomstmöjligheter, på det att ej telegraftrafiken må förhindra det fulla utnyttjandet av de dyrbarare telefonledningarna».

Enligt vad sålunda anförts skulle verkliga anslagsbehovet för år 1919 utgöra 56,000,000 kronor och fördelas enligt nedanstående tablå:

I. Riksnätet.

Resterande anslag för 1918 års riksledningar.....	kronor 10,000,000: —	
Tilläggsanslag för föregående års riksledningar.....	» 8,500,000: —	
Nya riksledningar	» 6,500,000: —	kronor 25,000,000: —

II. Lokala telefonnäten.

Resterande anslag för lokalnäten för år 1918.....	kronor 5,000,000: —	
Tilläggsanslag för nya abonnentledningar år 1918.....	» 2,400,000: —	
Anläggning av nya växelstationer	» 1,000,000: —	
» » » landsvägsledningar	» 1,500,000: —	
» » » kabelvägar m. m....	» 10,000,000: —	
» » » abonnentledningar		
år 1919.....	» 8,500,000: —	
Oförutsedda arbeten.....	» 400,000: —	» 28,800,000: —

III. Telegrafnätet.

Tilläggsanslag för föregående års telegrafledningar.....	kronor 850,000: —	
Nya telegrafledningar	» 1,350,000: —	» 2,200,000: —
Summa kronor 56,000,000: —		

Beträffande storleken av ifrågavarande anslag anför styrelsen slutligen följande:

[13.]

»Såsom telegrafstyrelsen redan förut antytt, finnes det emellertid ingen möjlighet att under år 1919 uppbringa vare sig materiel eller arbetskraft för en så omfattande arbetsplan, som ovannämnda summa representerar. Frågan om huru stora anslag verkligen kunna komma till användning och alltså böra beviljas, torde därför nu böra bedömas efter en annan metod än den, som hittills varit använd. Härvid kan man lämpligen utgå från den faktiska förbrukningen av anslagsmedel för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende under föregående år och därav sluta till storleken av det belopp, som bör bli erforderligt för samma ändamål under år 1919.

Under år 1917 använde telegrafstyrelsen för nyanläggningar anslagsmedel till ett belopp av 8,828,042 kronor, för år 1918 beräknas samma summa till 14,000,000 kronor. I proportion härtill skulle under år 1919 komma att åtgå ett belopp av 22,000,000 kronor. Härvid är dock förutsatt, att ej heller under år 1919 några kopparledningar skulle kunna komma till stånd. Som emellertid telegrafstyrelsen redan har säkerhet för import av ett parti koppar att användas till riksledningar, måste kostnaden för dessa ledningar (2,000,000 kronor), som till allra största delen motsvarar inköpspriset för kopparn, läggas till nämnda belopp. Det under år 1918 avslutade tonnageavtalet torde dessutom medföra ytterligare import av koppar, som i sådant fall genast bör användas till interurbanledningar. Härför torde 10,000,000 kronor böra reserveras. Slutligen bör tillkomma ett belopp av 5,000,000 kronor, utgörande den andra avbetalningen på det från aktiebolaget Stockholmstelefon inköpta teleffonnätet».

Med nu angivna förutsättningar skulle anslagsbehovet ställa sig på följande sätt:

Disponibla anslag vid 1919 års början.

Vid 1918 års början funnos			
anvisade men ej an-			
vända anslag.....	kronor	4,787,176: —	
1918 års anslag	»	15,000,000: —	kronor 19,787,176: —
Beräknad åtgång under år			
1918.....	kronor	14,000,000: —	
Avbetalning till aktiebola-			
get Stockholmstelefon	»	5,000,000: —	» 19,000,000: —
	Återstå kronor	787,176: —	
Härtill kommer redan beviljat anslag för år 1919	»	10,000,000: —	
Summa disponibla anslag	kronor	10,787,176: —	

Behov för år 1919.

För beräknade arbeten	kronor 22,000,000: —	
» » kopparled- ningar	» 2,000,000: —	
» oförutsedda kopparled- ningar	» 10,000,000: —	
Avbetalning till aktiebola- get Stockholmstelefon	» 5,000,000: —	kronor 39,000,000: —
Om härifrån dragas ovannämnda disponibla an- slagsmedel	» 10,787,176: —	
utgör skillnaden det belopp, som av 1919 års riksdag bör anvisas till fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende	» 28,212,824: —	
eller i runt tal 28,000,000 kronor.		

Vidare har telegrafstyrelsen i sin skrivelse den 24 september 1918 i fråga om anslag för kapitalökning för år 1920 beträffande anslagsbehovet för ifrågavarande ändamål för sistnämnda år anfört följande:

»Till vilket belopp anslag för samma ändamål kommer att erfordras för år 1920 blir till stor del beroende på möjligheten att importera för anläggningarna behövlige materialier, i första rummet koppar. Redan av detta skäl kan storleken av detta anslag ej ens tillnärmelsevis beräknas. Även under normala förhållanden skulle det vara omöjligt att så långt i förväg uppgöra en arbetsplan till ledning för bedömning av detta anslags storlek.

För att undvika, att allt för stor del av det behövlige anslaget skall framdeles behöva upptagas å tilläggsstat för år 1920, får telegrafstyrelsen emellertid föreslå, att ifrågavarande anslag nu upptages till ett belopp av 25,000,000 kronor».

På grund av vad sålunda anförts har telegrafstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende anvisa dels för år 1920 ett reservationsanslag av 25,000,000 kronor, dels ock på tilläggsstat för år 1919 ett reservationsanslag av 28,000,000 kronor.

Telegrafstyrelsens föreliggande utredning upptager ett anslagsbehov för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende under år 1919 av icke mindre än 56,000,000 kronor, varav beräknats för riksnätet 25,000,000 kronor, för de lokala telefonnäten 28,800,000 kronor samt för telegrafnätet 2,200,000 kronor. För att utföra alla de arbeten, vartill förenämnda belopp, 56,000,000 kronor, skulle erfordras,

*Departements-
chefen.*

- [13.] finnes emellertid ej möjlighet att under år 1919 anskaffa vare sig materiel eller arbetskraft. Telegrafstyrelsen har därför till grund för beräkningen av anslagsbehovet för nämnda år lagt faktiska åtgången av medel för ifrågavarande ändamål under närmast föregående år och därvid funnit, att ett belopp av 22,000,000 kronor kunde vara tillräckligt. Härtill skulle komma dels 2,000,000 kronor för ett parti koppar, som är avsett att användas till riksledningar och som styrelsen med säkerhet väntar att få infört till Sverige, dels 10,000,000 kronor för den ytterligare koppar, som till följd av det med ententemakterna under år 1918 träffade handelsavtalet kan erhållas från utlandet, dels ock slutligen ett belopp av 5,000,000 kronor, varmed den förut omnämnda andra avbetalningen å köpesumman för det av staten från aktiebolaget Stockholmstelefon förvärvade telefonnätet den 1 juli 1919 skall verkställas. Sammanlagt skulle för utförande under år 1919 av arbeten med tillgänglig materiel och arbetskraft alltså krävas ett belopp av 39,000,000 kronor eller med avdrag av vid 1919 års ingång disponibla medel, 10,787,176 kronor, i runt tal 28,000,000 kronor. För år 1920 har styrelsen med hänsyn till svårigheten att så långt i förväg uppgöra en arbetsplan icke kunnat närmare beräkna storleken av det behövliga anslaget, utan förslagsvis upptagit detsamma till 25,000,000 kronor.

Styrelsens beräkning av anslagsbehovet för ifrågavarande ändamål för år 1919 innebär i förhållande till vad som anvisats för år 1918 en ökning med ej mindre än 13,000,000 kronor. Förnämsta anledningen till det stora anslagsbehovet är givetvis, i likhet med vad varit fallet under de senaste åren, de oerhört stegrade arbets- och materialprisen. Vid anmälan av motsvarande anslagsfråga i statsverkspropositionen till 1918 års riksdag framlades vissa av telegrafstyrelsen meddelade uppgifter angående prishöjningen under kristiden å materialier, som i större poster inköpts för telegrafverkets byggnadsarbeten under åren 1914—1918, och hänvisar jag till dessa uppgifter.

Vad beträffar riksledningarna, framgår av den förebragta utredningen, att inkomsterna under åren 1917 och 1918 ökats i betydligt högre grad än antalet samtal. Detta beror dels därpå, att bristen på nya ledningar nödvändiggjort en ökad användning av de dyrare ilsamtalen, dels ock på de under nämnda år vidtagna taxeförhöjningarna. Till belysande av bristen på ledningar åberopades vid föredragning i samband med 1918 års statsverksproposition av frågan om anslag till riksnätet en inom telegrafstyrelsen upprättad tabell, utvisande procenten av ilsamtal samt väntetiden å vissa huvudsträckor av rikstelefonnätet år 1917. Vad därvid anfördes om att den konstaterade över-

belastningen å några av de viktigaste interurbana förbindelselinjerna utgjorde ett talande bevis för nödvändigheten av en förbättring av framkomstmöjligheten inom interurbannätet äger allt fortfarande giltighet. Vidkommande de gjorda taxeförhöjningarna må erinras, att avgiften för inrikes ilsamtal år 1917 förhöjdes från den dubbla till den tredubbla avgiften för vanligt samtal. Enligt vad telegrafstyrelsen meddelat, medförde berörda taxehöjning till att börja med en obetydlig minskning i antalet ilsamtal, men hava dessa sedermera åter ökat. Den år 1918 vidtagna taxeförhöjningen, vilken trätt i kraft den 1 juli samma år, innebär bland annat, att taxan för rikssamtal på avstånd överstigande 90 men ej 270 kilometer höjts med 10 öre och på avstånd över 270 kilometer med 20 öre, allt per samtalsperiod om tre minuter. Såvitt nu kan bedömas, har någon minskning i trafiken å riksledningarna ej heller på grund av denna taxeförhöjning inträtt. Någon avsevärd lättnad i den rådande överbelastningen av dessa ledningar är sålunda på grund av taxeförhöjningarna ej att emotse.

Beträffande de lokala telefonnäten har ett stort tillskott av abonnenter skett genom telegrafverkets övertagande den 1 juli 1918 av aktiebolaget Stockholmstelefans telefonnät. Vidare har den stora abonnentökning, som på grund av den med 1916 års ingång ikraftträdde telefontaxereformen ägde rum under nämnda år och — mot förmodan — jämväl under år 1917, fortsatt, ehuru i något mindre omfattning, även under år 1918. Enligt vad telegrafstyrelsen meddelat, utgjorde antalet nya abonnerade apparater under månaderna januari—juni 1918 11,505, under det antalet nya sådana apparater under motsvarande tid år 1917 uppgick till 13,803. Däremot torde ännu vara för tidigt att bedöma, vilken verkan de från och med den 1 juli 1918 tillämpade nya anläggningsavgifterna ävensom höjningarna av inträdes- och abonnemangsavgifterna haft för de lokala telefonnäten. På grund av dels nyss angivna omständigheter, dels ock den starka stegringen av arbets- och materialkostnaderna har det anslag, som av telegrafstyrelsen avsågs till anläggande av nya abonnentledningar under år 1918, blivit otillräckligt och av styrelsen måst överskridas med ett belopp av 2,400,000 kronor.

Vad slutligen angår telegrafnätet, har telegramtrafiken, oaktat den med ingången av juli månad 1918 skedda förhöjningen av avgifterna, alltså i hög grad stegrats. I följd härav hava telefonledningarna fortfarande i stor utsträckning måst till förfång för telefontrafiken anlitas för telegramtrafikens ombesörjande. Behovet av ytterligare utvidgning av telegrafnätet är jämväl härav uppenbart.

[13.]

Det är obestridligt, att den fortsatta utveckling av statens telefon- och telegrafväsende, som är av så stor betydelse, ej minst för näringslivet, kräver högst betydande anslag. Lika litet kan meningsskiljaktighet råda därom, att ledningarna för närvarande äro högst ansträngda och vålla allmänheten betydande svårigheter. Den starka tillströmningen av telefonabonnenter och den ökade telegramutväxlingen har härtill väsentligt bidragit, liksom också den under kriget försvårade materialtillförseln, varigenom ledningsarbetena ej kunnat bedrivas med tillräcklig kraft. Det lärer således vara oundvikligt, för att ej total stockning av rörelsen skall behöva befaras, att jämväl av 1919 års riksdag begära betydande anslag till utveckling av telefon- och telegrafväsendet.

Emellertid måste detta anslag i följd av lånemarknadens läge beräknas till vida lägre belopp än telegrafstyrelsen äskat. Jämväl med hänsyn till de i och för sig betydande anläggningskostnaderna måste det vara klokt att iakttaga yttersta varsamhet i hopp att åtminstone materialprisen skola så småningom nedgå. Att medel beviljas jämväl å tilläggsstat för år 1919 finner jag oavvisligt för att icke de alltjämt ökade svårigheterna att betjäna allmänheten skola bliva övermäktiga. Enligt telegrafstyrelsens ovan intagna redogörelse finnas vid 1919 års början disponibla anslag till sammanlagt belopp av 10,787,176 kronor. Styrelsen, som beräknar behovet för år 1919 till 39,000,000 kronor, begär således ett tilläggsanslag för nämnda år av i avrundat tal 28,000,000 kronor.

Det synes mig uppenbart, att användning för nu förevarande ändamål av närmare 39,000,000 kronor på ett enda år ingalunda kan ifrågasättas. Sannolikt är väl också, att nämnda belopp med hänsyn till materialanskaffning och arbetskraft icke är möjligt förbruka. Visserligen har lindring i materialanskaffningen för telegrafverket inträtt genom att telefonmateriel till betydande värden förvärvats genom köpet av aktiebolaget Stockholmstelefoners anläggningar, men nyttan härav framträder först i samband med dubbelabbonternas avgång. Å andra sidan lär material- och anläggningskostnaden alltjämt befinna sig i stegring. Men även med beaktande av dessa omständigheter måste reduktionen av telegrafstyrelsens förslag bliva betydande. I betraktande tillika av lånemarknadens ansträngda läge kan jag ej tillstyrka, att för år 1919 större belopp för nyanläggningar beräknas än som åtgått för ifrågavarande ändamål under år 1918 eller 14,000,000 kronor, helst det ej torde vara uteslutet, att på grund av nedgång av materialpriserna dessa medel skola kunna förslå till utförande av arbeten i något större omfattning än som varit fallet sist-

nämnda år. Koppar lär visserligen vara inköpt för omkring 10,000,000 kronor, men då ovisst är, om hela denna kvantitet kommer att kunna hemföras, och av statsfinansiella skäl en betydande nedsättning av anslaget till ledningar måste äga rum, anser jag, att allenast 15,000,000 kronor böra begäras å tilläggsstat för år 1919, vilket gentemot telegrafstyrelsens förslag innebär en nedsättning med sammanlagt 13,000,000 kronor. [13.]

Beträffande anslaget för år 1920 är det visserligen av vikt, att om möjligt anslag å tilläggsstat för ifrågavarande ändamål ej skola behöva för framtiden beviljas. Med hänsyn till omöjligheten att så långt i förväg bestämma, vilka arbeten som bliva oundgängligen nödvändiga att utföra efter två års utveckling av ett så rörligt verk som telegrafverket, lär emellertid anslaget för sistnämnda år ej för närvarande kunna annat än rent förslagsvis beräknas. För ändamålet synes icke nu kunna ifrågasättas högre belopp än 15,000,000 kronor, ett belopp, som under alla förhållanden lär komma att bliva erforderligt. Påpekas må i detta sammanhang, att någon avbetalning å köpesumman för aktiebolaget Stockholmstelefans telefontät ej behöver ske under år 1920.

I likhet med vad som skedde föregående år torde det bliva nödvändigt att låta fördelningen av anslagen till huvudsaklig del bero på möjligheten att utföra de olika slagen av arbeten, och synes avgörandet av denna fråga lämpligen böra överlämnas till telegrafstyrelsen.

Under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat till särskild framställning därom, hemställer jag under förevarande punkt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 15,000,000 kronor.

Statens järnvägar.

I skrivelse den 9 oktober 1918 har järnvägsstyrelsen gjort framställning angående anslag att äskas av 1919 års riksdag till *nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtta järnvägar* ävensom till *nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiel, införande av genomgående tryckluftbroms* samt *inventarier och förlag*.

Järnvägsstyrelsen erinrar därvid till en början, att styrelsen i sin framställning den 29 september 1917 angående behovet av nya byggnader och anläggningar m. m. för år 1919 på grund av uttalande från 1917 års riksdag tillämpat en förändrad uppställning av kapitalökningsanslagen beträffande statens järnvägar. Då riksdagen i sin skrivelse den 20 juni 1918, nr 434, meddelat, att riksdagen funnit denna nya uppställning väl tillgodose de önskemål, som av 1917 års riksdag i sådant avseende uttalades, har i föreliggande framställning samma uppställning bibehållits.

Anslagsäskandena hava sålunda uppdelats i följande huvudgrupper, nämligen:

- A. Nya byggnader och anläggningar.
- B. Nya statsbanebyggnader.
- C. Markförvärv.
- D. Rullande materiel.
- E. Införande av genomgående tryckluftbroms.
- F. Nya inventarier.
- G. Förlag.

Som härav framgår, har en ny huvudgrupp inflytt, nämligen grupp E. »Införande av genomgående tryckluftbroms». Vidare har förlidet års huvudgrupp »Inventarier och förlag» uppdelats i två huvudgrupper, dels F. »Nya inventarier» och dels G. »Förlag». Beträffande sistnämnda grupp har styrelsen i skrivelse den 31 oktober 1918 gjort särskild framställning.

För vinnande av en allmän överblick har styrelsen härefter lämnat följande sammanställning av samtliga i skrivelsen den 9 oktober 1918 upptagna äskanden:

	Anslags- belopp.	D ä r a v	
		i tillägsstat för år 1919.	reservations- anslag för år 1920.
A. Nya byggnader och anläggningar.			
I. Bangårdar.			
1. Bangårdsombyggnader.			
a. Ombyggnad av Stockholms bangårdar	3,000,000	1,500,000	1,500,000
b. » » Malmö statsbangård	1,466,000	—	1,466,000
c. Utvidgning av spårsystemet vid Värtan	110,000	110,000	—
d. Anläggande av huvudrangérbangård vid Hallsberg ..	1,500,000	—	1,500,000
e. Ombyggnad av Göteborgs bangård	1,500,000	1,500,000	—
f. Utvidgning av Nässjö rangérbangård	692,000	692,000	—
g. Ombyggnad av Norrköpings bangård	475,000	475,000	—
h. » » Falkenbergs bangård	50,000	50,000	—
i. » » Uppåkra bangård	40,000	40,000	—
j. » » Ockelbo »	37,000	37,000	—
k. » » Ljusdals »	250,000	—	250,000
l. » » Sundsvalls »	200,000	—	200,000
m. » » Katrineholms »	220,000	—	220,000
n. » » Kristinehamns »	200,000	100,000	100,000
o. » » Ånge »	100,000	—	100,000
p. » » Kiruna »	220,000	220,000	—
2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser ..	196,100	196,100	—
3. Spåranordningar vid förefintliga spårsystem.			
a. Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår	kronor 768,600		
b. Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar	» 493,500	1,262,100	1,000,000
4. Bangårdsanordningar i övrigt.			
a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer	390,000	77,000	313,000
b. Vatten- och avloppsledningar vid ett flertal platser ..	—	—	—
c. Vatten- och avloppsledningar vid Kiruna	164,000	164,000	—
d. Gångbroar och gångtunnlar	50,000	—	50,000
e. Speciella anläggningar	201,100	43,400	157,700

	Anslags- belopp.	D ä r a v	
		i tilläggsstat för år 1919.	reservations- anslag för år 1920.
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.			
1. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby	4,150,000	2,500,000	1,650,000
2. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå	2,000,000	—	2,000,000
3. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö	3,525,000	1,500,000	2,025,000
4. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Trands och Aneby samt mellan Sandsjö o. Sävsjö	2,000,000	—	2,000,000
5. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv—Hässelholm	—	—	—
6. Omläggning av statsbanelinjen Lindome—Anneberg	550,000	—	550,000
7. Omläggning av ingångslinjen söderifrån till Varbergs bangård m. m.	785,000	600,000	185,000
8. Äldre linjers förbättrade planläge	—	—	—
III. Större broanläggningar.			
1. Ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Sävedn	623,000	—	623,000
2. Ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg	400,000	—	400,000
3. Utförande av broförbindelse över Dalälven vid Mora	450,000	450,000	—
IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.			
1. Ombyggnad av reparationsverkstaden i Malmö	2,300,000	2,300,000	—
2. Uppförande av plåtslagareverkstad och smedja vid Notviken	155,000	—	155,000
3. Utvidgning av lokomotivverkstaden i Örebro	1,009,000	—	1,009,000
4. Anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro, Östersund—Bollnäs och Notviken—Boden	404,500	39,500	365,000
5. Utförande av sanitära anordningar	100,000	—	100,000
V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.			
1. Nya lokomotivstationer:			
vid Örebro	—	—	—
» Järna	—	—	—
» Charlottenberg	—	—	—
» Frövi	—	—	—

	Anslags- belopp.	D ä r a v	
		i tilläggsstat för år 1919.	reservations- anslag för år 1920.
2. <i>Nya lokomotivstallar vid Kiruna och Gällivare</i>	256,000	256,000	—
3. <i>Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotiv- stationer:</i>			
a. Vid Krylbo, nya och förändrade anläggningar för ma- skinavdelningens behov	155,000	155,000	—
b. Vid en del övriga stationer	876,500	332,000	544,500
4. <i>Driftverkstäder</i>	103,000	35,000	68,000
VI. Husbyggnader.			
1. <i>Boställshus</i>	kronor 6,696,500		
2. <i>Manskaps- och överliggningshus</i>	» 636,700		
3. <i>Stationshusbyggnader</i>	» 359,000		
4. <i>Godsmagasinsbyggnader</i>	» 206,500		
5. <i>Beredande av tvdrumslägenheter</i>	» 70,000		
6. <i>Anordnande av tvättstugor</i>	» —		
7. <i>Övriga husbyggnader</i>	» 302,500	8,271,200	4,435,100
VII. <i>Anordnande av skenfria vägkorsningar</i>	—	—	—
VIII. <i>Anordningar för beredande av ökad upplags- plats för stenkol i importhamnar och å bränsle- stationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar</i>	51,000	—	51,000
IX. <i>Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten</i>	885,000	225,000	660,000
X. <i>Elektriska belysningsanläggningar</i>	75,000	75,000	—
XI. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i>	2,500,000	600,000	1,900,000
XII. <i>Elektrifiering av järnvägslinjen Kiruna—Natta- vara</i>	2,000,000	—	2,000,000
XIII. <i>Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn (f. d. Mora—Vänerns järnväg) för ökande av dess trafikkapacitet</i>	1,070,000	—	1,070,000
XIV. <i>Brandväsendets ordnande</i>	35,000	—	35,000
XV. <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</i>	2,000,000	500,000	1,500,000
XVI. <i>Erforderliga konjunkturtillägg å anslag be- viljade före år 1918</i>	6,657,000	6,657,000	—
Summa	55,709,500	26,864,100	28,845,400

	Anslags- belopp.	D ä r a v	
		i tilläggsstat för år 1919.	reservations- anslag för år 1920.
B. Nya statsbanebyggnader.			
I. Sveg—Brunflo	7,000,000	4,000,000	3,000,000
II. Sveg—Hede	—	—	—
III. Inlandsbanan	—	—	—
IV. Forsmo—Hoting	1,500,000	—	1,500,000
V. Hällnäs—Stensele	1,100,000	—	1,100,000
VI. Umeå—Holmsund	—	—	—
VII. Haparanda—Finska gränsen	1,800,000	1,800,000	—
VIII. Karungi—Haparanda	430,000	430,000	—
IX. Veittijärvi—Karungi—Matarengi	190,000	190,000	—
X. Utfartsvägar till landsvägen Boden—Lapträsk	40,000	40,000	—
Summa kronor	12,060,000	6,460,000	5,600,000
C. Markförvärv	1,200,000	500,000	700,000
Summa kronor	1,200,000	500,000	700,000
D. Rullande materiel	20,000,000	—	20,000,000
Summa kronor	20,000,000	—	20,000,000
E. Införande av genomgående tryckluftbroms..	1,300,000	500,000	800,000
Summa kronor	1,300,000	500,000	800,000
F. Nya inventarier	6,500,000	3,000,000	3,500,000
Summa kronor	6,500,000	3,000,000	3,500,000
G. Förlag (särskild framställning)	—	—	—
Summa kronor	—	—	—
Summa summarum kronor	96,769,500	37,924,100	59,445,400

Styrelsen anför i detta sammanhang vidare följande:

»Motiven för de olika anslagskraven återfinnas beträffande nya byggnader och anläggningar under respektive grupper samt vidkommande övriga huvudgrupper, nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiel, införande av genomgående tryckluftbroms samt nya inventarier, vid respektive huvudgrupp.

Vid framförandet av varje speciellt anslagskrav har styrelsen funnit lämpligt med hänsyn till den snabbt fortgående stegringen i kostnaden för materiel och arbete angiva kostnaden för arbetet i fråga med tillämpning av 1914 års priser med erforderligt konjunkturtillägg, varigenom särskilt beträffande nya byggnader och anläggningar önskvärd jämförelse möjliggöres med tidigare års äskanden, liksom med den »utredning av behovet av nya byggnader och anlägg-

ningar samt ny rullande materiel vid statens järnvägar för 10-årsperioden 1918—1927», som styrelsen på Kungl. Maj:ts befallning utarbetat och som — ehuru ännu icke på grund av förut anmälda omständigheter officiellt avlämnad — varit avsedd att under den närmaste tiden tjäna till ledning för de åtgärder till utveckling av statens järnvägar, vilka styrelsen anser böra vidtagas för att så småningom systematiskt uppbringa statsbanornas kapacitet att svara emot de föreliggande och med tämlig visshet förutsebara trafikbehoven.

Framställning om erforderliga tilläggsanslag, där på grund av alltjämt stegrade material- och arbetspriser tidigare beräknade och beviljade anslag blivit otillräckliga, har skett i samband med framställning om anslag för respektive grupper enligt den nya uppställningen. Exempelvis återfinnes sålunda framställningen om erforderligt tilläggsanslag för av 1918 års riksdag beviljade anslag under grupp I. 2 »Anordnande av nya stationer och mötesplatser» under denna grupp.

De arbeten, vilka kräva tilläggsanslag, men beviljats före den nya uppställningens genomförande, eller av 1917 och föregående års riksdagar, äro liksom förliedet år upptagna i särskild tabell under grupp »Erforderliga konjunkturtillägg å anslag, beviljade före år 1918», motsvarande förliedet års rubrik »Medel för täckande av uppkommen brist å vissa förut beviljade anslag». Här återfinnas således samma arbeten, vilka funnos upptagna i liknande tabell i 1917 års framställning jämte ett fåtal arbeten, som vid denna tidpunkt beräknades kunna genomföras med tillgängliga medel, men där på grund av oberäkneliga prisstegringar desamma sedermera befunnits otillräckliga. Den rådande ovissheten inom arbets- och materialmarknaden omöjliggör givetvis några exakta uppgifter på beräknade ytterligare tilläggsanslag, varför de härför uppgivna siffrorna äro att uppfatta såsom approximativa och hänförande sig till för tillfället rådande arbets- och materialpriser.»

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till en redogörelse för de allmänna synpunkter, som varit för styrelsen avgörande vid framläggandet av ifrågavarande anslagsäskanden, och anför styrelsen därvid följande:

Allmänna
synpunkter.

»Ehuru styrelsen låtit sig angeläget vara, att med anledning av skrivelse den 1 juli 1918 från statsrådet och chefen för civildepartementet i möjligaste mån undvika framställning om anslag på tilläggsstat för år 1919, har styrelsen dock ansett nödvändigt upptaga totalsumman av de erforderliga medlen för täckande av brist i tidigare beviljade anslag i denna tilläggsstat. Att uppdelat det sålunda erforderliga beloppet på flera år, i likhet med vad riksdagen beslutat beträffande det av styrelsen för samma ändamål å tilläggsstat för år 1918 begärda anslaget, torde vara av mindre reellt värde, alldenstund med respektive arbetens slutförande icke gärna kan tänkas anstå, till dess medlen sålunda bliva disponibla, utan det hela resulterar i ett förskottande av erforderliga belopp från tillgängliga driftmedel.

I skrivelse den 1 juli 1918 från statsrådet och chefen för civildepartementet har styrelsens uppmärksamhet fästs på angelägenheten av att vid anslagsäskanden, som äro avsedda att underställas 1919 års riksdag, största möjliga sparsamhet iakttages, samt att med hänsyn till den rådande svårigheten att upplåna medel därvid är av särskild vikt, att all görlig begränsning sker beträffande äskanden av sådana anslag, som pläga täckas av lanemedel.

I anledning härav och med egen kännedom om det brydsamma statsfinansiella läget har styrelsen vid här förevarande framställning vidtagit alla de inskränkningar, som styrelsen med hänsyn till föreliggande förhållanden ansett vara

tänkbara, och får styrelsen till närmare belysande av de av styrelsen vidtagna inskränkningarna meddela följande.

Vidkommande då till en början *nya byggnader och anläggningar*, så har under de tvenne sista åren eller vid framläggandet av behovet av nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens trafikerade järnvägar till 1917 och 1918 års riksdagar till grund legat ovannämnd »utredning av behovet av nya byggnader och anläggningar samt ny rullande materiel vid statens järnvägar för 10-årsperioden 1918—1927», och har omfattningen av de nya arbeten och nyanskaffningar, som därvid av styrelsen ifrågasatts, anslutit sig till densamma med de mindre jämkningar, som av förändrade förhållanden vid ett fåtal ställen befunnits erforderliga. Järnvägsstyrelsen har emellertid nu med hänsyn till de rådande förhållandena redan från början ansett sig nödsakad att i betydlig grad frångå den överensstämmelse, som sålunda hittills varit rådande med 10-årsplanen, och hade alltså inskränkt de ifrågasatta arbetena till att omfatta blott de allra angelägnaste och omkring hälften av dem, som i denna plan upptagits. Ett undantag därifrån gjordes dock beträffande dubbelspårsbyggnader, där 10-årsplanens program i hudsak följdes oavkortat med avvikelse dock i så måtto, att de för år 1920 äskade anslagen icke höjts med cirka 100 % av de i denna plan beräknade, som varit motiverat för att kunna följa den ursprungliga byggnadsplanen, utan endast med cirka 50 %, förutsättande en viss uttänjning av arbetstiden, samt vidkommande boställshus, där, med hänsyn till de prekära bostadsförhållandena på ett flertal orter, omständigheterna måste framtvinga en statens byggnadsverksamhet i avsevärt större omfattning, än som vid 10-årsplanens utarbetande kunde förutses.

Beträffande vidare *nya statsbanebyggnader* tänkte sig styrelsen även vissa inskränkningar. Sålunda skulle, om den ursprungliga byggnadsplanen följts, de äskade anslagen för år 1920 hava behövt ökas med cirka 100 % utöver de i den ursprungliga planen beräknade, men styrelsen hade, förutsättande även här viss uttänjning av arbetstiden, inskränkt ökningen till 50 % och därunder, med undantag för sådana anläggningar, för vilka slutanslag enligt den ursprungliga planen beviljats för år 1919 och där tilläggsanslag på grund av arbetenas fördyring måste begäras för år 1920, oaktat i ursprungliga planen anslag för sistnämnda år icke varit förutsett.

Vidkommande slutligen medel för *markförvärv, anskaffning av rullande materiel, införande av genomgående tryckluftbroms samt för anskaffande av nya inventarier*, fixerades beloppen till de med hänsyn till de föreliggande kraven minsta möjliga.

Under det att ett fullföljande av 10-årsplanen för kompletteringar och anskaffningar vid färdiga banan samt av byggnadsplanerna för nya linjer skulle hava betingat ett samlat anslagsbelopp av omkring 135 miljoner kronor, skulle styrelsen vid ett efter ovanstående grunder framlagt äskande hava kommit till de belopp, som av nedanstående tabell närmare framgår, och skulle den erforderliga totalsumman av anslaget hava omfattat det avsevärda beloppet av 118,245,300 kronor.

A. Nya byggnader och anläggningar.

I. Bangårdar.

1. Bangårdsombyggnader.

a. Ombyggnad av Stockholms bangårdar	kronor	3,000,000: —
b. » » Malmö statsbangård	»	1,466,000: —

c.	Utvidgning av spårsystemet vid Värtan	kronor	110,000: —
d.	Anläggande av huvudrangérbangård vid Hallsberg	»	1,500,000: —
e.	Ombyggnad av Göteborgs bangård	»	1,500,000: —
f.	Utvidgning av Nässjö rangérbangård	»	692,000: —
g.	Ombyggnad av Norrköpings bangård	»	600,000: —
h.	» » Falkenbergs »	»	50,000: —
i.	» » Uppåkra »	»	40,000: —
j.	» » Ockelbo »	»	37,000: —
k.	» » Ljusdals »	»	250,000: —
l.	» » Långsele »	»	75,000: —
m.	» » Sundsvalls »	»	200,000: —
n.	» » Katrineholms »	»	220,000: —
o.	» » Pålseboda »	»	280,000: —
p.	» » Vingåkers »	»	120,000: —
r.	» » Kristinehamns »	»	200,000: —
s.	» » Sösdala »	»	170,000: —
t.	» » Lunds »	»	1,000,000: —
u.	» » Ånge »	»	100,000: —
v.	» » Storviks »	»	250,000: —
x.	» » Gällivare »	»	290,000: —
y.	» » Kiruna »	»	220,000: —

2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser..... » 626,400: —

3. Spårplaneringar vid förefintliga spårsystem.

a.	Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår	kronor	1,401,100: —
b.	Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymme för frilastning och uppställning av vagnar	»	1,006,000: —
			2,407,100: —

4. Bangårdsanordningar i övrigt.

a.	Anläggningar vid kol- och vattenstationer	»	390,000: —
b.	Vatten- och avloppsledningar vid ett flertal platser	»	73,000: —
c.	Vatten- och avloppsledningar vid Kiruna	»	164,000: —
d.	Gångbroar och gångtunnlar	»	50,000: —
e.	Speciella anläggningar	»	201,100: —

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

1.	Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby	kronor	4,150,000: —
2.	Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå	»	3,000,000: —
3.	Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö	»	3,525,000: —
4.	Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Aneby samt mellan Sandsjö och Sävsjö	»	2,000,000: —
5.	Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv och Hässleholm	»	740,000: —

Utgifter för kapitalökning: bil. 1.

6. Omläggning av statsbanelinjen Lindome—Anneberg	kronor	550,000: —
7. » » ingångslinjen söderifrån till Varbergs bangård m. m.	»	785,000: —

III. Större broanläggningar.

1. Ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Säveån	kronor	623,000: —
2. Ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå— Charlottenberg	»	400,000: —
3. Utförande av broförbindelse över Dalälven vid Mora ..	»	450,000: —

IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

1. Ombyggnad av reparationsverkstaden i Malmö	kronor	2,300,000: —
2. Uppförande av plåtslagareverkstad och smedja vid Notviken ..		155,000: —
3. Utvidgning av lokomotivverkstaden i Örebro	»	1,009,000: —
4. Anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro och Öster- sund—Bollnäs	»	404,500: —
5. Utförande av sanitära anordningar	»	100,000: —

V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.

1. Nya lokomotivstationer.		
a. Vid Örebro	kronor	728,000: —
b. » Järna	»	180,000: —
c. » Charlottenberg	»	420,000: —
d. » Frövi	»	400,000: —
2. Nya lokomotivstallar vid Kiruna och Gällivare		
» 256,000: —		
3. Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid loko- motivstationer.		
a. Vid Krylbo, nya och förändrade anläggningar för maskin- avdelningens station	»	155,000: —
b. Vid en del övriga stationer ..	»	876,500: —
4. Driftverkstäder		
» 103,000: —		

VI. Husbyggnader.

1. Boställshus	kronor	6,656,500: —
2. Manskaps- och överliggningshus	»	786,200: —
3. Stationshusbyggnader	»	549,000: —
4. Godsmagasinsbyggnader	»	206,500: —
5. Beredande av tvårumslägenheter	»	70,000: —
6. Anordnande av tvättstugor	»	50,000: —
7. Övriga husbyggnader	»	302,500: —
	kronor	8,620,700: —
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	»	201,000: —

IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabel- arbeten	kronor	1,085,000: —
X. Elektriska belysningsanläggningar	»	575,000: —
XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	»	2,500,000: —
XII. Elektrifiering av järnvägslinjen Kiruna—Nattavara ..	»	2,000,000: —
XIII. Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn (f. d. Mora —Vänerns järnväg) för ökande av dess trafik- kapacitet	»	1,070,000: —
XIV. Brandväsendets ordnande	»	185,000: —
XV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten	»	2,000,000: —
XVI. Erforderliga konjunkturtillägg å anslag beviljade före år 1918	»	6,657,000: —
Summa kronor		64,735,300: —

B. Nya statsbanebyggnader.

I. Sveg—Brunflo	kronor	7,000,000: —
II. Sveg—Hede	»	1,500,000: —
III. Inlandsbanan	»	8,100,000: —
IV. Forsmo—Höting	»	2,250,000: —
V. Hällnäs—Stensele	»	1,650,000: —
VI. Umeå—Holmsund	»	1,350,000: —
VII. Haparanda—Finska gränsen	»	2,000,000: —
VIII. Karungi—Haparanda	»	430,000: —
IX. Veittijärvi—Karungi—Matarengi	»	190,000: —
X. Utfartsvägar till landsvägen Boden—Lappträsk	»	40,000: —
Summa kronor		24,510,000: —

C. Markförvärv	kronor	1,200,000: —
Summa kronor		1,200,000: —

D. Rullande materiel	kronor	20,000,000: —
Summa kronor		20,000,000: —

E. Införande av genomgående tryckluftsbroms	kronor	1,300,000: —
Summa kronor		1,300,000: —

F. Nya inventarier	kronor	6,500,000: —
Summa kronor		6,500,000: —

G. Förlag (särskild framställning).

Summa summarum kronor 118,245,300: —

Det är alltså, jämfört med vad förut varit vanligt, till synes oformligt höga belopp, som av järnvägsstyrelsen borde äskas för anläggningar och anskaffningar vid de trafikerade banorna liksom för byggnader av nya linjer, och det torde kunna med fog framställas fråga, huruvida de enorma kostnader, som krigskonjunkturerna vållat för byggnadsarbeten och anskaffningar, icke få anses vara prohibitiva för ett fortsatt arbete på statsbanornas utveckling. En jämförelse mellan

kostnaderna för arbetena m. m., sådana dessa nu måste beräknas, och de kostnader, som samma arbeten skulle hava betingat, om man utgått från 1914 års prisnivå, visar nämligen, att de arbeten, för vilka anslag hade behövt begäras, kvantitativt endast oväsentligt skiljer sig från vad riksdagen under föregående år beviljat för järnvägarna. Den enorma ökningen av kapitalbehovet har alltså uteslutande sin grund i krigskonjunkturerna, och något större utbyte för penningarna vinnes ej. Man har kanske förut kunnat tillåta sig anse, att ett införande något enstaka år av kapital i statsbaneaffären, för vilket man icke erhöi det utbyte i ökning av trafikförmåga, som var vanligt före kriget, skulle göra sig mindre märkbart i det stora samlade kapitalvärdet av statsbaneegendomen, men så kan man omöjlig längre resonera, då det börjar gälla ett flertal år och så väldiga kapitaltillskott med ett så relativt ringa utbyte, varom nu är fråga. Det i statsbaneaffären införda kapitalet, som vid slutet av år 1914 utgjorde 648,000,000 kronor, 1915 677,000,000 kronor, 1916 703,000,000 kronor och 1917 751,000,000 kronor, beräknas approximativt år 1918 komma att exklusive tillfälliga statsmedel uppgå till 823,000,000 kronor och 1919 till 924,000,000 kronor. Med de belopp, som nu även vid stark begränsning borde hava äskats, skulle det i statsbaneaffären samlade kapitalet komma att år 1920 uppgå till omkring 1,008,000,000 kronor. Hade man däremot för de senare årens kapitalökning antagit 1914 års prisnivå, skulle approximativt beräknat det samlade kapitalvärdet endast för respektive år varit 1915 ungefär 675,000,000 kronor, 1916 ungefär 696,000,000 kronor, 1917 ungefär 723,000,000 kronor, 1918 ungefär 753,000,000 kronor, 1919 ungefär 793,000,000 kronor och 1920 blivit omkring 827,000,000 kronor. Det är alltså tydligt, att man genom nya arbetens bedrivande i ungefär oförändrad omfattning under en tid, då penningen alltmer mister sin köpkraft, erhåller ett oproporportionerligt stort kapital att förränta. Härtill kommer, att räntefoten för de under senaste tid upplagda statslånen äro mycket väsentligt högre än räntefoten för det i statsbanorna tidigare nedlagda kapitalet. Medan denna är omkring 4 %, utgör den effektiva räntefoten för senaste statslån 5,37 %. Behovet av överskott på statsbanerörelsen växer härigenom i än högre grad än vad kapitalökningen i och för sig synes utvisa. För att tillgodose detta behov blir det nödvändigt att icke endast tillfälligt utan bestående höja taxeskalan.

Dessa omständigheter måste ovillkorligen väcka betänkligheter mot ett fortgående under nuvarande förhållanden efter förut antagna linjer för statsbanornas utveckling och gent emot ett fullföljande av de byggnads- och anskaffningsplaner, som järnvägsstyrelsen under hand framlagt. Å andra sidan spelar här in såsom talande emot en försiktigare anslagspolitik, att man väl aldrig mera får att räkna med gamla penningvärden, och att alltså de högre taxor, som kunna komma att erfordras för motvägande av kristidens anmärkta höjande inverkan på statsbaneegendomens bokförda kapitalvärde, komma att göra sig mindre märkbart gällande i den allmänna rörelsen. Styrelsen måste för sin del också uppställa såsom sin strävan att efter hand utveckla statsbanornas beredskap så, att vid lösgivningen efter världskriget av den mellanfolkliga handeln, trafikrörelsen måtte på ett tillfredsställande sätt kunna avvecklas. Styrelsen anser sig därför, trots de våldsamma kraven på statskassan från alla håll och det prekära läget av landets penningmarknad, endast med yttersta tvekan och vid detta särskilda tillfälle tydligen ställd inför den tämligen vissa omöjligheten att få mera penningar anvisade kunna gå ännu längre i sina reduktioner av anslagskraven, än dem styrelsen redan med väsentligt frångående av den företedda utvecklingsplanen för stats-

banorna trots kunna tillåtas utan en allför allvarlig inverkan på statsbanornas nuvarande och framtida möjligheter att på ett rätt sätt kunna betjäna den trafikerande allmänheten och landets näringsliv. Då styrelsen emellertid så nu ändock gör och praktiskt taget tänker sig ett fullständigt tillbakasettande av utvecklingen av statsbanorna för ett år, faller styrelsen självmant undan för *stundens* ovillkorliga krav på nedbringande av de på alla håll framträdande väldiga kapitalkraven, men vill uttala, att härigenom ej kan få prejudiceras något bestående avvikande från de föreliggande utvecklingsplanerna. Detta skulle ju vara lika farligt för landets näringsliv i framtiden, som även meningslöst, då man ej med någon som helst visshet kan förutbestämma för huru lång tid ett dylikt avbrott i utvecklingen skulle i kapitalbesparingssyfte behöva fortgå, och man väl sannolikt måste om ej för all så under alla förhållanden dock för en mycket lång framtid räkna med en helt annan prisnivå än den före kriget mera normala och alltså under alla förhållanden förr eller senare därefter rätta de nödiga anslagsbeloppens storlek.

Nu kan styrelsen emellertid förutse eventualiteten, att förhållandena på penning- och arbetsmarknaden möjligen kunna komma att relativt snart ändra sig, kanske redan till tiden för 1919 års riksdags behandling av de frågor styrelsen nu framför eller antagligare till år 1920. Under antagande att något dylikt skulle inträffa, som kunde göra det möjligt att åter med kraft upptaga den nu till väsentlig inskränkning ifrågasatta byggnadsverksamheten och anskaffningen, vill styrelsen förbehålla sig att eventuellt få inkomma med förnyade framställningar och har då närmast tänkt sig kunna på tilläggsstat för år 1920 bekomma de anslag för arbeten och anskaffningar, annars avsedda att företagas detta år, men som nu på grund av berörda förhållanden ej anses kunna och böra föreslås.»

Utöver de i det föregående upptagna anslagen har styrelsen i förenämnda skrivelse den 31 oktober 1918 hemställt om ett anslag för år 1920 av 3,000,000 kronor till ökat förlag. Samtliga av styrelsen framställda äskanden, avsedda att föreläggas detta års riksdag, uppgå sålunda till sammanlagt 99,769,500 kronor. Detta innebär en betydande ökning i förhållande till de av 1918 års riksdag beviljade anslagen, tillhoppa 85,228,800 kronor, vilket belopp dock vida översteg vad som något tidigare år blivit för statens järnvägars räkning anvisat. Den nu ifrågavarande ökningen har emellertid sin grund allenast i de rådande konjunkturerna samt därav föranledda uppdrivna arbets- och materialpriser. Av det föregående framgår nämligen, att styrelsen föreslagit högst väsentliga inskränkningar i de arbeten, som för år 1920 upptagits i den upprättade tioårsplanen för nyanläggningar m. m. vid statens järnvägar, och att styrelsens förslag i stort sett innebär ett tillbakasettande av statsbanornas utveckling för ett år. Detta framgår bäst av det förhållandet, att av de anslag, styrelsen nu äskat, ej mindre än omkring tre fjärdedelar äro att betrakta som konjunkturtillägg å förut anvisade medel eller i jämförelse med de före kristiden gällande priser.

Ett dylikt tillbakasettande av statsbanornas utveckling kan icke under någon längre tid fortgå utan att medföra olägenheter för landets

Departements-
chefen.

näringsliv. De nu föreslagna reduceringarna måste därför betraktas såsom en tillfällig stagnation i arbetet för utvecklingen av statsbanorna, föranledd av nödvändigheten att i följd av länemarknadens tryckta läge samt de uppdrivna prisen på materialier och arbetskraft iakttaga den strängaste sparsamhet. I detta avseende har styrelsen tvivelsutan gjort de allvarligaste ansträngningar. Vid övervägande av frågan huruvida ytterligare inskränkningar äro möjliga må visserligen beaktas, att man nu synes kunna påräkna krigets avslutande inom den närmaste tiden och i följd därav ett uppsving i den allmänna rörelsen, vadan det är påkallat att i möjligaste mån sätta statsbanorna i stånd att upptaga den ökade trafik, som kan förväntas, samt att vidmakthålla och förnya anordningar och materiel, vilka under de senaste åren utsatts för starka påfrestningar. Men å andra sidan måste jag taga hänsyn till tvånget att i görligaste mån begränsa lånebehovet för åren 1919 och 1920. Hänvisande till vad jag anfört i inledningen har jag således måst ifrågasätta vissa ytterligare nedsättningar i styrelsens äskanden. Med hänsyn till den berömvärda omsorg, styrelsen nedlagt på att själv vidtaga omfattande inskränkningar i sina äskanden, har omfattningen av dessa nedsättningar icke kunnat bliva så betydande som för andra av de affärsdrivande verken under civildepartementet.

A. Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.

Sammanlagda totalbeloppet av under denna huvudgrupp av järnvägsstyrelsen begärda anslag uppgår till 55,709,500 kronor, varav 24,540,100 kronor utgöra konjunkturtillägg å föregående år beviljade anslag; för nya eller ock fullföljande av redan beslutade arbeten äskas sålunda 31,169,400 kronor. För detta belopp kan nu, enligt vad styrelsen meddelar, beräknas bliva utfört en arbetskvantitet, som med 1914 års priser betingade en kostnad av 13,387,400 kronor. Enligt 10-årsplanen, för vilken 1916 års priser i huvudsak legat till grund, hade omkring 31,000,000 kronor beräknats erforderliga, eller med användande av 1914 års priser 26,000,000 kronor motsvarande nu föreliggande krav på 13,387,400 kronor, av vilken jämförelse framgår den avsevärda inskränkning i arbetskvantitet, som av styrelsen ifrågasatts.

I fråga om denna huvudgrupp anför styrelsen vidare:

I detta sammanhang anser sig styrelsen böra meddela, att i de fall, där i samband med anslagsmedel förnyelsefondsmedel för respektive arbetens utförande

äro avsedda att användas, förnyelsefonden förutsatts anlitas i betydligt större omfattning än föregående år, då densamma tillgängliga medel tillåta. Styrelsen har nämligen även i detta fall ansett nödvändigt, att de medel, vilka avsättas till fonden, höjas till ett belopp som möjliggör utförande av en arbetskvantitet motsvarande den, som med nu utgående belopp kan av styrelsen beräknas genomförd med tillämpning av 1914 års prisnivå. Styrelsen har ansett sig böra härom göra anmälan, enär en dylik höjning av avsättningen till förnyelsefonden är en förutsättning för att för vissa arbeten begärda anslagsmedel, för så vitt nu kan beräknas, bliva tillräckliga.

Därjämte får styrelsen i anslutning till av styrelsen föregående år framlagt och av Kungl. Maj:t och riksdagen godkänt förslag meddela, att sådana arbeten, för vilka de beräknade kostnaderna understiga 15.000 kronor, icke medtagits såsom särskilda äskanden utan äro dessa avsedda att bestridas av de medel, som begäras såsom dispositionsanslag.

Vid äskandet av anslag till utvidgning av föreningsstationer har styrelsen i här förevarande framställning liksom vid enahanda framställningar under de tvenne sista åren icke tagit hänsyn till de bidrag, vilka böra vara att i vissa fall erhålla från de anslutande järnvägarna. 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 vid tidigare gjorda framställningar framhållit, skall styrelsen emellertid låta sig angeläget vara att utverka bidrag, och skall anmälan ske i de fall, sådana från de anslutande järnvägarna erhållas. Någon dylik anmälan i anslutning till av 1917 och 1918 års riksdagar beviljade anslag till föreningsstationer, hänförande sig till slutgiltig överenskommelse med anslutande järnväg och fullbordad anläggning, föreligger emellertid ännu icke.

Dock anser sig styrelsen redan nu i detta sammanhang böra meddela, att vid vissa pågående arbeten vid föreningsstationer från de anslutande järnvägarna enligt träffad överenskommelse under arbetets fortgång inflytande bidrag medfört, att eljest erforderliga tilläggsanslag på grund av prisstegring visat sig obehövlige, enär de kunnat täckas med de sålunda inflyttna medlen. Sedan ett dylikt arbete fullt avslutats, skall emellertid styrelsen i varje fall i detta sammanhang härför lämna redovisning.

I senare års framställning har styrelsen bifogat en tablå utvisande distriktsförvaltningarnas och järnvägsstyrelsens äskanden för året samt styrelsens äskanden för föregående år samt de för samma år av riksdagen beviljade anslagsmedlen. Då emellertid respektive distriktsförvaltningar år 1918 före avgivandet av sina framställningar redan givits direktiv om inskränkning i sina krav samt vidare penningvärdets alltjämt fortgående fall gör en jämförelse enligt bruklig uppställning med de föregående äskanden och beviljade medel mindre belysande, har styrelsen i här nedan angivna tablå i stället gjort en sammanställning upptagande förutom summa äskat belopp för de olika grupperna, en uppdelning av dessa belopp i kostnad med användande av 1914 års priser jämte därutöver erforderligt konjunkturstillägg. Det är dock att märka, att i detta belopp jämväl ingå de tillägg å sammanlagt 24,540.100 kronor, som erfordras i förut beviljade anslag. För jämförelse har samtidigt upprättats en liknande uppställning för de av 1918 års riksdag beviljade anslagen för de olika grupperna.

Tablå

utvisande järnvägsstyrelsens äskanden år 1920 i jämförelse med styrelsens äskanden för år 1919, uppdelade i kostnader, hänfödda till 1914 års prisnivå och erforderliga konjunkturstillägg.

	1 9 1 9			1 9 2 0 ¹⁾		
	Kostnad enl. 1914 års å-pris	Konjunk- turs- tillägg	Summa kronor	Kostnad enl. 1914 års å-pris	Konjunk- turs- tillägg ²⁾	Summa kronor
I. Bangårdar	5,919,100	4,000,000	9,919,100	5,373,800	6,949,500	12,323,300
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	6,122,700	3,000,000	9,122,700	1,600,000	11,410,000	13,010,000
III. Större broanläggningar	922,000	300,000	1,220,000	180,000	1,293,000	1,473,000
IV. Anläggningar vid huvudverkstäderna	832,500	700,000	1,532,500	609,000	3,359,500	3,968,500
V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar	1,179,000	1,000,000	2,179,000	432,500	958,000	1,390,500
VI. Husbyggnader	2,445,900	2,000,000	4,445,900	2,336,100	5,935,100	8,271,200
VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar	150,000	100,000	250,000	—	—	—
VIII. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkoli i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar	100,000	25,000	125,000	21,000	30,000	51,000
IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten	340,000	300,000	640,000	160,000	725,000	885,000
X. Elektriska belysningsanläggningar	60,000	94,000	154,000	—	75,000	75,000
XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	1,000,000	500,000	1,500,000	800,000	1,700,000	2,500,000
XII. Elektrifiering av järnvägslinjen Kiruna—Nat-tavara	1,000,000	1,000,000	2,000,000	750,000	1,250,000	2,000,000
XIII. Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn (f. d. Mora—Vänerns järnväg) för ökande av dess trafikkapacitet	500,000	200,000	700,000	360,000	710,000	1,070,000
XIV. Brandväsendets ordnande	70,000	—	70,000	15,000	20,000	35,000
XV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten	800,000	450,000	1,250,000	750,000	1,250,000	2,000,000
XVI. Erforderligt konjunkturstillägg å anslag beviljade före år 1918	—	4,281,000	4,281,000	—	6,657,000	6,657,000
Summa	21,441,200	17,950,000	39,391,200	13,387,400	42,322,100	55,709,500

¹⁾ Avse jämväl äskanden å tilläggsstat för år 1919.

²⁾ Här ingå förutom konjunkturstillägg å anslag för nya arbeten även de tillägg, som erfordras å förut beviljade sådana.

Jag övergår här efter till en närmare redogörelse för styrelsens anslagsäskanden. Av de olika anslagsposterna upptagas i annat sammanhang sådana, som endast avse 1919 års tilläggsstat. Av anslagen i 1920 års stat behandlas först de under rubriken »bangårdar» upptagna.

I. Bangårdar.

1. Bangårdsbyggnader.

I sin år 1917 avgivna framställning om anslag till nya byggnader och anläggningar meddelade järnvägsstyrelsen bland annat, att vid de därvid förekommande förslagen till bangårdsombyggnader vissa avvikelser från 10-årsplanen ansetts böra göras. Förutom ombyggnad av Stockholms bangårdar, för vilket arbete styrelsen inskränkte anslagsäskandet att omfatta endast förvärv av viss mark, hade sålunda ombyggnad av följande bangårdar ej medtagits, oaktat de i förenämnda plan föreslagits till utförande år 1919, nämligen dels Kil, Kristinehamn, Hässleholm och Ödåkra, för vilka bangårdar dock vissa mindre utvidgningar föreslogos under rubriken: »Spåranordningar vid förefintliga spårssystem», samt dels Göteborg, Katrineholm, Vingåker, Örtofta, Storvik, Bollnäs och Kiruna, å vilka stationer några arbeten för spårsystemets utvidgning ej alls av styrelsen upptogos. Vid behandling av frågan om anslag till de olika arbetena vid 1918 års riksdag uteslöts på Kungl. Maj:ts förslag utvidgning av Mellansels och Sundsvalls bangårdar.

Jämväl i föreliggande framställning har styrelsen föreslagit vissa avvikelser från den upprättade 10-årsplanen. Efter att hava berört Göteborgs bangårdsfråga, vartill jag återkommer vid behandlingen av 1919 års tilläggsstat, anför styrelsen härom:

Förutom begäran om anslag till ombyggnad av *Stockholms bangårdar*, till vilket styrelsen i år återkommer, har styrelsen nu endast upptagit förslag till ombyggnad och utvidgning för *Katrineholm*. Vad ombyggnaden av bangårdarna vid *Vingåker*, *Örtofta*, *Storvik*, *Bollnäs* och *Kiruna* vidkommer, så hade styrelsen tidigare tänkt sig kunna göra framställning om erforderliga anslag för *Vingåker*, *Storvik* och *Kiruna*, liksom beträffande *Örtofta* en mindre utvidgning upptagits under »Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem», men ansett sig nu härifrån böra avstå, och undanskjuta dessa, liksom arbetet vid *Bollnäs*, till ett kommande år. Det för *Kiruna* nu upptagna arbetet är nämligen betingat av speciella orsaker och tillkommet efter 10-årsplanens uppgörande.

Beträffande anslag till *Mellansels* bangårdsutvidgning har styrelsen ansett därmed kunna anstå ytterligare ett år, varemot styrelsen nu återkommer med begäran om medel för *Sundsvall*.

För utvidning av *Långsele* bangård beviljade 1918 års riksdag för år 1919 ett reservationsanslag av 210,000 kronor, och skulle arbetet, om det detta år igångsattes och fullbordas, kräva ett ytterligare anslag av 75,000 kronor för täckande av beräknad brist. Emellertid är det med anledning av det ekonomiska nödläget styrelsens avsikt att bedriva detta arbete så att meranslag för dess fullföljande kan till ett senare år anstå.

I avseende på de bangårdsombyggnader, som enligt 10-årsplanen skulle komma till utförande år 1920, får järnvägsstyrelsen meddela, att följande av styrelsen tidigare ansetts kunna förskjutas något, nämligen: *Orebro södra, Frövi, Billesholms gruva, Trälleborg ångf., Åstorp, Ängelholm och Hälsingborg ångf.* Nödlägets behov av ytterligare inskränkningar har för styrelsen nu nödvändiggjort uteslutandet även av *Sösdala, Lund och Gällivare*.

Styrelsen övergår härefter till de speciella bangårdsombyggnader, för vilka framställning om anslag enligt styrelsens uppfattning bör ske till 1919 års riksdag. Dessa bangårdsombyggnader, så vitt de avse 1920 års stat, äro följande:

a. Ombyggnad av Malmö statsbangård.

[14.]
Ombyggnad
av Malmö
statsban-
gård.

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 varterdera av åren 1915, 1916 och 1917 1,000,000 kronor, för år 1918 500,000 kronor samt för år 1919 1,000,000 kronor eller sammanlagt 4,700,000 kronor.

I järnvägsstyrelsens skrivelse med begäran om anslag för ändamålet för år 1917 framhöll styrelsen bland annat, att anslaget för varterdera av åren 1918 och 1919 borde utgå med 1,000,000 kronor och för år 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. Sedermera framhöll styrelsen i skrivelse av den 29 september 1917, 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 hänförde sig till de ursprungligen under år 1912 verkställda kostnadsberäkningarna anförde styrelsen vidare, att till följd av de därefter inträdda kostnadsstegringarna erfordrades, på det att arbetenas färdigställande icke ytterligare skulle bli försenade, mot dessa stegringar svarande höjning i de årliga anslagsbeloppen. Höjningen i det för år 1919 ifrågasatta anslagsbeloppet beräknade styrelsen till 500,000 kronor och hemställde därför, att det skulle föreslås riksdagen att anvisa 1,000,000 kronor för sistnämnda år, vilket anslag, på sätt förut nämnts, även av riksdagen beviljats.

[14.]

I föreliggande skrivelse den 9 oktober 1918 anför nu styrelsen, att det för år 1920 enligt planen ifrågasatta anslaget av 1,000,000 kronor skulle behöva ökas till minst dubbla beloppet, om arbetena skulle bedrivas i den omfattning, som tidigare avsetts, men ansåge sig styrelsen nu endast böra ifrågasätta, att för år 1920 anvisades återstoden av det ursprungligen beräknade kostnadsbeloppet eller 1,466,000 kronor. Med 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet erhållas för ett belopp av 766,000 kronor, varför 700,000 kronor vore att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser. Det vore styrelsens avsikt att under år 1919 inkomma med närmare redogörelse för det anslag, som erfordrades för arbetets fullbordande, på det att äskandet om slutanslag skulle kunna föreläggas 1920 års riksdag.

Med stöd av det anförda hemställer järnvägsstyrelsen, att för fortsättande av arbetena med ombyggnad av Malmö statsbangård för år 1920 måtte anvisas ett reservationsanslag å 1,466,000 kronor, varav 700,000 kronor vore att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års prisnivå.

I anslutning till vad järnvägsstyrelsen sålunda anført hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

Departements-
chefen.

att för ombyggnad av Malmö statsbangård för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,466,000 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

[15.]

Anläggning
av huvud-
ranger-
bangård vid
Hallsberg.

[15.] 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 av järnvägsstyrelsen i skrivelse av den 13 februari 1917 framlagt förslag skulle den återstående kostnaden fördelas på åren 1919 och 1920 med respektive 1,500,000 kronor och 1,002,000 kronor.

I sin skrivelse den 29 september 1917 framhöll järnvägsstyrelsen emellertid, att dessa kostnadsbelopp hänförde sig till de arbets- och materialpriser, som ägde tillämpning vid tiden för kostnadsberäkningarnas upprättande, det vill säga under senare hälften av år 1916, varför på grund av den sedan dess inträffade stegringen i arbets- och materialpriser styrelsen då approximativt antog, att å de i byggnadsplanen för åren 1918 och 1919 upptagna beloppen, 1,000,000 kronor respektive 1,500,000 kronor, en höjning med 100,000 respektive 550,000 kronor eller tillsammans 650,000 kronor skulle vara erforderlig i och för arbetenas bedrivande enligt den för desamma uppgjorda planen.

I anslutning härtill anvisade 1918 års riksdag på Kungl. Maj:ts förslag för ifrågakarande arbeten sammanlagt 2,150,000 kronor.

I föreliggande ämne anför styrelsen i sin skrivelse den 9 oktober 1918 följande:

Med hänsyn till den jämförelsevis ringa utsträckning, som bangårdsarbetena hittills nått, anser sig styrelsen, särskilt under nu rådande osäkra konjunkturer, icke kunna med tillräcklig säkerhet redan nu beräkna den slutliga kostnaden för arbetena, men har en nu verkställd approximativ kostnadsberäkning givit vid handen, att de förut beräknade anläggningskostnaderna även beträffande detta byggnadsföretag stegrats i sådan grad, att det ytterligare erforderliga anslagsbeloppet ovillkorligen måste fördelas på två år och arbetena, som ursprungligen beräknades kunna fullbordas under år 1920, således utsträckas under ytterligare ett år. Styrelsen anser därför, att för år 1920 bör anvisas ett anslag av 1,500,000 kronor. Med 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet erhållas för ett belopp av 700,000 kronor, varför 800,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser. I samband med anslagsäskandena till 1920 års riksdag anser sig styrelsen kunna inkomma med närmare utredning om det belopp, som erfordras för arbetets färdigställande.

Järnvägsstyrelsen har med stöd av det anförda hemställt, att till fortsättande av ifrågakarande arbeten måtte för år 1920 anvisas ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor, därav 800,000 kronor vore att betrakta såsom konjunkturtillägg på 1914 års prisnivå.

Departements-
chefen.

Med hänsyn till nödvändigheten av att iakttaga största möjliga sparsamhet beträffande anslagen för kapitalökning anser jag mig icke kunna förorda, att större belopp än 800,000 kronor, motsvarande det äskade konjunkturtillägget, anvisas för ifrågakarande ändamål för år 1920, och hemställer jag alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för anläggning av *huvudrangerbangård vid Hallsberg jämte därmed sammanhängande arbeten* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 800,000 kronor.

[15.]

c. Ombyggnad av bangården vid Ljusdal.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1918 års riksdag för ombyggnad av Ljusdals station för år 1919 anvisat ett reservationsanslag av 250,000 kronor. Enligt det av järnvägsstyrelsen i dess framställning den 29 september 1917 framlagda förslaget skulle den återstående av anslagsmedel utgående kostnaden för ifrågavarande företag uppgå till 150,000 kronor.

[16.]

Ombyggnad
av bangården
vid
Ljusdal.

I sin skrivelse den 9 oktober 1918 anför järnvägsstyrelsen, att nyssnämnda kostnadsbelopp hänförde sig till de arbets- och materialpris, som vore gällande vid tiden för kostnadsberäkningens utförande, nämligen hösten 1917. Då emellertid stegringar å nämnda pris här- efter inträtt, erfordrades för arbetenas färdigställande motsvarande höjningar i anslagsbeloppen, vilka höjningar med tillämpande av de priser, som nu vore gällande, beräknades till 100,000 kronor, vadan sålunda det ytterligare anslaget måste höjas med detta belopp eller till 250,000 kronor, och har styrelsen hemställt om detta belopps anvisande å 1920 års stat.

Då det erforderliga konjunkturtillägget å den ursprungligen beräknade kostnaden för ifrågavarande bangårdsombyggnad icke torde komma att understiga det av styrelsen angivna beloppet, eller 100,000 kronor, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

Departement-
chefen.

att för *ombyggnad av Ljusdals station* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 250,000 kronor.

d. Ombyggnad av bangården vid Sundsvall.

I sin skrivelse av den 29 september 1917 angående behovet av nya byggnader och anläggningar för år 1919 anförde järnvägsstyrelsen, att för Ostkustbanans inledande till Sundsvall huvudstationen därstädes borde ombyggas och flyttas. Härför erforderlig överenskommelse mellan statens järnvägar och Sundsvalls stad hade redan träffats. Däremot hade uppgörelse med Ostkustbanans aktiebolag ännu icke ernåtts. För det dåvarande låte det sig därför icke göra att bestämma statens järn-

[17.]

Ombyggnad
av bangår-
den vid
Sundsvall.

- [17.] vägars andel av kostnaden för ombyggnaden, särskilt som enighet i fråga om kostnadsfördelningen mellan statens järnvägar och bolaget icke kunnat 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 där- efter borde inköpas och möjligen någon del av av arbetena å ban- gårdsombyggnaden påbörjas, hemställde styrelsen, att anslag för om- byggnad av Sundsvalls station måtte i statsverkspropositionen approxi- mativt beräknas med ett belopp av 200,000 kronor, därav 100,000 kronor på tilläggsstat för år 1918 och enahanda belopp såsom reserva- tionsanslag för år 1919.

Vid föredragning den 14 januari 1918 inför Kungl. Maj:t av be- rörda framställning hade frågan om fördelningen av kostnaden mellan statens järnvägar och Ostkustbanans aktiebolag för nämnda banas in- ledande på Sundsvalls station ännu icke förelagts Kungl. Maj:t till av- görande. Med hänsyn till ovissheten om, när Ostkustbanans inledande på Sundsvalls station komme att bli verklighet och då eventuella markinköp för stationsutvidgningen kunde bestridas med de för mark- inköp vid statens järnvägar särskilt anvisade medlen, hemställde jag, att anslag för ifrågasatt ändamål icke för det dåvarande skulle äskas av riksdagen, och blev detta jämväl Kungl. Maj:ts beslut.

Sedan underhandlingarna mellan järnvägsstyrelsen samt Sundsvalls stad och Ostkustbanans aktiebolag sedermera avslutats, har frågan om nämnda banas anslutning till statens järnvägar i Sundsvall av styrelsen i skrivelse den 30 mars 1918 underställts Kungl. Maj:ts prövning, var- jänte styrelsen i föreliggande skrivelse den 9 oktober 1918 hemställt om anslag för ifrågavarande ändamål.

Avtal
angående
ombyggnad
av stationen
i Sundsvall
m. m.

Den 1 och den 13 februari 1917 träffades överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen, under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande, å ena, samt delegerade för Sundsvalls stad, under förutsättning av stads- fullmäktiges i Sundsvall godkännande, å andra sidan, angående om- byggnad och utvidgning av statens järnvägars anläggningar i och invid Sundsvall. Samtidigt träffades mellan järnvägsstyrelsen och samma de- legerade, under förutsättning av stadsfullmäktiges i Sundsvall godkän- nande, tvenne till förutnämnda huvudavtal sig anslutande överenskom- melser, den ena angående trafikering och underhåll av hamnspår i Sundsvall, den andra rörande upplåtande av plats för statens järnvägars kolupplag vid Sundsvalls hamn. Samtliga trenne överenskommelser hava av stadsfullmäktige i Sundsvall vid sammanträde den 23 april 1917 blivit godkända.

[17.]

Sedermera har den 20 och den 27 oktober 1917 överenskommelse ernåtts mellan järnvägsstyrelsen och Ostkustbanans aktiebolag angående den enskilda banans anslutning till statens järnvägar i Sundsvall och rörande ombesörjandet av bolagets järnvägstrafik vid stationerna därstädes. Denna överenskommelse innehåller, bland annat, att statens järnvägar skola ombesörja anläggning av en ny huvudstation i Sundsvall samt ombyggnad av den nuvarande s. k. västra stationen därstädes. Den enskilda banans anslutning skall ske vid dessa stationer. Till kostnaderna för de för gemensamt behov avsedda anläggningarna, däri inbegripet lösen av mark och byggnader samt eventuella skadeersättning, skola parterna bidra med de andelar, som av Kungl. Maj:t bestämmas. Överenskommelsen, som utan järnvägsstyrelsens medgivande icke får överlåtas å annan och som icke utgör hinder för järnvägsstyrelsen att medgiva anslutning till Sundsvalls stationer jämväl åt andra banor, skall upphöra att gälla fem år efter därom från någondera sidan gjord uppsägning, dock icke tidigare än tjugu år från den dag räknat, då stationen tagits i bruk för bolagets trafik.

Giltigheten av sistnämnda överenskommelse gjordes till en början beroende av, att Kungl. Maj:t och riksdagen före den 1 juli 1918 beslutat till styrelsens förfogande ställa erforderliga medel för fullgörandet av styrelsens enligt överenskommelsen gjorda åtagande. Enligt tilläggsavtal av den 3 och den 8 maj 1918 medgav bolaget sedermera, att överenskommelsen skulle äga giltighet jämväl för tiden efter den 1 juli 1918 under förutsättning, att Kungl. Maj:t och riksdagen före den 1 juli 1919 anvisat för bangårdsombyggnaden erforderliga medel. För den händelse sådant beslut icke skulle vara fattat före sistnämnda tidpunkt, har styrelsen förbundit sig att medgiva bolaget rätt att på sedvanliga villkor ansluta sin järnväg till Sundsvalls nuvarande västra station.

Beträffande innebörden av förenämnda avtal anförde styrelsen i skrivelsen den 30 mars 1918 följande:

I Sundsvall finnas för närvarande tvenne stationer, den ena, huvudstationen, som tillika är slutstation för bandelen Ånge—Sundsvall, belägen vid stadens hamn, omedelbart söder om mynningen av Selångersån, och den andra, den så kallade västra stationen, belägen ungefär 1,400 meter väster om huvudstationen.

För Ostkustbanans framdragande genom Sundsvall enligt den av Kungl. Maj:t fastställda så kallade Selångerslinjen har tidigare ifrågasatts anläggande av en egen huvudstation för den enskilda banan, belägen söder om statens järnvägars nuvarande huvudstation och skild från denna genom den så kallade Landsvägsallén. Från denna station skulle enligt detta förslag Ostkustbanan framdragas jämsides med statsbanan till västra stationen, varest den

[17.] egentliga anknytningen mellan de båda banorna skulle ske. Denna lösning kan emellertid icke anses vara tillfredsställande. Västra stationen är liten och saknar erforderliga utvecklingsmöjligheter. Vidare skulle en uppdelning av trafiken å två huvudstationer bliva oläglig för trafikanterna, vad såväl gods- som persontrafiken angår. Slutligen komme en sådan anordning att ur driftssynpunkt ställa sig opraktisk och oekonomisk. Dessa olägenheter skulle framträda i särskilt hög grad, om — såsom torde få anses vara i hög grad sannolikt — Ostkustbanan framdeles kommer att övergå i statens ägo. På dessa skäl får en anknytning vid västra stationen anses vara en utväg, som först i sista hand bör tillgripas.

Den plan för Ostkustbanans anslutning till statsbanan, som ligger till grund för ovanberörda överenskommelser mellan järnvägsstyrelsen, staden och bolaget, avser anläggande av en för båda banorna gemensam huvudstation å i huvudsak samma plats, till vilken man avsett att förlägga en för den enskilda banan ensam avsedd station. Från huvudstationen framgår Ostkustbanan på statens järnvägar tillhörigt spår genom staden till nuvarande västra stationen. Efter att hava passerat sistnämnda station följer Ostkustbanan på statens järnvägars område men å eget spår statsbanan till en punkt 2,400 meter väster om stationen, varefter banorna åtskiljas. Linjen mellan de båda stationerna, som i överenskommelsen med bolaget av praktiska hänsyn inräknats i stationsområdena med halva linjen till vardera stationen, ävensom västra stationen ombyggas delvis.

Huvudöverenskommelsen med Sundsvalls stad avser väsentligen att ordna de mark- och gaturegleringsfrågor, som uppstå i samband med stationsombyggnaden. Det på grund av huvudstationens förflyttning för järnvägsändamål obehöfliga området för den nuvarande stationen med tillhörande kaj- och husbyggnader överlåtes av statens järnvägar till staden mot en köpeskilling av 500,000 kronor. För den nya stationens anläggande samt framtida utvidgning erforderliga, Sundsvalls stad tillhöriga markområden överlämnas av staden till statens järnvägar utan särskild ersättning. Dessa områden hava uppskattats till ett värde av 310,000 kronor. Genom huvudöverenskommelsen regleras även fördelningen av kostnaderna mellan statens järnvägar och staden för bangårdsanläggningarna korsande gators förande över, respektive under spåren. På grund av försäljningen till Sundsvalls stad av det nuvarande bangårdsområdet förlorar statens järnvägar egen kolkaj, med anledning varav avtal träffats med staden om upplåtande till statens järnvägar av tvenne för kolupplag avsedda områden om c:a 12,000 kvadratmeter mot en årlig arrendeavgift av 5,000 kronor. Överenskommelsen angående trafikeringen och underhållet av hamnspåren, vilka vad själva överbyggnaden beträffar skola förbliva statens järnvägars egendom, tillförsäkrar bland annat statens järnvägar rätt att för egna liksom ock för andra till huvudstationen anslutande järnvägars transporter utan avgift använda och trafikera samtliga hamnspår med därtill hörande anläggningar. Sistberörda tvenne överenskommelser äro uppsägbara, men kunna icke upphöra att gälla förrän 10 år förflutit från det staden tillträtt de områden, som genom huvudöverenskommelsen överlåtas till staden.

De i den med Ostkustbanans aktiebolag träffade överenskommelsen intagna villkoren angående själva anknytningen och ombesörjandet av den enskilda banans trafik vid stationerna i Sundsvall ansluta sig till vad som i andra dylika fall plägar tillämpas. I ett hänseende har dock en mera väsentlig avvikelse skett, i det att överenskommelsens giltighetstid utsträckts att omfatta en tid av minst tjugo år från det de nya anläggningarna tagits i bruk för bolagets trafik,

medan vanligen anslutningskontrakt pläga göras uppsägbara på avsevärt kortare tid. Den jämförelsevis stora kostnad, som den enskilda järnvägen i förevarande fall kommer att få vidkännas för anslutnings vinnande, har emellertid syntts järnvägsstyrelsen utgöra anledning att tillmötesgå bolagets önskan rörande bestämmandet av den tidpunkt, vid vilken kontraktet tidigast må kunna upphöra att gälla.

[17.]

Beträffande fördelningen av kostnaderna för de för statens järnvägars och Ostkustbanans gemensamma behov avsedda anläggningarna, vartill då icke räknas de arbeten, som böra utföras å statsbanans linje väster om staden för framdragande av den enskilda järnvägen längs statsbanans spår och vilka helt skola bekostas av bolaget, har enighet icke vunnits mellan järnvägsstyrelsen och bolaget. I överenskommelsen har fördenskull intagits förenämnda stadgande om att Kungl. Maj:t skall äga bestämma de andelar, varmed järnvägsstyrelsen och bolaget skola bidra.

Fördelning
av anlägg-
nings-
kostnaderna
mellan
statens
järnvägar
och Ostkust-
banan m. m.

Innan jag härefter övergår till en närmare redogörelse för de förhandlingar, som i förevarande hänseende förts mellan järnvägsstyrelsen och Ostkustbanans aktiebolag, må erinras, att Kungl. Maj:t den 31 oktober 1896 fastställt vissa allmänna grunder för bestämmande av de enskilda järnvägarnas avgifter för begagnande av statsbanestationer. Enligt dessa grunder skall den ersättning, enskild järnväg bör utgiva för rätten till gemensamt begagnande av en statsbanestation, vara av tvåfaldig art, nämligen dels en ersättning för en gång, motsvarande förmånen för järnvägen att erhålla anslutning till stationen, och dels en årligen återkommande ersättning, motsvarande förmånen för järnvägen att få sin trafik å stationen ombesörjd genom statsbaneförvaltningen. Ersättningen för en gång skall utgå under den form, att privatbanan tillförbindes att gälda samtliga av anslutningen föranledda kostnader, med skyldighet därjämte för banan att vid blivande utvidgningar av stationen för gemensamma ändamål deltaga i fulla beloppet av de kostnader, som härav förorsakas, efter det förhållande, vari den anslutande banans trafik vid stationen står till hela trafiken därstädes, beräknat på visst närmare angivet sätt. Den årligen återkommande avgiften skall utgå under tre särskilda titlar, nämligen dels såsom förvaltningsbidrag i egentlig mening, dels såsom bidrag till kostnaden för underhåll av lokaler och i övrigt gemensamt begagnade anläggningar vid stationen och dels såsom bidrag till vissa kostnader för ombesörjandet av vagnväxling vid stationen. Nämda bidrag bestämmas med vissa modifikation efter den enskilda banans andel i stationens trafik. Nu berörda allmänna grunder skola dock i en del angivna fall

- [17.] icke tillämpas. Sälunda stadgas bland annat, att därest i något fall är uppenbart, att den enskilda banan kan genom egen station på ett fullt tillfredsställande sätt ombesörja trafiken för lägre kostnad än de avgifter, som enligt de allmänna grunderna skulle utgå, avgifterna må med hänsyn härtill modifieras, så att det för den enskilda banan blir ekonomiskt fördelaktigt att begagna statsbanans station.

Kostnaden för stationsombyggnaden har — fränsett det ovanberörda, till 310,000 kronor uppskattade värdet av den för ombyggnaden erforderliga, Sundsvalls stad tillhöriga marken samt oberäknat kostnaden för de arbeten, som äro avsedda för bolagets eget behov — med tillämpning av de före kristiden gällande enhetspriser av järnvägsstyrelsen beräknats sålunda:

Kostnader för anläggningar, avsedda för statens järnvägar och Ostkustbanan gemensamt.			Anläggningar avsedda enbart för statens järnvägar.	Summa för anläggningar, avsedda för statens järnvägar och Ostkustbanan gemensamt samt enbart för statens järnvägar.
Byggnadskostnader.	Markområden tillhöriga enskilda.	Summa.		
Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.
1 089 000	392 000	1 481 000	284 000	1 765 000

*Preliminära
förslag.*

Efter avslutandet av de preliminära förhandlingarna i fråga om fördelningen av kostnaderna mellan statens järnvägar och bolaget fastslogo parternas ombud, enligt vad styrelsen meddelat, sina ståndpunkter på följande sätt.

Järnvägsstyrelsens ombud gjorde gällande, att bolagets andel av kostnaden för de för gemensamt behov avsedda anläggningarna samt för anskaffning av de enskilda tillhöriga markområdena skulle bestämmas efter förhållandet mellan de — enligt beräkning av järnvägsstyrelsen — erforderliga kostnaderna för en stationsanläggning avsedd enbart för Ostkustbanans trafik samt kostnaderna för en för statens järnvägar och Ostkustbanan gemensam stationsanläggning, räknat mellan samma konnektionspunkter och med tillämpning av samma enhetspriser. Enligt denna grund skulle bolagets bidrag komma att uppgå till omkring 60 procent av kostnaderna på det hela. Vad beträffar anskaffningen av den Sundsvalls stad tillhöriga, för bangårdsombyggnaden erforderliga marken, skulle — då enligt överenskommelsen mellan statens järnvägar och staden ifrågasvarande markområde komme att tillhandahållas utan särskild ersättning — bolaget icke hava att vidkännas någon kostnad för upplåtandet av detta område för bangårdsombyggnaden.

[17.]

Av bolagets ombud framlades det huvudförslaget, att statens järnvägar skulle bekosta stationsanläggningen i dess helhet samt att räntan å kostnads-
summan årligen skulle utdebiteras å statens järnvägar och Ostkustbanans aktie-
bolag efter samma grunder som kostnaderna för stationens underhåll och trafi-
kering. För den händelse denna lösning av fördelningsfrågan icke skulle god-
tagas av järnvägsstyrelsen, föreslog bolagets ombud subsidiärt, att bolaget för
anslutningen skulle, med tillämpning av bestämmelserna i brevet den 31 oktober
1896 angående enskilda järnvägars deltagande i kostnad för utvidgning av sta-
tens järnvägar tillhörig anknytningsstation och med utgångspunkt från förelig-
gande trafikberäkningar, erlägga 37 procent av kostnaderna för de gemensamma
anläggningarna. Innan kostnadsfördelningen verkställdes, borde dock från an-
läggningssumman för de för gemensamt behov avsedda anläggningarna dragas
vid försäljning av statens järnvägars nuvarande stationsområde inflytande
belopp.

Sedan järnvägsstyrelsen erhållit del av de preliminära förhand-
lingarnas resultat, avlät styrelsen till bolaget en skrivelse i kostnads-
fördelningsfrågan, vari styrelsen framhöll, att intetdera av de utav bo-
lagets ombud framlagda förslagen stode i överensstämmelse med gäl-
lande regler angående kostnadsfördelningen mellan statens järnvägar
och enskild järnväg för åstadkommande av anslutning till statsbanestation.

Styrelsen anförde vidare i denna skrivelse följande:

I enlighet med bestämmelserna i brevet den 31 oktober 1896 borde enskild
bana för anslutning till statens järnvägar tillhörig station betala samtliga av an-
slutningen föranledda kostnader. Ostkustbanans aktiebolag borde alltså erlägga
hela anslutningskostnaden, efter avdrag av kostnaden för sådan utvidgning av
den nuvarande huvudstationen, som skulle motsvara de förbättrade anordningar
för statens järnvägar, vilka skulle vinnas genom den nya stationen. Denna senare
kostnad hade beräknats till 500,000 kronor. Därest huvudstationen för statens
järnvägar skulle bibehållas å nuvarande platsen, komme visserligen ej någon om-
byggnad av statens järnvägars lokomotivstallar att bliva erforderlig under en av-
sevärd tid framåt. Med hänsyn till de fördelar ur driftsynpunkt, som ett ome-
delbart anläggande av nya lokomotivstallar skulle medföra för statens järnvägar,
hade det dock synts styrelsen, att kostnaden för dessa stallar, med tillhörande
anläggningar, vilka vid anläggande av gemensam station omedelbart borde komma
till utförande, eller 284,000 kronor, skulle kunna helt bestridas av statens järn-
vägar. Statens järnvägars kostnad skulle alltså sammanlagt bliva 784,000 kronor
samt bolagets bidrag belöpa sig till 984,000 kronor. Vidkommande vad bolagets
ombud gjort gällande därom, att från kostnaden för stationsanläggningen före
fördelningen mellan statens järnvägar och bolaget skulle dragas köpeskillingen
för de av statens järnvägar till Sundsvalls stad försålda områdena vid den nu-
varande huvudstationen, förefunnes enligt styrelsens uppfattning icke fog för ett
sådant krav. Genom försäljningen komme nämligen statens järnvägar att från-
hända sig icke blott mark, för vilken ersättning erhöles vid den nya stationen,
utan även kajanläggningar och hamntomter, som representerade stora värden för
statens järnvägar och för vilka någon ersättning ej bereddes genom stationsför-
flyttningen. Att märka vore ock, att bolaget ej skulle behöva belastas med nå-

Järnvägs-
styrelsen.

[17.] gon del av värdet utav den för bangårdsombyggnaden erforderliga marken, som staden upplåter.

Billigheten hade emellertid synts järnvägsstyrelsen tala för att, på sätt av järnvägsstyrelsens ombud föreslagits, bolagets bidrag till den gemensamma stationsanläggningen begränsades så, att bidraget ställdes i förhållande till den kostnad bolaget skulle fått vidkännas för egen station, som för trafiken å Ostkustbanan erbjöde samma fördelar, som den föreslagna gemensamma stationen skulle göra. Bolagets bidrag till stationsombyggnaden skulle på grund härav och i anslutning till den kostnadssumma, som, enligt ett inom järnvägsstyrelsen upprättat förslag, beräknats för en station, avsedd för Ostkustbanans egen trafik, bliva i runt tal 60 procent av de gemensamma kostnaderna på det hela, eller — efter 1914 års priser — 888,600 kronor. Med utgångspunkt från samma priser skulle statens järnvägar delta i de gemensamma kostnaderna — efter en avrundad bidragsandel av 40 procent — med ett belopp av 592,400 kronor. Härtill komme kostnaden för statens järnvägars lokomotivstation och därtill hörande anläggningar, 284,000 kronor, vadan statens järnvägar sammanlagt skulle hava att erlægga 876,400 kronor.

Från bolagets sida borde, enligt styrelsens uppfattning, en sådan fördelning av kostnaderna, som nu angivits, kunna godtagas, då ju bolaget ej skulle belastas med större utgift än om bolaget byggt en för Ostkustbanan ensam avsedd station, med anordningar likvärdiga dem, som den gemensamma stationen skulle erbjuda.

I skrivelse till svar härpå anförde bolaget följande:

*Ostkust-
banans
aktiebolag.*

Beträffande den föreslagna kostnadsfördelningen måste bolaget först på det bestämdaste bestrida rättmätigheten av att bolagets bidrag till den gemensamma stationen sättes i förhållande till den kostnad, bolaget skulle fått vidkännas för egen station i Sundsvall, enär bolaget genom anläggande av egen station därstädes skulle vunnit betydliga fördelar, som icke komma bolaget till godo vid en gemensam station. Dels visa nämligen de på statens järnvägars och bolagets gemensamma föranstaltande utarbetade trafikberäkningarna, att bolagets trafik kan ombesörjas billigare vid egen station än vid en med statens järnvägar gemensam station, dels löper bolaget, enligt bestämmelserna i överenskommelsen, risk att vid anslutning till en station, som äges av statens järnvägar, efter vissa år bliva uppsagt till avflyttning utan rätt att ens återfå för anslutningen utgivet belopp. Om därför bolaget tvingas ansluta till en statens järnvägar tillhörig station, böra statens järnvägar bekosta anläggningen av stationen för sina nuvarande och framtida behov, varemot bolaget endast bör åläggas utföra de för bolagets trafik nödiga utvidgningarna. Bolaget å sin sida är villigt medgiva, att, om bolaget får bliva ägare till stationen, då bekosta anläggning av en station, motsvarande bolagets trafik, och icke av statens järnvägar för anslutning till stationen fordra större bidrag än motsvarande utvidgningskostnaderna.

Ovanstående princip för kostnadsfördelningen motsvarar också helt och hållet gällande allmänna bestämmelser för enskilda järnvägars anslutning till statens järnvägar tillhöriga stationer. Om denna princip tillämpas på kostnadsfördelningen i förevarande fall, har frågan om kostnaden för nödiga utvidgningar av statens järnvägars nuvarande station i Sundsvall, för det fall att densamma skulle bibehållas, icke någon betydelse. Skulle emellertid Kungl. Maj:t och de

[17.]

myndigheter, som tilläventyrs bliva hörda i saken, anse, att en jämförelse mellan statens järnvägars kostnader för olika lösningar av Sundsvalls bangårdsfråga bör verkställas, måste naturligen även jämförelse göras mellan de fördelar, som respektive lösningar skulle medföra för statens järnvägar. För bolagets vidkommande står det klart, att någon tillfredsställande lösning av nämnda bangårdsfråga icke står att vinna för rimliga kostnader med bibehållande av nuvarande stationsläge, varemot en förflyttning av stationen till nu ifrågasatta läge ger till resultat en bekväm och fullt modern station med stora utvecklingsmöjligheter. En opartisk jämförelse kräver emellertid helt naturligt, att de olika förslagen framläggas för granskning.

Vidkommande frågan om användningen av köpeskillingen för de av statens järnvägar till Sundsvalls stad försålda områdena vid den nuvarande huvudstationen, vill bolaget först framhålla, att vid försäljningen ifråga statens järnvägar betingat sig sådana fördelar beträffande framtida dispositionen för statens järnvägars räkning av nya hamntomter, att de till väsentlig del uppväga avståendet av de försålda, av statens järnvägar underhållna kajerna med mera, men att i varje fall skillnaden i fördelar i berörda avseenden motsvarar endast en bråkdel av försäljningssumman för hela stationsområdet. Då den återstående delen därav, enligt statens järnvägars förslag till kostnadsfördelning, i huvudsak skulle täcka statens järnvägars kostnader för de gemensamma anläggningarna vid den nya stationen, skulle följden bliva, att den nära nog enda utgift, statens järnvägar finge vidkännas, vore kostnaden för flyttningen och moderniseringen av sina egna lokomotivstallar med tillhörande anordningar. En dylik kostnadsfördelning, som i stort sett utan någon nämnvärd utgift för statens järnvägar skulle göra dem till ägare av en stor, modern station i Sundsvall, är givetvis önskvärd från statens järnvägars synpunkt, men kan icke godtagas av bolaget.

Bolaget får naturligen tillfälle att införa Kungl. Maj:t närmare utveckla sin åsikt i förevarande frågor, men vill dock nu nämna, att, även vid tillämpning av styrelsens princip, att bolagets kostnadsandel bör motsvara de av anslutningen föranledda kostnaderna, måste värdet av gamla stationen i första hand användas för anläggandet av den nya, då i annat fall bolaget skulle drabbas icke endast av anslutningskostnaderna, det vill säga skillnaden i kostnad för nya och gamla stationen, utan av kostnader för *hela* nya stationen, frånräknat utgifter motsvarande statens järnvägars eget utvidgningsbehov.

Även bör redan nu nämnas, att styrelsen i sina tidigare förslag till överenskommelser i Sundsvalls bangårdsfråga utgått ifrån att gamla stationens markområde, som vid förflyttning av stationen motsvaras av dess *värde*, skulle användas för anläggningen av en gemensam station. Sälunda har styrelsen i skrivelse till bolaget förklarat sig villig bidraga till förverkligandet av ett tidigare, långt mindre fördelaktigt alternativförslag med icke mindre än 850,000 kronor *jämte den mark, varå gamla stationen ligger*, numera försäld för 500,000 kronor. Även hava vid underhandlingarna med Sundsvalls stad om nämnda markförsäljning bolagets ombud deltagit såsom medintressent, vilket tydligen framgår av föreliggande protokoll och promemorior.

Alla dessa med flera omständigheter tala bestämt emot, att statens järnvägar ensamma skulle få tillgodogöra sig köpeskillingen för marken å gamla stationen och överlämna åt bolaget att i huvudsak bestrida utgifterna för inköp av enskild mark för den nya stationen.

[17.]

På grund av vad ovan anförts, kan bolaget icke godtaga styrelsens förslag till fördelning av kostnaderna för anordnande av för statens järnvägar och Ostkustbanan gemensam station i Sundsvall.

*Järnvägs-
styrelsen.*

Med anledning av bolagets sålunda gjorda uttalanden anförde styrelsen i skrivelsen den 30 mars 1918 följande:

Vad först beträffar bolagets bestridande av rättmätigheten av att bolagets bidrag till den gemensamma stationen skulle sättas i förhållande till bolagets kostnad för egen station, framgår av vad järnvägsstyrelsen ovan anfört, att denna grund för kostnadsfördelningen av styrelsen föreslagits, för att bolagets kostnader skulle bli mindre än om bestämmelserna i brevet den 31 oktober 1896 skulle tillämpas. De i bolagsskrivelsen omnämnda trafikberäkningarna, vilka voro upprättade för bedömande ur driftkostnadssynpunkt av olika alternativ för Ostkustbanans framdragande genom Sundsvall och dess anknytning till statsbanan med en helt annan huvudlinje, den så kallade Tunadalslinjen och vilka styrelsen för sin del aldrig godkänt, kan styrelsen icke tillmätta vitsord i det av bolaget angivna avseendet. Vidkommande bolagets risk att bli uppsagt till avflyttning från en med statens järnvägar gemensam station vill järnvägsstyrelsen framhålla, att motsvarande risk, som givetvis är synnerligen ringa, även gör sig gällande om bolaget skulle bygga egen huvudstation i östra delen av staden och ansluta till statens järnvägar vid Sundsvalls västra station. Erinras må därjämte, att överenskommelsen angående anslutningen vid den gemensamma huvudstationen icke kan på grund av uppsägning upphöra att gälla tidigare än 20 år från det stationen tagits i bruk för bolagets trafik. För övrigt är att märka, att överenskommelsen är uppsägbar å ömse sidor. Visserligen skulle statens järnvägar för all framtid bli ägare av den nya stationen, men givetvis komme en bortflyttning av Ostkustbanan från den gemensamma stationen att medföra, att statens järnvägar framdeles finge förränta ett kapital, som, därest ej anslutningen med Ostkustbanan kommit till stånd, icke behövt utläggas. Att järnvägsstyrelsen under inga förhållanden kan biträda den av bolaget ifrågasatta lösningen, att bolaget skulle anlägga och bli ägare till en för statens järnvägar och Ostkustbanan gemensam station, torde styrelsen ej behöva närmare motivera.

Då bolaget i sin skrivelse anför, att en tillfredsställande lösning av Sundsvalls bangårdsfråga ej står att vinna för rimliga kostnader med bibehållande av nuvarande stationsläget, torde styrelsen endast behöva framhålla, att något behov av flyttning av statens järnvägars nuvarande huvudstation icke föreligger av hänsyn till statens järnvägars egen trafik. För statens järnvägar skulle det fastmera vara önskligt, att stationen kunde kvarligga å den nuvarande platsen, men Ostkustbanans anknytning påkallar en förändring av stationsläget och en fullständig ombyggnad av stationen. Att statens järnvägar närmast hava intresse av, att stationen får kvarligga, sammanhänger framför allt därmed, att, såsom förut blivit berört, till det nuvarande bangårdsområdet, som statens järnvägar skulle överlåta på staden, hör en hamnanläggning, som för statens järnvägar är av betydande värde.

Bolaget har med styrka sökt göra gällande, att därest den av järnvägsstyrelsen angivna principen för kostnadsfördelningen skulle tillämpas, värdet av den gamla stationen i första hand bör användas för anläggandet av den nya. Ut-

[17.]

över vad järnvägsstyrelsen i sin skrivelse till bolaget anført såsom skäl mot en sådan beräkningsgrund, vill styrelsen här dels erinra därom, att statens järnvägar framdeles komma att få vidkännas en årlig avgift för kolupplagsplats, vilken för de första 10 åren efter det Sundsvalls stad tillträtt det nuvarande stationsområdet är bestämt till 5,000 kronor för år, dels ock påpeka, att statens järnvägar endast under samma tidsperiod av 10 år äro tillförsäkrade frihet från hamnavgifter i Sundsvalls hamn, medan statens järnvägar med bibehållande av eget hamn- och kajområde för alltid bleve befriade från dylika avgifter. Den köpeskillning, som statens järnvägar skulle erhålla för området ifråga, är fördenskull ingalunda att anse såsom en ograverad tillgång, som bör räknas jämväl bolaget till godo vid fördelningen av kostnaderna för den nya stationen.

Såsom av det ovanstående framgår, har järnvägsstyrelsen icke funnit vad av bolaget anförts mot den av styrelsen föreslagna fördelningsgrunden utgöra skäl för styrelsen att frånträda sin för bolaget tillkännagivna uppfattning i frågan.

Ovan anförda kostnadsberäkningar hänföra sig, såsom nämnts, till de före den nuvarande krisens inträde rådande priser. I skrivelsen den 30 mars 1918 meddelade styrelsen, att, med tillämpning av då gällande arbets- och materialpriser, kostnaden för de anläggningar, som vore avsedda för statens järnvägar och Ostkustbanan gemensamt, beräknats uppgå till 2,500,000 kronor, därav efter av styrelsen föreslagen fördelningsgrund 1,000,000 kronor skulle falla på statens järnvägar och återstoden, 1,500,000 kronor, på Ostkustbanan. De för statens järnvägars eget behov avsedda anläggningarna skulle med dåvarande priser betinga en kostnad av 540,000 kronor, vadan alltså på statens järnvägar sammanlagt skulle komma en anläggningskostnad av 1,540,000 kronor. Från sistnämnda belopp borde emellertid dragas köpeskillingen för det nuvarande stationsområdet, 500,000 kronor, vadan alltså statens kostnader för bangårdsbyggnaden i enlighet härmed skulle bliva 1,040,000 kronor.

I med anledning av styrelsens föreliggande framställning avgivet yttrande har Ostkustbanans aktiebolag till en början förklarat sig vidhålla sitt i frågan förut framlagda huvudförslag, nämligen, att statens järnvägar skulle bekosta stationsanläggningen i dess helhet, varefter räntan å kostnadssumman årligen skulle utdebiteras å statens järnvägar och Ostkustbanan efter samma grunder, som skulle gälla i fråga om debitering av kostnaderna för stationens underhåll och skötsel å de respektive järnvägarna. Vidare anför bolaget beträffande sin ståndpunkt i föreliggande fråga huvudsakligen följande:

*Ostkust-
banans
aktiebolag.*

Till stöd för bolagets förslag, att staten bör bygga och bekosta den planerade nya statsbanestationen i Sundsvall, föreligga alldeles särskilda skäl.

[17.] Dels finnas i Kungl. Maj:ts brev av den 31 oktober 1896 icke några direkta bestämmelser för byggandet av nya för statens och enskilda järnvägar gemensamma stationer, dels torde utan någon vidlyftig utredning med största sannolikhet kunna antagas, att det endast är en tidsfråga, när staten kommer att inlösa Ostkustbanan, varför statens bestridande av jämväl den del av anläggningskostnaden för stationen i Sundsvall, som enligt hittills bruklig praxis skulle belöpt å Ostkustbanan, kan betraktas som endast ett förskotterande mot ränta av en del av den blivande köpeskillingen för banan i dess helhet.

Slutligen måste det anses ligga i statens intresse att på ett sätt, som dikteras av såväl rättvisa som lämplighet, kunna underlätta genomförandet av ifrågavarande, stora och välbehövliga trafikföretag, vars finansiering genom kristidens inverkan i hög grad försvårats.

Om, trots vad ovan anförts, bolagets huvudförslag i föreliggande fråga icke kan godkännas, torde fördelningen av kostnaderna för anläggning av den gemensamma stationen i Sundsvall böra ske med tillämpning i möjligaste mån av principbestämmelserna i nämnda brev.

Järnvägsstyrelsens underhandlingsombud har emellertid velat tillämpa en helt ny och godtycklig princip för nämnda fördelning, i det han föreslagit, att Ostkustbanan skall deltaga i kostnaderna för stationens anläggning med det belopp, som en särskild för Ostkustbanans behov anlagd station skulle hava kostat. Han har dock icke velat erkänna rättvisan i att, omvänt, statens järnvägar böra bidraga med det belopp, som en uteslutande för statens järnvägars behov anlagd station skulle kosta; en inkonsekvens, som framträder särdeles starkt inför styrelsens bestämda fordran, att den nya stationen skall bli statsbanestation. En dylik fordran borde nämligen självfallet för statens järnvägar också medföra skyldighet att själva anlägga stationen och sedan tillåta bolaget att enligt brevets bestämmelser ansluta till densamma. Den av styrelsen föreslagna ensidiga principen för kostnadsfördelningen har bolaget icke kunnat godkänna, enär bolaget, såsom framhållits i dess svarsskrivelse till styrelsen, genom anslutning till stationen ifråga på av styrelsen angivna villkor skulle komma att åsamkas ekonomiska förluster och risker av allvarlig art, under det att brevet föreskriver, att en enskild järnvägs anslutning till en statens järnvägars station skall göras ekonomiskt fördelaktig för den anslutande banan.

Styrelsen söker visserligen gendriva bolagets påståenden i sagda avseenden, men bolaget anser sig det oaktat med fog kunna vidhålla desamma.

Styrelsen framhåller, att den, för att mildra bestämmelserna i brevet, föreslagit, att bolagets bidrag till den gemensamma stationen skulle sättas lika med kostnaden för egen station. Detta uttalande måste emellertid bero på någon misstolkning av brevet, enär, om styrelsens påstående vore riktigt, bolaget på grund av bestämmelserna i nämnda brev skulle påläggas till och med större kostnader, än en egen station för Ostkustbanan skulle betinga, men en dylik tolkning strider mot vad nyss anförts om brevets tydliga föreskrift om fördelar för den anslutande banan.

Styrelsens fränkännande av vitsord för de omnämnda trafikberäkningarna förefaller något egendomligt, då nämnda beräkningar dock äro utarbetade inom styrelsen. Den omständigheten, att de utgöra ett bevis för att anslutningen till den gemensamma stationen är ekonomiskt ofördelaktig för bolaget, kan naturligen icke göra dem mindre tillförlitliga än förut.

Risken för uppsägning från de båda gemensamma stationerna i Sundsvall, den östra huvudstationen och den västra anhaltstationen, är naturligen för bolaget större än risken av uppsägning från enbart den senare stationen, som ensam skulle bli gemensam, om bolaget anlägger egen huvudstation i Sundsvall.

Någon ekonomisk risk för statens järnvägar av en uppsägning från bolagets sida av gemensamhetskontraktet kan icke gärna föreligga, då statens järnvägar därigenom endast skulle bli ensamma innehavare av den med till stor del bolagets medel anlagda stationen.

Bolagets anmärkningar mot styrelsens förslag beträffande bolagets bidrag till den gemensamma stationen gäller emellertid icke endast själva principen för fördelningen. Bolaget har nämligen icke heller kunnat godkänna själva beräkningarna. Styrelsens ombud har vid beräkningarna av kostnaden för egen station för Ostkustbanan förfäktat den åsikten, att Ostkustbanan skulle hava skyldighet att vid inköp av mark för stationen taga hänsyn till att densamma bör kunna utvidgas för mottagande även av statens järnvägars trafik, om en sådan utvidgning skulle ifrågakomma. Även har styrelsen i sitt förslag till station för Ostkustbanan upptagit betydligt större och dyrbarare stationsanordningar än bolaget ansett nödigt vid uppgörandet av förslag till egen station. Följden härav har också blivit, att styrelsen med tillämpning av 1914 års priser beräknat Ostkustbanans egen station komma att kosta 1,023,000 kronor, under det att bolaget beräknat, att en dylik station enligt samma priser skulle kosta endast 752,600 kronor. Olikheten i beräkningsresultatet framhäver med tydlighet obilligheten och godtyckligheten i den av styrelsen föreslagna principen för kostnadsfördelningen. Skall den likväl tillämpas, torde rättvisan kräva, att beräkningarna granskas av någon opartisk, sakkunnig myndighet.

Bolaget vidhåller fortfarande bestämt sin ståndpunkt, att värdet av den gamla stationen i första hand bör användas för anläggandet av den nya.

Enligt brevet av den 31 oktober 1896 är vid en enskild järnvägs anslutning till en redan befintlig statsbanestation privatbanan berättigad att gemensamt med statens järnvägar utan ersättning använda den äldre stationen, varemot privatbanan skall bestrida samtliga av anslutningen föranledda kostnader, varjämte vid blivande utvidgningar av stationen för gemensamma ändamål privatbanan har skyldighet att deltaga i de kostnader, som härav förorsakas, efter det förhållande, vari den anslutande banans trafik vid stationen står till hela trafiken därstädes.

Härav torde otvetydigt framgå, att den gamla stationen i Sundsvall, eller vid förflyttning av stationen dess försäljningsvärde, skall i första hand användas för den nya stationsanläggningen. Att styrelsens ombud under hela tiden för underhandlingarna, ända tills försäljningen av gamla stationsområdet skett, även hyst denna åsikt, framgår tydligt av föreliggande protokoll och promemorior från olika sammanträden.

Utöver försäljningsvärdet av den gamla stationen böra statens järnvägar för den nya stationsanläggningen tillsläppa det belopp, som motsvarar kostnaderna för stationens utbyggande för enbart statens järnvägars trafik, varjämte Ostkustbanan bör bidra med den summa, som betingas av dess anslutning till stationen. Storleken av det bidrag statens järnvägar sålunda skulle lämna är dock mycket svår att opartiskt beräkna. Samma är förhållandet beträffande den kostnad, som Ostkustbanan bör vidkännas för anslutningen. Då emellertid de kostnader, som krävas för stationsanläggningen utöver den gamla stationens försäljningsvärde, under alla omständigheter kunna betraktas som kostnader för gemensamma

[17.] ändamål», ligger därför den lösningen nära till hands, att nämnda kostnader fördelas på sätt brevet den 31 oktober 1896 bestämmer i sådant avseende. För en dylik fördelning kräves emellertid kännedom om förhållandet mellan de båda banornas trafik, men då, såsom nämnts, en beräkning över detta förhållande, utförd inom styrelsen, redan föreligger, synes en tillämpning av densamma vara på sin plats.

Vid tiden för avslutandet av underhandlingarna beräknade i enlighet med sagda principer och med tillämpning av 1914 års priser bolagets ombud Ostkustbanans bidrag till den gemensamma stationen till 531,000 kronor.

Om den kostnadssumma, 2,500,000 kronor, för gemensamma anläggningar, som styrelsen angiver i sitt yttrande av den 30 mars 1918, skulle fördelas med tillämpning av samma principer, skulle fördelningen ske på följande sätt.

Från kostnadssumman, 2,500,000 kronor, skulle först avdragas 500,000 kronor, motsvarande gamla stationens försäljningsvärde. Innan fördelningen verkställs, böra därefter enligt andemeningen i nyssnämnda brev eller i varje fall på grund av förmånen för statens järnvägar att bli ensamma ägare till stationen ytterligare från den återstående kostnadssumman, 2,000,000 kronor, avdragas 25 %, varigenom fördelningssumman blir 1,500,000 kronor. Denna summa bör sedermera fördelas i förhållande till storleken av de båda banornas trafik enligt förenämnda trafikberäkningar, vilka givit till resultat, att Ostkustbanans trafik kommer att uppgå till 56 % och statens järnvägars trafik till 44 % av stationens hela trafik. Ostkustbanans bidrag enligt denna beräkning skulle alltså bli 56 % av 1,500,000 kronor eller 840,000 kronor.

För jämförelse med denna bidragssumma kan anföras, att järnvägsstyrelsen genom officiell skrivelse av den 24 mars 1915 erbjudit Ostkustbanans aktiebolag anslutning till en med den senast föreslagna likvärdig station i Sundsvall mot ett bidrag av 337,500 kronor kontant och 204,100 kronor i bolagets aktier.

På grund av vad ovan anförts har Ostkustbanans aktiebolag anhållit, att bolaget måtte tillåtas ansluta till den station i Sundsvall, om vars anläggning villkorligt avtal träffats mellan järnvägsstyrelsen och bolaget, utan erläggande av något bidrag till stationens anläggning men mot skyldighet att till statens järnvägar årligen utbetala skälig ränta å så stor del av kostnaderna för gemensamma anläggningar, som motsvarar Ostkustbanans bidrag till stationens underhåll och skötsel i förhållande till hela kostnaden härför. Skulle denna anhållan icke kunna villfaras, anhålles, att bolagets bidrag till stationsomläggningen måtte bestämmas till 840,000 kronor. Skulle icke heller detta förslag kunna godkännas, anhåller bolaget, att bidraget ifråga måtte sättas till 840,000 kronor med den bestämmelsen tillfogad, att vardera banan årligen skall debiteras skälig ränta å så stor del av kostnaden för gemensamma anläggningen, som motsvarar respektive banas bidrag till stationens underhåll och skötsel, men även gottskrivas samma ränta å sitt i stationen nedlagda kapital.

I föreliggande skrivelse den 9 oktober 1918 yttrar järnvägsstyrelsen bland annat följande:

[17.]

Anslag för
år 1920.

Någon plan rörande bangårdsombyggnadens utförande och behovet av anslag för ändamålet under olika år kan för närvarande icke framläggas, då förhållandena härutinnan äro beroende på den takt, i vilken arbetena å Ostkustbanan komma att bedrivas. Emellertid anser styrelsen nödvändigt, att inom den närmaste tiden vissa för de nya anläggningarna behövlige markområden inköpas, varjämte förhållandena möjligen komma att betinga, att arbetena å bangårdsanläggningen påbörjas.

Giltigheten av den med Ostkustbanan träffade överenskommelsen om banans anslutning till statsbanan i Sundsvall i enlighet med ovan avgivna plan är beroende av, att Kungl. Maj:t och riksdagen före den 1 juli 1919 fattat beslut, att till järnvägsstyrelsens förfogande ställa medel, som äro erforderliga för fullgörandet av styrelsens enligt överenskommelsen gjorda åtaganden. För den händelse sådant beslut icke skulle vara fattat före nämnda tidpunkt, har styrelsen förbundit sig att medgiva bolaget rätt att på sedvanliga villkor ansluta sin järnväg till Sundsvalls västra station.

De ingångna överenskommelserna med Sundsvalls stad äro träffade under förutsättning, att anknytningen sker i enlighet med det ovan beskrivna förslaget. Det bör enligt styrelsens uppfattning undvikas, att Ostkustbanans inledande till Sundsvall ånyo föres ut i det ovissa, särskilt som det visat sig vara förenat med stora svårigheter att uppnå enighet mellan samtliga parter, utan synes frågans lösning böra baseras på de nu ingångna överenskommelserna.

Med då gällande arbets- och materialpriser har järnvägsstyrelsen i sin förutnämnda skrivelse av den 30 mars 1918 beräknat kostnaderna för de anläggningar, som äro avsedda för statens järnvägar och Ostkustbanan gemensamt, till 2,500,000 kronor, varav enligt styrelsens i samma skrivelse föreslagna fördelningsgrund 1,000,000 kronor skulle falla på statens järnvägar, och återstoden, 1,500,000 kronor, på Ostkustbanan. De för statens järnvägars eget behov avsedda anläggningarna skulle med dåvarande priser betinga en kostnad av 540,000 kronor, vadan alltså på statens järnvägar sammanlagt skulle komma en anläggningskostnad av 1,540,000 kronor. Från sistnämnda belopp bör emellertid dragas den köpeskillning av 500,000 kronor, som Sundsvalls stad enligt träffad överenskommelse skall erlägga till statens järnvägar för det statens järnvägar tillhöriga område, som genom huvudstationens förflyttning blir för järnvägsändamål obehövt. De kostnader, som för bangårdsbyggnaden skulle drabba statens järnvägar, beräknas sålunda med i mars 1918 gällande priser till 1,040,000 kronor, varav 500,000 kronor böra bestridas av förnyelsefonden och återstoden, 540,000 kronor, utgå av anslagsmedel, varav 200,000 kronor böra ställas till förfogande år 1920. Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 100,000 kronor, varför 100,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

I anslutning till vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för ombyggnad av bangårdsanordningarna i Sundsvall för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor, varav 100,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.

[17.]
Departement-
chefen.

Vid de underhandlingar angående fördelningen av anläggningskostnaden för den planerade nya huvudstationen i Sundsvall, som förts mellan järnvägsstyrelsen och Ostkustbanans aktiebolag, har styrelsen utgått från, att den enskilda banan borde betala skillnaden mellan hela kostnaden för de gemensamma stationsanläggningarna och kostnaden för sådan utvidgning av statens järnvägars nuvarande station, som motsvarade de förbättrade anordningar, statens järnvägar skulle erhålla genom den nya gemensamma stationens anordnande. Med tillämpning av denna styrelsens ståndpunkt skulle emellertid, enligt styrelsens beräkningar, den på Ostkustbanan fallande andelen bliva större än det belopp, Ostkustbanan skulle behövt vidkännas för egen station, som för trafiken å denna bana erbjudit samma fördelar som den ifrågasatta gemensamma stationen. Järnvägsstyrelsen har därför av billighetshänsyn funnit den enskilda banans bidrag till den gemensamma stationen böra begränsas till sistnämnda belopp.

Bolagets huvudförslag går ut på att statens järnvägar skulle bekosta stationsanläggningen i dess helhet, under det bolaget skulle årligen till statens järnvägar erlægga skälig ränta å så stor del av kostnaden för den gemensamma anläggningen, som motsvarade den enskilda banans bidrag till stationens underhåll och skötsel i förhållande till hela kostnaden därför.

Då det gäller att välja mellan dessa ståndpunkter, har man att taga i betraktande, att den nya gemensamma stationen är betingad enbart av Ostkustbanans tillkomst samt på grund därav uppkommande allmänt intresse att få stationen förlagd på lämpligaste sätt såväl för trafikanterna som för järnvägsdriftens skötsel. Statens järnvägar hava icke något större intresse av den nya stationens tillkomst, då statens järnvägar för sina egna behov skulle kunna för avsevärt mindre kostnad i tillräcklig omfattning utvidga sin nuvarande station. Att denna omständighet bör vara av avgörande betydelse vid bestämmande av statens andel i kostnaderna för ifrågavarande anläggningar, finner jag uppenbart. Å andra sidan läser emellertid billigheten, kräva, att den enskilda järnvägens kostnader för anslutning till den gemensamma stationen i varje fall icke få överstiga de kostnader, bolaget skulle behövt vidkännas för en egen station av förut angiven beskaffenhet.

Emellertid hava parterna — oavsett den principiella utgångspunkten för kostnadsandelarnas bestämmande — stannat i olika meningar beträffande vissa andra spörsmål, som äro av betydelse för föreliggande fråga. Sålunda har järnvägsstyrelsen utgått från, att vid fördelningen av anläggningskostnaderna för den nya stationen hänsyn icke bör tagas till

värdet av den nuvarande stationen, om vars försäljning till ett belopp av 500,000 kronor styrelsen träffat avtal med Sundsvalls stad. Bolaget däremot har gjort gällande, att före fördelningen av anläggningskostnaderna nyssnämnda värde borde avdragas. Beträffande denna fråga må framhållas, att med uppgivandet av det nuvarande stationsområdet följa kostnader för hamnavgifter och tomthyra, från vilka statens järnvägar hittills varit befriade, varförutom i värdet av nuvarande stationen även ingår ersättning för kajanläggningar och hamntomter, representerande stora värden för statens järnvägar. Köpeskillingen för den gamla stationen kan därför icke betraktas som en ograverad inkomst för statens järnvägar. I fråga åter om kostnaderna för en station, avsedd för den enskilda banan ensam, har bolaget framställt vissa erinringar mot de av järnvägsstyrelsen gjorda beräkningarna. Då ett slutligt avgörande härutinnan med stöd av det föreliggande utredningsmaterialet icke nu kan träffas, är jag ej för närvarande beredd att i vidare mån än skett uttala mig om kostnadsfördelningen för anläggningen ifråga.

Det föreliggande förslaget till ombyggnad av bangården i Sundsvall, vilket tillkommit efter långvariga förhandlingar, synes kunna leda till en tillfredsställande lösning av bangårdsfrågan därstädes. De med Sundsvalls stad ingångna överenskommelserna äro träffade under förutsättning, att anknytning sker i enlighet med nämnda förslag. Med hänsyn till villkoret för giltigheten av det mellan statens järnvägar och Ostkustbanan träffade avtalet är det därför angeläget, att anslag till bangårdsombyggnaden äskas av den nu instundande riksdagen. Eljest skulle frågan änyo föras ut i det ovissa och bolaget äga rätt ansluta sin järnväg till Sundsvalls nuvarande västra station, vilket skulle innebära en för framtiden särdeles otillfredsställande lösning. Den omständigheten, att definitivt förslag angående kostnadsfördelningen icke för närvarande kan framläggas, torde ej heller utgöra hinder för att anslagsfrågan hänskjutes till riksdagen. Härvid må erinras, att under de senare åren vid äskandet av anslag för statens järnvägars räkning till utvidgning av föreningsstationer hänsyn i regel icke tagits till de bidrag, som kunna erhållas från anslutande järnvägar. Denna princip, som godtagits av Kungl. Maj:t och riksdagen, har motiverats därmed, 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 men för driftens regelbundna gång.

[17.]

[17.]

För inköp av vissa för bangårdsbyggnaden erforderliga mark-områden samt för eventuellt påbörjande av erforderliga bangårdsarbeten har järnvägsstyrelsen anhållit om anvisande för år 1920 av ett belopp av 200,000 kronor. Hinder torde emellertid ej möta att nedsätta detta anslag till 100,000 kronor.

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

att för *ombyggnad av bangården i Sundsvall* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

e. Utvidgning av bangården vid Katrineholm.

[18.]
Utvidgning
av bangår-
den vid
Katrine-
holm.

I skrivelse den 27 oktober 1915 framlade järnvägsstyrelsen plan för en utvidgning av bangården vid Katrineholm samt anförde i detta ämne bland annat följande:

»På grund av de trånga bangårdsförhållandena vid Katrineholm hava under senaste åren och särskilt under vintermånaderna avsevärda tågförseningar icke kunnat undvikas. De mindre spårförbättringar, som under årens lopp skett, hava av brist på medel icke kunnat företagas i den utsträckning, som motsvarade trafikökningen. I brist på lämpliga uppställningsspår hava vagnar onödigt länge blivit kvarstående vid stationen, till ej ringa olägenhet för trafikanter och till stort men för vagnomsättningen. Med nuvarande spårplanering måste vid växlingsrörelse i västra ändan av bangården tågutdragning ske å huvudspåret åt Baggetorp, vilket vid en station med så avsevärd växling som här, och där tillfälliga tågmöten ofta måste anordnas, innebär synnerligen stor risk för trafik-säkerheten. Det framlagda förslaget skulle i hög grad och för avsevärd tid framåt avhjälpa dessa brister på uppställnings-, rangér- och utdragsspår.

I förslaget ingår även anläggande av bredare och tidsenligare högre mellan-plattformar, varigenom den trafikerande allmänheten befrias från den fara till liv och lem, som de nuvarande smala och trånga personplattformarna därstädes medföra.

Den alldeles otillräckliga lastkajen är avsedd ersättas med en ny lämpligare belägen sådan. Godsmagasinet är, ehuru på senare åren utvidgat, fortfarande otillräckligt och ligger ivägen för spårsystemets rationella utvidgning. Flyttning och utvidgning av detta ingår även i det nu framlagda förslaget.

Den trafikökning, som ägt rum vid stationen från år 1909 till och med år 1914, framgår av nedanstående tabell.

	1909	1914
Antal resor per dag	397	531
» ton avgiftspliktigt gods per dag	246	324
» ank. och avg. expeditioner per dag	256	357
» ank. och avg. tåg per dag	48	60
» till- och avkopplade vagnar per dag	569	738

Sedan Järna—Norrköpingsbanans tillkomst har visserligen antalet tåg, passerande stationen, minskats, men föranledes icke härav någon nedgång i de för år 1914 i övrigt angivna siffrorna och kan sålunda banans tillkomst icke tillmätas någon för frågan avgörande betydelse.

Av vad ovan anförts bör sålunda framgå, att Katrineholms station i alla avseenden är i stort behov av utvidgning. För genomförandet av de härför erforderliga arbetena erfordras ett belopp av omkring 575,000 kronor. Styrelsen har dock tänkt sig, att med hänsyn till rådande förhållanden arbetena nu böra inskränkas till de, som erfordras för fyllande av det mest trängande behovet. Det arbete, som sålunda i första hand vore avsett att igångsättas, vore utvidgning av spårsystemet i östra ändan av bangården, vilket arbete möjliggjorts genom att 1915 års riksdag beviljat medel för ombyggnad av vägbron över bangården därstädes. Härigenom vinnes, att växlingsrörelsen underlättas och spårsystemet i övrigt bättre kan utnyttjas.»

På grund av det anförda hemställde järnvägsstyrelsen i berörda skrivelse om ett anslag av 100,000 kronor för utvidgning av spårsystemet i östra ändan av bangården. Med bifall till av Kungl. Maj:t i ämnet gjord framställning anvisades jämväl detta belopp av 1916 års riksdag.

I föreliggande skrivelse har järnvägsstyrelsen hemställt om anvisande på 1920 års stat av ett anslag å 220,000 kronor för en ytterligare provisorisk utvidgning av bangården. Styrelsen anför till stöd härför:

I beaktande av den rådande statsfinansiella situationen och nuvarande höga byggnadskostnader anser sig styrelsen icke nu böra göra framställning om anslag för en större utvidgning och ombyggnad av Katrineholms bangård, trots att de skäl styrelsen i sin skrivelse den 27 oktober 1915 anført angående behovet av en sådan större ombyggnad, numera äro ytterligare framträdande. Behovet av rymligare plattformar ävensom tillbyggnad av godsmagasinet är emellertid så trängande, att en förbättring av dessa anläggningar enligt styrelsens åsikt snarast bör komma till stånd. Mellanplattformerna äro nu 1,3 å 1,6 meter breda. Å dessa plattformar skola resande vistas och med risk för sin säkerhet till liv och lem röra sig samt resgods- och postkärror framföras.

Den i styrelsens förutnämnda skrivelse angivna trafikökningen har alltjämt fortgått och uppgick beträffande antal resor år 1917 till 692 per dag emot 531 per dag år 1914 samt beträffande avgiftspliktigt gods per dag år 1917 till 378 ton emot 324 ton år 1914.

Det provisoriska förslag, som styrelsen nu ifrågasätter till utförande, innefattar dels anordnande av en bred mellanplattform mellan spåren 2 och 3 samt i samband därmed erforderlig utläggning av ett nytt godstågspår i bangårdens östra ända, dels ock tillbyggnad av godsmagasinet samt anordnande av en provisorisk magasinbyggnad för ilgods.

Kostnaderna för den sålunda föreslagna utvidgningen och ombyggnaden av bangården hava beräknats till 245,000 kronor, varav 25,000 kronor böra bestridas av medel ur förnyelsefonden och återstoden 220,000 kronor av anslagsmedel.

[18.]

Med 1914 års gällande priser skulle samma arbetskvantitet erhållits vid ett anslagsbelopp av 105,000 kronor, vadan alltså 115,000 kronor äro att hänföra till konjunkturtillägg till 1914 års priser.

Departements-
chefen.

Vid föredragning av järnvägsstyrelsens förenämnda framställning av den 27 oktober 1915 framhöll departementschefen behovet av en snar utvidgning av bangården vid Katrineholm samt betonade, att detta behov förefunnes oberoende av Järna—Norrköpingsbanans tillkomst. Enligt departementschefens mening förutsatte det av styrelsen för år 1917 begärda anslaget med nödvändighet ytterligare anslag följande år för genomförandet av planen i större utsträckning än som vore möjligt med det då begärda, efter rådande ekonomiska förhållanden lämpade anslaget. Av den föreliggande utredningen torde jämväl framgå, att åtgärder i sådan riktning, med hänsyn till den alltjämt fortgående trafikökningen, icke längre kunna undanskjutas. De olägenheter, som därvid i första hand torde böra avhjälpas, äro de trånga plattformsutrymmena samt godsmagasinet otillräcklighet. Genomförandet av den nu föreslagna förbättringen av dessa anläggningar har beräknats komma att draga en kostnad av 245,000 kronor, därav 25,000 kronor skulle bestridas av medel ur förnyelsefonden och återstoden 220,000 kronor av anslagsmedel. Av sistnämnda belopp äro 115,000 kronor att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års prisnivå.

Då det framlagda förslaget icke givit mig anledning till erinran, får jag alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för *utvidgning av bangården vid Katrineholm*
för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 220,000 kronor.

f. Ny lokal godsbangård i Kristinehamn.

[19.]

Ny lokal
godsban-
gård i Kri-
stinehamn.

Beträffande Kristinehamns bangårdsfråga anför järnvägsstyrelsen i sin skrivelse den 9 oktober 1918 följande:

För närvarande ombesörjes Kristinehamns hela styckgodstrafik och huvudparten av den lokala vagnlasttrafiken ävensom all omlastning av styckegods vid Kristinehamns nedre station, dit vagnarna nedföras medelst växellokomotiv.

Statens järnvägar måste därstädes för trafikens skötsel hålla särskild personal samt godsexpedition, sorterande under stationsförståndaren vid huvudstationen.

Ur driftssynpunkt samt med hänsyn till personalens utnyttjande är denna anordning synnerligen otillfredsställande, varför det för statens järnvägar är av stor vikt att få hela gods rörelsen koncentrerad till huvudstationen, varigenom

arbetet vid Kristinehamns nedre station kan inskränkas att omfatta vagnslasttrafiken till och från hamnen.

[19.]

Då en utvidgning av magasinet nu är oundgängligen erforderlig och preliminär överenskommelse träffats med delegerade för staden angående Kristinehamns bangårdsfrågas framtida ordnande, anser järnvägsstyrelsen, att anordningar nu böra vidtagas för den lokala stycke gods rörelsens förläggande till Kristinehamns huvudstation.

Stycke godstrafiken i Kristinehamn har på senare tiden visat en avsevärd ökning. Sedan februari 1917, då denna trafik beräknades uppgå per år till 3,900 ankommande, 4,100 avgående och 3,000 omlastade vagnar, har lokal- och omlastningsgodset ökat med omkring 30 %, och finnas goda skäl antaga, att ökningen kommer att fortgå på grund av den genom Trollhätte kanals ombyggnad starkt ökade skeppsfarten samt nya industriens och engrossfirmors tillkomst.

Förslag till större ombyggnad av Kristinehamns bangård föreligger, vilket, bland annat, innefattar anordnande av lokal gods bangård, förlagd å staden tillhörig mark invid huvudbangården, och har styrelsen i anslutning till denna större ombyggnadsplan låtit upprätta ett förslag till uppförande av ett nytt godsmagasin med tillhörande spår anordningar, avsett att ersätta det vid Kristinehamns nedre station nu befintliga godsmagasinet. Enligt förutnämnda preliminära överenskommelse med delegerade för Kristinehamns stad, skall staden upplåta all densamma tillhörig mark, som erfordras för bangårdens framtida utbyggnad, emot att staden i gengäld erhåller de statens järnvägar nu tillhöriga markområdena vid nedre stationen, som icke vidare skulle erfordras för något statens järnvägars ändamål. Den nu ifrågasatta godsmagasinsanläggningen skulle, som ovan nämnts, komma att i sin helhet ligga å den av staden sålunda upplåtna marken.

Kostnaderna för den anläggning, som nu skulle komma till utförande, äro beräknade till 250,000 kronor. Härav böra 50,000 kronor bestridas av medel ur förnyelsefonden och återstoden 200,000 kronor utgå av anslagsmedel, av vilka 100,000 kronor anses böra vara tillgängliga redan år 1919.

För utförande av samma arbetskvantitet beräknas, att med 1914 års prisnivå i stället för dessa kostnader 200,000 och 100,000 kronor cirka 90,000 respektive 45,000 kronor skulle varit erforderliga, varför såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser kunna betraktas återstående kostnader, 110,000 kronor respektive 55,000 kronor.

I anslutning till vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att för anordnande av ny lokal gods bangård i Kristinehamn måtte anvisas dels å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 100,000 kronor, dels ock för år 1920 ett reservationsanslag av likaledes 100,000 kronor.

I Kristinehamn finnas för närvarande två stationer, huvudstationen och Kristinehamns nedre station. Vid sistnämnda station, som är belägen vid sidan om huvudlinjen i närheten av hamnen, ombesörjes stadens hela stycke gods rörelse samt huvudparten av den lokala vagnslasttrafiken. Förbindelsen mellan de bägge stationerna sker genom ett särskilt omkring 1 km. långt förbindelsespår.

Vid nedre stationen måste statens järnvägar för trafikens skötsel hålla särskild personal samt godsexpedition, allt sorterande under sta-

*Departements-
chefen.*

[19.] tionsföreståndaren vid huvudstationen. På sätt styrelsen framhållit, måste denna anordning ur driftssynpunkt samt med hänsyn till ett rationellt utnyttjande av personalen anses vara synnerligen otillfredsställande. Då nu en utvidgning av godsmagasinet på grund av den avsevärda trafikökningen i varje fall är nödvändig, torde det därför vara lämpligt att förlägga den lokala styckegodsrorelsen till huvudstationen.

Det ifrågasatta nya godsmagasinet skulle förläggas på södra sidan av den nuvarande stationens spårssystem på sådant sätt, att det ingår som ett led i bangårdens vidare utbyggande. Det markområde, som avses för det nya magasinet med tillhörande spårplaneringar, skall, jämte annan för bangårdens vidare utbyggande erforderlig staden tillhörig mark av staden till statens järnvägar upplåtas emot att staden i gengäld erhåller de statens järnvägar nu tillhöriga markområden vid nedre stationen, som icke vidare erfordras för något statens järnvägars ändamål.

Värdet av de markområden, som staden, enligt preliminärt träffad överenskommelse med delegerade för staden, skall till statens järnvägar överlåta, är, enligt vad jag inhämtat, beräknat till omkring 370,000 kronor emot ett markvärde av cirka 150,000 kronor för de områden, som av statens järnvägar skola till staden överlåtas. Härutöver skall dock enligt nämnda överenskommelse till staden utan ersättning överlämnas det nuvarande godsmagasinet vid nedre stationen jämte en på samma plats belägen förut såsom stationshus använd byggnad. Värdet av dessa byggnader torde tillsammans uppgå till högst 50,000 kronor.

På grund av det anförda tillstyrker jag utförandet av den av styrelsen föreslagna anläggningen. Kostnaderna för densamma har med i oktober 1918 gällande pris beräknats till 250,000 kronor, därav, på sätt styrelsen föreslagit, 50,000 kronor torde böra bestridas av medel ur förnyelsefonden samt återstoden bestridas med anslagsmedel, fördelade på åren 1919 och 1920. Beträffande erforderligt anslag å tilläggsstat för år 1919 kommer jag att i annat sammanhang göra framställning.

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

att för anordnande av *ny lokal godsbangård i Kristinehamn* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

g. Ombyggnad av bangården vid Ånge.

I föreliggande skrivelse anholder järnvägsstyrelsen om anvisande å 1920 års stat av ett reservationsanslag av 100,000 kronor för ombyggnad av bangården vid Ånge. Styrelsen yttrar härom följande:

[20.]
Ombyggnad
av bangården vid
Ånge.

De för godstrafiken avsedda tågspåren å Ånge station äro för närvarande alldeles för korta, särskilt under de tider, då träkolstransporter i större omfattning pågå. Utöver det synnerligen trängande behovet av förlängning av dessa spår, så att 600 meter långa godståg kunna behandlas utan tågens sönderdelning, föreligger även behov av ett utdragsspår i bangårdens östra ända, där växlingsrörelserna för närvarande måste ske å den i stark lutning och kurva liggande huvudlinjen mot Sundsvall.

Det för erhållande av förbättringar i ovan angivna hänseende uppgjorda förslaget är beräknat kosta 100,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 50,000 kronor, varför 50,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtillägg på 1914 års priser.

Styrelsen vill påpeka, att i och med detta förslags utförande den större utbyggnad av Ånge bangård, som i 10-årsplanen är föreslagen att påbörjas år 1920 och då i sin helhet beräknades kosta 2,515,000 kronor, kan framflyttas för någon tid.

Under de senare åren har en stark ökning av de norrländska träkolstransporterna ägt rum bland annat å linjen Krylbo—Bräcke. Då dessa transporter infalla på de tider av året, då norrlandstrafiken i övrigt brukar vara av sin största omfattning, följer härav, att de större stationerna å nämnda linje 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 styrelsens utredning framgår, att förhållandena vid Ånge station i nu berörda avseenden icke äro tillfredsställande.

Departements-
chefen.

För trafikarbetets behöriga gång erfordras nämligen förlängning av de för godstrafiken avsedda tågspåren samt anläggandet av ett utdragsspår å bangårdens östra del. Enligt styrelsens beräkning skulle de för sådant ändamål behövliga åtgärderna med nuvarande priser komma att draga en kostnad av 100,000 kronor. Även med hänsyn därtill, att genom nämnda åtgärders omedelbara vidtagande påbörjandet av den planerade större utbyggnaden av bangården kan uppskjutas någon tid, anser jag mig böra biträda styrelsens förslag.

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

att för ombyggnad av bangården vid Ånge för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

h. Stockholms bangårdars ombyggnad.

Stockholms
bangårdars
ombyggnad.

I anledning av Kungl. Maj:ts framställning i ämnet har 1915 års riksdag medgivit, att staten må utfästa sig att till tiden för Hammarbyledens öppnande för allmän trafik, dock tidigast den 1 januari 1922, hava ombyggt västra stambanans ingångslinje till Stockholm på sådant sätt, att sjöfarten genom farleden samt järnvägstrafiken bliva i erforderlig mån oberoende av varandra, *antingen* genom att förlägga järnvägen å bro över Årstaviken med omkring 26 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann *eller* genom att förändra den nuvarande järnvägslinjens korsning med farleden vid Liljeholmen sålunda, att järnvägen framdrages å bro med omkring 4,8 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann, *eller* ock genom stambanans framdragande på annat sätt, som dock icke får medföra större hinder för sjöfarten, än som skulle bliva fallet vid tillämpning av de tvenne förstnämnda förfaringssätten.

I sin skrivelse den 9 oktober 1918 har nu järnvägsstyrelsen hemställt om anslag för påbörjande av arbetena med omläggning av västra stambanan å sträckan mellan Älvsjö och Södermalm. Styrelsen anför härom följande:

För fullgörande av statens åtagande i fråga om ombyggnad av västra stambanans ingångslinje till Stockholm utan arbetenas forcering hade varit önskligt, att plan för omläggning av västra stambanans ingångslinje redan kunnat föreläggas 1917 års riksdag. Som emellertid den av Kungl. Maj:t den 14 november 1915 tillsatta kommissionen för granskning av det av järnvägsstyrelsen upprättade så kallade 1914 års förslag till nya bangårdsanordningar i Stockholm icke hunnit slutföra sitt uppdrag, har styrelsen i skrivelse den 1 november 1916 med påpekande av bangårdsfrågans dåvarande läge förklarat sig icke före 1917 års riksdag kunna inkomma med dylikt förslag men samtidigt uttalat, att det vore tillräckligt om medel av 1918 års riksdag för ändamålet kunde beviljas att förskottsvis delvis tagas i anspråk redan under samma år.

Som bangårdskommissionen icke heller under år 1917 fullbordat sitt arbete, har styrelsen i skrivelse av den 29 september 1917 förklarat sig icke kunna före 1918 års riksdag inkomma med förslag till förändrad ingångslinje för västra stambanan, men samtidigt påpekat, att detta uppskov likväl icke behövde hindra fullgörandet av statens omnämnda åtagande, enär arbetet med Hammarbyleden på grund av kristidsförhållandena icke kunde beräknas avslutat förrän år 1923.

Enligt det förslag till bangårdsfrågans lösning, som kommissionen lär komma att framlägga före 1918 års utgång, förutsättes i fullständig överensstämmelse med det av järnvägsstyrelsen framlagda så kallade 1914 års förslag, att västra stambanan omläggas från Älvsjö norrut med ny bro på 26 meters segelfri höjd över Hammarbyleden vid Årsta holmar. Kommissionen lär även föreslå, att denna västra stambanans omlagda ingångslinje vid ett första byggnadsstadium må ansluta till södra mynningen av nuvarande järnvägstunneln under Södermalm.

Kommissionen har också efter noggrann utredning funnit, att nämnda nya ingångslinje över Årsta holmar ställer sig förmånligast, huru än huvudlinjen sedan kommer att förläggas från Södermalm norrut och antingen Centralstationen anlägges som säck- eller genomgångsstation och kommer även att tillstyrka den ovannämnda anslutningen till södra mynningen av nuvarande Södermalmstunneln vid ett första byggnadsstadium, vilket alternativ än väljes för den definitiva sträckningen norr om Södermalm.

Något skäl att under dylikt förhållande provisoriskt omlägga västra stambanans nuvarande linje över Liljeholmen på 4,8 meters fri höjd över medelvattenytan, vilket förslag huvudsakligen framkommit för att icke i förtid binda bangårdsfrågans lösning, torde således icke längre efter de sakkunnigas allsidiga prövning av frågan förefinnas, och får styrelsen därför föreslå, att beslut nu fattas om västra stambanans omläggning på sålunda nämnt sätt med bro över Hammarbyleden på 26 meters segelfri höjd vid Årsta holmar.

Arbetet med denna omläggning av västra stambanan beräknas draga en tid av minst 4 år, och torde det sålunda vara nödvändigt, att detsamma påbörjas redan år 1919 för att icke Hammarbyledens öppnande, vilket enligt senaste uppgifter från Stockholms stad beräknas kunna ske år 1923, skall behöva fördröjas.

Ehuruval styrelsen icke ansett sig kunna till Kungl. Maj:t inkomma med definitiv plan och kostnadsberäkning till den sålunda föreslagna omläggningen, förrän bangårdskommissionens arbete avslutats och erforderliga underhandlingar med Stockholms stad angående fördelning av kostnaderna mellan staten och staden hunnit slutföras, har styrelsen dock hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för påbörjande av arbetena med omläggning av västra stambanan mellan Älvsjö och Södermalm med bro över Hammarbyleden vid Årsta holmar dels å tilläggstat för år 1919 anvisa ett belopp å 1,500,000 kronor, varav 750,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års prisnivå, dels för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 1,500,000 kronor, varav 750,000 kronor äro att betrakta som konjunkturtillägg å 1914 års prisnivå.

I samband med frågan angående omläggning av västra stambanans ingångslinje till Stockholm har järnvägsstyrelsen förklarat sig senare vilja inkomma med definitivt förslag även i fråga om övriga delar av bangårdsförslaget ävensom därom, att för år 1920 medel måtte av riksdagen anvisas för de nödvändigaste utvidgningarna av Stockholmsstationen.

Ifrågavarande arbeten äga visserligen samband med Hammarbyledens inrättande och borde av denna anledning föranleda huvudsakligt beslut av 1919 års riksdag. Då emellertid den ombyggnad, varom här

*Departements-
chefen.*

är fråga, svårigen kan tillförlitligt bedömas, innan hela spörsmålet om Stockholms bangårdsfråga föreligger från den för ändamålet tillsatta kommissionen, samt detta betydande företag i varje fall icke synes kunna igångsättas under nuvarande finansiella förhållanden, har jag ansett, att järnvägsstyrelsens förevarande förslag ej bör nu föranleda framställning till riksdagen, vadan anslag för detta ändamål ej äskas varken å 1920 års stat eller å tilläggsstat för år 1919. Ett dylikt uppskov torde icke behöva medföra några väsentliga olägenheter, då, enligt vad jag inhämtat, en förskjutning av arbetena med Hammarbyleden måst ske. Dessa arbeten beräknas nu kunna fullbordas tidigast under år 1924.

2. Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem.

[21.]
Spåran-
ordningar
i anslutning
till förefin-
tliga
spårssystem.

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

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

Angående motiven för genomförandet av dessa arbeten får styrelsen upprepa, vad styrelsen i närmast föregående års framställningar härom anført.

Vid anläggning av viss banlinje anordnades *mötesspår* av den 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, förorsakande tidsförlust, tågförseningar och risk för trafiksäkerheten. Enligt säkerhetsordningens föreskrifter få nämligen dylika växlingsrörelser icke äga rum utanför stationens spårområde mot ankommande tåg under sista fem minuterna före tågens väntade ankomst, och, om sådan växlingsrörelse måste ske under tiden mellan fem och tio minuter före tågs väntade ankomst, skall, förutom att stoppsignal visas från infartssignalen, en signalkarl utsändas på i säkerhetsordningen 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 förfaringssätt, måste växlingen uppskjutas, till dess det väntade tåget ankommit och stoppats framför infartssignalen samt underrättats om förhållandet, omständigheter, som givetvis kräva tid och lätt förorsaka tågförseningar.

Vidkommande åter utläggning av ett tredje tågspår, så har erfarenheten givit vid handen, att med den ständiga stegring i tågrörelsen, som alltmer framträder å vissa järnvägslinjer, befintliga tvenne 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

[21.]

stationer med deras livliga lokalgodstrafik icke längre kan låta sig göra att vid sådana tillfällen använda lastrangerings- eller uppställningsspår 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.

I 10-årsplanen hava de föreslagna spårlängderna å stationen vid respektive bandelar tilltagits med hänsyn till dragkraften hos de lokomotiv, som kunna framföras å bandelen.

Sälunda har beträffande *mötesspårslängden* minst 600 meters hinderfri sådan upptagits för linjerna

Stockholm—Göteborg,
Laxå—Charlottenberg,
Göteborg—Malmö—Trälleborg ångf.,
Ängelholm—Hälsingborg ångf.,
Falköping Ranten—Nässjö,
Järna—Nyköping—Malmö,
Katrineholm—Åby,
Krylbo—Mjölby,
Stockholm—Boden,
Bräcke—Östersund samt
Luleå—Gällivare.

Å övriga statsbanelinjer har upptagits en hinderfri mötesspårslängd av minst 450 meter.

Beträffande *ett tredje tågspår* har i 10-årsplanen upptagits

500—600 meters hinderfri mötesspårslängd:

vid varje station å linjerna

Stockholm—Hallsberg,
Järna—Nyköping—Malmö,
Katrineholm—Åby,
Krylbo—Mjölby,
Stockholm—Långsele,

vid vissa ur tidtabells- och terrängsynpunkt lämpligt belägna stationer å linjerna

Hallsberg—Göteborg,
Laxå—Charlottenberg,
Göteborg—Malmö—Trälleborg ångf.,
Ängelholm—Hälsingborg ångf.,
Bräcke—Östersund samt
Långsele—Boden.

300—450 meters hinderfri mötesspårslängd:

vid varje station å linjerna

Örebro södra—Svartå,
Luleå—Gällivare, samt
Kiruna—Riksgränsen,

vid vissa ur tidtabells- och terrängsynpunkt lämpligt belägna stationer å övriga linjer, där 450 meter långa mötesspår föreslagits.

Vid föreliggande och tidigare framställningar om anslag till förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår hava dessa grund-

- [21.] linjer varit för styrelsen bestämmande med ett undantag när, i det att för linjen Ängelholm—Halmstad, där banans tracé ännu ej tillåter framförandet av 600 meter långa tåg, mötesspår längden tills vidare bestämts till endast 500 meter. Vid för utvidgningsarbetena erforderligt markförvärf har dock hänsyn tagits till framtida utvidgning för 600 meters mötesspår längd.

Genom de anslag, vilka för ovannämnt ändamål av 1917 och 1918 års riksdagar beviljats, har den erforderliga utbyggnaden kunnat redan utföras — eller bringas till utförande under år 1919 — vid en mångfald stationer. Sålunda beräkans exempelvis, att å linjen Krylbo—Långsele, pulsådern för trafiken på hela Norrland söderifrån, som ur tågledningssynpunkt, på grund av de begränsade spårutrymmena å stationerna, varit synnerligen besvärande, samtliga stationer med undantag av Torsåker och Järvsö å linjen Krylbo—Bräcke samt Håsjö, Ragunda och Graninge å linjen Bräcke—Långsele komma att vara försedda med tre tågspår, vardera å 500—600 meters fri längd vid utgången av år 1919, varjämte vid samma tidpunkt alla stationer och mötesplatser, där tågmöten beräknas erforderliga, äga 600 meters fri mötesspår längd.

Såsom styrelsen vid sina år 1917 avgivna äskanden meddelat, gjordes bland annat följande avvikelser från 10-årsplanen. Utvidgning av spårsystemen vid Degerön, Nyköping, Fåglavik, Ölme, Högbo, Åmotsfors (Åmot), Tjörnarp, Norra Vram, Spannarp, Morshyttan, Erikslund, Selsjön, Aspeå, Gottne, Vindeln, Myrheden, Hednoret, Trångfors, Koskivara, Kallholmen och Örnsköldsvik ansågos kunna förskjutas ett år och medtogos ej i framställningen år 1917.

Med hänsyn till nu nödvändiga långtgående inskränkningar i äskandena finner sig styrelsen än ytterligare ett år nödgas förskjuta i 10-årsplanen år 1919 upptagna arbeten vid Fåglavik, Högbo, Åmotsfors (Åmot), Tjörnarp, Norra Vram, Spannarp, Morshyttan, Erikslund, Selsjön, Aspeå, Gottne, Vindeln, Myrheden, Trångfors, Koskivara, Kallholmen och Örnsköldsvik. Beträffande spår-anordningarna vid Degerön, Nyköping, Ölme och Hednoret hade styrelsen tänkt sig upptaga dessa arbeten, men dock nu avstått därifrån med undantag av *Nyköping*, vilket arbete styrelsen av trängande skäl anser snarast böra komma till utförande. Av de i 10-årsplanen upptagna arbetena, vilka avsetts komma till utförande år 1920, har styrelsen ursprungligen avsett, att följande borde förskjutas tillsvidare ett år nämligen:

vid Tumba, Sparreholm, Kilsmo, Vittinge, Broddbo, Näverkärret, Karlsby, Strångsjö, Finnerödja, Hasselfors, Frillesås, Vallberga, Skottorp, Rögle, Torsåker, Tång, Stensjö, Trehörningsjö, Långträsk, Storsund, Ljuså, Polcirkeln, Brännland och Umeå.

På grund av nödvändiga inskränkningar har dock styrelsen avstått från att nu begära anslag till förutom nyssnämnda även Hovsta, Ottebol, Getinge, Stenungsund, Laholm, Johannisberg, Vattjom och Mobodarne.

Hällnäs station finnes även upptagen i årsplanen att bli föremål för utvidgning år 1920. Då emellertid denna bangård kommer att utvidgas i samband med av 1918 års riksdag beslutad anläggning av tvärbana Hällnäs—Stensele, behöver arbetet sålunda i detta sammanhang icke upptagas.

Däremot hava följande arbeten nu ansetts böra medtagas, ehuru 10-årsplanen upptager dem först ett följande år, nämligen vid Torp, Skövde, Gastsjön, Boden, Gransjö och Gullträsk. Förutom dessa arbeten hade styrelsen tänkt sig föreslå ytterligare följande arbeten, som enligt 10-årsplanen även skulle kommit till utförande ett följande år, nämligen vid Hagalund, Björneborg, Herrljunga,

Kungsbacka, Osby, Moheda, Lidnäs, Eslöv, Kävlinge och Luleå (Svartön) men nu därifrån ansett sig böra avstå. Av 10-årsplanens arbeten skulle således endast återstå Torpshammar och Degerselet.

Beträffande föreslagna arbeten vid Skövde och Boden, så äro dessa att hänföra till arbeten, omfattande anläggning av utdrags-, frilastnings- och uppställningsspår, varför skälet för upptagandet av dessa arbeten härnadan nu närmare angivas under denna grupp arbeten. Vidkommande anledningen till upptagandet av de övriga må nämnas följande.

Vid *Torp* station utlades i samband med anordnande av ett större grustag med tillfartsspår i stationens närhet en del spår å bangården, vilka bekostades av medel, som påfördes byggnadscentralförrådet i samband med kostnaderna för grustagets anskaffande. Vid 10-årsplanens uppgörande upptogos ej dessa spår såsom då redan befintliga. Sedan numera grustaget i det närmaste tömts, men de nämnda spåren å bangården äro behöfliga såsom tågmötespår, har styrelsen ansett riktigast, att kostnader för dessa bestridas av särskilda anslagsmedel, vilka äro avsedda att gottskrivas byggnadscentralförrådet.

Vid *Gastsjön*, som enligt 10-årsplanen är föreslagen att utbyggas till fullständig mötesstation år 1922, förefinnes för närvarande en militärmötesplats, där periodvis under träkolstrafiken pågå omfattande lastningar. Då därjämte vid dylika tillfällen platsen erfordras såsom tågmötesplats, föreligga starka krav på dels och huvudsakligen ökning av mötesspårlängden, dels ock i samband härmed anordnandet av särskilt frilastspår.

Vid *Gransjö*, som enligt 10-årsplanen är föreslagen till utvidgning år 1922, pågå ständigt stora utlastningar av ved och virke, varvid vagnarna för lastning uppställas på stationens tredje spår. Härigenom försvåras detta spårs användande som tredje tågspår, vilket medför olägenheter ur tågledningssynpunkt. Då därjämte ny landsväg är under anläggning till platsen, är att förutse ytterligare ökad lastning, vilket än mer framtvingar erforderlig utvidgning.

Vid *Gullträsk*, som enligt 10-årsplanen var avsedd utvidgas år 1921, föreligga precis samma skäl till tidigare utförande, som anförts beträffande Gransjö. Även här förekommer väganläggning, som beräknas öka tillförseln till stationen.

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

Vid motiveringen av under föregående moment upptagna arbeten, har styrelsen framhållit den tidsförlust och fara för trafiksäkerheten, som för kort mötesspårlängd medför genom framtvängande av växlingsrörelse å huvudspåret. Men icke endast i detta fall utan även vid vagnväxling å stationerna i allmänhet innebär huvudspårets användande vid växlingsrörelsen en fara för trafiksäkerheten. 1912 års järnvägskommission för trafiksäkerheten har även starkt betonat olämpligheten att för dylika rörelser använda huvudspåret och framhållit nödvändigheten av att särskilt utdragsspår för sådant ändamål anordnas. Dylika anläggningar böra sålunda komma till utförande vid stationer, där växlingsrörelser förekomma för den lokala vagnomsättningen eller jämförbara fall.

Vid en del stationer kräver därjämte den lokala godstrafiken bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar.

Vid föreliggande äskanden har styrelsen, såsom nämnts, följt 10-årsplanen med ovan nämnda undantag. Utöver planen tillkomna har styrelsen sålunda upptagit anslag för anordningar vid Skövde och Boden.

[21.]

Motiven för dessa arbetens upptagande redan nu äro följande:

Vid *Skövde* är enligt 10-årsplanen en större utvidgning av stationen upptagen äga rum under senare femårsperioden. Emellertid föreligger här stort behov av anordnande av utdragsspår i stationens södra ände, där växlingsrörelserna nu ske genom utdragning å huvudspåret.

Vid *Boden*, där 1916 och 1917 års riksdagar beviljat sammanlagt 550,000 kronor för stationens utvidgning, vore avsett få utlägga ett spår för uppställning av reparations- och revisionsmässiga vagnar. Ifrågavarande anläggning, ej medtagen i 1915 års framställning om det större anslaget, har under senare år visat sig erforderligt, enär ett större antal dylika vagnar måst uppställas på huvudbangården, där anordningarna ej lämpats härför.

För överskådlighetens skull har styrelsen i följande tabell angivit de arbeten, vilka äro att hänföra under senast angivna tvenne huvudrubriker:

P l a t s	Förlängning av mötesspår (m) och utläggning av ett tredje tågspår (t)	Utdrags-, frilastnings- och uppställnings- spår
	kronor	kronor
I distriktet.		
<i>Järna—Norrköping.</i>		
Nyköping	—	24,600: —
II distriktet.		
<i>Laxå—Falköping Ranten.</i>		
Skövde	—	56,000: —
<i>Falköping Ranten—Alingsås.</i>		
Torp (t m)	28,000: —	—
IV distriktet.		
<i>Bräcke—Långsele.</i>		
Gastsjön (m)	25,100: —	—
<i>Ånge—Sundsvall.</i>		
Torpshammar (m)	45,000: —	—
V distriktet.		
<i>Boden—Haparanda.</i>		
Degersælet	—	24,000: —
<i>Luleå—Gällivare.</i>		
Boden	—	15,000: —
Gullträsk (m)	65,000: —	—
Gransjö (m)	49,000: —	—
Summa	212,500: —	119,600: —
	332,100: —	

Vidare anför styrelsen:

[21.]

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 152,100 kronor, varför 180,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser.

Av 1918 års riksdag hava i och för spåranordningar vid förefintliga spår-system dels å tilläggsstat för år 1918 anslagits 1,000,000 kronor, dels för år 1919 anvisats ett reservationsanslag av 1,820,100 kronor. Alltjämt stegrade kostnader hava emellertid visat, att de beviljade medlen bliva otillräckliga för utförande av de beslutade arbetena, och beräknas för närvarande ett tilläggsanslag av 930,000 kronor för ändamålet erforderliga.

I anslutning till vad sålunda anförts anhåller järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att i och för spåranordningar i anslutning till förefintliga spår-system anvisa dels å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 930,000 kronor såsom erforderligt konjunkturtillägg å av 1918 års riksdag beviljade anslagsmedel, dels å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 70,000 kronor, därav 40,000 kronor vore att betrakta såsom konjunkturtillägg på 1914 års prisnivå, dels ock för år 1920 ett reservationsanslag av 262,100 kronor, därav 140,000 kronor vore att betrakta såsom konjunkturtillägg på 1914 års prisnivå.

Beträffande det av styrelsen begärda tilläggsanslaget till av 1918 års riksdag för ifrågavarande anläggningar beviljade medel har jag icke funnit anledning till erinran. Av det äskade beloppet, 930,000 kronor, äro 556,100 kronor avsedda för anläggningar, hänförliga till förlängning av mötesspår och utläggning av ett tredje tågspår, samt 373,900 kronor avsedda för anläggningar av utdrags-, frilastnings- och uppställningsspår. Departements-
chefen.

Vidkommande de nya anläggningar, för vilka styrelsen nu äskar medel, må lämnas följande kompletterande uppgifter.

Vid *Nyköping* avser den föreslagna utvidgningen utläggande av spår till den under uppförande varande godsexpeditionsbyggnaden med magasin, vartill anslag beviljats av 1917 års riksdag. Dessa spår erfordras givetvis så snart ifrågavarande byggnad färdigställts, vilket beräknas kunna ske under år 1919. Det är därför järnvägsstyrelsens avsikt att, under förutsättning att det begärda anslaget erhålles, låta utföra arbetet redan under sistnämnda år för medel, som begärts å tilläggsstat för år 1919.

Med den prisnivå, som var rådande år 1916, då framställning av styrelsen gjordes om anslag till ovannämnda byggnad, beräknades, att ifrågavarande spår skulle kunna utföras för medel, som stå till styrel-

[21.] sens disposition, men har detta på grund av de sedermera oerhört stegrade arbets- och materialprisen icke kunnat ske.

Vid *Torpshammar* är nuvarande mötesspårslängden, 395 meter, otillräcklig för de tågstorlekar, som här förekomma. Det genomgående huvudspåret är dessutom så beläget, att det ej lämpligen i regel kan användas som tågspår, utan användes detsamma i stället som passage- eller lastspår, vilket, enligt vad styrelsen meddelar, är olämpligt. Härtill kommer ytterligare, att spåravstånden äro otillfredsställande, vilket särskilt gör sig kännbart vid utförande av de förbättrade vattengivningsanordningar vid stationen, vartill 1918 års riksdag beviljat anslag. Ur säkerhetssynpunkt tillräckligt utrymme för den vattenkastare, som därvid skall uppföras i bangårdens ena ände, kan nämligen ej erhållas med nuvarande läge för spåren. Det är därför styrelsens avsikt att söka få arbetet utfört redan under sommaren 1919 i samband med arbetena för nyssnämnda vattengivningsanordningar.

Vid *Degerslet* pågå årligen stora utlastningar av skogsprodukter, och har trafiken här under de sista åren varit stadd i mycket stark tillväxt. En såg har bland annat tillkommit för förädling av virke från kronans skogar i denna trakt, vilka äro av betydande omfattning. Det har för den skull visat sig nödvändigt att utlägga ett särskilt lastspår på den sida om huvudspåret, varifrån den huvudsakliga lastningen av skogsprodukter sker, och avser styrelsens anslagsbegäran ett dylikt spår. Genom den föreslagna anläggningen skulle den nu nödvändiga vagns-lastningen å tågspåret kunna undvikas, vilket ur säkerhetssynpunkt vore synnerligen fördelaktigt.

Sammanlagda kostnaden för de nya anläggningarna har beräknats till 332,100 kronor, därav för ovan angivna ändamål ett belopp av 70,000 kronor torde böra ställas till järnvägsstyrelsens förfogande redan under år 1919.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, som i annat sammanhang upptager frågan om anslag å tilläggsstat för år 1919, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för utförande av *spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 262,100 kronor.

3. Bangårdsanordningar i övrigt.

a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer.

Rörande planerade anläggningar vid kol- och vattenstationer anför styrelsen:

[22.]
Anläggningar vid kol- och vattenstationer.

1) Vid Nässjö, nytt vattenuppforderingsverk 63,000: —
För närvarande tages vatten till de genomgående lokomotiven från stadens vattenverk, varvid tillgången emellertid tidvis varit så knapp, att vatten ej kunnat erhållas för detta behov. För att undvika härmed förenade olägenheter föreslås anläggande av ett uppforderingsverk med vatten från den närbelägna Runnerydssjön, varvid samtidigt vinnes en besparing i driftkostnad av omkring 4,800 kronor per år.

2) Diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer 250,000: —

De tvenne senaste åren hava anslag begärts och av riksdagen beviljats till utförande av diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer. Styrelsen anser sig även nu böra göra framställning om anslag för berörda ändamål även för år 1920 å dels 50,000 kronor för de arbeten, som måst förskjutas på grund av att järnvägsstyrelsens föregående höst begärda anslag i detta avseende av statsmakterna minskats med detta belopp, dels 200,000 kronor för nya dylika arbeten, eller tillsammans 250,000 kronor. Som skäl för detta anslagsäskande får styrelsen i huvudsak upppepa, vad styrelsen i detta sammanhang föregående år anförde.

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, som beträffande utlämningsanordningarna för såväl kol som vatten. Vad särskilt de senare angår, erfordras, sedan de genomgående tågen på grund av de moderna lokomotivens konstruktion nu kunna framföras allt längre sträckor utan lokomotivbyte, snabba utlämningsanordningar vid stationsplattformarna 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.

Sammanlagda kostnaderna för de arbeten, som sålunda erfordras vid kol- och vattenstationer, uppgå i anslutning härtill till 313,000 kronor.

Med 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 113,000 kronor, varför 200,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser.

Såsom erforderligt konjunkturtillägg å de anslag som 1918 års riksdag beviljat för anläggning vid kol- och vattenstationer erfordras ett belopp av 77,000 kronor, vilket bör vara tillgängligt redan år 1919.

- [22.] I anslutning härtill hemställer järnvägsstyrelsen, att för ifrågavarande ändamål måtte anvisas dels å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 77,000 kronor dels ock för år 1920 ett anslag av 313,000 kronor.

Departements-
chefen.

Det föreslagna uppforderingsverket vid *Nässjö*, som beräknats kosta 63,000 kronor, synes mig, med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen anført, böra utan uppskov komma till utförande. Att märka är den besparing i driftkostnad, som anläggningens utförande skulle medföra.

Vidkommande det av styrelsen framställda anslagskravet å 250,000 kronor för *diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer* är detsamma icke att förväxla med av styrelsen äskat anslag till anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnarna 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. De stationer, vid vilka, såvitt nu kan bedömas, hithörande anläggningar i första hand böra komma till utförande, äro Norrköping, Vansbro, Gårdsjö, Byvalla, Vännäs och Kallholmen. Någon reducering av det av järnvägsstyrelsen för ifrågavarande ändamål begärda beloppet torde icke böra ifrågasättas.

Beträffande slutligen det, med anledning av otillräckligheten av 1919 års anslag, å tilläggsstat för samma år begärda anslaget å 77,000 kronor, torde anledning till erinran icke föreligga.

Under hänvisning beträffande tilläggsstaten för år 1919 till särskild framställning, får jag alltså under förevarande punkt hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för utförande av *anläggningar vid kol- och vattenstationer* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 313,000 kronor.

b. Gångbroar och gångtunnlar.

- [23.] I skrivelse den 29 september 1917 begärde järnvägsstyrelsen under förestående rubrik anslag för år 1919 till gångtunnlar vid Huddinge och Järna samt till en provisorisk gångbro vid Norrviken. Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t framhöll jag, att samtliga dessa arbeten med hänsyn till den å respektive platser rådande starka persontrafiken ur trafiksäkerhetssynpunkt vore synnerligen önskvärda. Då

Gångbroar
och gång-
tunnlar.

man emellertid ännu något år om ock med vissa olägenheter skulle kunna reda sig med de hittills varande anordningarna, ansåg jag mig icke kunna tillstyrka, att anslag för berörda ändamål upptoges bland äskandena till 1918 års riksdag.

[23.]

I sin föreliggande skrivelse framhåller nu järnvägsstyrelsen, att de skäl, som anförts för nämnda arbeten, alltjämt kvarstode, och ville styrelsen i detta sammanhang påpeka, att dylika anläggningar måste å starkt trafikerade huvudlinjer med stationer med livlig persontrafik anses såsom ett av de viktigaste medlen för trafiksäkerhetens betryggande å respektive stationer. Emellertid hade styrelsen, då statsmakterna tydligen ej ansett landets ekonomiska resurser tillåta att trafiksäkerheten på detta område tillgodosåges i något snabbare tempo, nu ej ansett sig på nytt böra föreslå ifrågavarande arbeten med hänsyn till de förutnämnda allmänna inskränkningar i året anslagsäskanden. I konsekvens härmed hade det även varit styrelsens avsikt att ej heller nu framföra några nya krav av förestående art.

Emellertid har styrelsen ansett sig böra hemställa om ett anslag av 50,000 kronor för anordnande av en gångbro vid Höganäs samt anför till stöd härför:

Enligt överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och Höganäs municipal-samhälle av den 26 maj—10 juli 1916 har järnvägsstyrelsen åtagit sig att, under förutsättning av att statsmakterna ställa erforderliga medel till styrelsens förfogande, anordna en gångbro över Höganäs bangård mot det att en närliggande i bangårdens plan liggande vägövergång för all framtid skulle få avstängas för såväl kör- som gångtrafik. Ifrågavarande vägövergång har redan provisoriskt blivit avstängd, men förutsätter detta provisorium, att en gångbro snarast kommer till stånd. Det vore emellertid förenat med stora olägenheter, om densamma åter skulle behöva öppnas. Då därjämte vid det nya stationshusets färdigställande en gångbro över bangården i hög grad kommer att underlätta det rationella ordnandet av stationens tillfarter, har styrelsen ej ansett sig kunna underlåta att för ändamålet nu äska anslag. Kostnaderna för gångbrons anordnande hava beräknats till 50,000 kronor, men skulle med 1914 års prisnivå betinga endast 20,000 kronor, varför sålunda 30,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtilllägg härå.

Öppnande av den nu avstängda vägövergången vid Höganäs i närheten av den föreslagna gångbron skulle, enligt vad jag inhämtat, medföra avsevärda olägenheter. Sålunda skulle bland annat en korsning i plan av sju stationsspår bliva följdén därav redan nu, vartill kommer ett ännu större antal tågspår vid framtida utvidgning av bangården. Dylika plankorsningar i städer och större samhällen äro i allmänhet till stort men för såväl järnvägs- som gatutrafiken, varjämte de

Departements-
chefen.

- [23.] ur säkerhetssynpunkt äro synnerligen olämpliga. Då den föreslagna gångbron därjämte synes vara nödvändig för ett rationellt ordnande av stationens tillfarter, får jag, under åberopande av vad järnvägsstyrelsen i ämnet anfört, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för anordnande av *en gångbro vid Höganäs station* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

c. Speciella anläggningar.

- [24.] Under rubriken *speciella anläggningar* har järnvägsstyrelsen begärt
 Speciella anläggningar. anslag om tillhopa 201,100 kronor, därav 43,400 kronor på tilläggsstat för år 1919 samt 157,700 kronor på 1920 års stat.

Styrelsen anför härom följande:

Vid *Sollefteå*, anordnande av vagnvåg med tillhörande spår 23,700: —

En vagnvåg i Sollefteå erfordras i första hand för vägning av vagnar från den anslutande enskilda järnvägen Härnösand—Sollefteå.

Enligt vagnsamtrafiksöverenskommelsen skall vid övertagande av vagn från annan järnväg undersökning nämligen ske, huruvida densamma har tillåtet hjultryck.

Vägnings måste nu äga rum i Långsele, vilket förorsakar en del olägenheter, i det att bangårdens trånga spårutrymme onödigt belastas och den regelbundna vagnomsättningen försvåras. Vidare hava växlings- och personalkostnader för vägningen i Långsele uteslutande drabbat statens järnvägar, varemot, om vägningen sker i Sollefteå, dessa kostnader bliva uppdelade på statens järnvägar och Härnösand—Sollefteå järnväg.

Järnvägsstyrelsen har sålunda ansett det vara ur flera synpunkter för statens järnvägar fördelaktigt, att vagnvåg anordnas vid Sollefteå.

Vid *Östersund*, anordnande av vagnvåg med tillhörande spår..... 30,000: —

Vid Östersund finnes nu endast en vagnvåg, nämligen å den så kallade nedre bangården, vilket visat sig vara till stort hinder för en snabb vagnomsättning. Å denna vagnvåg måste nämligen vägas såväl genomgående vagnslaster som lokala avgående och ankommande sådana. Visserligen skulle utsträckt nattväxling å nedre bangården bidraga till snabbare vagnomsättning, men medför en dylik åtgärd bland andra nackdelar ökade driftkostnader.

Järnvägsstyrelsen har därför ansett, att den lämpligaste lösningen vore att även å övre bangården anordna en vagnvåg, varigenom de nu rådande olägenheterna vid vagnvägningen bleve helt avhjälpda.

Vid *Långsele*, anordnande av plattformstak jämte spärranordningar och i samband därmed gångbro över bangården 45,000: —

[24.]

Huvudplattformen vid Långsele motsvarar till sin bredd ej på långt när vad som med hänsyn till stationens trafikförhållanden skulle vara erforderligt. Särskilt kännbar är denna otillräcklighet vid ankomsten av de stora personförande tågen till och från övre Norrland. Sovvagnar skola då av- respektive tillkopplas, vilket alltid måste medföra vagnombyte för visst antal resande, som därvid i väntan på sina vagnar se sig hänvisade att med sina reseffekter uppehålla sig å den utan effektivt skydd försedda huvudplattformen. Samtidigt härmed skall å samma plattform framföras res- och ilgods- samt postkärror, varför trängseln å densamma vid dessa tillfällen är synnerligen stor och ur trafiksäkerhetssynpunkt av betänklig art.

För att i någon mån avhjälpa dessa missförhållanden har järnvägsstyrelsen ansett det nödvändigt att i första hand avspärra spårområdet till förhindrande av tillströmning av samhällets innevånare vid persontågens ankomst. En dylik anordning medför dock nödvändigt anordnandet av en gångbro över bangården för förmedlandet av trafiken mellan samhällets å ömse sidor därom belägna delar, vilken trafik nu sker i spårplanet. För beredande av erforderligt skydd för de resande föreslår styrelsen därjämte anordnandet av ett skyddstak över huvudplattformen.

Vid *Boden* och *Kiruna*, anordnande av vedgårdar 59,000: —

I sin år 1917 ingivna framställning angående behovet av nya byggnader och anläggningar för år 1919 föreslog järnvägsstyrelsen bland annat anordnande av en vedgård vid *Boden*, vilket emellertid ej av statsmakterna blev beviljat. Då emellertid en dylik vedgård är för bränslets ekonomiska förvaring och lagring av stor betydelse, har järnvägsstyrelsen ansett sig ånyo böra framföra förslaget. Då stort behov jämväl föreligger vid *Kiruna* av en dylik anläggning, har nu en sådan därstädes även medtagits.

Rörande motivering för dessa anläggningar får styrelsen i huvudsak upprepa vad styrelsen föregående år anförde beträffande *Boden*.

I regel utsändes vid statens järnvägar den bestämda boställsveden direkt från mottagningsplatserna till å respektive stationer placerade boställshavare. Emellertid äro de befintliga vedbodarna ofta för små för 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 måst 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 ovan nämnda vedgårdar i *Boden* och *Kiruna*. Från *Boden* skulle behovet av boställsved tillgodoses för samtliga stationer å linjerna *Boden—Svartön*, *Boden—Kiruna* och *Boden—Haparanda* samt från *Kiruna*, förutom till *Kiruna* station, till samtliga stationer å linjen *Kiruna—Riksgränsen*.

I vedgårdarnas utrustning skulle bland annat ingå även maskiner för vedens sågning och huggning, varigenom den i lämplig utsträckning skulle kunna distribueras sågad och kliven.

För utförande av ovanstående anläggningar skulle sålunda erfordras ett sammanlagt belopp av 157,700 kronor. Med 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna hava utförts för en kostnad av 77,700 kronor, varför sålunda

[24.] omkring 80,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser.

Såsom erforderligt konjunkturtillägg å de under »Speciella anläggningar» av 1918 års riksdag beviljade anslagen erfordras å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 43,400 kronor.

Departements-
chefen.

Styrelsens förslag om överflyttandet av vägningsen av vagnar för den enskilda banan Härnösand—Sollefteå från Långsele station till stationen vid *Sollefteå* synes väl motiverat. Därigenom skulle en välbehövlig lättnad komma till stånd i trafikbelastningen å förstnämnda station, varjämte statens järnvägar icke, såsom hittills, ensam skulle behöva vidkännas alla av vägningsen föranledda växlings- och personal-kostnader.

Jämväl vid *Östersund* torde anordnandet av ytterligare en vagnvåg vara av behovet påkallat.

Av styrelsens utredning framgår, att stora olägenheter äro förenade med de nuvarande plattformsanordningarna vid *Långsele* station. De av styrelsen till avhjälpande av dessa missförhållanden föreslagna åtgärderna torde därför böra med det snaraste komma till utförande. Särskilt ur trafiksäkerhetssynpunkt synas de ifrågasatta spärranordningarna samt den föreslagna gångbron över bangården vara synnerligen önskvärda.

Beträffande den föreslagna centrala vedgården i *Boden* framhöll jag vid föredragning föregående år av styrelsens framställning i ämnet, att en dylik anläggning i sinom tid borde komma till utförande. Då jag emellertid hade inhämtat, att man utan större olägenheter skulle kunna under ännu något år bibehålla det nuvarande sättet för distribution av ved till de boställshavare, vilkas vedbehov skulle tillgodoses från den ifrågasatta vedgården i *Boden*, ansåg jag mig med hänsyn till den finansiella situationen icke kunna tillstyrka, att anslag för ändamålet upptoges bland äskandena till 1918 års riksdag. Ehuru det givetvis vore till gagn att anläggningen nu komme till utförande, nödgas jag dock föreslå, att uppskov med densamma äger rum under ytterligare ett år. Jämväl synes vedgårdsanläggningen vid *Kiruna* för året böra undanskjutas.

Kostnaderna för de av mig förordade nya speciella anläggningarna uppgå till sammanlagt 98,700 kronor.

Beträffande det å tilläggsstat för år 1919 begärda konjunkturtillägget å av 1918 års riksdag under ifrågavarande rubrik anvisade medel har jag intet att erinra; och torde jag få återkomma härtill i annat sammanhang.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t behagade föreslå riksdagen [24.]

att för utförande av *speciella anläggningar å bangårdar* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 98,700 kronor.

d. Vatten- och avloppsledningar å ett flertal platser.

I sin framställning med begäran om anslag för nya byggnader och anläggningar för år 1919 föreslog järnvägsstyrelsen bland annat anordnande av vatten- och avloppsledningar vid Koskullskulle, Boden, Laxå och Järva lokomotivstation. Vid föredragning av denna fråga inför Kungl. Maj:t erinrade jag bland annat om, att de ifrågasatta vatten- och avloppsledningarna vid Koskullskulle och Boden vore att anse som ett led i strävandena att bereda personalen vid de nordliga statsbanelinjerna ökad bekvämlighet och trevnad inomhus och därigenom minska känningen av de hårda klimatiska förhållandena i dessa trakter. Av finansiella hänsyn ansåg jag mig dock nödsakad att föreslå uppskov med såväl dessa tvenne anläggningar som med den vid Laxå, varemot jag ansåg mig böra tillstyrka bifall till anläggningen vid Järva lokomotivstation. Denna hemställan blev ock av Kungl. Maj:t och riksdagen bifallen.

Angående
vatten- och
avloppsled-
ningar.

I detta ämne anför nu järnvägsstyrelsen:

Beträffande det av riksdagen beviljade anslaget till anläggningen vid Järva torde på grund av alltjämt pågående prisstegringar brist komma att uppstå. Emellertid är det ej styrelsen möjligt att för närvarande, då erforderliga detaljutredningar ej föreligga och definitiv överenskommelse med arméförvaltningen ej avslutats, beräkna en eventuellt uppkommande brist.

Järnvägsstyrelsen har noga övervägt frågan, huruvida till anläggningar av denna art ytterligare anslag över huvud taget böra äskas under nu rådande tider, med särskilt å rörmarknaden exceptionellt uppskruvade priser. Styrelsen har därvid funnit, att om ock med hänsyn till kostnaderna dvlika anslag borde tills vidare helt undanskjutas, det dock med hänsyn till hygieniska förhållanden, nödvändigheterna av vattentillgång vid eldsvådetillbud m. m. ej helt kan undvikas att något eller några enstaka förslag måste tvinga sig fram, den höga prisnivån till trots. Sålunda hade styrelsen med hänsyn till å platsen rådande förhållanden tänkt sig på nytt böra föreslå vatten- och avloppsledningar vid Koskullskulle, varemot de ifrågasatta anläggningarna vid Boden och Laxå tills vidare undanskjutits, men har styrelsen nu även funnit anläggningen vid Koskullskulle böra anstå tills vidare. Likaledes hade styrelsen tänkt sig föreslå vatten- och avloppsledningar vid Älvsjö, men dock därifrån nu ansett sig böra avstå. Vatten- och avloppsledning vid Gällivare, vartill anslag visserligen begärdes men avlogs av 1917

års riksdag, har i enlighet med ovanstående och i likhet med vad som skedde i föregående års framställning ej ansetts nu kunna medtagas.

Däremot har styrelsen ansett att den av 1917 års riksdag beslutade vatten- och avloppsledningen vid Malmberget, vilken med hänsyn till rådande konjunkturer tills vidare fått anstå, nu bör komma till utförande. Rörande den sistnämnda anläggningen får järnvägsstyrelsen anledning återkomma i sammanhang med framställningen om *erforderliga konjunkturtillägg å anslag beviljade före år 1918*.

Under förestående rubrik skulle alltså anslag icke behöva äskas av årets 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.

[25.] 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 enligt ett år 1912 upprättat kostnadsförslag samt för nämnda anläggning och därmed sammanhängande arbeten för år 1915 anvisat ett belopp av 1,000,000 kronor. För fortsättande av sagda anläggning har riksdagen därefter för åren 1916—1919 anvisat tillhopa 6,400,000 kronor, vadan alltså hela det belopp, som ursprungligen beräknats erforderligt för anläggningens fullbordande, numera anvisats.

I skrivelser den 1 november 1916 och den 29 september 1917 angående anslag för åren 1918 och 1919 för statens järnvägsbyggnader har styrelsen emellertid framhållit, att överskridande av anslagsbeloppet för ifrågavarande dubbelspårsbyggnad vore att emotse på grund av de betydande stegringar, som under de senaste åren inträtt å såväl material- som arbetspriser, men uttalade styrelsen i sistnämnda skrivelse, att då ännu rätt avsevärda såväl arbeten som materialanskaffningar återstode, styrelsen icke för det dåvarande ansåge sig kunna framlägga slutlig kostnadsredogörelse, men ämnade styrelsen avgiva sådan till Kungl. Maj:t å sådan tid, att framställning om det anslag, som ytterligare kunde bli erforderligt för anläggningens fullbordande, kunde göras hos 1919 års riksdag.

I sin skrivelse den 9 oktober 1918 anför nu styrelsen, att ehuru väl fortfarande avsevärda delar av arbetena å dubbelspårsbyggnaden återstode att utföra och konjunkturerna på såväl arbets- som materialmarknaden alltjämt vore synnerligen ovissa, hade styrelsen icke längre kunnat uppskjuta att verkställa en utredning om storleken av de anslag, som krävdes för dubbelspårsbyggnadens fullbordande i den mån det nu vore möjligt beräkna dem. Resultatet av denna utredning hade blivit, att för dubbelspårsanläggningens fullbordande komme att, såvitt nu kunde beräknas, erfordras icke mindre än 4,150,000 kronor utöver de år 1912 för anläggningen beräknade kostnaderna.

Vidkommande anledningen till dessa brister har styrelsen anfört följande:

Enär terrasseringsarbetena för själva banlinjen, ävensom arbeten och materialanskaffningar för vägkorsningar och vägomläggningar, järnvägsområdets inhägnande, telegraf, telefon och linjesignaler i huvudsak verkstälts, innan kristidens verkningar i högre grad gjort sig gällande, har styrelsen icke behövt räkna med några överskridelser av de härför ursprungligen upptagna kostnadsbeloppen.

Ökningen av kostnaderna för vattengenomlopp, nu beräknad till 630,000 kronor, har väsentligen sin grund i stegrade å-priser för järnöverbyggnaderna till bro över Motala ström vid Fiskeby och till klaffbro över Göta kanal vid Norsholm, för vilka broar överbyggnaderna enligt 1912 års priser beräknats kunna erhållas för 350 kronor per ton, under det att den förra enligt sedermera upprättat kontrakt och med användande av billigare utländskt järn dragit en kostnad av 1,025 kronor per ton och den senare, vilken först genom Kungl. Maj:ts beslut den 5 juli 1918 blivit till sitt läge fastställd och på grund härav ännu icke kunnat kontrakterats, beräknats med användande av inhemskt järn draga en kostnad av 1,400 kronor per ton förutom kostnader för klaffmaskineriet. Endast å överbyggnaderna till dessa båda broar har kristiden vållat omkring 400,000 kronors kostnadsökning. Bristen i övrigt å ifrågavarande post är förorsakad av ökade arbets- och materialkostnader för grundläggnings- och murningsarbetena för de större broarna, ävensom i mindre grad för de smärre broarna, vilka dock i regel kunnat färdigställas i ett tidigare skede av dubbelspårsarbetet, varför överskridelserna blivit proportionsvis mindre.

Bangårdsanordningar med därtill hörande husbyggnader hava dragit omkring 80 procent högre kostnader, än de ursprungligen beräknade, med en kostnadsökning av 1,011,000 kronor. Av denna kostnadsökning komma omkring 800,000 kronor på växel- och signalsäkerhetsanläggningarna, på vilket område utvecklingen i bredd med trafikintensitetens ökning under de senare åren gått i sådan riktning, att anläggningarna måst göras långt mera omfattande och fullständiga än vad ursprungligen beräknats, varjämte konjunktursteget under kristiden i alldeles särskilt hög grad gjort sig gällande ifråga om anläggningar av detta slag. Återstående del av kostnadsökningen under denna post hänför sig till att bangårdarna vid Norsholm och Kimstad förändrats på sådant sätt, att den avsevärda omlastning av gods mellan de smalspåriga banorna och statsbanorna, som nu äger rum å båda dessa stationer, hädanefter kan försiggå å endast den ena stationen nämligen Kimstad, vilket kommer att medföra lättnader och icke ovä-

- [25.] sentliga besparingar i omlastningsarbetet, väl motiverande de kostnader, som nu måste nedläggas för stationernas förändring för detta ändamål. Visserligen erfordras vid Norsholm härigenom mindre omfattande anordningar än tidigare beräknats, men istället kräves vid Kimstad så avsevärd större utbyggnad av bangården än enligt den tidigare planen, att sammanlagda kostnaden för båda bangårdarna blir större, även om man räknar med de före kristiden rådande konjunkturerna.

Förutom en kostnadsökning på jordlösen och skadeersättningar av 452,000 kronor hava under posten spåröverbyggnad kostnaderna nu måst beräknas icke mindre än 1,823,000 kronor högre än i 1912 års kostnadsförslag. I huvudsak har denna sistnämnda kostnadsökning uppkommit genom de stegrade inköpspriserna för räler med tillbehör, växlar och sliprar, vilket medfört, att man nu måste räkna med en kostnad av 50 kronor per meter spår av 40,5 kilograms räler istället för ursprungligen 24 kronor. Av bristen på denna post hänföra sig dock 300,000 kronor på användandet å en del av ifrågavarande dubbelspår av räler av 1916 års modell, enär styrelsen ansett angeläget att praktiskt prova denna typ för spåröverbyggnad, vid vilken rälerernas fästande vid sliprarna är vida kraftigare än enligt den hittills använda typen. I sin skrivelse av 29 september 1917 har styrelsen i samband med anslagsäskande för dubbelspårsbyggnaderna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö närmare omnämnt denna nya rälsmodell, vilken förutom å sistnämnda linjer även enligt de kostnadsförslag, som legat till grund för anslagsäskandena, skall användas å dubbelspårarna Örebro—Hallsberg—Laxå och Ballingslöv—Hässelholm. Styrelsen har emellertid ansett lämpligt, att innan denna rälsmodell föreslogs till allmänna användning, densamma prövades å någon längre sträcka av under byggnad varande dubbelspår, varför styrelsen låtit försöksvis rälslägga c:a 18 kilometer av dubbelspåret Norrköping—Mjölby med den nya rälsmodellen. Återstående del av den nu beräknade kostnadsökningen för dubbelspårsanläggningen kommer på allmänna omkostnader med mera.

Enär riksdagen redan anvisat för år 1919 återstoden — 450,000 kronor — av det belopp, som tidigare beräknades erforderligt för denna dubbelspårsbyggnad, men arbetena icke kunna bedrivas under nämnda år i erforderlig omfattning för att dubbelspårsbyggnaden skall kunna fullbordas år 1920 — istället för 1919 enligt den tidigare planen — erfordras ytterligare 2,500,000 kronor för år 1919 och 1,650,000 kronor för år 1920.

I anslutning till vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen begärt anvisande för ifrågavarande anläggning av dels på tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 2,500,000 kronor och dels för år 1920 ett reservationsanslag å 1,650,000 kronor.

Departements-
chefen.

Enligt järnvägsstyrelsens föreliggande beräkning skulle fullbordandet av ifrågavarande anläggning — utöver den ursprungligen beräknade kostnaden — komma att draga en ytterligare kostnad av 4,150,000 kronor. Orsaken härtill är till huvudsaklig del att söka i de på grund av kristiden stegrade arbets- och materialprisen. Till en mindre del åter beror kostnadsökningen på vissa ändringar i den ursprungliga

planen, vilka under arbetets gång visat sig erforderliga. Då järnvägsstyrelsens framställning icke givit mig anledning till erinran, får jag alltså — under hänvisning beträffande erforderligt anslag å 1919 års tilläggsstat till särskild framställning — hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

[25.]

att för anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,650,000 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. För nämnda anläggning och därmed sammanhängande arbeten har riksdagen anvisat dels för år 1918 ett belopp av 500,000 kronor, dels på tilläggsstat för samma år 500,000 kronor och dels för år 1919 ett belopp av 2,350,000 kronor.

[26.]

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

Enligt styrelsens ursprungliga plan för arbetets bedrivande skulle erfordras för år 1919 2,700,000 kronor, för år 1920 ett belopp av 2,000,000 kronor och för år 1921, då arbetet skulle avslutas, 950,000 kronor. Dessa kostnadsbelopp hänförde sig emellertid till de arbets- och materialpriser, som voro gällande vid tiden för kostnadsberäkningarnas upprättande, nämligen i mitten av år 1916. I sin skrivelse av den 29 september 1917 angående anslagen för år 1919 för bland annat nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar, har styrelsen angivit, att för arbetenas färdigställande inom planerad tid erfordrades så stor höjning av anslagen, som motsvarade de senare inträdda konjunkturstebringarna, och beräknades då dessa höjningar av styrelsen till 150,000 och 1,000,000 kronor å de enligt ursprungliga planen beräknade anslagen för åren 1918 och 1919. Av statsfinansiella skäl föreslog emellertid Kungl. Maj:t en nedsättning av berörda anslagskrav med 1,000,000 kronor, vilket även vann riksdagens bifall.

I sin skrivelse den 9 oktober 1918 framhåller nu järnvägsstyrelsen, att redan av sistberörda anledning måste förutses, att arbetena icke kunde fullbordas inom beräknad tid, utan att tiden härför komme att förskjutas minst ett år framåt. Då sålunda arbetena komme att pågå ännu

[26.] under minst 4 år, hade styrelsen ansett det icke vara till någon nytta att redan nu verkställa ny beräkning av anläggningskostnaderna, men förutsatte, att på grund av de alltjämt stegrade konjunkturerna det ursprungligen beräknade kostnadsbeloppet för denna dubbelspårsanläggning, 6,150,000 kronor, komme att icke oväsentligt överskridas.

Enligt styrelsens tidigare plan borde för år 1920 äskas ett belopp av 2,000,000 kronor. Ehuru väl styrelsen anser, att detta belopp skulle behöva ökas avsevärt med hänsyn till de inträdda prisstegringarna och dessutom tilläggas det belopp av 1,000,000 kronor, varmed styrelsens anslagskrav vid 1918 års riksdag avkortades, för att de i planen ingående arbetena under året skulle kunna utföras, vill styrelsen dock nu med hänsyn till det ekonomiska nödläget icke begära högre anslag för år 1920 än det i planen beräknade anslagsbeloppet eller 2,000,000 kronor.

Med 1914 års prisnivå skulle, enligt vad styrelsen meddelar, samma arbetskvantitet erhållas för ett belopp av 800,000 kronor, varför 1,200,000 äro att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser.

Departements-
chefen.

Med hänsyn till lånemarknadens läge anser jag, att högre anslag för ifrågavarande ändamål ej bör äskas för år 1920 än 1,200,000 kronor. Jag får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t behagade föreslå riksdagen

att för anläggande av ytterligare ett järnvägsspår
från Örebro över Hallsberg till Laxå för år 1920 an-
visa ett reservationsanslag av 1,200,000 kronor.

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

[27.] Med anledning av proposition har 1916 års riksdag beslutat anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö för en under år 1915 beräknad kostnad av 4,102,700 kronor. För nämnda anläggning har riksdagen anvisat för år 1917 500,000 kronor, för år 1918 2,700,000 kronor samt för år 1919 902,700 kronor eller sålunda sammanlagt 4,102,700 kronor. Hela det belopp, som ursprungligen beräknats erforderligt för anläggningens fullbordande, har sålunda numera anvisats.

I sin skrivelse den 29 september 1917 framhöll järnvägsstyrelsen även beträffande detta byggnadsföretag, att kostnadsöverskridelser vore att emotse med hänsyn till de alltjämt stegrade arbets- och ma-

terialpriserna, men förklarade sig styrelsen icke kunna ingå på någon beräkning av storleken av överskridelserna på arbetets dåvarande ståndpunkt.

[27.]

I föreliggande framställning yttrar styrelsen:

Ehuru väl fortfarande avsevärda delar av arbetena å denna dubbelspårsbyggnad återstå att utföra och konjunkturerna å arbets- och materialmarknaden fortfarande äro synnerligen ovissa, har styrelsen, då ytterligare medel nu erfordras, om avbrott i arbetena ej skall behöva göras, icke längre kunnat uppskjuta att verkställa en utredning om storleken av de anslagsbelopp, som krävas utöver förut beviljade för dubbelspårsbyggnadens fullbordande. Resultatet av denna utredning har blivit, att för ändamålet, så vitt nu kan beräknas, krävas 3,525,000 kronor utöver det belopp, som beräknades erforderligt enligt det kostnadsförslag, som låg till grund för riksdagens beslut om dubbelspårsbyggnaden.

Vidkommande anledningen till den sålunda angivna bristen får styrelsen anföra, att av den å posten terrasseringsarbeten uppkomna kostnadsökningen av 232,000 kronor 79,000 kronor uppkommit genom att massorna blivit något större än förut beräknats men att resten är att hänföra till konjunkturstegringarna. De huvudsakliga kostnadsökningarna, som jämväl uteslutande äro förorsakade av de stegrade arbets- och materialprisen, komma på följande poster, nämligen på vatten- genomlopp 61,000 kronor, på vägkorsningar och vägomläggningar 406,000 kronor, på bangårdar med tillhörande husbyggnader 600,000 kronor, på jordlösen och skadeersättningar 179,000 kronor, på spåröverbyggnad 1,610,000 kronor samt på allmänna omkostnader och övriga poster återstoden eller 437,000 kronor.

För att den för trafikens regelbundna besörjande så ytterst viktiga dubbelspårsbyggnadens fullbordande icke skall behöva uppskjutas mera än ett år eller från år 1919, som förutsatts i den tidigare byggnadsplanen, till år 1920, erfordras ett belopp av 1,500,000 kronor för år 1919 utöver förut för detta år anvisat belopp av 902,700 kronor samt återstoden av kostnadsökningen eller 2,025,000 kronor för år 1920.

I anslutning till det anförda har järnvägsstyrelsen hemställt, att för fullbordandet av ifrågavarande anläggning måtte anvisas dels på tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 1,500,000 kronor och dels för år 1920 ett reservationsanslag av 2,025,000 kronor.

En ytterligare förskjutning av ifrågavarande dubbelspårsanläggning lär med hänsyn till det finansiella läget vara nödig. Å tilläggsstat för år 1919 torde sålunda böra beviljas 1,000,000 kronor, vartill jag i annat sammanhang återkommer, varjämte beloppet för år 1920 bör sättas till likaledes 1,000,000 kronor. Jag får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*Departements-
chefen.*

att för anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

4. Omläggning av linjen Lindome—Anneberg.

[28.] 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. Sedermera har 1918 års riksdag för fortsättande av ifrågasvarande anläggning anvisat ett reservationsanslag för år 1919 av 600,000 kronor, vadan sålunda hela det för arbetets utförande ursprungligen beräknade kostnadsbeloppet, 800,000 kronor, är av riksdagen anvisat.

I sin skrivelse den 29 september 1917 framhöll emellertid styrelsen, hurusom den för nämnda omläggning beräknade kostnaden av 800,000 kronor till följd av de konjunkturstegringar, vilka inträtt efter upprättande år 1916 av det kostnadsförslag, som legat till grund för anslagets beviljande, komme att överskridas, och förklarade sig styrelsen i samband med de anslagsäskanden, som vore avsedda att föreläggas 1919 års riksdag, vilja lämna närmare redogörelse angående dessa emotsedda kostnadsöverskridelser.

I sin skrivelse den 9 oktober 1918 anmäler nu styrelsen, att, under förutsättning att icke ytterligare prisstegringar å arbets- och materialmarknaden inträda före arbetets färdigställande, vilket beräknas kunna ske under år 1920, för nu ifrågasvarande linjeomläggning beräknats åtgå, förutom redan beviljade 800,000 kronor, ytterligare 550,000 kronor. Denna kostnadsökning fördelar sig, enligt vad styrelsen vidare meddelar, på följande poster, nämligen terrasseringsarbeten 38,000 kronor, vägkorsningar och vägomläggningar 95,000 kronor, bangårdar med tillhörande husbyggnader 104,000 kronor, spåröverbyggnad 153,000 kronor, provisoriska husbyggnader och arbetsledning 72,000 kronor, anordningar för arbetarnes inkvartering och förplägnad 31,000 kronor samt resten på vattengenomlopp, jordförvärv samt diverse andra poster.

Auledningen till denna fördyring är uteslutande att söka i de under arbetets fortgång alltjämt stegrade arbets- och materialpriserna.

Enligt styrelsens förslag bör det för fullbordandet av ifrågasvarande anläggning erforderliga tilläggsanslaget anvisas å 1920 års stat.

Departements-
chefen.

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

att för omläggning av statsbanelinjen Lindome—Anneberg för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 550,000 kronor.

5. Omläggning av södra ingångslinjen till Varbergs bangård.

På förslag av Kungl. Maj:t har 1913 års riksdag beslutat om- och tillbyggnad av Varbergs bangård samt omläggning av ingångslinjen söderifrån till bangården för en beräknad kostnad av 376,000 kronor, därav 176,000 kronor utgörande på statens järnvägar kommande bidrag till ombyggnaden och utvidgningen av bangården och 200,000 kronor kostnader för omläggning av ingångslinjen, vilket sistnämnda arbete i sin helhet skulle bekostas av statsverket. För bestridande av de sålunda beräknade kostnaderna har riksdagen anvisat för år 1914 176,000 kronor och för år 1915 200,000 kronor.

[29.]
Omläggning
av södra
ingångs-
linjen till
Varbergs
bangård.

I sin skrivelse den 9 oktober 1918 meddelar nu järnvägsstyrelsen, att de för omläggning av ingångslinjen beräknade kostnaderna komme att överskridas, och hemställer styrelsen därför om anvisande av för företagets fullbordande erforderliga tilläggsanslag. Styrelsen anför härom:

Arbetet med omläggningen av ingångslinjen kunde icke, såsom avsett var, igångsättas år 1915 på grund av förekommande svårigheter att ernå tillfredsställande överenskommelse i saken med Varbergs stad. Underhandlingarna med staden blevo slutförda först i oktober 1916, varefter styrelsen i februari 1917 ingick till Kungl. Maj:t med hemställan om godkännande av överenskommelsen samt om tillstånd att expropriera all den mark, som erfordrades för linjeomläggningen. Kungl. Maj:ts fastställelse av överenskommelsen samt medgivandet angående expropriation erhöles i juli samma år, varefter arbetena kunde igångsättas.

Vid denna tidpunkt hade emellertid såväl arbets- och materialpriser som ock i avsevärd grad markvärdena stigit i pris, vilket framgår av nedanstående redogörelse, vadan anslaget 200,000 kronor till omläggning av ingångslinjen, för vilket anslags beviljande en kostnadsberäkning av år 1912 legat till grund, icke tillnärmelsevis blir tillräckligt.

Sålunda har exempelvis kostnaden för erforderlig marklösen, inberäknat ersättning för intrång och skador, vilken man i 1912 års kostnadsförslag trott sig kunna beräkna till endast 40,000 kronor, visat sig i stället kräva en summa av över 300,000 kronor. Vidare hade man tidigare tänkt sig, att en invid nuvarande linjen befintlig banvaktstuga skulle få kvarligga orubbad, vilket i anslutning till den omnämnda överenskommelsen med Varbergs stad dock nu visat sig icke kunna bliu fallet, utan måste densamma flyttas. Med bortseende från en del, nu såsom nödvändiga befunna men år 1912 ej beräknade arbeten, såsom vissa strandskoningar och stödmurar, utplanering av schaktningsjord för blivande lokomotivstation i bangårdens norra ände samt vissa anordningar för lämpligare gatukorsningar än förut beräknats, avser i övrigt det i augusti år 1918 uppgjorda nya kostnadsförslaget i huvudsak utförande av samma arbeten som upptogos i 1912 års kostnadsberäkning, varför de höga merkostnaderna i stort sett äro att hänföra till de sedan år 1912 inträffade prisstegringarna.

För fullbordandet i avsedd utsträckning av ifrågavarande arbete erfordras sålunda ett ytterligare anslag av 785,000 kronor, och har styrelsen tänkt sig en uppdelning av återstående arbeten under åren 1919 och 1920 så att under först-

[29.] nämnda året skulle utföras arbeten för ett belopp av 600,000 kronor och under år 1920 för 185,000 kronor.

Dessa tilläggsanslag äro beräknade med tillämpning av nu gällande arbets- och materialpriser och kunna anses tillräckliga under förutsättning att icke ytterligare mera avsevärda prisstegringar inträda under tiden före arbetenas färdigställande.

Vidkommande det anslagsbelopp av 176,000 kronor, som skulle utgöra på statens järnvägar kommande andel i kostnaden för själva bangårdsombyggnaden, kan styrelsen för närvarande icke yttra sig om i vad mån detta blir tillräckligt, enär bangårdsarbetet utföres av till stationen anslutande enskild järnväg, och avsevärda delar av detsamma ännu återstå. Förutses måste dock, att även här ett ökat anslag kommer att erfordras, varöver styrelsen framdeles, när detsamma till sin omfattning mera exakt kan uppgivas, har för avsikt att inkomma med redogörelse.

Departements
chefen.

I enlighet med av järnvägsstyrelsen gjord hemställan torde det för fullbordande av ifrågavarande arbeten erforderliga tilläggsanslaget, 785,000 kronor, lämpligen kunna fördelas med 600,000 kronor på 1919 och 185,000 kronor på år 1920. Under hänvisning beträffande tilläggsstaten för år 1919 till särskild framställning får jag därför i detta sammanhang hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för *omläggning av södra ingångslinjen till Varbergs bangård* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 185,000 kronor.

6. Angående dubbelspårsbyggnaderna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö.

Dubbel-
spårsbygg-
naderna
Tranås—
Aneby och
Sandsjö—
Sävsjö.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har 1918 års riksdag beslutat anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Tranås till Aneby och från Sandsjö till Sävsjö för en med tillämpande av år 1915 rådande arbets- och materialpriser beräknad kostnad av 5,558,300 kronor samt för denna anläggning och därmed sammanhängande arbeten anvisat ett belopp för år 1919 av 1,520,000 kronor.

Styrelsen hemställer nu om ett anslag för år 1920 av 2,000,000 kronor för fortsättande av arbetena med ifrågavarande anläggning samt yttrar härom följande:

Enligt den plan för arbetets bedrivande, som styrelsen framlagt i sin skrivelse den 29 september 1917, hade styrelsen ursprungligen beräknat de erforderliga anslagen för åren 1919, 1920 och 1921 till respektive 1,800,000, 2,400,000 och 1,358,300 kronor, varvid dessa belopp hänförde sig till de under senare delen av år 1915 upprättade kostnadsberäkningarna. Genom de kostnadsstegringar, som under rådande kristid inträtt, erfordrades emellertid för arbetenas färdigställande inom planerad tid mot prisstegringarna svarande höjningar i de beräknade anslagsbeloppen, och angavs i styrelsens nyssnämnda skrivelse höjningen för år

1919 till 720,000 kronor, vadan styrelsen ansåg anslagsbeloppet för detta år böra sättas till 2,520,000 kronor. Med hänvisning till den rådande ekonomiska situationen föreslog emellertid Kungl. Maj:t riksdagen en nedsättning av anslaget med 1,000,000 kronor till 1,520,000 kronor, vilket belopp ock av riksdagen anvisades för år 1919.

Redan av denna anledning har man givetvis att emotse en förskjutning av tiden för nu ifrågavarande dubbelspårsbyggnaders fullbordande. Sådan förskjutning hade dock knappast kunnat undvikas, även om riksdagen anvisat det belopp styrelsen begärt för ändamålet, alldenstund det nu visat sig, att den höjning av anslaget med 40 %, som styrelsen ansett sig böra begära, icke motsvarat de faktiska stegringarna i arbets- och materialprisen. Man torde få räkna med att arbetenas fullbordande försenas minst ett år.

För den händelse Kungl. Maj:t och riksdagen i enlighet med styrelsens förut framlagda förslag anvisa för dubbelspåret Aneby—Sandsjö 1,500,000 kronor på tilläggsstat för år 1919 skulle, inberäknat de förut för detta år anvisade beloppen av 902,700 kronor för sistnämnda dubbelspår, respektive 1,520,000 kronor för dubbelspårsbyggnaderna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö, till styrelsens förfogande för arbetenas bedrivande å linjen Tranås—Sävsjö år 1919 stå ett belopp av 3,922,700 kronor. Det synes styrelsen lämpligt, att ungefär samma belopp kan disponeras år 1920 för arbetena å nyssnämnda linje. Om därför, såsom styrelsen förut föreslagit, för arbetena å Aneby—Sandsjö anvisas för år 1920 ett belopp av 2,025,000 kronor, borde för Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö anvisas för år 1920 ett belopp av 2,000,000 kronor. Detta är visserligen mindre än styrelsen ansett erforderligt enligt den plan, styrelsen förut tänkt sig, då arbetena å de båda sistnämnda dubbelspårsbyggnaderna beräknades bliva fullbordade år 1921, men då i alla händelser byggnaderna icke nu kunna bliva färdiga sistnämnda år, finner styrelsen det sakna större betydelse om anslaget för år 1920 blir 2,000,000 kronor eller mindre än tidigare beräknats.

Med 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet erhållas för ett belopp av 800,000 kronor, varför 1,200,000 kronor äro att betrakta såsom konjunktur-tillägg å 1914 års priser.

Då arbetet med ifrågavarande dubbelspår icke ännu påbörjats, torde någon avsevärdare olägenhet icke uppstå, om något anslag till banbyggnaden i fråga nu icke ifrågasättes. Jag anser mig därför icke böra hemställa om förevarande förslags framläggande för 1919 års riksdag.

*Departements-
chefen.*

7. Angående anläggning av ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv och Hässleholm.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1918 års riksdag beslutat anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv och Hässleholm för en beräknad kostnad av 1,340,000 kronor, beräknad med tillämpning av de material- och arbetspriser, som voro gällande i senare delen av år 1917, samt för påbörjande av denna anläggning anvisat ett belopp för år 1919 av 400,000 kronor.

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

Enligt vad järnvägsstyrelsen nu meddelar, kan den beräknade kostnadssumman, med hänsyn till de alltjämt stegrade konjunkturerna, icke anses vara definitiv, utan torde ett överskridande av anslagsbeloppet vara att emotse. Då arbetet ännu icke igångsatts och icke beräknats avslutat förrän tidigast år 1921, anser sig styrelsen icke nu böra framlägga slutlig kostnadsredogörelse. Styrelsen hade tänkt sig kunna hos Kungl. Maj:t göra framställning om att för arbetenas bedrivande år 1920 få disponera ett belopp av 740,000 kronor, men då anslagskraven nu måste minskas så långt på något vis ske kan, måste enligt styrelsens förmenande tillsvidare anstå med igångsättande av nu ifrågavarande arbete. I enlighet härmed skulle fortsättningsanslag för järnvägsspåret mellan Ballingslöv och Hässleholm icke behöva äskas för år 1920.

8. Äldre linjers förbättrade planläge.

Äldre lin-
jers förbätt-
rade plan-
läge.

Bland arbeten, som järnvägsstyrelsen i sin 10-årsplan upptagit såsom ingående i kravet på trafiksäkerhetens höjande samt erhållande av en bättre driftsekonomi med mera, förekomma även sådana för äldre linjers förbättrade planläge genom ökning av rakspår mellan kontrakurvor samt ökning av radien i vissa kurvor.

I sin framställning angående anslagsäskanden till 1918 års riksdag för nya byggnader och anläggningar föreslog styrelsen, att dessa arbeten borde påbörjas under år 1919 med ett begynnelseanslag av 200,000 kronor. På grund av den ekonomiska situationen blev emellertid något anslag för ändamålet icke upptaget å 1919 års stat. Med hänsyn till de anbefallda inskränkningarna i årets anslagsäskanden har styrelsen ansett sig böra för närvarande avstå från begäran om anslag till fullföljande av planerade arbeten av ifrågavarande art.

III. Större broanläggningar.

Sedan en följd av år har styrelsen 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, vid 1917 års riksdag till om-

byggnad av Bohusbanans viadukt över Säveån och vid 1918 års riksdag slutligen till ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg.

Dylika framställningar hava gjorts endast i de fall, att ombyggnadens natur och omfattning krävt, 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.

I sin skrivelse den 9 oktober 1918 har styrelsen emellertid icke framkommit med några nya krav, utan innebära de gjorda äskandena endast ett fullföljande av tidigare av Kungl. Maj:t och riksdagen fattade beslut.

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, och anvisades sedermera av 1918 års riksdag för år 1919 ytterligare ett belopp av 472,000 kronor.

Enligt den kostnadsberäkning, som låg till grund för riksdagens förenämnda beslut angående ifrågavarande ombyggnadsarbete, skulle de sålunda anvisade anslagen vara tillräckliga för arbetets fullbordande. I sin skrivelse den 29 september 1917 framhöll emellertid styrelsen, att kostnaderna för arbetet skulle komma att bli avsevärt högre än som förut beräknats, men att styrelsen för det dåvarande ansåg sig ur stånd att med någon grad av tillförlitlighet uppgiva det belopp, som för arbetet i sin helhet kunde komma att erfordras.

[30.]
Ombyggnad
av Bohus-
banans
viadukt
över
Säveån.

[30.] I detta ämne yttrar nu styrelsen:

Arbetena med viaduktens påbörjande hava icke kunnat igångsättas förrän under år 1918 på grund av från Göteborgs stads sida framställt krav på att vid viaduktens framdragande över Sävån ett rörligt spann där borde anordnas. Sedan staden dock efter förda underhandlingar frångått detta krav, har överenskommelse numera träffats mellan Göteborgs stad, Bergslagens järnvägsaktiebolag och järnvägsstyrelsen angående bland annat den i och för viaduktens ombyggnad nödvändiggjorda förändrade sträckningen av Bohusbanans ingångslinje till Olskrokens station.

Det skulle härvid kunna ifrågasättas, att medel för detta arbetes påbörjande icke skulle hava begärts av järnvägsstyrelsen förrän resultatet av erforderliga underhandlingar varit kända. Styrelsen vill dock häremot framhålla, att, när styrelsen på hösten 1916 återkom med sin till riksdagen redan föregående år ingivna framställning om anslag, förhandlingarna hade fortskridit så långt, att resultatet ansågs kunna väntas föreligga, när de begärda medlen blevo tillgängliga.

Att förhandlingarna sedermera på grund av ovannämnda förhållanden drogo längre ut på tiden, än som från början beräknades, kunde givetvis ej av styrelsen förutses.

Med hänsyn till den stora risk för trafiksäkerheten, som ett längre bibehållande av den nuvarande träviadukten innebure, har för styrelsen stått klart, att från styrelsens sida borde göras vad göras kunde för att få arbetena igång snarast möjligt, vilket varit den egentliga orsaken till framläggandet av äskandet, innan slutgiltig överenskommelse hunnit träffas.

Kostnaderna för ombyggnaden beräknas nu komma att uppgå till 2,015,000 kronor, varav 120,000 kronor äro avsedda att bestridas av medel ur förnyelsefonden, varför av anslagsmedel skulle erfordras ett belopp å 1,895,000 kronor.

Frånräknas de av statsmakterna redan beviljade anslagsbeloppen å sammanlagt 1,272,000 kronor, skulle således återstå 623,000 kronor.

I anslutning till det anförda har järnvägsstyrelsen föreslagit, att för fortsättandet och slutförandet av ombyggnaden av Bohusbanans viadukt över Sävån för år 1920 måtte anvisas ett reservationsanslag av 623,000 kronor såsom erforderligt konjunkturtillägg å de av 1917 och 1918 års riksdagar för ändamålet beviljade anslagsbeloppen.

Departements-
chefen.

Med hänsyn till ifrågavarande ombyggnadsarbets betydelse för trafiksäkerheten torde det vara av vikt, att detsamma kan bedrivas utan avbrott och med det snaraste fullbordas. Det för sådant ändamål erforderliga tilläggsanslaget, av styrelsen nu beräknat till 623,000 kronor, synes därför böra i sin helhet upptagas å 1920 års stat. Jag hemställer därför, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Sävån för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 623,000 kronor.

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

Med bifall till av Kungl. Maj:t gjord framställning har 1918 års riksdag för ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg, varför kostnaden av anslagsmedel beräknats uppgå till 900,000 kronor, anvisat på tilläggsstat för år 1918 200,000 kronor samt för år 1919 300,000 kronor. [31.] Ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg.

Redan i skrivelse den 31 oktober 1916 i fråga om behovet av nya byggnader och anläggningar för statens trafikerade järnvägar för år 1918 gjorde järnvägsstyrelsen framställning om anslag för ombyggnad av ifrågakvarande bro. Då emellertid styrelsens framställning i denna del icke av Kungl. Maj:t upptogs bland anslagsäskandena till 1917 års riksdag, förnyade styrelsen i skrivelse den 29 september 1917 sin hemställan om anslag för berörda ändamål. Styrelsen förklarade därvid, att med hänsyn till omöjligheten att då bestämt uppgiva kostnaden för ett arbete, som var avsett att kräva flera år, styrelsen icke ansåg sig kunna angiva någon exaktare siffra för ombyggnadskostnaderna än den styrelsen i föregående års framställning uppgivit eller 900,000 kronor.

I skrivelse den 9 oktober 1918 meddelar nu styrelsen, att förarbetena för anordnande av provisorisk bro under ombyggnaden av den permanenta pågått under år 1918. Beträffande överbyggnaden till den nya bron hava underhandlingar med ett flertal firmor inletts, men hitintills icke lett till något resultat. Styrelsen ser sig sålunda icke heller nu i stånd att uppgiva någon exakt totalkostnad med nu gällande priser. Styrelsen inskränker sig därför att nu endast begära det återstående beloppet, 400,000 kronor, för arbetets fortsättande.

I anslutning härtill hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen *Departementschefen.*

att för ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

För vinnande av planmässighet beträffande anläggning av nya och utvidgning av nuvarande huvudverkstäder har järnvägsstyrelsen verkställt utredningar rörande behovet av reparationsverkstäder för lokomotiv och vagnar vid statens järnvägar under 10-årsperioden 1918—

1927 samt dessa verkstäders tänkta utveckling efter ovannämnda tid, vilka utredningar legat till grund för årets äskanden beträffande huvudverkstäder. Under denna huvudgrupp behandlar styrelsen först frågan om anslag för nu pågående arbeten med

1. Uppförande av plåtslagarverkstad med smedja vid Notviken.

[32.] 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 skrivelse av den 29 september 1917 meddelade järnvägsstyrelsen sedermera, 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. På grund av alltjämt stegrade arbets- och materialpriser beräknades emellertid kostnaderna 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 då kunde bedömas, den beräknade kostnaden för år 1920 komme att överskridas med omkring 50,000 kronor. Med anledning därav beräknade järnvägsstyrelsen i sistnämnda skrivelse, att för ifrågavarande ändamål för år 1919 skulle 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, därav 88,000 kronor borde utgå i förskott för år 1918. I enlighet härmed har riksdagen jämväl för byggnadsarbetets försättande anvisat på tilläggsstat för år 1918 88,000 kronor samt för år 1919 537,000 kronor.

I skrivelse den 9 oktober 1918 hemställer nu järnvägsstyrelsen, att återstoden av det beräknade kostnadsbeloppet, eller 155,000 kronor, måtte anvisas för år 1920, under vilket år byggnaderna enligt planen skola fullbordas. Styrelsen framhåller därvid, att sedan föregående år ytterligare då oförutsedda prisstegringar inträffat, men att gjorda beräkningar tydde på, att, i följd av vidtagna förenklingar i byggna-

dernas konstruktion, någon nämnvärd ökning i de förut beräknade [32.] kostnaderna ej vore att befara.

Med biträdande av järnvägsstyrelsens förslag hemställer jag, att *Departements-*
Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen *chefen.*

att för uppförande av *plåtslagarverkstad med smedja*
vid Notviken för år 1920 anvisa ett reservationsanslag
av 155,000 kronor.

2. Utvidgning av lokomotivverkstaden i Örebro.

För utvidgning av lokomotivverkstaden vid huvudverkstaden i Öre- [33.]
bro hemställer styrelsen om anvisande för år 1920 av ett anslag å *Utvidgning*
1,009,000 kronor. Till stöd härför anför styrelsen: *av loko-*
motivverk-
staden i
Örebro.

För att i erforderlig utsträckning kunna ombesörja de lokomotivreparationer, som böra utföras vid huvudverkstäderna, erfordras för lokomotivparkens nuvarande storlek, och om man utgår från ett behöfligt antal av 33,5 verkstadsdagar per lokomotiv och år, ungefär 102 uppställningsplatser för lokomotiv i huvudverkstäderna.

För närvarande uppgår antalet av ovan nämnda uppställningsplatser till 78 stycken.

Under de närmaste två åren komma uppställningsplatserna för lokomotiv vid huvudverkstäderna att ökas på följande sätt.

Genom färdigställande av den nu pågående ombyggnaden av reparationsverkstaden i Malmö erhålles ett tillskott av fem stycken lokomotivuppställningsplatser.

Sedan den nu pågående nybyggnaden av plåtslagarverkstad och smedja i Notviken blivit fullbordad, kunna fyra stycken uppställningsplatser för lokomotiv anordnas i lokomotivuppsättningsverkstaden.

År 1920 beräknades därför antalet uppställningsplatser för lokomotiv vid huvudverkstäderna uppgå till 87 stycken. Vid denna tidpunkt torde det nuvarande behovet av 102 stycken uppställningsplatser för lokomotiv hava vuxit till omkring 105 stycken. År 1920 föreligger sålunda en brist på 18 stycken lokomotivuppställningsplatser, och avses att med den föreslagna utvidgningen av lokomotivverkstaden i Örebro, varigenom skulle vinnas nio stycken dylika uppställningsplatser, delvis fylla denna brist.

Utvidgningen är avsedd att utföras på så sätt, att den i lokomotivuppsättningsverkstaden inrymda maskinverkstaden, som är synnerligen trångbodd, utflyttas i ett särskilt, men med uppsättningsverkstaden sammanbyggt hus. Denna anordning anses vara den mest ekonomiska, enär de höga skeppen i uppsättningsverkstaden samt de i densamma uppsatta stora lyftkranarna då komma till rationell användning och en fullt lämplig, men ej så hög och dyrbar byggnad erhålles för maskinverkstaden.

Kostnaderna för utvidgningarna av lokomotivverkstaden beräknas till 1,009,000 kronor.

- [33.] Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 359,000 kronor, varför 650,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser.

Departements-
chefen.

Av föreliggande utredning framgår, att — även efter avslutandet av nu pågående arbeten vid reparationsverkstaden i Malmö samt vid Notviken — brist på uppställningsplatser för lokomotiv kommer att förefinnas, och beräknas denna brist år 1920 uppgå till 18 platser. Denna beräkning är baserad på normala arbets- och trafikförhållanden. Skulle hänsyn åter tagas till de faktiskt nu rådande förhållandena, bleve bristen avsevärt större. På grund av mindre goda materialier och underhålliga smörjolja är nämligen lokomotivparkens reparationsbehov nu mycket större än vad som under normala förhållanden skulle betingas av lokomotivparkens och trafikens storlek. Ett uppskov med den föreslagna utvidgningen, varigenom 9 nya uppställningsplatser skulle vinnas, torde därför, även om normala förhållanden hava inträtt år 1920, komma att inverka synnerligen ofördelaktigt på verkstädernas förmåga att själva medhinna lokomotivreparationerna, och bleve det antagligen nödvändigt att härför anlita privata verkstäder, vilket skulle medföra högst betydande merutgifter. Kostnaderna för utvidgningen skulle, under förutsättning att styrelsens beräkningar visa sig hållbara, komma att uppgå till 1,009,000 kronor.

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

att för *utvidgning av lokomotivverkstaden vid huvudverkstaden i Örebro* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,009,000 kronor.

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

- [34.] Under denna anslagstitel anhåller järnvägsstyrelsen om anvisande dels på tilläggsstat för år 1919 av ett anslag å 39,500 kronor och dels för år 1920 av ett anslag å 365,000 kronor. Såsom motiv för ifrågavarande äskanden yttrar styrelsen följande.

Anlägg-
ningar vid
huvudverk-
städerna i
Örebro,
Östersund—
Bollnäs och
Notviken—
Boden.

a) Utvidgning av ångcentralen vid Örebro 190,000: —

Erfarenheten från den gångna vintern har givit vid handen, att ångcentralen i sitt nuvarande skick, det vill säga med fyra pannor inmoterade, endast med svårighet kunde lämna behöflig ånga för uppvärmning av verkstadslokalerna och

kommer detta missförhållande att i ännu högre grad framträda, därest den i det föregående begärda utvidgning av lokomotivverkstaden kommer till stånd.

[34.]

På grund härav måste ångproduktionen ökas, och sker detta lämpligast genom inläggning av ytterligare två pannor av samma konstruktion och storlek, som de redan befintliga, samt på den plats, som för desamma varit förutseend vid uppförande av ångcentralen, men på vilken plats tvättanstalten är proviso- riskt förlagd.

b) Uppförande av nybyggnad för tvättanstalten vid Örebro..... 95,000: —

Enär tvättanstalten hittills varit inrymd i ångcentralen samt därstädes upp- tagit det område, som måste tagas i anspråk för inläggning av två stycken nya ångpannor, måste ny, särskild byggnad uppföras för tvättanstalten. Byggnaden i fråga är planlagd så, att den vid framtida behov kan tillbyggas.

c) Anordnande av ångcentral vid Östersund 80,000: —

I nuvarande ångpannrummet, som är beläget i lokomotivverkstaden, äro in- lagda två stycken äldre lokomotivångpannor, vilken typ givetvis är mindre lämp- lig för stationära anläggningar på grund av den låga verkningsgraden. Med de föreslagna ångpannorna beräknas kunna erhållas 25 % bättre verkningsgrad, vilket med en kolförbrukning av 400 ton i nu förefintliga ångpannor motsvarar en be- sparing per år av 100 ton, vilket efter ett kolpris av 120 kronor per ton gör 12,000 kronor.

Genom den föreslagna anordningen vinnes dessutom större utrymme i loko- motivverkstaden, vilket är särdeles behöfligt, möjlighet att anordna ytterligare ett ingångsspår till lokomotivverkstaden samt slutligen minskade transportkostnader för bränsle vid ångcentralen.

För samtliga dessa anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro och Öster- sund erfordras sålunda sammanlagt 365,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 145,000 kronor, varför 220,000 kronor äro att betrakta såsom konjunk- turtillägg å 1914 års priser.

Av 1918 års riksdag har för anläggningar vid huvudverkstäderna Örebro, Östersund—Bollnäs och Notviken—Boden för år 1919 anvisats ett reserva- tionsanslag å 127,500 kronor. Alltjämt stegrade kostnader hava emellertid visat, att de beviljade medlen bliva otillräckliga för utförande av de beslutade arbetena och beräknas för närvarande ett tilläggsanslag av 39,500 kronor för ändamålet erforderliga.

De skäl, som av järnvägsstyrelsen anförts för de nya planerade *Departements- .* arbetena i Örebro och Östersund, finner jag fullgoda. Särskilt är att *chefen.* märka den bränslebesparing av 100 ton stenkolk per år, som skulle kunna vinnas genom anordnandet av ångcentral i Östersund.

Beträffande det av styrelsen begärda anslaget på tilläggsstat för år 1919 kan erinras, att det av 1918 års riksdag under ifrågavarande anslagstitel anvisade anslaget av 127,500 kronor avsågs dels för ut- läggning av ett last- och uppställningsspår vid centralverkstaden i Örebro

- [34.] samt av uppställningsspår för reparationsvagnar vid verkstaden i Östersund, dels ock för förbättring och utvidgning av ångcentralen i Boden. Då ej heller styrelsens framställning i denna del givit mig anledning till erinran, får jag, som i annat sammanhang kommer att göra framställning i fråga om anslag på tilläggsstaten för år 1919, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för utförande av *anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro och Östersund* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 365,000 kronor.

4. Utförande av sanitära anordningar vid huvudverkstäderna.

- [35.] **Utförande av sanitära anordningar vid huvudverkstäderna.** I skrivelse den 29 september 1917 gjorde järnvägsstyrelsen framställning om anvisande för år 1919 av ett anslag å 150,000 kronor 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. Anordningarna voro avsedda att vidtagas vid verkstäderna i Liljeholmen, Tomtebodas, Bollnäs, Östersund och Boden. Vid föredragning inför Kungl. Maj:t av denna styrelsens framställning föregående år framhöll jag behovet av att de mindre tillfredsställande hygieniska anordningarna för personalen vid de äldre av statens järnvägars verkstäder genom lämpliga åtgärder successivt förbättrades, men ansåg jag mig med hänsyn till den rådande ekonomiska situationen nödsakad ifrågasätta en reducering av det begärda anslaget med 50,000 kronor. I enlighet härmed har jämväl för år 1919 för ifrågavarande ändamål anvisats ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

I skrivelsen den 9 oktober 1918 anmäler nu styrelsen, att ytterligare ett belopp av 100,000 kronor erfordras, därest utförandet av sanitära anordningar vid huvudverkstäderna i enlighet med lagen om arbetskydd skall kunna fortsättas i behöflig utsträckning; och hemställer styrelsen om anvisande av det sålunda erforderliga beloppet på 1920 års stat. Enligt vad styrelsen meddelat, skulle den arbetskvantitet, som nu kan erhållas för det begärda anslaget, med tillämpning av 1914 års prisnivå kunna utföras för 30,000 kronor, varför 70,000 kronor sålunda äro att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser.

Departementschefen.

I brist på erforderliga medel hava hittills sanitära anordningar av ifrågavarande slag icke kommit till stånd vid statens järnvägars verk-

städer i den omfattning, som varit önskligt. Det för innevarande år anvisade anslaget, som avsågs för avhjälpande av de mest framträdande olägenheterna i detta hänseende, har jämväl visat sig vara för ändamålet otillräckligt. Det nu begärda anslaget är avsett att användas för utförande av sanitära anordningar vid huvudverkstäderna i Liljeholmen, Tomtebodas, Östersunds, Bollnäs och Bodens. De vid därvarande verkstäder förefintliga skåp-, tvätt- och toaletterummen ävensom anordningarna för bad äro alldeles otillräckliga och otidsenliga och måste utvidgas och kompletteras för att kunna motsvara föreskrifterna i lagen om arbetarskydd. Med biträdande av styrelsens nu framlagda förslag hemställer jag därför, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen [35.]

att för utförande av *sanitära anläggningar vid huvudverkstäderna* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.

Under denna rubrik beviljade riksdagen föregående år anslag till uppförande av *nya lokomotivstationer vid Örebro, Järna och Charlottenberg*. Därvid förutsattes, att anslag för arbetenas fullföljande jämväl skulle äskas av 1919 års riksdag. I skrivelsen den 9 oktober 1918 anmäler järnvägsstyrelsen emellertid, att styrelsen med hänsyn till det ekonomiska nödläget ansett sig nödsakad låta med anslagsäskandena för nämnda ändamål anstå till ett följande år.

Jag övergår härefter till styrelsens framställning angående

1. Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid vissa lokomotivstationer.

Under förestående anslagstitel har riksdagen för år 1919 anvisat ett reservationsanslag av 449,000 kronor. Detta anslag är avsett dels för mindre tillbyggnader av lokomotivstallarna i Laxå, Söderhamn, Långsele och Vännäs, dels för tillbyggnad av den nya lokomotivstationen i Mjölby, dels ock för anordningar för förbättrad driftsekonomi vid en del äldre lokomotivstationer. Järnvägsstyrelsen anmäler nu i skrivelsen den 9 oktober 1918, att på grund av ökade arbets- och materialpris såsom konjunkturtillägg till ifrågavarande anslag erfordras ett belopp av 182,000 kronor på tilläggsstat för år 1919. [36.]

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

[36.] Styrelsen anhåller därjämte, att för nya planerade arbeten av ifrågasvarande slag måtte anvisas dels på tilläggsstat för år 1919 ett anslag av 150,000 kronor och dels för år 1920 ett anslag av 544,500 kronor.

Beträffande de nya arbetena anför styrelsen följande:

Vid *Hallsberg*, tillbyggnad av lokomotivstallet 150,000: —

På grund av otillräckligt utrymme i nuvarande lokomotivstallbyggnaden i Hallsberg måste tidvis ända till nio stycken lokomotiv stå ute nattetid. För att avhjälpa det mest trängande behovet har styrelsen därför nu ansett sig böra föreslå tillbyggnad av nuvarande lokomotivstallet, motsvarande sex stycken stallplatser.

Vid *Bollnäs*, tillbyggnad av lokomotivstallet 70,000: —

För huvudförrådet i Bollnäs förefinnes trängande behov av utvidgade lokaler. Då de äldsta lokomotivstallarna därstädes äro små och mindre lämpliga för sitt ändamål samt ligga på jämförelsevis stort avstånd från de under senare åren uppförda, men däremot ligga väl till såsom förrädslokaler för verkstaden, anses lämpligast för fyllandet av ovan angivna lokalbehov att uppföra nya lokomotivstallar i anslutning till den nyaste stalleirkeln på platsen och inreda de äldsta stallarna till förråd, som flerstädes vid tidigare tillfällen förfarits. Härigenom vinnas även andra fördelar i form av förenklad administration för lokomotivstationen samt en personalbesparing på grund av stallarnas sammanförande, som uppskattas till ett belopp av minst 12,000 kronor per år.

Kostnaderna för ifrågasvarande tillbyggnad beräknas till 170,000 kronor, varav 100,000 kronor anses böra bestridas av medel ur förnyelsefonden, varför sålunda 70,000 kronor erfordras av anslagsmedel.

Vid *Ånge*, tillbyggnad av lokomotivstallet 150,000: —

Då de gamla lokomotivstallarna i östra ändan av Ånge station voro otillräckliga och icke kunde utvidgas, påbörjades med anslag av 1913 års riksdag ny lokomotivstation i stationens västra ända. Platsen för de gamla stallarna behöves emellertid nu frigjord för en ytterst angelägen utvidgning av stationens spårssystem, som i annat sammanhang av denna framställning föreslås, varför erfordras tillbyggnad av den nya lokomotivstationen med nio stallplatser, motsvarande den gamla lokomotivstationens storlek. Genom sammanslagning av de två lokomotivstationerna med tillhörande förråd, kolutlämning med mera, vinnes dessutom förenklad administration och besparingar i personalkostnader med mera, som kan per år uppskattas till ett belopp av minst 30,000 kronor. Vidare är antalet i Ånge nu disponibla stallplatser för litet, i det att på grund av trafikökningen tre lokomotiv måste placeras ute varje natt. Antalet stallplatser, som nu i detta sammanhang ansetts böra uppföras, bör därför uppgå till 12 stycken.

Kostnaden härför beräknas till 360,000 kronor varav 210,000 kronor anses böra bestridas med medel ur förnyelsefonden, varför sålunda av anslagsmedel 150,000 kronor erfordras.

Vid *Storvik*, anordnande av ny vändskiva med tillfartsspår..... 94,500: —

Sedan norra stambanan nu börjat trafikeras med nya moderna lokomotiv, har behov visat sig att i Storvik kunna förlägga reservlokomotiv eller där vända

från andra stationer ankommande lokomotiv av dessa typer. Därvarande gamla lokomotivstation är emellertid icke av den storlek, att sådana lokomotiv där kunna intagas eller vändas. Den befintliga vändskivan kan icke utbytas, då utrymme härför saknas på grund av lokomotivstationens läge omedelbart intill huvudspåret. I avvaktan på en ombyggnad av bangården, som är nära förestående, och i sammanhang därmed hela lokomotivstationens flyttning, anses därför ny vändskiva nu böra inläggas på den plats, där den nya lokomotivstationen kommer att förläggas. Kostnaderna för detta arbete beräknas till 94,500 kronor.

Vid *Boden*, uppförande av ångcentral 70,000: —

Lokomotivstallarna i *Boden* uppvärmas nu medelst ånga från reservlokomotiv. Denna anordning är emellertid otillfredsställande, dels på grund av relativt stor bränsleåtgång, och emedan lokomotiv icke alltid finnes tillgängligt för ändamålet. På grund därav föreslås uppförande av en tillbyggnad till lokomotivstallet för stationär ångpanna, från vilken jämväl till lokomotivstationen hörande byggnader skulle komma att uppvärmas. Den besparing, som beräknas uppkomma genom denna anläggning, beräknas till omkring 10,000 kronor per år vid ett kolpris av 50 kronor per ton. Med nuvarande höga kolpris beräknas besparingen uppgå till omkring 30,000 kronor.

Anordningar för förbättrad driftsekonomi 160,000: —

Föregående år begärdes för driftsekonomiska förbättringar vid åtskilliga lokomotivstationer 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 1918 års riksdag ett anslag av 100,000 kronor. Styrelsen har ansett sig även i år böra göra framställning om beviljandet av medel för liknande anläggningar å ytterligare ett antal platser, varvid det högre anslaget är beroende på ökade material- och arbetspriser mot föregående år. Beträffande de skäl, som föreligga vid begäran om detta anslag, får styrelsen i huvudsak upprepa, vad styrelsen härom föregående år anförde.

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 värmekälla. Hit hör vidare lokomotivstallarnas utrustning med komprimerad luft för sotning av lokomotivpannornas tuber och drift av diverse handverktyg, elektrifiering av vändskivor och andra maskinerier med mera.

Sammanlagda beloppet för ovanstående arbeten belöper sig sålunda till 694,500 kronor. Med 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet erhållas för ett belopp av 394,500 kronor, varför sålunda 300,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser.

Antalet stallplatser i *Hallsberg* är för närvarande 22, därav 16 i en byggnad med 15 meters vändskiva och 6 i en annan byggnad med

*Departements-
chefen.*

[36.] 20 meters vändskiva. Då de moderna stora lokomotiven icke kunna intagas i den förstnämnda stallbyggnaden och trafiken med sådana lokomotiv alltjämt ökas vid denna korsningspunkt mellan två starkt trafikerade huvudlinjer, torde behovet av ökat antal stallplatser här vara trängande. Beträffande den föreslagna tillbyggnaden av lokomotivstallet vid *Ånge* må framhållas, att densamma närmast föranledes av den av mig i det föregående förordade utvidgningen av spårsystemet vid stationen, vars anordnande nödvändiggör en förflyttning av de gamla lokomotivstallarna. Tillbyggnaden avser emellertid även att fylla bristen på disponibla stallplatser. Såsom av styrelsen framhållits, torde genom sammanslagning av de två nuvarande lokomotivstationerna en betydande besparing i driftkostnaderna vinnas. Jämväl beträffande övriga planerade arbeten av ifrågavarande slag torde de av styrelsen anförda skälen vara tillfyllest. Särskilt är att märka de besparingar i driftkostnaderna, som beräknas uppkomma genom de föreslagna arbetena vid *Bollnäs* och *Boden*. Vad angår det ifrågasatta beloppet till *anordningar för förbättrad driftsekonomi* vid en del äldre lokomotivstationer torde någon specificering av beloppet för särskilda ändamål icke kunna äga rum, utan synes styrelsen, i likhet med föregående år, böra lämnas 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.

Kostnaden för samtliga de föreslagna nya arbetena har beräknats uppgå till 694,500 kronor, därav ett belopp av 150,000 kronor, enligt vad styrelsen meddelat, är behövt redan under år 1919. Sistnämnda belopp är avsett för lokomotivstallbyggnaden i *Ånge*, enär de gamla lokomotivstallarna, som skola ersättas av den nu föreslagna stallbyggnaden, måste vara nedrivna, innan bangårdsombyggnaden kan utföras. Härutöver torde för sistnämnda år böra anvisas det av styrelsen begärda tilläggsanslaget å 182,000 kronor.]

På grund av det anförda hemställer jag, som i annat sammanhang upptager frågan om anslag å tilläggsstat för år 1919, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för utförande av *tillbyggnad av och diverse anläggningar vid vissa lokomotivstationer* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 544,500 kronor.

2. Driftverkstäder.

Under denna rubrik har riksdagen för år 1919 anvisat ett reservationsanslag av 75,000 kronor, avsett för tillbyggnad till driftverkstaden vid Järva lokomotivstation. [37.]
Drift-
verkstäder.

I skrivelsen den 9 oktober 1918 anmäler nu järnvägsstyrelsen, att för täckande av beräknad brist i nämnda anslag beräknats bliva erforderligt ett belopp av 35,000 kronor, vilket bör vara disponibelt redan under år 1919. Vidare ifrågasätter styrelsen anslags beviljande å 1920 års stat för tillbyggnad av driftverkstäderna vid Hälsingborg och Vännäs. Beträffande dessa arbeten anför styrelsen:

På grund av den större omfattning arbetena tagit vid driftverkstäderna vid Hälsingborg och Vännäs har bland annat behov av större spårutrymme inom desamma uppstått. Gjorda undersökningar hava givit vid handen, att detta lämpligast kan vinnas genom att bortflytta en del arbetsmaskiner samt för dessa tillbygga respektive verkstäder.

Järnvägsstyrelsen har därför ansett sig böra föreslå en tillbyggnad vid vardera revisionsverkstäderna vid Hälsingborg och Vännäs, för vilket kostnaderna sammanlagt beräknas uppgå till 68,000 kronor. Med 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet erhållits för en kostnad av 28,000 kronor, varför sålunda 40,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtillägg till 1914 års priser.

Mot vad sålunda föreslagits har jag icke funnit anledning till erinran. Under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat för år 1919 till särskild framställning, hemställer jag därför, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen Departements-
chefen.

att till utförande av arbeten vid *driftverkstäder* för
år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 68,000 kronor.

VI. Husbyggnader.

Under gruppen *husbyggnader* framhåller styrelsen under särskilda rubriker behovet av anslag för tillgodoseende av behovet av boställshus, manskaps- och överliggningshus, stationshusbyggnader, godsmagasinsbyggnader, tvårumslägenheter åt den lägst avlönade tjänstemannagruppen av den ordinarie statsbanepersonalen samt slutligen en del andra byggnader, sammanförda under rubriken övriga husbyggnader. [38.]
Hus-
byggnader.

För innevarande år har jämväl under denna grupp anslag beviljats för anordnande av tvättstugor till boställshavare, vilka äro i avsaknad av denna förmån. Styrelsen framhåller nu, att fullgoda skäl visserligen

- [38.] syntes föreligga för hemställan om medel för fullföljande av den föregående år framlagda planen att bereda statens järnvägars boställshavare tvättstugor, i första hand i de två nordligaste distrikten, men har styrelsen med hänsyn till nödvändiga inskränkningar icke ansett sig i föreliggande skrivelse kunna upptaga medel för detta ändamål, då så många vida viktigare anordningar fått stå tillbaka.

1. Boställshus.

För ifrågavarande ändamål äskar styrelsen ett belopp av 6,696,500 kronor, därav 778,400 kronor utgöra konjunkturtillägg å av 1918 års riksdag för samma ändamål beviljade belopp, uppgående till 2,489,700 kronor. Återstoden, eller 5,918,100 kronor, avse åter nya företag.

Såsom allmän motivering beträffande de nya företagen anför styrelsen följande:

Den sedan år 1917 — på grund av den privata byggnadsverksamhetens upphörande — uppträdande bostadsbristen har under år 1918 tagit en allt större omfattning.

Följderna av densamma för statens järnvägars vidkommande hava varit synnerligen besvärande såväl för verket som för personalen.

Ur verkets synpunkt har den största svårigheten uppträtt vid befordringar och därav följande placeringar samt vid transport av personal. Det har nämligen i vissa fall visat sig, att svårigheten att erhålla lämplig bostad å den nya tjänstgöringsorten haft till följd att vederbörande hellre avstått från ifrågasatt befordran, liksom vid nödiga transporter för tjänstgöring å viss ort unkarlar härtill företrädesvis måst anlitas och ett lämpligt urval omöjliggjorts.

För personalen har svårigheten att anskaffa bostad och ofta därmed följande stora utgifter omöjliggjort ifrågasatta befordringar och förordnanden. Inneboendesystemet har i mycket stor utsträckning kommit i tillämpning, varjämte ingåendet av äktenskap i ett flertal fall omöjliggjorts, allt förhållanden, som på ett menligt sätt direkt eller indirekt inverkat på trafikens skötande, då härigenom i mycket stor utsträckning omöjliggjorts placerandet av rätte mannen på rätta platsen.

För att i de mest trängande fallen bereda bostäder åt personalen har styrelsen måst vidtaga särskilda åtgärder.

Sålunda har styrelsen liksom föregående år låtit av driftmedel uppföra baracker å ytterligare följande platser, nämligen vid Krylbo, Laxå, Kristinehamn, Charlottenberg, Kil, Alvesta, Nässjö, Storvik, Bollnäs, Kilafors, Ånge, Storlien och Långsele, varvid de uppförda byggnaderna dock mest avsett fylla behovet av överliggningsrum för mera rörlig personal, i enstaka fall dock även tillgodosett behovet av bostäder för permanent placerad personal.

Som styrelsen i sin föregående år ingivna framställning meddelat, hade avtal träffats mellan järnvägsstyrelsen och direktionen för statens järnvägars änke- och pupillkassa, som ställt i utsikt, att kassan under en följd av år an-

vänder disponibla penningbelopp för uppförande av större byggnader, inrymmande huvudsakligen lägenheter om 2 rum och kök.

[38.]

I anslutning härtill har genom statens järnvägars försorg på kassans bekostnad under år 1918 arbetet med uppförande av bostadshus vid Krylbo, Mjölby och Kristinehamn påbörjats, och bedrivs desamma med all skyndsamhet, varjämte kassan planerat för uppförande av ett större bostadskomplex i Stockholm. Härigenom hava kassans resurser tagits i anspråk en följd av år framåt i den utsträckning tillgängliga medel tillåta, varvid givetvis även här det minskade penningvärdet inverkat minskande på omfattningen av kassans byggnadsverksamhet.

Efter att hava föranstaltat om en genomgående undersökning angående personalens bostadsförhållanden och hyresmöjligheterna å de platser, där bostadsbristen gjort sig mest kännbar, har styrelsen funnit, att behovet av bostäder i första hand måste tillgodoses vid här nedan angivna platser. Härvid har styrelsen även beaktat de framställningar från såväl personalen som från kommunala förvaltningar, vilka härutinnan inkommit till järnvägsstyrelsen.

Vid en del platser, såsom vid Charlottenberg, Falkenberg, Killeberg, Älmhult, Höör, Bastuträsk och Gällivare, har det lyckats styrelsen att träffa avtal under förutsättning av statsmakternas godkännande om inköp av fastigheter, vilka ställa sig avsevärt förmånligare än att uppföra nya byggnader. Det kan ju mot dylika inköp erinras, att härigenom å orten förefintlig bostadsbrist icke minskas. Styrelsen anser sig dock böra till bemötande av en dylik erinran framhålla, att den största svårigheten att anskaffa bostäder oftast föreligger i stationens närhet, men att möjligheter lättare yppa sig på längre avstånd från stationen. Genom inköp av välbelägna fastigheter i stationens närhet bliva sålunda statens järnvägars intresse tillgodosett, utan att därför i regel bör följa att bostadsbristen ökas, om ock möjligheterna till bostad för den enskilde i stationens närhet försvåras.

Beträffande sådana platser som Värtan och Hagalund samt Olskroken, vars personal till största delen är bosatt i Stockholm respektive Göteborg, hava starka krav väckts på uppförande av bostäder.

Då relativt små tillskott i tillgången på bostäder för det allmänna härigenom skulle vinnas och möjligheten att förhyra bostad i dessa fall dock ytterst är en ekonomisk fråga, har styrelsen, med hänsyn till de avsevärda belopp, som för erforderliga byggnaders uppförande skulle behövas, ansett böra med förslag härom tillsvidare anstå.

Beträffande behovet av bostäder i Hallsberg och Luleå med flera platser är situationen så bekymmersam, att trots i här föreliggande framställning framställda stora krav behovet på långt när icke är tillgodosett. Styrelsen vill därför redan nu förutskicka, att styrelsen nästkommande år är nödsakad återkomma med begäran om medel för ytterligare ett stort antal boställslägenheter å dessa platser.

Beträffande utrymme och inredning i samtliga härtill 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 detaljupplysningar. Framställningen lyder i denna del, som följer:

[38.]

Vid *Krylbo*, ett boställshus om en lägenhet om 3 rum och kök för lokomotivmästare och tre lägenheter om 2 rum och kök för vagn- och stallkarlar 80,000: —

Vid *Hovsta*, ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök, med möjlighet att vid framtida behov inreda ytterligare en dylik å vinden, för trafikavdelningens personal..... 47,000: —

Vid *Hallsberg*, fyra boställshus, vardera om fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal 280,000: —

Vid *Ändebol*, ett boställshus om två lägenheter en om 3 rum och kök för stationsmästare och en om 2 rum och kök för en stationskarl 51,000: —

Vid *Kimstad*, ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal 69,000: —

Vid *Falköping—Ranten*, två boställshus om vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal 140,000: —

Vid *Kil*, ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal..... 70,000: —

Vid *Svartå*, ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal 69,000: —

Vid *Charlottenberg*, inköp av tvenne fastigheter, innehållande vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök, avsedda för maskin- och trafikavdelningens personal..... 72,000: —

Vid *Vansbro*, ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal 69,000: —

Vid *Mora*, ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskinavdelningens personal 69,000: —

Vid *Källered*, ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök, med möjlighet att vid framtida behov inreda ytterligare en dylik å vinden, för trafikavdelningens personal..... 47,000: —

Vid *Åsa*, ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök, med möjlighet att vid framtida behov inreda ytterligare en dylik å vinden, för trafikavdelningens personal..... 47,000: —

Vid *Fjärås*, ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal 69,000: —

Vid *Falkenberg*, inköp av fastighet innehållande fyra lägenheter om 2 rum och kök, avsedda för en banmästare, en banvaktsförman och 2 banvakter 30,000: —

Vid *Nässjö*, två boställshus om vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal 140,000: —

Vid <i>Killeberg</i> , inköp av fastighet innehållande fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal	23,000: —
Vid <i>Älmhult</i> , inköp av fastighet innehållande två lägenheter om 3 rum och kök och två lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal	29,000: —
Vid <i>Höör</i> , inköp av fastighet, innehållande två enkelrum och två lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal	18,000: —
Vid <i>Hässleholm</i> , två boställshus om vardera 8 lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal	350,000: —
Vid <i>Örtofta</i> , ett boställshus om fyra lägenheter, en om 3 rum och kök för stationsskrivare, tre om 2 rum och kök för stationskarlar	82,000: —
Vid <i>Kattarp</i> , ett boställshus om 3 lägenheter om 2 rum och kök för banvakter	73,700: —
Vid <i>Södervidinge</i> , en banvaktstuga	27,400: —
Vid <i>Spannarps</i> , » »	28,200: —
å linjen <i>Teckomatorp</i> — <i>Svalöv</i> , 1 banvaktstuga	28,200: —
» » <i>Södervidinge</i> — <i>Kävlinge</i> , 1 banvaktstuga	27,400: —
Vid <i>Byvalla</i> , ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök, med möjlighet att vid framtida behov inreda ytterligare en dylik å vinden, för trafikavdelningens personal	44,000: —
Vid <i>Ockelbo</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal	70,000: —
Vid <i>Bollnäs</i> , två boställshus om vardera sex lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal	200,000: —
Vid <i>Ljusdal</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskinavdelningens personal	70,000: —
Vid <i>Töva</i> , ett boställshus om två lägenheter, en om 3 rum och kök för stationsmästaren och en om 2 rum och kök för en stationskarl	52,000: —
Vid <i>Ånge</i> , ett boställshus om en lägenhet om 4 rum och kök för maskininspektoren och en lägenhet om 3 rum och kök för lokomotivmästaren	64,000: —
Vid <i>Ånge</i> , ett boställshus om fyra lägenheter två om 4 rum och kök för förste stationsskrivare och 2 om tre rum och kök för tågledare	95,000: —
Vid <i>Ånge</i> , tre boställshus om vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal	210,000: —
Vid <i>Storlien</i> , två boställshus om vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal	154,000: —

[38.]	Vid <i>Flåsjön</i> , en banvaktstuga	27,000: —
	Vid <i>Ulriksfors</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal	70,000: —
	Vid <i>Bräcke</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal	70,000: —
	Vid <i>Långsele</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal	70,000: —
	Vid <i>Vännäs</i> , påbyggnad av stationshuset för erhållande av en lägenhet om 3 rum och kök och 2 enkelrum för stationsskrivare ..	31,000: —
	Vid <i>Örnsköldsvik</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal	73,000: —
	Vid <i>Själēvad</i> , ett boställshus om tre lägenheter en om 3 rum och kök och två om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal ..	53,500: —
	Vid <i>Hörnsjö</i> , ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök, med möjlighet att vid framtida behov inreda ytterligare en dylik å vinden, för trafikavdelningens personal	48,000: —
	Vid <i>Kallholmen</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal	75,000: —
	Vid <i>Bastuträsk</i> , inköp av fastighet innehållande tre lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal	17,500: —
	Vid <i>Bastuträsk</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal	75,000: —
	Vid <i>Myrheden</i> , ett boställshus om 3 lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal	53,200: —
	Vid <i>Luleå</i> , två boställshus om vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal	146,000: —
	Vid <i>Gällivare</i> , inköp av boställshus, avsett att efter omändring inredas till fyra lägenheter om vardera 2 rum och kök för trafikavdelningens personal	40,000: —
	Vid <i>Kalixfors</i> , en banmästarstuga	42,000: —
	Vid <i>Fjällåsen</i> , »	42,000: —
	Vid <i>Harrträsk</i> , ett boställshus om två lägenheter, en om 3 rum och kök för stationsmästare och en om 2 rum och kök att inredas vid framtida behov	45,000: —
	Vid <i>Kilvo</i> , ett boställshus om två lägenheter en om 3 rum och kök för stationsmästare och en om 2 rum och kök att inredas vid behov	45,000: —
	Vid <i>Polcirkeln</i> , ett boställshus om två lägenheter, en om 3 rum och kök för stationsmästare och en om 2 rum och kök, att inredas vid behov	45,000: —

Vid *Näsberg*, ett boställshus om två lägenheter, en om 3 rum och kök och en om 2 rum och kök för stationsmästare och en stationskarl 54,000: —

Vid *Boden*, fem boställshus om vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin-, trafik- och banavdelningens personal 365,000: —

Vid *Niemisel*, ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök, med möjlighet att vid framtida behov inreda ytterligare en dylik å vinden, för trafikavdelningens personal 48,000: —

Vid *Vitvattnet*, ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök, med möjlighet att vid framtida behov inreda ytterligare en dylik å vinden, för maskinavdelningens personal 48,000: —

Vid *Karungi*, ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafik- och maskinavdelningens personal 73,000: —

Vid Örebro, Bollnäs och Notviken för huvudverkstäderna.

Under senare tiden har det visat sig alltmer och mer svårt att på ett tillfredsställande sätt rekrytera den yrkeskunniga personalen vid huvudverkstäderna. Detta har icke berott endast på brist på arbetssökande, utan har i hög grad för-
anletts därav, att personer, som önskat arbete, till följd av den nu på de flesta orterna rådande bostadsbristen, icke kunna förskaffa sig lägenheter på rimligt avstånd från verkstäderna.

Det synes därför icke återstå någon annan utväg än att statens järnvägar uppföra bostäder och uthyra dessa till verkstadsarbetarna.

De platser där bostadsbristen för närvarande är mest trängande äro Örebro, Bollnäs och Notviken och lämnas i det följande en mera deltaljerad motivering för behovet å olika platser.

a. vid *Örebro*, uppförande av bostadshus för verkstadspersonalen omfattande fyrtio lägenheter om 2 rum och kök samt två lägenheter om 3 rum och kök 872,000: —

Sedan personalen vid huvudverkstaden i Örebro begärt styrelsens medverkan till att ordna bostadsförhållandena för sagda personal, beslöt styrelsen den 18 oktober 1916 att föranstalta om utredning i frågan. Denna utredning, som förelåg färdig den 11 juli 1917, gav vid handen, att verklig bostadsbrist för arbetare föreligger i Örebro, och att denna gör sig ännu mera gällande, ju längre tiden framskrider, på grund av inflyttning av arbetare till nya fabriker, och emedan den enskilda byggnadsverksamheten här som annatstädes ligger nere. Denna bostadsbrist blir så mycket mer kännbar för statens järnvägar, som behovet av arbetare vid huvudverkstaden i Örebro allt mer ökas. Sålunda kommer den nya spårväxelsverkstaden att tagas i bruk under år 1918, och är det förenat med de största svårigheter att anställa ny personal vid verkstäderna på grund av bostadsbristen.

Att personalen äger tillgång på sunda och ändamålsenliga bostäder i närheten av arbetsplatsen, är säkerligen till fördel ej endast för personalen själv, utan även och icke minst för statens järnvägar. Vid de större enskilda industriella företagen söker också arbetsgivaren numera i allt större utsträckning att på ena eller andra sättet medverka till att arbetarna erhålla goda bostäder.

[38.]

Av de olika sätt som kunna tänkas att lösa bostadsfrågan i Örebro, har styrelsen funnit enda möjliga utvägen för närvarande vara den, att statens järnvägar själva uppföra bostadsbyggnader och uthyra dessa till verkstadspersonalen.

I Örebro äga statens järnvägar ett större område, beläget i närheten av verkstaden, med fritt och sunt läge i stadsplanen och med tillgång till elektriskt ljus, gas, vatten och avlopp, och vore det styrelsens avsikt, att å dessa tomter uppföra ifrågavarande boställshus.

Såsom framgår av styrelsens framställning år 1917, har styrelsen därvid ej upptagit frågan om anslag till dessa bostadshus, enär styrelsen, på grund av många andra mera trängande anslagsbehov, icke ansåg sig då kunna framkomma med detta förslag. Emellertid anser styrelsen nu, att frågan om uppförande av bostadshus för verkstadspersonalen i Örebro ej längre bör uppskjutas.

Preliminära förslag hava därför uppgjorts för uppförande å dessa tomter av sammanlagt 122 lägenheter om 2 rum och kök samt fyra lägenheter om 3 rum och kök, och beräknas totala kostnaden härför komma att uppgå till sammanlagt 2,598,000 kronor. Med hänsyn till de rådande förhållandena anser styrelsen emellertid, att denna summa bör fördelas på flera år. För 1920 skulle sålunda erfordras 872,000 kronor.

b. vid *Bollnäs*, två bostadshus om vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök för verkstadsarbetare 140,000: —

Aven i *Bollnäs* råder för närvarande stor bostadsbrist, och har det visat sig, att vid oktoberflyttningen 1918 minst ett tiotal verkstadsarbetare med familjer äro i saknad av bostad. Rekryteringen av yrkeskunniga arbetare kan av samma skäl ej heller ske i erforderlig grad.

c. vid *Notviken*, fyra bostadshus med vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök jämte uthus för verkstadsarbetare 280,000: —

I sin år 1913 ingivna skrivelse angående behovet av nya byggnader och anläggningar upptog styrelsen, bland annat, även uppförande vid *Notviken* av 7 stycken bostadshus, vardera rymmande fyra lägenheter om 2 rum och kök för verkstadspersonalen. Det härför angivna beloppet upptogs dock ej av Kungl. Maj:t i årets äskanden, då, enligt vad föredragande departementschefen yttrat till statsrådsprotokollet, frågan borde uppskjutas ännu ett år, för att om möjligt en annan utväg för frågans lösning på ett för statsverket billigare, men dock för ändamålet tillfredsställande sätt, måtte utfinnas.

I sin år 1914 ingivna skrivelse angående behovet av nya byggnader och anläggningar upptog styrelsen åter medel för uppförande av boställshus för verkstadspersonalen vid *Notviken* och hade då inskränkt sin begäran till tre stycken hus, vilka ansågos behövlige för sådan personal, som måste vara förlagd i omedelbar närhet av verkstaden.

Detta styrelsens äskande beviljades även av statsmakterna. Övriga behövlige bostäder ansåg styrelsen skulle kunna åstadkommas genom en egnahemskoloni i närheten av verkstaden.

Det har emellertid visat sig, att vid de nu rådande enormt uppdrivna byggnadspriserna det icke är möjligt för arbetarna uppföra några egna hem, och torde det därför icke återstå annat, än att staten uppför bostäder åt arbetarna. Stort

behov av yrkeskunniga verkstadsarbetare föreligger och blir ännu mer trängande, då plåtslagarverkstaden och smedjan skola tagas i bruk. En tillfredsställande rekrytering av dylika arbetare kan emellertid icke äga rum enär tillgång på bostäder saknas såväl i Luleå som omnejd.

[38.]

De beräknade kostnaderna för av styrelsen föreslagna nya boställshus uppgå sålunda till sammanlagt 5,943,100 kronor. Emellertid anmäler styrelsen, att det av 1904 års riksdag beviljade anslaget å 25,000 kronor för uppförande av ett boställshus vid Norsholm icke hittills blivit disponerat eller lämpligen bör disponeras för detta ändamål på grund av ändrade dispositioner. Behov av boställshuset föreligger nämligen icke längre, enär omlastningen mellan statens järnvägar och Norra Östergötlands järnväg beträffande bandelen Norsholm—Kimstad är flyttad från Norsholm till Kimstad. Skulle behov av ett boställshus framdeles uppstå, är det nuvarande anslaget emellertid otillräckligt, varför styrelsen anser det vara lämpligt att då återkomma med begäran om ett helt nytt anslag. Styrelsen föreslår därför, att dessa medel beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av det nu erforderliga anslagsbeloppet.

Frånräknas sålunda detta belopp, återstår såsom erforderligt anslag för nya boställshus 5,918,100 kronor.

Såsom av det föregående framgår, överstiger det av styrelsen nu begärda beloppet för tillgodoseende av statens järnvägars behov av boställshus i väsentlig grad det av 1918 års riksdag för samma ändamål beviljade anslaget. Anledningen härtill torde till väsentlig del vara att söka i de under den senaste tiden inträffade stegringarna av arbets- och materialprisen, men därjämte ställer den allt mera framträdande bostadsbristen numera ökade krav på åtgärder från statens sida för ordnandet av personalens bostadsförhållanden.

*Departements-
chefen.*

Beträffande de olika utvägar, som stå öppna för vinnande av sistnämnda syfte, lämnade jag en redogörelse föregående år vid föredragning av styrelsens anslagsäskanden för år 1919, och betonade jag därvid, att utvägen att låta statens järnvägar genom egen byggnadsverksamhet lösa bostadsfrågan i flertalet fall vore den enda möjliga eller åtminstone den mest lämpliga.

Det nu föreliggande förslaget avser att tillgodose bostadsbehovet på de platser, där detta behov visat sig mest trängande. Då förslaget grundar sig på en grundlig utredning av på frågan inverkan omständigheter samt styrelsen redan i möjligaste mån inskränkt sina anslagsäskanden, anser jag mig icke kunna föreslå någon reducering av det begärda anslagsbeloppet.

[38.] Jag vill här allenast lämna en del kompletterande upplysningar i fråga om de till inköp föreslagna fastigheterna.

I det för förvärv av fastigheter vid *Charlottenberg* begärda beloppet, 72,000 kronor, ingår köpeskillingen för fastigheterna med 40,000 kronor. Det återstående beloppet 32,000 kronor erfordras för behövliga förändringsarbeten i de å fastigheterna uppförda lägenheterna. Med hänsyn till totalbeloppet, 72,000 kronor, utgör priset per eldstad 3,000 kronor.

Köpeskillingen för fastigheten vid *Falkenberg* uppgår till 22,500 kronor, varjämte 7,500 kronor beräknas erforderliga för vissa förändringsarbeten. Efter totalkostnaden, 30,000 kronor, blir priset per eldstad i detta fall 2,500 kronor.

I de för de övriga förvärven upptagna beloppen ingå icke några kostnader för förändringsarbeten, då härför erforderliga mindre belopp äro avsedda att bestridas av till styrelsens förfogande stående medel.

Priset per eldstad utgör beträffande *Killeberg*, *Älmhult* och *Bastuträsk* omkring 2,000 kronor och beträffande *Höör* 3,000 kronor.

Vidkommande det föreslagna köpet av boställshus i *Gällivare*, ingår i detsamma även en intill nämnda byggnad belägen tomt. Frånräknas värdet av densamma, 2,000 kronor, blir priset omkring 3,200 kronor per eldstad.

Då man vid uppförandet av nu föreslagna nya boställshus måste räkna med ett pris per eldstad av omkring 6,000 kronor, torde härav framgå, att de nu föreslagna förvärven äro synnerligen förmånliga.

2. Manskaps- och överliggningshus.

För uppförande vid manskaps- och överliggningshus ifrågasätter styrelsen ett anslag av 636,700 kronor, därav 241,700 kronor utgöra konjunkturtillägg å av 1918 års riksdag för samma ändamål beviljat belopp eller 379,800 kronor. Återstoden av det nu begärda beloppet eller 395,000 kronor avser nya anläggningar.

Beträffande behovet av sistnämnda belopp anför styrelsen följande:

På grund av bostadsbristen hava även stora svårigheter uppstått att genom förhyrning anskaffa överliggningsrum åt den åkande personalen. Å de platser styrelsen härnedan föreslår uppförandet av *överliggningshus* är behovet av överliggningsrum på grund av ovannämnda orsaker så trängande, att styrelsen anser att åtgärder för dess tillgodoseende snarast måste vidtagas. Bland dessa återkommer styrelsen med framställning om anslag till överliggningshus i Mjölby, för vilket styrelsen föregående år hemställde om medel, men vilket med hänsyn

till den ansträngda statsbudgeten ej medtogs i den kungl. propositionen, och för vilket i anslutning härtill erforderliga medel icke av riksdagen anvisades. Beträffande *manskapshus* hade styrelsen tidigare tänkt sig kunna återkomma med framställning om anslag till ett personalhus i Nyköping, men nödgas styrelsen nu avstå härifrån. Därjämte förefinnas starka krav på anordnandet av dylika i Lund, Ljusdal och Ånge, men har styrelsen ansett sig nu icke kunna medtaga dessa.

Styrelsen får sålunda inskränka sig till att föreslå uppförande av överliggningshus vid följande platser såsom samtidigt bidragande till bostadsnödens lindrande nämligen:

Vid *Mjölby*, ett överliggningshus för maskinavdelningens personal 162,000: —

Vid *Långsele*, ett överliggningshus för maskinavdelningens personal 65,000: —

Vid *Storvik*, ett överliggningshus för maskinavdelningens personal ... 65,000: —

För att erhålla erforderligt antal överliggningsrum i Storvik har förslag förelagat om påbyggnad och inredning av ett boställshus å platsen, men av den utredning, som härvid vidtagits, har styrelsen ansett lämpligare att uppföra ett särskilt överliggningshus, enär svår bostadsbrist råder i samhället, varjämte skillnaden mellan kostnaderna för påbyggnad och nybyggnad beräknas uppgå till endast cirka 10,000 kronor.

Vid *Ljusdal*, ett överliggningshus för trafikavdelningens personal... 65,000: —

Vid *Boden*, ett överliggningshus för maskinavdelningens personal... 38,000: —

Behovet av överliggningsmöjligheter för den åkande personalen har hittills i stor utsträckning tillgodosetts genom förhyrandet av boställslägenheter till överliggningsrum. På grund av den rådande allmänna bostadsbristen låter sig detta emellertid icke längre göra på ett flertal platser, utan måste, därest föreliggande fråga skall kunna ordnas på ett ur hygienisk synpunkt tillfredsställande sätt, statens järnvägar gå i författning om uppförande av särskilda för ändamålet avsedda överliggningshus. Å de platser, där styrelsen nu ifrågasätter åtgärder i förevarande hänseende, är, enligt vad styrelsen meddelar, behovet av överliggningshus synnerligen trängande, och torde därför de planerade arbetena icke böra uppskjutas.

Såsom styrelsen erinrat, upptogs det nu föreslagna överliggningshuset för maskinavdelningens personal i *Mjölby* i styrelsens förslag i fråga om anslag att äskas vid 1918 års riksdag, men ansåg jag mig med hänsyn till nödvändigheten att iakttaga största möjliga sparsamhet böra föreslå uppskov med denna byggnad till ett kommande år. Kostnaden för byggnaden, som föregående år upptogs med 97,000 kronor, beräknas med nuvarande priser till 162,000 kronor. I

Departements-
chefen.

- [38.] detta sammanhang kan erinras, att, enligt vad styrelsen i sin tidigare framställning i ämnet meddelade, kostnaderna för förhyrning av lokaler och nattlogiersättning i Mjölby för det dåvarande uppgingo till omkring 7,000 kronor om året. Såväl beträffande detta som övriga av styrelsen i förevarande sammanhang föreslagna arbeten gäller, att desamma äro ägnade att i någon mån lindra den inom samhällena rådande bostadsnöden, enär de nu till överligningsrum förhyrda lägenheterna genom dessa arbeten bliva disponibla till bostäder.

3. Stationshusbyggnader.

Under rubriken *stationshusbyggnader* har 1918 års riksdag beviljat ett sammanlagt belopp av 467,500 kronor. Styrelsen hemställer nu för ifrågavarande ändamål om anvisande av tillhopa 359,000 kronor, därav 218,000 kronor utgöra konjunkturtillägg å det av 1918 års riksdag beviljade beloppet samt 141,000 kronor avses för uppförande av en stationsstuga vid Brattsbacka station ävensom för till- och ombyggnad av stationshusen vid Stjärnhov och Bollnäs.

Beträffande behovet av de sålunda föreslagna nya arbetena anför styrelsen följande:

Vid Brattsbacka, där fullständig station är avsedd anordnas, erfordras för trafikens skötsel en med godsbod sammanbyggd stationsstuga jämte tvenne lägenheter om 2 rum och kök för vid platsen stationerad personal.

Brattsbacka, å linjen Norrfors—Nyåker 62,000: —

Styrelsen hade tidigare tänkt framkomma med krav för en stationshusbyggnad vid Björnänge, där förhållandena kräva bättre anordningar, men har ansett sig nu nödgad att avstå därifrån.

För erhållande av erforderliga ökade utrymmen för expeditiionslokaler m. m. föreslås till- och ombyggnad av stationshusen vid följande stationer nämligen:

Stjärnhov 24,000:

Bollnäs 55,000: -

Särdeles trängande behov föreligga även vid Kimstad, Örebro, Lis, Billesholms gruva och Koskullskulle, men har styrelsen ansett sig nödgad frågå sin tidigare tanke, att för dessa nu göra framställning om anslag.

Departements
chefen.

Beträffande behovet av *stationsstugor* å vissa mera trafikerade linjer må hänvisas till vad jag i sådant hänseende föregående år anförde vid föredragning av styrelsens anslagsäskanden för år 1919. Det nu föreliggande förslaget om uppförande av en stationsstuga vid *Brattsbacka* har icke givit mig anledning till erinran. Jämväl finner

jag mig kunna tillstyrka de ifrågasatta arbetena vid *Stjärnhov* och *Bollnäs*. Beträffande sistnämnda plats har jag inhämtat, att det föreslagna arbetet omfattar dels påbyggnad av stationshuset, dels ock förändring av inredningen till detsamma. Sammanlagda kostnaderna härför äro beräknade till 80,000 kronor, varav dock 25,000 kronor äro avsedda att bestridas av till styrelsens förfogande ställda medel från förnyelsefonden. Genom den föreslagna på- och ombyggnaden erhållas bland annat nödvändiga utrymmen för telegraf- och trafikinspektörsexpeditionerna, som med nuvarande trånga utrymmen arbeta under synnerligen svåra förhållanden. [38.]

4. Godsmagasinsbyggnader.

För utvidgning och tillbyggnad av vissa godsmagasinsbyggnader vid en del större statsbanestationer har 1918 års riksdag anvisat tillhopa 191,200 kronor. Järnvägsstyrelsen hemställer nu om anvisande under förevarande rubrik av sammanlagt 206,500 kronor, därav 94,500 kronor utgöra konjunkturtillägg å förenämnda av 1918 års riksdag beviljade anslag samt 112,000 kronor erfordras för nya arbeten av ifrågavarande slag.

Beträffande behovet av sistnämnda belopp anför styrelsen följande:

Vid nedannämnda stationer hava utrymmena i godsmagasinen eller tillhörande expeditiionslokaler visat sig otillräckliga, vilket vållat såväl svårigheter och tidsutdräkt vid expedieringen som andra olägenheter för såväl allmänheten som statens järnvägar. Genom nu föreslagna utvidgningar av lokalerna skulle dessa olägenheter bliva avhjälpda.

Dessa stationer äro:

<i>Nässjö</i> , tillbyggnad av ilgodsmagasinet	25,000: —
<i>Eslöv</i> , tillbyggnad av godsexpeditionen	52,000: —
<i>Hudiksvall</i> , uppförande av ilgodshus	35,000: —

I enlighet med styrelsens förslag torde samtliga nyssnämnda utvidgnings- och tillbyggnadsarbeten böra komma till utförande. Vad angår de planerade arbetena vid *Eslövs* station, vilkas utförande skulle betinga 52,000 kronor, må meddelas, att på grund av personalökning å stationsinspektörsexpeditionen har för densamma måst tagas i anspråk det för vagnexpeditionen avsedda rummet. Vagnexpeditionen, som genom den stegrade vagnslasttrafiken — år 1913 uppgick summa avgående och ankommande vagnslastgods till 41,291 ton och år 1917 till 44,246 ton — ävenledes krävt ökad personal, har provisoriskt måst inrymmas i ett boställshus, vilket enligt byggnadsplanen skall rivras. Genom nu föreslagna tillbyggnad av godsmagasinet expeditiionsbyggnad skulle erforderligt utrymme erhållas.

Departements-
chefen.

[38.]

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 bära 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 överstigande 10 år, med början år 1918, och anhöll styrelsen i anslutning därtill om ett begynnelseanslag för ändamålet för sistnämnda år å 70,000 kronor.

Vid frågans behandling i statsrådet uttalade föredragande departementschefen, efter en ingående motivering, till vilken för korthetens skull här må hänvisas, 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. Sedermera har av 1918 års riksdag, på Kungl. Maj:ts framställning, för fortsättande av ifrågavarande arbeten enligt den ursprungliga planen beviljats ett belopp av 70,000 kronor.

I sin skrivelse den 9 oktober 1918 anför nu styrelsen i detta ämne, att ehuru ett avsevärt större belopp skulle vara behöfligt, för att med hänsyn till ökade arbets- och materialpris kunna fullfölja nybyggandet enligt den ursprungliga planen, ville dock styrelsen, med tanke på de stora krav, som i övrigt ställdes på statskassan, inskränka sig till att för år 1920 begära samma belopp, som beviljats för de tvenne föregående åren eller 70,000 kronor.

Styrelsen meddelar därjämte, att hittills tillgängliga anslagsmedel [38.] disponerats för uppförande av boställshus vid Kiruna och Bräcke.

Såsom redan föregående år framhölls, vore 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. I betraktande av de starka påfrestningar på statskassan, som i övrigt måste äga rum för statens järnvägars del, anser jag mig emellertid icke kunna ifrågasätta, att fortsättningsanslaget för år 1920 för nu ifrågasvarande ändamål sättes högre än styrelsen föreslagit eller till 70,000 kronor.

*Departements-
chefen.*

6. Övriga husbyggnader.

Under rubriken *övriga husbyggnader* beviljade 1918 års riksdag tillhoppa 213,500 kronor. Järnvägsstyrelsen hemställer nu, att såsom behöfligt konjunkturtillägg härtill måtte anvisas ett anslag av 102,500 kronor. Därjämte har styrelsen gjort framställning om anvisande av 200,000 kronor för anordnande av lokaler för postverkets behov i vissa statens järnvägars byggnader. Till stöd för sistnämnda framställning anför styrelsen:

Å sådana platser, där järnvägsstationer finnas, har generalpoststyrelsen i allmänhet sökt anordna sina poststationer i samband med järnvägsstationen. För postverkets del innebär detta en stor fördel, i det att därigenom postverket erhåller en fastare uppgörelse än vad många gånger är möjligt, då posten har att vända sig till enskild person. För allmänheten är nämnda anordning naturligtvis även en synnerligen stor fördel, då allmänheten dels får sina postgöromål handlagda av med expeditionsgöromål förtrogna tjänstemän, dels ock är posten tillgänglig på ett i regel centralt ställe å orten. Även ur allmän statsekonomisk synpunkt måste givetvis en dylik anordning vara att föredraga.

Med hänsyn till dessa fördelar för postverket, allmänheten och statsverket i sin helhet har järnvägsstyrelsen sökt i största utsträckning tillmötesgå framställningar om förening av post- och järnvägsgöromålen vid statens järnvägars stationer. Allt eftersom trafikarbetet vid järnvägarna växt har det emellertid visat sig medföra vissa olägenheter, ej minst i säkerhetsavseende, att järnvägsstationsföreståndaren även handhar postarbetet. Därför har järnvägsstyrelsen ock ansett sig vara nödsakad att under de senaste åren i ett flertal fall uppsäga gemenskapen med postverket. När nu järnvägsstyrelsen på grund av det hastigt sig ökande trafikarbetet står inför utsikten att under de kommande åren nödgas uppsäga posten från ett flertal stationer, har det i anslutning till ovanstående, synts angeläget att söka vidtaga sådana anordningar, att posten åtminstone beredes lokal i järnvägens stationshus. I den utsträckning så varit möjligt har järnvägsstyrelsen också upplåtit för tillfälligt begagnande av postverket sådana väntsals- och andra utrymmen, som järnvägsstyrelsen ansett sig kunna för en tid avvara. Vid ett flertal stationer, där från generalpoststyrelsens sida påvisats såsom synnerligen

- [38.] önskvärt, att posten beredes plats i järnvägsstationerna, finnas emellertid icke utrymmen disponibla att anvisa posten. Järnvägsstyrelsen har då tänkt sig att för postverkets del vidtaga erforderliga tillbyggnads- och förändringsarbeten å respektive stationshus. Det hade varit järnvägsstyrelsens avsikt att nu kunna framlägga en definitiv kostnadssiffra på vad som i detta hänseende med nu-rande prisnivå skulle erfordras av anslagsmedel. De i sammanhang med före-stående fråga pågående utredningarna hava emellertid ännu ej avslutats, varför styrelsen nu ej kan lämna en dylik uppgift. Med ledning av de hittills gjorda utredningarna har dock styrelsen nu ansett sig böra hemställa om ett begynnelse-anslag för berörda ändamål av 200,000 kronor.

Departements-
chefen.

Enligt vad jag från järnvägsstyrelsen inhämtat, har, med undantag å I distriktet, undersökningar verkställt och slutförts beträffande frågan, i vilken utsträckning lokaler för postverket behöva anordnas i statens järnvägars stationshus, och har därav framgått, att dylika lokaler erfordras vid ett antal av 40 å 50 stationer, däribland Svalöv, Älmhult, Storfors, Nykroppa, Hällnäs m. fl. Beträffande den ersättning, som utgår till statens järnvägar såsom gottgörelse för ifrågavarande kapital-utlägg, finnas särskilda bestämmelser i en under år 1914 träffad över-enskommelse mellan de båda verken rörande uthyrande av lokaler och tomtområden till postverket. Enligt nämnda överenskommelse erlägger postverket för förhyrd lägenhet i hyra så stor del av fastighetens hela avkastning, som lägenheten i nyttigt kubikmått utgör del av byggnadens hela nyttiga kubikutrymme. Avkastningen beräknas beträffande stenhus utgöra 6 % och beträffande trähus 7 % å fastighetens bokförda värde, d. v. s. kostnad för tomt, byggnad samt sådan till- och om-byggnad, som ökat fastighetens värde. I överenskommelsen hava även-ledes särskilda bestämmelser intagits rörande fördelning av kostnader för uppvärmning medelst centralvärmeledning, för belysning och städ-ning m. m.

Beträffande det nu för ifrågavarande ändamål begärda beloppet synes anledning till erinran icke föreligga.

Vid bifall till vad jag i det föregående anfört skulle för nytill-komna arbeten under rubriken *husbyggnader* sålunda erfordras för boställshus

	kronor 5,918,100: —
» manskaps- och överliggningshus	» 395,000: —
» stationshusbyggnader	» 141,000: —
» godsmagasinsbyggnader	» 112,000: —
» beredande av tvårumslägenheter åt den lägst avlönade tjänstemannagruppen av den ordinarie statsbanepersonalen	» 70,000: —
» övriga husbyggnader	» 200,000: —

Summa kronor 6,836,100: —

Enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat, skulle med tillämpning av 1914 års prisnivå samma arbetskvantitet kunna utföras för 2,336,100 kronor, varför 4,500,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser. Av nyssnämnda belopp, 6,836,100 kronor, torde i enlighet med av styrelsen gjord hemställan 3,000,000 kronor bära anvisas på tilläggsstat för år 1919. För samma år torde jämväl bära anvisas de av styrelsen begärda 1,435,100 kronor i tilläggsanslag till de av 1918 års riksdag under rubriken husbyggnader beviljade anslag.

[38.]

Under åberopande av vad sålunda anförts, får jag, som i annat sammanhang kommer att göra framställning i fråga om anslag å tilläggsstat för år 1919, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för *husbyggnader* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 3,836,100 kronor.

VII. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol vid importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemmottagning i importhamnarna.

Under denna rubrik anhåller styrelsen om ett anslag för år 1920 å 51,000 kronor för anordnande av kolupplagsplats vid *Örnsköldsvik*. Enligt vad styrelsen meddelar, erfordras nämligen en rationellt ordnad upplagsplats för kol i anslutning till den under byggnad varande nya kolkajen därstädes, till vilken anläggning medel beviljats av 1916 års riksdag. Kostnaderna för den nu ifrågasatta anläggningen hava beräknats till nyssnämnda belopp, 51,000 kronor, därav 30,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtillägg till 1914 års priser.

[39.]

Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol vid importhamnar m. m.

I det av 1916 års riksdag beviljade anslaget för anordnande av kaj för kolemmottagning samt kolupplagsplats för stenkol i *Örnsköldsvik* ingick icke något belopp för anordnande av själva upplagsplatsen, enär för dess planerande var avsett att användas de massor, som skulle erhållas vid muddring för den nya kajen. Övriga kostnader för upplagsplatsens iordningsställande voro avsedda att bestridas av medel, som då stodo till styrelsens förfogande. På grund av ökade arbets- och materialpris hava dock dessa kostnader nu blivit så avsevärda, att särskilda medel erfordras för ifrågavarande ändamål.

Departementschefen.

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

[39.]

att för *anordningar för beredande av ökad uppslagsplats för stenkol vid importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnarna* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 51,000 kronor.

VIII. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten.

[40.]

Telegraf-
och sek-
tions-
telefon-
ledningar
samt kabel-
arbeten.

För nu ifrågavarande ändamål anvisade 1918 års riksdag sammanlagt 640,000 kronor. Järnvägsstyrelsen meddelar nu, att de sålunda beviljade medlen på grund av alltjämt stegrade kostnader blivit otillräckliga för utförande av de beslutade arbetena och att för närvarande ett tilläggsanslag av 225,000 kronor beräknas för ändamålet erforderligt. Styrelsen hemställer jämväl om anvisande av sistnämnda belopp å tilläggsstat för år 1919. Vidare hemställer styrelsen om ett anslag för år 1920 av 660,000 kronor för utförande av nya arbeten av ifrågavarande slag.

Styrelsen anför i detta ämne följande:

Såsom styrelsen i sin framställning förlidet år under förevarande anslagspost framhållit har kravet på dylika anläggningar ökats i och med trafikens tillväxt. Vad styrelsen då anförde, tillåter sig styrelsen här nedan upprepa.

»Med ökning av trafiken följer intensivare tågrörelse genom ökat tågantal och tätare inbördes lägen mellan tågen. Då statens järnvägars bandelar till huvudsaklig del fortfarande äro enkelspåriga, uppstår härigenom ett ökat behov av telegraf- och telefonförbindelser, dels mellan den plats, 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 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 jämnt, 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 jordkabler nedläggas.

Enligt den förut i denna skrivelse åberopade utredningen angående anslagsbehovet för 10-årsperioden 1918—1927 skulle för *nya telegraf- och sektionstelefon-*

*ledning*ar år 1920 erfordras ett belopp av 449,600 kronor, vilket med nuvarande högre materialpris, och oaktat järntråd i viss utsträckning skulle användas i stället för bronstråd, beräknats böra höjas till 807,000 kronor. Med hänsyn till rådande höga prislägen anser emellertid styrelsen, att en avsevärd del av de i 10-årsplanen upptagna arbetena bör förskjutas till ett kommande år. Sektions-telefonledning^{en} Göteborg—Halmstad, som enligt planen skulle utföras först efter år 1920, anses däremot behöva komma till utförande sistnämnda år. Genom dessa omflyttningar i arbetsplanen skulle den beräknade summan för dessa ledningar kunna nedbringas till 410,000 kronor.

[40.]

För dessa medel äro följande anläggningar avsedda komma till utförande, nämligen:

*telegrafledning*ar & linjerna
Stockholm—Krylbo och
Boden—Storsund,

*sektionstelefonledning*ar & linjerna
Järna—Åby,
Göteborg—Halmstad och
Långsele—Umeå.

Beträffande *kabelarbeten* har i 10-årsplanen upptagits ett belopp av 50,000 kronor för år 1920. På grund av det höga prisläget å kablar beräknas avsedda kabelarbeten, som äro av den vikt att de icke tåla uppskov, nu komma att betinga en kostnad av 250,000 kronor.

För telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten erfordras sålunda sammanlagt 660,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunnat utföras för 160,000 kronor, varför 500,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser.

Av styrelsens redogörelse framgår, att enligt tioårsplanen för anläggande av nya telegraf- och sektionstelefonledningar under år 1920 skulle krävas ett belopp av 449,600 kronor, vilket med rådande konjunkturer skulle motsvara ett anslag av icke mindre än 807,000 kronor. På grund av de ogynnsamma prislägena har styrelsen emellertid själv begränsat sitt krav för nya arbeten av ifrågavarande slag till 410,000 kronor. Detta har varit möjligt genom att till ett kommande år förskjuta vissa arbeten och nu endast begära medel för de mest oundgängliga. Under antydda förhållanden torde det icke böra ifrågasättas att vidtaga en ytterligare reducering av det sökta anslaget. För kabelarbeten upptogs i 10-årsplanen för år 1920 ett belopp av 50,000 kronor. Med nuvarande priser beräknas emellertid de nya arbeten, vilka, enligt vad styrelsen upplyser, äro av det slag, att de icke tåla ett uppskov, komma att kosta 250,000 kronor. För nya telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten erfordras sålunda sammanlagt 660,000 kronor.

Departements-
chefen.

[40.] Beträffande det av styrelsen begärda tilläggsanslaget till av 1918 års riksdag för ifrågavarande ändamål anvisade medel, vilket anslag torde bära anvisas på tilläggsstat för år 1919, har jag icke funnit anledning till erinran.

Jag hemställer alltså — under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat för år 1919 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 1920 anvisa ett reservationsanslag av 660,000 kronor.

IX. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

[41.] För utförande av växel- och signalsäkerhetsanläggningar upptager styrelsen bland sina anslagsäskanden ett sammanlagt belopp av 2,500,000 kronor, därav 600,000 kronor på tilläggsstat för år 1919 samt återstoden, 1,900,000 kronor, på 1920 års stat. Styrelsen yttrar härom följande:

Under järnvägarnas tidigare år skedde vid alla stationer såväl omläggning av spårväxlar som omställning av de fasta signalerna för hand genom manövrering på platsen. Allt eftersom järnvägstrafiken ökades, visade det sig emellertid, att åtskilliga olägenheter voro förenade härmed. Så till exempel låg en fara i den omständigheten, att de fasta signalinrättningarna och växlarna i tågvägen icke stodo i beroende av varandra, varigenom det var möjligt att visa körsignal från den fasta signalinrättningen, ehuru växlarna i tågvägen icke lagts i sitt rätta läge. Denna omständighet har förorsakat många olyckor och missöden, vilkas antal under åren 1907—1912 motsvarade 18,4 % av samtliga under sagda år inträffade olyckor i tåg tjänst. För att tillgodose berättigade krav på trafiksäkerhet har man anordnat växel- och signalsäkerhetsanläggningar, vilka under årens lopp i allt högre grad förbättrats och fullkomnats.

Ändamålet med dessa anläggningar kan närmare angivas vara, att de skola så förbinda de fasta signalinrättningarna på en station sinsemellan och med de spårväxlar, vilka skola genomlöpas av tåg, samt med andra växlar, vilkas lägen kunna inverka på säkerheten för tågrörelsen, så ock med över sidospår anordnade spårspärrar, att körsignaler med de fasta signalinrättningarna icke kunna givas, såvida ej nyssnämnda växlar och spårspärrar äro rätt lagda och förreglade, och att körsignaler för tågs framgående samtidigt å olika tågvägar kunna givas, endast om tågvägarna äro oberoende av varandra.

De anordningar, som erfordras för vinnande av detta syfte, äro givetvis mycket olika i avseende å sin omfattning. Vid en liten station med få spår och ett ringa antal växlar äro mindre vidlyftiga anordningar av nöden än vid en större station med invecklat och vidsträckt spårssystem. Även vid mindre stationer krävas emellertid rätt omfattande anordningar, vilka äro nödvändiga för att

betrygga apparaternas funktion även under ogynnsamma klimatiska förhållanden. Vid större stationer användas numera elektriska ställverk med elektrisk kraft för växlarnas och signalernas manövrering, varigenom visat sig kunna ernås åtskilliga fördelar, jämfört med de mekaniska ställverken, vid vilka trådledningar användas för rörelsens överföring vid omläggning av växlar och signaler.

I regel ingå numera i växel- och signalsäkerhetsanläggningarna jämväl anordningar till förhindrande av för tidig omläggning av växlar (tågvägsförregling) så ock anordningar till förhindrande av att huvudsignal ställes till kör utan stationsföreståndarens medgivande (stationsblockering), ävensom andra anordningar med ändamål att för stationsföreståndaren underlätta kontrollen över tågrörelserna å stationen.

Å linjer med tätare tågföljd anordnas i förbindelse med växel- och signalsäkerhetsanläggningarna så kallad linjeblockering. Genom nämnda anordning förbindas signalinrättningarna å två närbelägna stationer med varandra på sådant sätt, att körsignal för tågs utfart å sträckan mellan stationerna icke kan givas förrän ett föregående tåg lämnat samma sträcka och utfartssignalen frigivits från framförliggande station. Linjeblockering, som anordnas såväl å enkelspårig som dubbelspårig bana, har visat sig vara ett betydelsefullt medel för trafiksäkerhetens höjande å linjer med tät trafik, till exempel förortstrafik närmast de större städerna.

Utgifterna för växel- och signalsäkerhetsanläggningar vid statens järnvägar hava varit avsevärda. Sålunda hava statsmakterna till bestridande av kostnader för dylika anläggningar alltsedan år 1891 årligen anvisat extra anslagsmedel, uppgående för tiden till och med 1919 års slut till ett belopp av sammanlagt 9,120,000 kronor, vilka fördela sig på olika år sålunda:

för år 1892.....	50,000:—	för år 1903.....	150,000:—	för år 1914.....	600,000:—
» » 1893.....	50,000:—	» » 1904.....	150,000:—	» » 1915.....	800,000:—
» » 1894.....	42,000:—	» » 1905.....	150,000:—	» » 1916.....	800,000:—
» » 1895.....	50,000:—	» » 1906.....	150,000:—	» » 1917.....	800,000:—
» » 1896.....	20,000:—	» » 1907.....	100,000:—	» » 1918.....	1,000,000:—
» » 1897.....	86,000:—	» » 1908.....	150,000:—	» » 1919.....	1,500,000:—
» » 1898.....	80,000:—	» » 1909.....	150,000:—	Tillhopa kronor 9,120,000:—	
» » 1899.....	75,000:—	» » 1910.....	350,000:—		
» » 1900.....	317,000:—	» » 1911.....	250,000:—		
» » 1901.....	150,000:—	» » 1912.....	450,000:—		
» » 1902.....	150,000:—	» » 1913.....	500,000:—		

Såsom synes av ovanstående uppgifter, är det avsevärda belopp, som under årens lopp nedlagts på anordningar, avsedda att på ifrågavarande sätt öka trafiksäkerheten å statens järnvägar.

I den inom styrelsen år 1916 uppgjorda planen för nya byggnader och anläggningar under 10-årsperioden 1918—1927 hade för växel- och signalsäkerhetsanläggningar beräknats erforderligt ett belopp av 8,000,000 kronor, vilket var avsett att utgå med 1,000,000 kronor under vart och ett av åren 1918—1922, medan återstående 3,000,000 kronor skulle fördelas å de sista fem åren av 10-årsperioden. Utom nämnda belopp beräknades uti ifrågavarande utredning ett belopp av 2,000,000 kronor bliva erforderligt under 10-årsperioden för vissa förbättringar i signalsystemet, vilka erfarenheten visat vara behövliga. Av sistnämnda belopp

[41.] var avsett att utgå 200,000 kronor under vart och ett av åren 1920—1922 och tillhoppa 1,400,000 kronor under 5-årsperioden 1923—1927.

Enligt nämnda utredning borde sålunda för åren 1918 och 1919 erfordras ett belopp av 1,000,000 kronor och för år 1920 1,200,000 kronor. Redan föregående år visade sig emellertid en avsevärd höjning av ifrågavarande belopp vara nödvändig på grund av penningvärdets fall för att undvika större inskränkningar i arbetenas omfattning, vilka inskränkningar enligt styrelsens mening kunde bli menliga för statens järnvägars utveckling i fråga om trafiksäkerheten och minska järnvägarnas förmåga att upptaga den ökning i trafiken, som återinträdande av normala tider med största sannolikhet kunde antagas komma att medföra. Vidare framhöll styrelsen som ytterligare ett skäl mot en alltför betydande inskränkning i hithörande arbeten hänsynen till den industri, som på senare åren utvecklats inom landet för tillgodoseende av järnvägarnas behov av växel- och signalsäkerhetsanläggningar och tills vidare till stor del vore beroende av statens järnvägars beställningar.

På ovan anförda skäl begärde styrelsen i sin år 1917 ingivna framställning angående behovet av nya byggnader och anläggningar höjning av det i 10-årsutredningen beräknade anslaget för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för år 1919 från 1,000,000 kronor till 1,500,000 kronor, vilket sistnämnda belopp sedermera av riksdagen beviljades.

Sedan föregående år hava ytterligare prisstegringar inträtt såsom en följd av ökade material- och arbetspriser för industrien. Utsikterna för en återgång inom rimlig tid till normala prisförhållanden hava icke ökats utan snarare minskats. En mångfald arbeten äro erforderliga och kunna icke utan avsevärd olägenhet för statens järnvägar uppskjutas någon längre tid. Bland ifrågavarande arbeten vill styrelsen framhålla:

komplettering av växel- och signalsäkerhetsanläggningar med flera tågvägar i samband med arbeten för beredande av större spårutrymme å stationerna,

utförande av förreglingsanläggningar vid större stationer, vid vilka spårsystemen genom utförda bangårdsbyggnader blivit definitivt ordnade,

utförande av förreglingsanläggningar vid mindre stationer, varigenom styrelsen avser att vinna, förutom ökad trafiksäkerhet, minskat behov av personal, vilket under nuvarande svårighet att anskaffa bostäder är av större betydelse än eljest,

komplettering av äldre anläggningar med så kallad stationsblockering och tågvägsförregling,

utförande av linjeblockeringsanordningar å dubbelspårssträckor, samt

slutligen förbättringar i signalsystemet, som beräknas bli erforderliga i anledning av förslag från den så kallade säkerhetskommittén.

För bedrivande av ifrågavarande arbeten i den omfattning, styrelsen anser oundgängligen behövt, erfordras, efter vad som nu kan förutses, ett belopp av 2,500,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 800,000 kronor, varför 1,700,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser.

Departements-
chefen.

Såsom av det föregående framgår, innebär styrelsens nu föreliggande anslagsäskande en betydande höjning av det sedan en följd av år återkommande anslaget för växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

Denna ökning har emellertid sin orsak i de stegrade arbets- och materialpriserna. På sätt styrelsen framhållit, skulle nämligen de arbeten, vilka nu äro avsedda att komma till utförande, med tillämpning av 1914 års priser kunna utföras för en kostnad av allenast 800,000 kronor. Att märka är, att det i 10-årsplanen för år 1920 upptagna anslaget för ifrågavarande ändamål utgör 1,200,000 kronor. Med hänsyn till den stora betydelsen ur trafiksäkerhetssynpunkt av förevarande anläggningar torde därför någon reducering av styrelsens äskande icke böra ske. [41.]

Jag hemställer alltså — under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat för år 1919 till min särskilda framställning därom — att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för utförande av *växel- och signalsäkerhetsanläggningar* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,900,000 kronor.

X. Elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön.

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.

[42.]
Elektrifi-
ering av
statsbane-
linjen Ki-
runa—
Svartön.

I skrivelse av den 29 september 1917 med framställning om anslag för år 1919 framhöll järnvägsstyrelsen, att styrelsen i en till statsutskottet år 1917 lämnad uppgift beräknat kostnaden för elektrifiering av nyssnämnda bandel till sammanlagt 6,400,000 kronor. Givetvis komme emellertid, yttrade 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 kunde arbetet emellertid icke bedrivas i den utsträckning, som från början avsetts, varför styrelsen icke funne det vara behöfligt att för det dåvarande ifrågasätta tilläggsanslag, utan ville styrelsen därmed låta anstå till 1919 års riksdag. För år 1919 hemställde styrelsen om ett anslag för ifrågavarande ändamål å 2,000,000 kronor.

På grund av den statsfinansiella situationen och med hänsyn till rådande brist på materialier, varigenom arbetet icke ansågs kunna be-

[42.] drivas i avsedd utsträckning, nedsatte emellertid Kungl. Maj:t beloppet till 1,000,000 kronor, vilket även blev av riksdagen beviljat.

I skrivelsen den 9 oktober 1918 meddelar nu styrelsen, att styrelsen med hänsyn till alltjämt rådande osäkerhet i affärsmarknaden icke heller nu ser sig i stånd att uppgiva något totalbelopp för genomförandet av arbetet i och för beräklandet av erforderligt tilläggsanslag, utan inskränker sig styrelsen till att i likhet med föregående år begära samma belopp eller 2,000,000 kronor för år 1920.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 750,000 kronor, varför 1,250,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser.

Departements-
chefen.

Av samma skäl, som föranledde mig hemställa, att av 1918 års riksdag måtte anvisas allenast 1,000,000 kronor, anser jag, att jämväl för år 1920 anslagsbeloppet för ifrågavarande ändamål bör sättas till allenast 1,000,000 kronor. Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetena med *elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

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

[43.] Med bifall till av Kungl. Maj:t i ämnet gjord framställning har riksdagen år 1918 för utförande av vissa arbeten för ökande av trafikkapaciteten å bandelen Kristinehamn—Mora anvisat dels på tilläggsstat för år 1918 300,000 kronor och dels för år 1919 400,000 kronor eller således sammanlagt 700,000 kronor.

Arbeten å
bandelen
Kristine-
hamn—Mora
för ökande
av dess
trafik-
kapacitet.

Den för ifrågavarande arbeten framlagda planen avser dels förstärkande av spåröverbyggnaden genom ökning av slipersantalet samt utbytande och förstärkande av broöverbyggnaderna, vilka arbeten äro avsedda att utföras med till järnvägsstyrelsens disposition stående medel, dels ock utvidgning av bangårdarna, förbättring av kol- och vattenstationer samt telefon- och telegrafväsendet ävensom uppförande av en del boställshus och stationsbyggnader. Kostnaderna för de arbeten, som äro avsedda att utföras med anslagsmedel, beräknades i Kungl. Maj:ts förenämnda framställning föregående år till sammanlagt 1,310,000 kronor.

I föreliggande skrivelse anmäler järnvägsstyrelsen, att på grund [43.] av sedan föregående år ökade arbets- och materialpris kostnaderna för de arbeten, som äro avsedda att utföras med anslagsmedel, nu beräknas komma att uppgå till sammanlagt 1,770,000 kronor. Frånräknas härifrån det redan beviljade anslagsbeloppet, 700,000 kronor, skulle således för arbetenas fullbordande erfordras ytterligare 1,070,000 kronor, därav, enligt vad styrelsen meddelar, 460,000 kronor äro att hänföra till brist å anslaget i dess helhet. Järnvägsstyrelsen hemställer nu, att nyssnämnda belopp 1,070,000 kronor måtte anvisas för år 1920.

Enligt den föregående år framlagda planen för de beslutade arbetena till höjande av trafikförmågan å ifrågavarande bandel skulle utförandet av samtliga arbeten uppdelas på tre år med början år 1918, och beräknades i enlighet härmed banan kunna föreligga i ett med avseende å trafikkapaciteten förbättrat skick vid ingången av år 1921. För fullföljandet av denna plan torde därför hela det nu såsom erforderligt beräknade anslaget böra anvisas för år 1920. Jag hemställer därför, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

Departements-
chefen.

att för utförande av *vissa arbeten å bandelen Kristinehamn—Mora för ökande av dess trafikkapacitet* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,070,000 kronor.

XII. 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.

[44.]
Ordnande av
brandväsen-
det vid
statens
järnvägar.

I skrivelse den 29 september 1917 med framställning om anslag för år 1919 meddelade järnvägsstyrelsen sedermera, att de utredningar, som av styrelsen igångsatts för ordnande av brandväsendet i sin helhet vid statens järnvägar, för det dåvarande ännu ej fullt genomförts, men hade styrelsen med den överblick över erforderliga arbeten och moderniseringar, som dithills erhållits, redan på frågans dåvarande standpunkt ansett sig 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

- [44.] till sistnämnda arbete, dels ock till fullföljande av genomförandet av ett enhetligt slangkopplingssystem hemställde styrelsen om ett anslag för år 1919 av 70,000 kronor. Med hänsyn till den rådande ekonomiska situationen begränsades emellertid anslaget för sistnämnda år till samma belopp, som beviljats för år 1918, eller 30,000 kronor.

I sin skrivelse den 9 oktober 1918 anmäler nu styrelsen, att förenämnda utredningar blivit avslutade, och hemställer styrelsen om ett anslag för ifrågavarande ändamål för år 1920 av 35,000 kronor.

Styrelsen yttrar i detta ämne följande:

Sedan numera de utredningar, som järnvägsstyrelsen annu icke igångsatt för ordnandet av brandväsendet i sin helhet vid statens järnvägar, slutförts, har befunnits, att för erhållande av enhetliga typer av brandmaterial över hela statsbanenätet, förbättrande och tillgodogörande av vattentillgången för brandväsendets trygghet på en del stationer samt övriga i samband härmed stående frågor rätt så avsevärda nyanskaffningar och arbeten måste vidtagas. Med de material- och arbetspriser, som gällde före kriget, beräknas totala kostnaden för brandväsendets ordnande vid statens järnvägar till i runt tal 400,000 kronor, ett belopp, som dock under nu rådande konjunkturer kommer att vida överstigas.

För påbörjande av brandväsendets ordnande genom införande av ett enhetligt slangkopplingssystem beviljade 1917 års riksdag ett belopp av 30,000 kronor. I sin framställning angående behovet av nya byggnader och anläggningar för år 1919 hemställde järnvägsstyrelsen om ett anslag av 70,000 kronor för brandväsendets ordnande, ett anslag, som dock Kungl. Maj:t med hänsyn till de stora krav, som i övrigt måste komma att ställas å statskassan, ansåg sig böra sänka till 30,000 kronor, vilket även blev riksdagens beslut. Det har dock synts järnvägsstyrelsen föreligga stort behov av, att den nu föreliggande planen för brandväsendets ordnande snarast möjligt genomföres, särskilt då de i samband härmed behövliga anskaffningarna av brandmaterial skulle kunna genomföras på billigare sätt, om mera omfattande upphandlingar på en gång företoges. Järnvägsstyrelsen hade därför tänkt sig föreslå, att för år 1920 ett anslag av 150,000 kronor måtte äskas, från vilket dock styrelsen nu på grund av nödvändiga inskränkningar i anslagskraven ansett sig böra avstå.

Genom kungörelse den 6 juni 1918 har Kungl. Maj:t emellertid lämnat bestämmelser angående beskaffenheten av vissa för brandväsendets räkning i rikets städer med flera ställen använda kopplingsanordningar för tryckslangar med mera, vilka bestämmelser till alla delar överensstämmer med de föreskrifter, som järnvägsstyrelsen vid ordnande av brandväsendet vid statens järnvägar ämnat utfärda. Jämlikt § 1 i nämnda kungörelse skola dessa bestämmelser endast äga tillämpning i rikets städer och övriga samhällen, varvid brandstadgan för rikets städer tillämpas. Denna stadga berör visserligen icke järnvägens områden, men icke förty torde dock de stationer, som ligga inom eller invid de platser, där de nya kopplingsanordningarna skola anordnas, böra, därest de ej redan äro införda, förses med sådana inom den av Kungl. Maj:t föreskrivna tidpunkten eller den 1 juli 1920.

Kostnaderna för de genom nämnda kungörelse behövliga utbytena och ändringarna av kopplingsanordningarna å sagda stationer hava visserligen med-

tagits i den föreliggande utredningen rörande brandväsendets ordnande, men som arbetena i fråga delvis beröra anordningar, som icke direkt ingå i den utvecklingsplan för brandväsendets ordnande, vilken nu föreligger, erfordras särskilda medel härför utöver ovan erforderliga anslag, och erfordras för införande av likartade kopplingsanordningar med mera å vissa stationer ett belopp för år 1920 av 35,000 kronor.

[44.]

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 15,000 kronor, varför 20,000 kronor äro att betrakta som konjunkturtillägg å 1914 års priser.

För sistberörda ändamål har järnvägsstyrelsen icke ansett sig kunna underlåta att hemställa om anslag.

För genomförandet av sådana anordningar vid statens järnvägar, som påkallas av bestämmelserna i kungörelsen den 6 juni 1918 angående beskaffenheten av vissa för brandväsendets räkning i rikets städer med flera samhällen använda kopplingsanordningar för tryckslangar med mera, erfordras enligt styrelsens beräkning ett belopp av 35,000 kronor. Då nämnda anordningar böra vara färdigställda till den 1 juli 1920, hemställer jag därför, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*Departements
chefen.*

att för fortsättande av arbetet med *ordnande av brandväsendet vid statens järnvägar* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 35,000 kronor.

XIII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.

Sedan en följd av år har anslag anvisats — tidigare under rubriken »Diverse arbeten» — för ifrågavarande ändamål, och beviljade riksdagen senast föregående år för ändamålet på tilläggsstat för år 1918 250,000 kronor samt för år 1919 1,000,000 kronor. Samtidigt medgav riksdagen, att anslaget hädanefter finge anlitas för utförande av sådana mindre nybyggnadsarbeten, varför kostnaderna belöpte sig till högst 15,000 kronor mot förut stadgade 10,000 kronor.

[45.]

**Disposi-
tionsanslag
för oförut-
sedda och
mindre
arbeten.**

I skrivelsen den 9 oktober 1918 har järnvägsstyrelsen — under framhållande, att de för ifrågavarande ändamål av de senare årens riksdagar beviljade anslagsbeloppen visat sig otillräckliga — hemställt om höjning av anslaget till 2,000,000 kronor för år 1920. Av det begärda beloppet erfordras 500,000 kronor redan under år 1919. Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknar styrelsen, att samma arbetskvantitet skulle kunna utföras för 750,000 kronor, varför 1,250,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser.

[45.]

Departements-
chefen.

Såsom föregående år framhållits, är förklaringen till att de senare årens anslag visat sig otillräckliga att söka dels i de jämsides med trafikens utveckling 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 ock i penningvärdets fall. Genom att detta anslag sättes till ett mera betydande belopp, beredes även möjlighet 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 framkommit först under anläggningsarbetenas utförande. Av nu anförda skäl vore det visserligen önskvärt, att någon nedsättning i det av styrelsen begärda anslagsbeloppet icke ägde rum. Med hänsyn emellertid till de statsfinansiella förhållandena finner jag mig nödsakad föreslå en nedsättning med 500,000 kronor av det begärda anslaget för år 1920.

Jag hemställer alltså — under hänvisning till särskild framställning beträffande anslaget å tilläggsstat för år 1919 — att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att såsom *dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

XIV. Konjunkturtillägg till vissa före år 1918 beviljade anslag.

[46.]

Konjunkturtillägg
till vissa
före år 1918
beviljade
anslag.

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

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 skrivelse den 29 september 1917 gjorde järnvägsstyrelsen sedermera framställning om beviljande av ytterligare anslag för ifrågavarande ändamål, därvid jämväl upptogs uppkommen brist i vissa anslag, som

anvisats av 1916 och 1917 års riksdagar. Det erforderliga anslagsbeloppet beräknades därvid av styrelsen till 4,281,000 kronor. Vid föredragning av detta ärende förordade jag, att det för bristens ersättande behövlige anslaget skulle fördelas på tre år och att därav skulle anvisas på tilläggsstat för år 1918 1,400,000 kronor och för år 1919 likaledes 1,400,000 kronor. I enlighet härmed gjorde Kungl. Maj:t jämväl framställning till riksdagen. Riksdagen, som icke hade något att erinra mot den förordade uppdelningen av tilläggsanslagen, men som ansåg, att beträffande den del av bristen, som hänförde sig till av 1917 års riksdag beviljat anslag till förhindrande av störningar i svagströmsledningar vid riksgränsbanan, särskilt tilläggsanslag borde uppföras, anvisade för ifrågavarande ändamål — oavsett särskilt anslag å 75,000 kronor till täckande av brist i sistnämnda anslag — dels på tilläggsstat för år 1918 1,400,000 kronor och dels för år 1919 1,325,000 kronor.

I sin skrivelse den 9 oktober 1918 hemställer nu styrelsen om ett anslag å 6,657,000 kronor på tilläggsstat för år 1919 såsom erforderligt konjunkturtillägg å vissa anslag, beviljade före år 1918. Styrelsen yttrar härom till en början följande:

Under förevarande grupp upptager styrelsen här nedan samtliga de arbeten, för vilka anslag beviljats av 1917 och föregående års riksdagar och för vilka tilläggsanslag begärts till 1918 års riksdag med undantag av det av 1918 års riksdag för ändamålet beviljade anslaget för åtgärder till förhindrande av störningar i svagströmsledningar vid riksgränsbanan, vilket enligt riksdagens beslut uppförts såsom särskilt tilläggsanslag å 1919 års stat.

För vissa av dessa erfordras, såsom framgår av efterföljande tablå, ytterligare tilläggsanslag, vilket beror på de alltfjämt stegrade kostnaderna för arbete och material.

Styrelsen vill i detta sammanhang nämna, att liksom styrelsen lämnats befogenhet att med överskott från ett anslag betäcka brist å ett annat anslag, styrelsen i de fall, då överskott uppstått där tilläggsanslag beviljats, använt detta överskott att täcka ytterligare brist å andra tilläggsanslag.

Därjämte hava följande arbeten medtagits under respektive riksdagar nämligen:

Ombyggnad av Bodens bangård, vartill medel beviljats av 1916 och 1917 års riksdagar,

Omläggning av västra stambanan och anordnande av vägport för Ånäsvägen, vartill medel beviljats av 1916 års riksdag.

I sin föregående år ingivna framställning uppgav styrelsen, att anslagsbeloppen för dessa arbeten med säkerhet skulle komma att överskridas, men att styrelsen då icke kunde uppgiva några belopp.

Sedan arbetena nu igångsatts, anser sig styrelsen med tillämpning av nu gällande priser böra uppgiva vederbörligen behövlige tilläggsanslag.

[46.]

För ombyggnaden av Varbergs bangård och därmed sammanhängande linjeomläggning, vartill 1913 och 1914 års riksdagar anvisat medel, och vilket arbete även omnämnts i detta sammanhang föregående år, har styrelsen här ovan hemställt om erforderligt tilläggsanslag, vad beträffar linjeomläggningen.

Dessutom hava ytterligare några arbeten medtagits, vilka vid tiden för avgivandet av föregående års framställning ansågos kunna genomföras med tillgängliga anslagsmedel, men vilka dock på grund av oberäknliga prisstegringar sedermera befunnits otillräckliga.

Slutligen vill styrelsen nämna, att av de arbeten, vilka styrelsen i sin föregående år ingivna framställning ansett kunna anstå till dess eventuellt andra konjunkturer inträda, styrelsen nu upptagit tilläggsanslag för anordnande av vatten- och avloppsledning vid Malmberget, vilket arbete styrelsen, med omtanke för personalen, anser icke längre bör anstå. Vidare anser styrelsen erforderligt tilläggsanslag för tillbyggnad av stationshuset i Älmhult böra täckas med de medel, vilka äskas under gruppen Husbyggnader, »Anordnandet av lokaler för postverkets behov i vissa statens järnvägars byggnader».

Däremot synes det styrelsen, att med utförande av gångtunnel vid Lerum, gångtunnel vid Floda, vägport vid Kil samt gångbro vid Krylbo tills vidare kunna anstå.

Vid behandlingen av motsvarande anslagspost vid 1918 års riksdag har riksdagen framhållit, att innan krav om anslag föreläggas riksdagen, frågorna så vitt möjligt böra vara så beredda, att ej anläggningarnas påbörjande behöver uppskjutas på grund av nödvändigheten av att fullständiga utredningsarbetet.

Med anledning av detta påpekande, vilket givetvis icke kunnat avse andra arbeten än dem, för vilka medel funnits tillgängliga, det vill säga sådana, för vilka anslag beviljats av 1916 och föregående års riksdagar, får styrelsen anföra följande, huvudsakligen anslutande sig till en av byråchefen å banbyrån till statsutskottet avgiven promemoria i ärendet den 16 februari 1918. Såsom däri framhålles, voro de flesta av de i styrelsens framställning om medel för täckande av uppkommen brist å vissa förut beviljade anslag igångsatta och ett flertal redan under år 1917 fullbordade. Vid tidpunkten för framställningens avgivande ansåg emellertid styrelsen värdelöst att angiva bristen som verklig, då arbete — även av ringa omfång — återstod för arbetets fullbordande i sin helhet, med hänsyn till de ovissa prislägena å material- och arbetsmarknaden. I tablån hade därför bristerna konsekvent angivits såsom beräknade, där icke räkenskapen för arbetet vid denna tidpunkt var avslutad och den verkliga exakta bristen icke vore känd. I många fall var sålunda antingen arbetet fullbordat, ehuru vissa konsumtioner av materiel och dylikt ej verkstälts eller ock återstodo endast obetydliga kompletteringsarbeten för arbetets fullbordande i sin helhet. Samma principer hava tillämpats vid uppställningen av nu föreliggande tablå.

Förutom de speciella skäl för vissa arbetens fördröjande, vilka här nedan finnas angivna under respektive arbeten, kan såsom huvudskäl framhållas, att kristiden härvid haft det starkaste inflytandet. I och med de förhållanden, som inträdde efter krigsutbrottet, medförande särskilt alltjämt stegrade materialpriser, uppstod till en början en viss tvekan, huruvida ursprungligen tänkta materialier i vissa konstruktioner borde bibehållas eller ersättas med andra, som vid tidpunkten i fråga visade sig prisbilligare. Härav följande utrednings- och konstruktionsarbeten medförde givetvis en viss tidsutdräkt, liksom över huvud taget svårigheten att anskaffa materialier även haft sitt inflytande.

Till utredning angående ifrågavarande arbeten åberopar styrelsen följande tablå:

[46.]

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbetstitlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
1913 Års riksdag.							
Munkedal, uppförande av boställshus...	24,500	10,500	15,000	50,000	50,000	—	—
Karlstad, ombyggnad av bangården ...	137,000	20,000	51,000	208,000	320,500	—	112,500
Ängelholm, utvidgning av lokomotivstation och spårsystem	1) 260,000	—	99,000	359,000	359,000	—	—
Storvik, uppförande av vägbro.....	28,400	17,600	35,000	81,000	81,000	—	—
Grötingen, uppförande av hållplatsstuga	13,400	—	14,800	28,200	41,300	—	13,100
Edänge, " " ny bro över Ljusnan	280,000	16,000	10,000	306,000	306,000	—	—
Summa	743,300	64,100	224,800	1,032,200	1,157,800	—	125,600
1914 Års riksdag.							
Örebro, uppförande av spårväxelverkstad	290,000	105,000	170,000	565,000	565,000	—	—
Hässelholm, ombyggnad av bangården	2) 429,000	197,000	261,000	887,000	1,406,000	—	519,000
Morshyttan, utvidgning av spårssystemet	31,400	3,000	3,600	38,000	38,000	—	—
Östersund, uppförande av expediti- och verkstadsbyggnad	45,000	6,000	12,500	63,500	83,000	—	19,500
Summa	795,400	311,000	447,100	1,553,500	2,092,000	—	538,500
1915 Års riksdag.							
Frösunda, kolgivningsanordning	95,000	65,000	40,000	200,000	250,000	—	50,000
Strängsjö, utvidgning av spårssystemet	26,000	4,500	5,100	35,600	35,600	—	—
Simonstorp " " "	29,500	—	2,500	32,000	32,000	—	—
Adolfsberg, " " hållplatsen...	29,000	9,000	3,000	41,000	41,000	—	—
Norrköping, uppförande av revisionsverkstad	88,000	—	80,000	168,000	168,000	—	—

¹⁾ Beviljat delvis av 1914 års senare riksdag.

²⁾ " " " 1915 " riksdag.

[46.]

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbetstitlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
Norrköping, uppförande av personalhus	36,000	—	17,000	53,000	53,000	—	—
" " " ångcentral och förråd.....	63,000	—	36,000	99,000	99,000	—	—
Möckeln, utvidgning av håll- och last-platsen	20,000	—	5,000	25,000	25,000	—	—
Kävlinge, tillbyggnad av stationshuset	16,000	—	9,000	25,000	34,000	—	9,000
Blädinge, anordnande av station	79,000	—	12,000	91,000	108,000	—	17,000
Gripenberg, utvidgning av spårsystemet	20,000	—	2,000	22,000	22,000	—	—
Strålsnäs, " " "	16,000	—	5,000	21,000	21,000	—	—
Billesholms gruva, vattentagningsan- ordningar	40,000	17,000	25,000	82,000	82,000	—	—
Höganäs, fortsatt utvidgning av statio- nen	50,000	25,000	70,000	145,000	225,000	—	80,000
Kilafors, utvidgning av spårsystemet..	11,500	4,500	4,000	20,000	20,000	—	—
Byvalla, " " "	10,200	—	1,500	11,700	11,700	—	—
Hästbo, " " "	11,000	—	4,000	15,000	15,000	—	—
Östersund, uppförande av vattentorn..	32,000	5,000	12,500	49,500	64,600	—	15,100
Notvikén, uppförande av 3 bostadshus	81,000	36,150	24,250	141,400	141,400	—	—
Kopparsén, " " banmästar- stuga	12,500	3,200	900	16,600	16,600	—	—
Abisko, anläggning av vatten och av- loppsledningar	17,500	3,500	6,835	27,835	27,835	—	—
Öre älv, utförande av ny järnvägsbro jämte linjeomläggning	850,000	325,000	475,000	1,650,000	2,100,000	—	450,000
Summa	1,633,200	497,850	840,585	2,971,635	3,592,735	—	621,100
1916 års riksdag.							
Alster, uppförande av boställshus	14,000	—	3,500	17,500	35,500	—	18,000
Stenstorp, utvidgning av spårsystemet	21,400	—	4,800	26,200	26,200	—	—

¹⁾ Beviljat delvis av 1916 års riksdag.

²⁾ " av 1915, 1916, och 1917 års riksdagar.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbetstitlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Gårdsjö</i> , utvidgning av spårsystemet...	23,000	—	4,500	27,500	27,500	—	—
<i>Jönköping</i> , påbyggnad av godsmagasinet	10,000	—	8,000	18,000	18,000	—	—
<i>Kortebo</i> , anordnande av mötesplats	56,000	—	6,000	62,000	83,500	—	21,500
<i>Ulvåker</i> , " " "	17,000	—	1,200	18,200	18,200	—	—
<i>Valtorp</i> , utvidgning av håll- och mötes- platsen	33,000	—	23,000	56,000	65,000	—	9,000
<i>Äng</i> , anordnande av mötesplats	21,000	—	9,500	30,500	46,700	—	16,200
<i>Skrea</i> , uppförande av boställshus	11,000	—	8,500	19,500	19,500	—	—
<i>Gullbrandstorp</i> , uppförande av boställs- hus.....	19,000	—	9,000	28,000	28,000	—	—
<i>Gullbrandstorp</i> , utvidgning av spårsystemet	12,000	—	11,000	23,000	27,500	—	4,500
<i>Hallsberg</i> , uppförande av vattentorn ...	10,500	—	20,000	30,500	37,000	—	6,500
<i>Hälsingborg</i> , " " " ...	25,000	—	53,000	78,000	78,000	—	—
<i>Sävenäs</i> , " " " ..	37,000	—	18,000	55,000	124,000	—	69,000
<i>Trälleborg ångf.</i> , tillb. av stationshuset	20,000	—	10,000	30,000	30,000	—	—
<i>Diö</i> , uppförande av stationshus	27,000	—	15,000	42,000	46,000	—	4,000
<i>Möckeln</i> , anordnande av mötesplats ...	17,000	—	8,000	25,000	44,000	—	19,000
<i>Storvik</i> , utvidgning av spårsystemet ...	22,000	—	5,700	27,700	27,700	—	—
<i>Bollnäs</i> , " " " ...	60,200	—	25,000	85,200	90,700	—	5,500
" , tillbyggnad av stationshuset	10,500	—	6,000	16,500	16,500	—	—
<i>Karsjö</i> , utvidgning av spårsystemet ...	12,000	—	2,000	14,000	14,000	—	—
<i>Ljusdal</i> , utvidgning av spårsystemet ..	21,000	—	—	21,000	30,000	—	9,000
<i>Fors</i> , " " " ...	11,000	—	3,000	14,000	14,000	—	—
<i>Torsåker</i> , uppförande av boställshus ...	16,000	—	12,000	28,000	28,000	—	—
<i>Östersund</i> , " " manskapshus	25,000	—	17,000	42,000	58,000	—	16,000
<i>Byvalla</i> , anordnande av vattenledning	15,000	—	10,000	25,000	29,000	—	4,000
<i>Nybo</i> , uppförande av stationsstuga ...	16,000	—	14,500	30,500	37,000	—	6,500
<i>Örnsköldsvik</i> , anordnande av kaj för kolemmottagning	187,000	—	120,000	307,000	570,000	—	263,000
<i>Skorped</i> , anordnande av vattenledning	18,000	—	8,000	26,000	52,000	—	26,000
<i>Norrfors</i> , utvidgning av spårsystemet	11,500	—	2,000	13,500	21,200	—	7,700

[46.]

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbets titlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Svartön</i> , utläggning av tvenne ranger- spår	16,500	—	9,000	25,500	25,500	—	—
<i>Lakaträsk</i> , utvidgning av spårsystemet	12,000	—	4,000	16,000	16,000	—	—
<i>Myrheden</i> , kol- och vattengivningsan- ordning	29,000	—	17,000	46,000	67,000	—	21,000
<i>Gällivare</i> , uppförande av boställshus...	59,000	—	34,000	93,000	110,000	—	17,000
<i>Bollnäs</i> , uppförande av 6 lokomotiv- stallar, revisionsverkstad, förråd, vattentorn och vändskiva	¹⁾ 305,000	—	295,000	600,000	655,000	—	55,000
Uppförande av 6 banvaktstugor å V distriktet	60,000	—	44,400	104,400	104,400	—	—
Anordnande av badrum och tvättstugor för personalen vid vissa stationer å V distriktet	30,800	—	8,000	38,800	38,800	—	—
Telegraf- och sektionstelefonledningar	180,900	—	130,000	310,900	310,900	—	—
Elektriska belysningsanordningar	100,000	—	50,000	150,000	150,000	—	—
<i>Eslov</i> , anordnande av lastkaj med spår	13,000	—	—	13,000	29,000	—	16,000
<i>Tvårdäck</i> , anläggande av håll- och militärmötesplats	33,000	—	—	33,000	45,000	—	12,000
<i>Boden</i> , ombyggnad av bangården	¹⁾ 550,000	—	—	550,000	1,400,000	—	850,000
<i>Hallsberg</i> , kolgivningsbrygga och spår	37,600	—	—	37,600	50,000	—	12,400
Omläggning av västra stambanan och gatuport för Ånäsvägen	255,000	—	—	255,000	638,000	—	383,000
<i>Örebro</i> , C. W. komplettering av vagn- verkstaden	40,000	—	—	40,000	74,793:76	34,793:76	—
Summa	2,520,900	—	1,029,600	3,550,500	5,457,093:76	34,793:76	1,871,800
1917 års riksdag.							
<i>Älvsjö</i> , uppförande av boställshus	32,000	—	12,800	44,800	68,000	—	23,200
<i>Skåre</i> , " " "	20,000	—	10,000	30,000	30,000	—	—

¹⁾ Beviljat av 1916 och 1917 års riksdagar.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbets titlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Kil</i> , uppförande av boställshus	54,000	—	21,600	75,600	75,600	—	—
<i>Trättelanda</i> , uppförande av boställshus	10,000	—	4,000	14,000	14,000	—	—
<i>Nässjö</i> , " " "	58,000	—	29,000	87,000	115,000	—	28,000
<i>Ugglehult</i> , " " "	10,000	—	5,000	15,000	18,500	—	3,500
<i>Sandåkra</i> , " " "	15,600	—	7,800	23,400	36,400	—	13,000
<i>Flädie</i> , " " "	27,000	—	13,500	40,500	65,500	—	25,000
<i>Storvik</i> , " " "	27,000	—	13,500	40,500	58,500	—	18,000
<i>Långsele</i> , " " "	52,000	—	26,000	78,000	109,000	—	31,000
<i>Lottefors</i> , " " "	20,000	—	10,000	30,000	40,000	—	10,000
<i>Ange</i> , " " "	54,000	—	27,000	81,000	116,000	—	35,000
<i>Nyåker</i> , " " "	22,000	—	8,800	30,800	33,300	—	2,500
Uppförande av 6 banvaktstugor vid V distriktet	75,000	—	30,000	105,000	150,000	—	45,000
<i>Näverkarret</i> , uppförande av stationsstuga	21,500	—	8,600	30,100	32,500	—	2,400
<i>Hedsjön</i> , " " "	20,000	—	8,000	28,000	43,500	—	15,500
<i>Röstbo</i> , " " "	20,000	—	8,000	28,000	38,000	—	10,000
<i>Loster</i> , " " "	20,000	—	8,000	28,000	32,000	—	4,000
<i>Yttersjön</i> , " " "	21,500	—	10,800	32,300	51,500	—	19,200
<i>Lappberg</i> , " " "	20,000	—	10,000	30,000	53,500	—	23,500
<i>Lottefors</i> , uppförande av stationshus...	17,500	—	10,500	28,000	42,000	—	14,000
<i>Uppsala</i> , tillbyggnad av stationshus ...	22,300	—	13,400	35,700	45,000	—	9,300
<i>Göteborg</i> , " " " ...	13,000	—	5,200	18,200	18,200	—	—
<i>Hälsingborg</i> , " " " ...	20,000	—	12,000	32,000	48,000	—	16,000
<i>Boden</i> , " " " ...	17,200	—	6,900	24,100	24,100	—	—
<i>Åsträsk</i> , " " " ...	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000
<i>Brännland</i> , " " " ...	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000
<i>Myrheden</i> , " " " ...	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000
<i>Långträsk</i> , " " " ...	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000
<i>Storsund</i> , " " " ...	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000
<i>Brännberg</i> , " " " ...	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000
<i>Ekträsk</i> , " " " ...	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000

[46.]

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbets titlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Twärålund</i> , tillbyggnad av stationshus	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000
<i>Höganäs</i> , " " "	67,000	—	40,000	107,000	197,000	—	90,000
<i>Nyköping</i> , uppförande av godsexpeditionsbyggnad	36,000	—	18,000	54,000	69,000	—	15,000
<i>Hallsberg</i> , påbyggnad av expediti- och överliggningshus	37,000	—	14,800	51,800	51,800	—	—
<i>Göteborg</i> , uppförande av magasin för ankommande ilgods	40,000	—	16,000	56,000	56,000	—	—
<i>Lund</i> , tillbyggnad av godsmagasin.....	25,000	—	10,000	35,000	35,000	—	—
<i>Storlien</i> , utvidgning av tullokalerna ...	12,700	—	5,100	17,800	17,800	—	—
<i>Skellefted</i> , tillbyggnad av godsmagasin	24,200	—	12,100	36,300	42,000	—	5,700
Anordnande av tvättstugor vid <i>IV och V distrikten</i>	29,300	—	14,700	44,000	44,000	—	—
<i>Valla</i> , utvidgning av spårsystemet.....	23,000	—	9,200	32,200	32,200	—	—
<i>Järlåsa</i> , anordnande av mötesplats.....	58,000	—	26,100	84,100	95,000	—	10,900
<i>Isätra</i> , " " "	47,000	—	18,800	65,800	90,000	—	24,200
<i>Hökmora</i> , " " "	41,000	—	16,400	57,400	57,400	—	—
<i>Falköping-Ranten</i> —Nässjö, utvidgning av spårsystemet	29,700	—	11,900	41,600	48,600	—	7,000
<i>Porla</i> , utvidgning av spårsystemet...	31,000	—	12,400	43,400	50,400	—	7,000
<i>Svartå</i> , " " " ...	55,300	—	22,100	77,400	85,000	—	7,600
<i>Sommen</i> , " " " ...	25,500	—	10,200	35,700	55,500	—	19,800
<i>Boxholm</i> , " " " ...	16,000	—	6,400	22,400	29,400	—	7,000
<i>Stehag</i> , " " " ...	57,000	—	22,800	79,800	104,800	—	25,000
<i>Fosieby</i> , " " " ...	13,500	—	5,400	18,900	23,900	—	5,000
<i>Böketofta</i> , " " " ...	47,000	—	18,800	65,800	97,800	—	32,000
<i>Skälderviken</i> , " " " ...	55,000	—	22,000	77,000	92,000	—	15,000
<i>Kattarp</i> , " " " ...	15,300	—	6,100	21,400	48,400	—	27,000
<i>Nyvdng</i> , " " " ...	24,000	—	9,600	33,600	39,000	—	5,400
<i>Jularbo</i> , " " " ...	53,100	—	15,900	69,000	92,000	—	23,000
<i>Horndal</i> , " " " ...	18,000	—	5,400	23,400	23,400	—	—

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbets titlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Baggd</i> , anordnande av mötesplats	50,000	—	20,000	70,000	92,000	—	22,000
<i>Granbo</i> , utvidgning av spårsystemet...	29,000	—	8,700	37,700	39,700	—	2,000
<i>Karsjö</i> , " " " ...	22,000	—	6,600	28,600	31,100	—	2,500
<i>Medskogsheden</i> , utvidgning av spår- systemet	20,000	—	8,000	28,000	34,000	—	6,000
<i>Lingbo</i> , utvidgning av spårsystemet ...	13,600	—	4,100	17,700	17,700	—	—
<i>Edänge</i> , anordnande av ny mötesplats	54,500	—	21,800	76,300	95,300	—	19,000
<i>Talldsen</i> , utvidgning av spårsystemet	21,200	—	6,400	27,600	37,000	—	9,400
<i>Hennan</i> , " " "	20,600	—	6,200	26,800	26,800	—	—
<i>Ramsjö</i> , " " "	25,700	—	7,700	33,400	33,400	—	—
<i>Mellansjö</i> , " " "	15,000	—	6,000	21,000	28,000	—	7,000
<i>Bispgården</i> , " " "	71,000	—	21,300	92,300	95,000	—	2,700
<i>Kälarne</i> , " " "	17,000	—	6,800	23,800	23,800	—	—
<i>Nyhem</i> , " " "	15,000	—	6,000	21,000	23,000	—	2,000
<i>Dockmyr</i> , " " "	18,600	—	5,600	24,200	30,000	—	5,800
<i>Fångsjöbacken</i> , anordnande av ny mötes- plats	35,000	—	14,000	49,000	53,000	—	4,000
<i>Grötingen</i> , anordnande av ny mötesplats	16,000	—	4,800	20,800	30,000	—	9,200
<i>Stavre</i> , utvidgning av spårsystemet...	16,800	—	5,000	21,800	21,800	—	—
<i>Storlien</i> , " " " ...	60,300	—	24,100	84,400	110,000	—	25,600
<i>Anundsjö</i> , " " " ...	24,500	—	9,800	34,300	44,000	—	9,700
<i>Björnsjö</i> , anordnande av ny mötesplats	71,000	—	28,400	99,400	224,000	—	124,600
<i>Brattsbacka</i> , utvidgning av spårsystemet	16,700	—	6,700	23,400	27,600	—	4,200
<i>Koler</i> , " " "	12,400	—	5,000	17,400	20,000	—	2,600
<i>Brännberg</i> , " " "	11,700	—	4,700	16,400	21,100	—	4,700
<i>Vindeln</i> , " " "	10,000	—	4,000	14,000	28,725	—	14,725
<i>Åsträsk</i> , " " "	15,000	—	6,000	21,000	26,500	—	5,500
<i>Korsträsk</i> , anordnande av ny mötesplats	41,000	—	18,500	59,500	105,000	—	45,500
<i>Gammelstad</i> , utvidgning av spårsystemet	30,000	—	15,000	45,000	79,000	—	34,000
<i>Holmfors</i> , " " "	18,200	—	7,300	25,500	37,500	—	12,000
<i>Sandträsk</i> , " " "	18,000	—	7,200	25,200	35,000	—	9,800

[46.]

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbets titlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Harträsk</i> , utvidgning av spårsystemet	14,000	—	5,600	19,600	23,000	—	3,400
<i>Ursviken</i> , " " "	15,000	—	6,000	21,000	24,500	—	3,500
<i>Umed</i> , " " "	18,400	—	7,400	25,800	32,000	—	6,200
<i>Örebro C. W.</i> , utbyggnad av vagn- verkstaden	15,000	—	4,500	19,500	19,500	—	—
" " , anordning för lyftning av boggier m. m.	20,000	—	10,000	30,000	30,000	—	—
" " , spåranordningar	32,000	—	12,800	44,800	44,800	—	—
<i>Järva lokomotivstation</i> , uppförande av badhus	22,000	—	11,000	33,000	52,000	—	19,000
<i>Sävenås</i> , uppförande av desinfektions- anstalt	29,000	—	8,700	37,700	46,000	—	8,300
<i>Eslöv</i> , tillbyggnad av godsmagasinet	34,600	—	17,800	51,900	51,900	—	—
<i>Stugsund</i> , förlängning av timmerloss- ningsbrygga	47,000	—	14,100	61,100	67,000	—	5,900
<i>Storvik</i> , uppförande av pumphus med vattentorn	67,000	—	33,500	100,500	125,000	—	24,500
<i>Ånge</i> , tillbyggnad av omlastnings- magasinet	127,000	—	—	127,000	207,000	—	80,000
<i>Håsjö</i> , anordnande av kol- och vatten- station	50,000	—	25,000	75,000	75,000	—	—
<i>Mellansel</i> , tillbyggnad av lokomotivstall	34,000	—	17,000	51,000	51,000	—	—
<i>Degerbäcken</i> , anordnande av håll- och lastplats	14,600	—	5,800	20,400	20,400	—	—
<i>Boden</i> , uppförande av vagnhall	44,400	—	13,300	57,700	80,000	—	22,300
<i>Örekilsälven</i> , anordnande av strand- skoning	23,000	—	6,900	29,900	38,000	—	8,100
<i>Krylbo</i> , utvidgning av spårsystemet	200,000	—	30,000	230,000	320,000	—	90,000
<i>Olskroken</i> , " " "	130,000	—	52,000	182,000	230,000	—	48,000
<i>Jönköping</i> , " " "	167,000	—	66,800	233,800	270,000	—	36,200
<i>Stångby</i> , " " "	97,000	—	29,100	126,100	176,000	—	49,900

Utgifter för kapitalökning: bil. 1.

177

[46.]

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbets titlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Svalöv</i> , utvidgning av spårsystemet	149,000	—	59,600	208,600	238,000	—	29,400
<i>Bräcke</i> , " " "	80,000	—	32,000	112,000	120,000	—	8,000
<i>Östersund</i> , uppförande av expediti- och manskapshus	108,000	—	54,000	162,000	198,000	—	36,000
<i>Östersund</i> , tillbyggnad av lokomotiv- stall	100,000	—	50,000	150,000	182,000	—	32,000
<i>Kiruna</i> , uppförande av ångcentral...	130,000	—	65,000	195,000	195,000	—	—
<i>Malmberget</i> , anordnande av vatten- och avloppsledning.....	29,200	—	—	29,200	53,000	—	23,800
Telegraf- och sektionstelefonledningar	638,000	—	—	638,000	863,000	—	225,000
Elektriska belysningsanläggningar	200,000	—	—	200,000	325,000	—	125,000
Summa	5,075,200	—	1,663,700	6,738,900	8,722,625	—	1,983,725
Sammandrag.							
1913 års riksdag.....	743,400	64,100	224,800	1,032,200	1,157,800	—	125,600
1914 års riksdag.....	795,400	311,000	447,100	1,553,500	2,092,000	—	538,500
1915 års riksdag.....	1,633,200	497,850	840,585	2,971,635	3,592,735	—	621,100
1916 års riksdag.....	2,520,900	—	1,029,600	3,550,500	5,457,093.76	34,793.76	1,871,800
1917 års riksdag.....	5,075,200	—	1,663,700	6,738,900	8,722,625	—	1,983,725
Summa	10,768,000	872,950	4,205,785	15,846,735	21,022,253.76	34,793.76	5,140,725
				5,175,518.76	5,175,518.76		

Beräknade kostnader	21,022,253.76
Tillgängliga anslag, grundanslag	10,768,000
Av 1917 års riksdag för täckande av brist beviljade anslag för vissa här ovan upptagna arbeten	872,950
Av 1918 " " för täckande av brist beviljade anslag å tilläggsstat för år 1918	1,400,000
Av 1918 års riksdag för täckande av brist beviljade anslag för år 1919...	1,825,000
Ytterligare erforderligt konjunkturstillägg	6,656,303.76
	14,365,950.00

¹⁾ Detta belopp beslöt riksdagen på förslag av Kungl. Maj:t uppdelat på trenne år och beviljade 1,400,000 kronor för år 1918 och 1,325,000 kronor för år 1919.

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 1 saml. 1 häft.

3279 18 23

[46.]

Beträffande de särskilda arbetena anför styrelsen följande:

*Av 1913 års riksdag beviljade anslag.**Munkedal*, uppförande av boställshus (färdigställt under år 1917).

I juli 1913 förelåg järnvägsstyrelsens beslut om uppförande av boställshuset.

Emellertid inträffade sagda år å bangårdens norra del, mitt för den plats, där boställshuset varit avsett att placeras, en sättning och sidoskjutning av marken, vilken gav anledning att förmoda vissa pågående markförskjutningar av bangårdsområdet och angränsande partier, varför järnvägsstyrelsen ansåg sig böra uppdraga åt statens järnvägars geotekniska kommission att undersöka platsen ifråga, innan arbetet utfördes. Sedan resultatet av denna undersökning, som var synnerligen omfattande, förelåg färdig i slutet av år 1916, påbörjades omedelbart husets uppförande och färdigställdes byggnaden under år 1917. Verkliga kostnaden var dock icke känd vid ingivandet av framställningen till Kungl. Maj:t i ämnet.

Karlstad, ombyggnad av bangården.

Vid ingivandet av framställningen till Kungl. Maj:t i ämnet hade icke med staden träffats avtal angående bland annat villkoren för upplåtande av mark, erforderlig för bangårdsombyggnaden. Beklagligtvis hava förhandlingar härom först kunnat slutföras under sommaren 1918, varefter styrelsens beslut i fråga kunnat expedieras. Ifrågavarande arbete träffas sålunda av den i det föregående berörda av riksdagen gjorda anmärkningen, men torde kunna ifrågasättas, om någon ekonomisk vinst kunnat beräknas uppstå därigenom, att med framställningen anstätt, till dess överenskommelsen avslutats. Kostnaden för det ifrågavarande arbetet torde då i stället med största sannolikhet härigenom bli högre, enär redan tillgängliga medel möjliggöra arbetets igångsättande omkring ett år tidigare, än om med framställningen skulle anstätt till 1919 års riksdag, varvid medlen tidigast kunde bli tillgängliga samma år.

Ängelholm, utvidgning av lokomotivstation och spårssystem.

De ritningar, vilka voro avsedda att ligga till grund för uppförandet av de i lokomotivstationen ingående lokomotivstallarna, upptogo en konstruktion med järntakstolar. Då emellertid denna typ, vilken så småningom tillkommit efter de utvecklingslinjer, som under åren därförut varit rådande, ställde sig avsevärt dyr, ansåg sig styrelsen böra vidtaga utredning beträffande möjligheten och lämpligheten av att för nedbringandet av kostnaderna använda en enklare lokomotivstallstyp, med bland annat takkonstruktion av trä. Denna utredning kunde emellertid av brist på tillgänglig arbetskraft — banbyråns arkitektavdelning var vid tidpunkten i fråga överhopad med konstruktionsarbete för andra husbyggnadsarbeten — icke påbörjas förrän i början av år 1914, varjämte, då erfarenhet beträffande lämpliga anordningar saknades, utredningen därefter tog en avsevärd tidsutdräkt i anspråk. Emellertid igångsattes vissa spårarbeten och anordningar för kolupplag med mera redan åren 1914—1915. Beslut om stallarna och reparationsverkstad med mera expedierades i januari 1917, och beräknas arbetet bli fullbordat under år 1918.

Såsom härav framgår, har viss tidsutdräkt i detta fall varit en följd av styrelsens strävan att med hänsyn till under kristiden inträffade och oförutsebara prislägen vidtaga önskvärd förändring i byggnadssätt med användandet av vid

tidpunkten i fråga prisbilligare materiel, medförande förnyat utrednings- och konstruktionsarbete.

Storvik, uppförande av vägbro.

På grund av att till vägbron avsedda gamla brobalkar måste användas till provisorisk bro över Ljusnan vid Edänge i samband med uppförande av den nya bron å denna plats, kunde beslut om vägbronns uppförande icke meddelas förrän i oktober 1915, varjämte hopsättningen fördröjdes på grund av försenad leverans av vinkeljärnmateriell med mera.

Arbetet beräknas färdigställt under år 1918.

Grötingen, uppförande av hållplatsstuga.

Sedan riksdagen beviljat anslag till byggnaden i fråga, anmälde vederbörande distriktsförvaltning, att förändrade trafikförhållanden (i anslutning till nedgången av å platsen förefintlig industriell rörelse) inträtt å platsen och att det sålunda kunde ifrågasättas om stugan borde komma till utförande. Med anledning härav ansåg järnvägsstyrelsen försiktigheten bjuda att låta med byggnadens uppförande tills vidare anstå. Vid den utredning, som år 1916 vidtogs angående behovet av nya byggnader och anläggningar med mera vid statens järnvägar för 10-årsperioden 1918—1927, visade det sig emellertid, att Grötingen erfordrades såsom permanent tågmötesplats. 1917 års riksdag beviljade även begärt anslag till spårsystemets på grund härav erforderliga utvidgning. En byggnad av hållplatsstugans storlek erfordrades därvid för expedition, bostad till personalen med mera. Järnvägsstyrelsen fann det ekonomiskt fördelaktigt att låta denna komma till utförande i samband med arbetena för spårsystemets utvidgning, varvid styrelsen ansåg sig oförhindrad till ombyggnadens uppförande använda de medel, som av 1913 års riksdag anvisats till en hållplatsstuga å platsen i fråga. Arbetet beräknas färdigställt under år 1918.

Edänge, uppförande av ny bro över Ljusnan.

Arbetet med bron igångsattes i början av år 1914, och blev själva bron färdigställd under år 1916, varefter några mindre kompletteringsarbeten fullbordades under år 1917. Omfattningen av arbetet med den nya bron torde fullt försvara arbetets utsträckning över den tidsperiod, som skett.

Av 1914 års riksdag beviljade anslag.

Örebro, uppförande av spårväxerverkstad.

Då anslag begärdes till spårväxerverkstad, var avsikten att förlägga densamma såsom en fristående byggnad. Företagna ytterligare utredningar gävo emellertid vid handen, att det ur driftsynpunkt skulle bli fördelaktigare, att sammanbygga denna verkstad med nuvarande plåtslagarverkstaden.

Då arbetet med växeltillverkningen emellertid under inträdande situation, medförande begränsning i möjligheten att för denna tillverkning erhålla erforderligt materiel, ansågs till nöds provisoriskt någon tid framåt kunna fortgå inom nu för ändamålet tillgängliga lokaler, ansåg järnvägsstyrelsen med hänsyn till de alltför stigande prisen å järnkonstruktioner, vilka i stor utsträckning förekommo i byggnaden, att tiden borde avvaktas tills eventuella prissänkningar kunde tänkas inträffa. Då utvecklingen emellertid ej gav stöd åt denna förmodan och det icke längre låter sig ordnas att hava tillverkningen förlagd såsom hittills skett, har arbetet igångsatts och beräknas bli färdigt år 1918.

[46.]

Hässleholm, ombyggnad av bangården.

I denna fråga föreligger samma fall, som beträffande Karlstad, nämligen att vederbörliga avtal med staden ej voro slutförda, innan anslag begärdes, och var-
emot riksdagens anmärkning är riktad. Här kunde nämligen icke ombyggnads-
arbetet påbörjas förrän hösten 1916 på grund av pågående underhandlingar med
de anslutande enskilda järnvägarna angående godkännande av planen för ban-
gårdens ombyggnad och kostnadernas fördelning. Till sitt försvar får styrelsen
anföra, att det av styrelsen sålunda i förtid gjorda anslagsäskandet medgav arbe-
tets igångsättande minst ett år tidigare än det varit möjligt, om med begäran
om anslag skulle anstått till dess underhandlingarna slutförts, och sålunda häri-
genom någon ekonomisk förlust icke förorsakats statsverket.

Samtidigt bör bemärkas, att här föreligger ett exempel på fördelen av att
såsom numera sker vid äskandet av anslag till utvidgning av föreningsstationer
icke taga hänsyn till de bidrag, vilka böra vara att erhålla från de anslutande
järnvägarna. Här visar sig nämligen tydligt den benägenhet dylika underhand-
lingar hava att draga ut på tiden, och fördröja respektive arbetens igångsättande.
Arbetet, som därjämte är av betydlig omfattning, pågår alltjämt, varvid under
arbetets gång från stadens sida framställda krav på breddning av vägbro, gång-
tunnel under bangården med mera verkat fördröjande på vederbörande arbetens
regelbundna gång. Strejk hos enskilda entreprenörer har även varit en bidra-
gande orsak. Den beräknade stora kostnadsökningen hänför sig till oerhört steg-
rade kostnader för gångtunnel, persontunnel och stationshus.

Morshyttan, utvidgning av spårsystemet.

I detta fall kan erinran framställas mot att anslag begärdes, innan förhand-
lingarna med den anslutande enskilda järnvägen, som berördes av vissa omlast-
ningsanordningar, fullbordats, men även här kan antecknas, att det tillgängliga
anslaget möjliggjorde arbetenas igångsättande tidigare än eljest kunnat ske.

Anläggningen fullbordades under år 1917.*Östersund*, uppförande av expeditions- och verkstadsbyggnad.

I samband med av 1915 års riksdag beviljat anslag till vattentorn fann sig
styrelsen för kostnadernas nedbringande böra utreda, huruvida icke en samman-
byggnad av förenämnda byggnader med vattentornet borde ifrågasättas. Då en
dylik anordning befanns ekonomiskt fördelaktig, igångsattes arbetena i maj 1916.
Svårigheten att anskaffa erforderlig materiel har sedermera varit en orsak till
försening. Arbetet fullbordades under år 1918.

Av 1915 års riksdag beviljade anslag.

Frösunda, kolgivningsanordning.

På grund av inträffade ofantliga prisstegringar å erforderligt materiel för
denna anläggning befanns det vara nödvändigt omarbета befintliga ritningar för
arbetets utförande enligt med dåvarande prisläge billigare konstruktionssätt. De
härav föranledda förnyade utredningarna liksom den alltmer framträdande svårig-
heten att för rimlig kostnad anskaffa materielen fördröjde arbetenas igång-
sättande.

Arbetet har under år 1918 fullbordats.

Strängsjö, utvidgning av spårsystemet.

För arbetet, som avsåg en förlängning av den hinderfria mötesspårslängden till 600 meter, vilket nödvändiggjorde en tillbyggnad av befintlig vägbro för två spår, fastställde järnvägsstyrelsen ritningar under november månad 1915. Styrelsen fann emellertid sedermera vid de utredningar, som under år 1916 igångsatts rörande behovet av nya byggnader och anläggningar för 10-årsperioden 1918—1927, att ett tredje tågspår erfordrades vid denna station inom perioden i fråga.

Med anledning härav ansåg järnvägsstyrelsen det riktigast, att brotillbyggnaden nu utfördes för tre spår, varför nya ritningar uppgjordes för detta ändamål, vilket krävde sin tid och fördröjde arbetets färdigställande.

Spårutvidgningen fullbordades dock under år 1916 och vägbron under år 1917.

Simonstorp, utvidgning av spårsystemet.

Arbetet blev i huvudsak färdigt år 1916. Mindre kompletteringsarbeten hava utförts under år 1917. Här torde sålunda någon erinran mot tiden för arbetets färdigställande icke föreligga.

Adolfsberg, utvidgning av hållplatsen.

Arbetet har bedrivits under åren 1916—1917 och blev något försenat på grund av under arbetets gång och även därförinnan erforderliga underhandlingar med staden. Det fullbordades dock under år 1917.

Norrköping, uppförande av revisionsverkstad, personalhus, ångcentral och förråd.

Samtliga dessa byggnader hava uppförts på entreprenad och igångsatts i den ordning ur byggnadssynpunkt ansetts lämpligt och angelägenhet förelegat att taga dem i bruk, i vilken ordning nya ritningar blivit utarbetade. Det är nämligen att märka, att de från början föreliggande ritningarna i avsevärda delar blivit omarbetade för begränsning så långt möjligt av kostnaderna, varvid det gällt att söka vidtaga de inskränkningar och förenklingar i byggnadssättet, som ansetts möjliga, avseende särskilt att ersätta sådana materialier som nu under kristiden avsevärt och alltfjämt fördyrats, mot ur kostnadssynpunkt förmänligare sådana, framför allt då järn mot trä.

Sålunda kontrakterades personalhusets uppförande i februari 1916 och färdigställdes i huvudsak under augusti månad samma år. Kontrakt om uppförande av ångcentral och förråd upprättades i juli 1916 och revisionsverkstad i mars 1917, och färdigställdes båda byggnaderna under år 1917, med undantag för viss inredning, till vilken leverans av materialier försenats. Samtliga byggnader beräknas bliva fullbordade under år 1918.

Möckeln, utvidgning av håll- och lastplatsen.

Arbetet igångsattes under år 1916 och fullbordades under år 1917, varför i detta fall skäl till någon erinran mot arbetets bedrivande ej torde föreligga.

Kävlinge, tillbyggnad av stationshuset.

För att genom tillbyggnaden kunna på lämpligaste sätt tillfredsställa postverkets behov av lokaler i stationshuset visade sig efter ytterligare framställningar från generalpoststyrelsen vissa utredningar erforderliga. I huvudsak har dock arbetet färdigställts under år 1917 och är numera fullbordat.

Blädinge, anordnande av station.

Arbetet fördröjdes genom erforderliga underhandlingar med vederbörande ortsintressenter, vilka förbundit sig tillsläppa fri mark för anläggningen samt i övrigt delta i kostnaderna. Arbetet har fullbordats under år 1918.

[46.]

Gripenberg och *Strålsnäs*, utvidgning av spårsystemen.

Arbetena utfördes till huvudsaklig del under år 1916. Endast kompletteringsarbeten åtestodo, vilka avslutades under år 1917.

Billesholms gruva, vattentagningsanordningar.

Arbetet har fördröjts genom svårigheter för leverantören av reningsverket att skaffa erforderliga materialier, men är numera fullbordat.

Höganäs, fortsatt utvidgning av bangården.

Den beslutade utvidgningen av bangården sammanhängde med samhällets stadsplanefråga, vilken icke fått sin slutliga lösning förrän år 1917. Spårarbetena beräknas bli fullbordade under år 1918.

Kilafors, *Byvalla* och *Hästbo*, utvidgning av spårsystemen.

Arbetena påbörjades under år 1916 och avslutades under år 1917, varför någon erinran mot arbetenas bedrivande ej torde vara att framställa.

Östersund, uppförande av vattentorn.

Arbetet sammanhänger med verkstadsbyggnaden, som avhandlats härovan.

Notviken, uppförande av tre bostadshus.

Arbetet påbörjades under år 1916 och har färdigställt under år 1917, varför någon erinran mot arbetets bedrivande ej torde vara att framställa.

Kopparåsen, uppförande av banmästarstuga.

Själva byggnaden uppfördes under år 1916. Endast planeringsarbeten återstodo samt utfördes under år 1917, varför någon erinran mot arbetets bedrivande ej torde vara att framställa.

Abisko, anläggning av vatten- och avloppsledning.

Arbetet har i huvudsak utförts under år 1916 och fullbordades under år 1917, varför någon erinran mot arbetenas bedrivande ej torde vara att framställa.

Öre älv, utförande av ny järnvägsbro jämte linjeomläggning.

Arbetets omfattning är av den art, att det enligt ursprungliga arbetsplaner ej beräknats fullbordat förrän den 1 oktober 1918. Det väsentligaste blir även fullbordat under år 1918, och återstå till nästa år endast mindre kompletteringsarbeten. Bron kan sålunda börja trafikeras den 1 oktober 1919, eller vid den tidpunkt, då övriga förstärkningsarbeten å linjen Långsele—Boden beräknas genomförda för möjliggörande av lokomotivs litt. B framförande till Boden.

De stora kostnaderna äro i huvudsak beroende av oerhört ökade material- och arbetspris.

Vidkommande av **1916 års riksdag beslutade arbeten**, för vilka tilläggsanslag begärts, kan nämnas, att med nedan nämnda undantag samtliga äro eller bli färdigställda under år 1918.

Alster, uppförande av boställshus.

På grund av att anskaffandet av för boställshusets uppförande erforderlig mark medfört alldeles opåräknliga svårigheter, vilka ännu icke lett till åsyftat resultat, har arbetet icke kunnat igångsättas.

Sävenäs, uppförande av vattentorn.

På grund av oförutsett motstånd från markägare, å vars ägor ledningarna till vattentornet skulle dragas, måste ett annat läge än det, som vid tiden för äskandet var avsett, väljas för detsamma.

Härvid nödvändiga markundersökningar, som utförts genom geotekniska kommissionen, hava sedermera fördröjt arbetets igångsättande.

Bollnäs, utvidgning av spårsystemet.

Arbetet blir i huvudsak färdigt under år 1918, endast kompletteringsarbeten beräknas återstå till nästkommande år.

Örnsköldsvik, anordnande av kolkaj.

Med anledning av det ras, som den 5 mars 1916 inträffade i Göteborg vid pågående arbeten med Stigbergskajen och den uppmärksamhet, som denna händelse påkallade inom tekniska kretsar, ansåg sig järnvägsstyrelsen icke böra utföra här förevarande arbete, vartill 1916 års riksdag anvisat 187,000 kronor, efter de härför under år 1915 uppgjorda ritningarna, utan att dessa först undergått granskning av någon inom kajbyggnadsfacket särskilt sakkunnig person, med kännedom om de förhållanden, som föranlett nämnda ras. Järnvägsstyrelsen lyckades ock för detta uppdrag förvärva professorn vid kungl. tekniska högskolan W. Fellenius, som av Göteborgs hamnstyrelse bland andra tillkallats såsom sakkunnig för bedömande och eventuellt omarbetande av det fastställda förslaget till kajkonstruktion för under byggnad varande centralhamn i Göteborg, samt för uppgörande av förslag till återställande av Stigbergskajens förlängning.

Professor Fellenius förklarade emellertid efter på hans föranstaltande utförda ingående undersökningar, att han icke kunde tillstyrka arbetets utförande enligt föreliggande ritningar, utan föreslog ett helt nytt byggnadssätt, gående ut på att medelst dels utfyllning av grusbank utmed och innanför den blivande kajlinjen, dels kraftiga skjutningar i och tillräcklig överbelastning å denna bank, undanröja befintliga lösa slamartade och gyttjeblandade lerlager, innan själva arbetet med kajen påbörjades, vilka lösare lager kunde befaras genom fyllningen bakom den nya kajen samt markens belastning av tunga kolkranar och kolupplag pressas ut i hamnen, medtagande själva kajen.

Enligt detta nya förslag fördyrades visserligen icke kajen, men däremot komme givetvis kostnaderna, förutom vad som betingas av inträffade stegringar i arbets- och materialpris, att ökas genom föreslagen grusfyllning och därav föranledd muddring.

Järnvägsstyrelsen, som framlagt den ursprungliga kajkonstruktionen med stöd av vid förslagets ingivande allmänt tillämpat system för dylika byggnader, förmenade sig emellertid icke kunna påtaga sig ansvaret för nämnda arbetes fullgoda utförande utan att följa de anvisningar, som lämnats av professor Fellenius, ehuru statsverket härigenom åsamkades en del kostnader, som icke beräknats i det förslag, som låg till grund för anslagsäskandet.

Professor Fellenius förslag upptog dessutom en utflyttning av kajlinjen omkring fem meter. Då denna utflyttning skulle medföra avsevärda fördelar i det att härigenom dels större möjlighet skulle erhållas för att grusbanken tillräckligt nedpressades under arbetets gång, dels den framtida ombyggnaden av den gamla kajen underlättades, dels slutligen bredden av kajplanet komme att ökas, erbjödande större upplagsplatser, ansåg sig styrelsen böra besluta en dylik utflyttning, särskilt då därmed icke skulle följa någon egentlig fördyring av själva kajkonstruktionen utan endast en ökning av fyllnadsmassorna med högst 8,000 kubikmeter, motsvarande en beräknad kostnad av omkring 13,600 kronor.

I överensstämmelse med det antagna byggnadssättet har hittills huvudsakligen endast pågått utfyllning av grusbank och därmed sammanhängande arbeten, och som var att förutse hava en del sättningar i denna bank inträffat, vilka efter beräkning undanfört de befintliga lösare bottenlagren. Förutom några mindre sättningar inträdde sålunda under år 1917 ett större ras om 8,000 kubik-

[46.]

meter och under maj månad år 1918 ännu ett sådant, omfattande omkring 15,000 kubikmeter. Då detta senare var av större omfattning än som beräknats, och de preliminärt vidtagna undersökningarna omedelbart efter detsamma inträffande gävo vid handen, att den rasande bankfyllningen förflyttats längre ut i sjön, än som kunnat förutses, tillkallade styrelsen ånyo professor Fellenius samt igångsatte genom en tjänsteman i sjögeotekniska kommissionen en del undersökningar för utrönande av detta skreds förlopp och de utrasade fyllnadsmassornas läge, allt i avsikt att få konstaterat, huruvida det antagna byggnadssättet borde fullföljas, eller om ett nytt sådant skulle tillgripas.

Av det av professor Fellenius avgivna betänkandet samt resultatet av de företagna undersökningarna fann styrelsen emellertid såvitt då kunde bedömas, att lämpligaste och minst kostsamma sättet för arbetets fullbordande vore att fortsätta på den en gång inslagna vägen. Att frågå dessa utfyllningar, vilka voro avsedda att åstadkomma stabil grusbank, i vilken den fastställda kajkonstruktionen skulle utföras, skulle nämligen hava till följd en avsevärd förstärkning av denna konstruktion, vilket arbete beräknades draga mer än 50 % större kostnad än om det ursprungliga byggnadssättet fullföljdes.

På grund av den oförutsett stora sättning, som redan inträffat, och de sättningar, som framdeles väntas äga rum i enlighet med av professor Fellenius gjorda uttalanden, samt stegrade arbets- och materialkostnader erfordras ett ytterligare tilläggsanslag å 263,000 kronor utöver det av styrelsen i sin senaste framställning beräknade, varigenom hela arbetet kommer att draga en kostnad av 570,000 kronor.

Bollnäs. Uppförande av sex lokomotivstallar m. m.

Arbetet, för vilket senast beviljat anslag icke blivit tillgängligt förrän år 1918, är av den omfattning, att detsamma först kan beräknas kunna slutföras under år 1919.

Boden. Ombyggnad av bangården.

Arbetet, för vilket senast beviljat anslag icke blivit tillgängligt förrän år 1918, är av den omfattning, att detsamma enligt arbetsplanen är avsett att pågå även under år 1919.

Sedan år 1915, då kostnadsberäkningen för ursprungligt anslagsäskande ägde rum, ökade arbets- och materielpolis äro orsaken till de avsevärt ökade kostnaderna.

Omläggning av västra stambanan och anordnande av gatuport för Änäsleden.

Förhandlingar med Göteborgs stad och Bergslagens järnvägar, vilka närmare berörts i samband med vad styrelsen vid äskandet av anslag till ombyggnad av bohusbanans viadukt över Sävåån anfört, hava fördröjt arbetets igångsättande. Sedan dessa numera avslutats, har arbetet påbörjats.

När styrelsen hemställde om medel för ifrågakvarande arbete, var avsikten att utföra gatuporten i tre spann. På grund av från Göteborgs stad framställt önskemål kommer emellertid gatuporten att utföras i ett spann, vilket medför ökade kostnader. Därjämte är kostnadsökningen beroende på ökade arbets- och materialpris.

Vidkommande slutligen av 1917 års riksdag beviljade arbeten så äro samtliga härför avsedda arbeten igångsatta — med undantag av anordnande av kol- och vattenstation vid Häsjo, utvidgningen av spårsystemet vid Olskroken samt vidtagandet av åtgärder för undvikande av störningar i svagströmsledning vid bandelen Kiruna—Riksgränsen — liksom även de, till vilka 1918 års riksdag beviljat anslag å tilläggsstat för år 1918.

Orsakerna till att ovannämnda arbeten ännu icke blivit igångsatta äro att söka i följande omständigheter.

[46.]

Beträffande kol- och vattenstationen vid Håsjö hava utredningar — gående ut på inskränkning av anläggningens storlek för att nedbringa kostnaderna — fördröjt påbörjandet av arbetet.

Igångsättandet av arbetet med *utvidgningen av spårsystemet vid Olskroken* har fördröjts på grund av förhandlingar med Göteborgs stad och Bergslagens järnvägar angående västra stambanans förändrade ingångslinje till Göteborg, vilket styrelsen härovan i sammanhang med begäran om tillägsanslag för ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Säveån berört.

Vidkommande slutligen *åtgärder för undvikande av störningar å Riksgränsbanan* har någonting ännu ej åtgjorts på grund av att den kommitté, som fått i uppdrag att inkomma med förslag härutinnan, ännu ej avgivit sådant.

Med ovanstående förmenar sig styrelsen hava ådagalagt att styrelsen, i den mån det låtit sig göra, sökt få respektive arbeten skyndsammast möjligt igångsätta och fullbordade i behörig tid. Där vissa omständigheter föranlett uppskov, har styrelsen andragit de skäl, som härför förelegat, skäl som styrelsen hoppas skola av statsmakterna godtagas, då desamma i varje särskilt fall torde visa styrelsens strävan att i möjligaste mån, såvitt styrelsen kunnat bedöma, tillgodose statens intressen.

Beträffande de särskilda arbeten, för vilka tilläggsanslag nu av styrelsen äskas, har jag föga att framhålla utöver vad styrelsen anført. Det må dock anmärkas, att det av 1916 års riksdag för anläggning av håll- och militärmötesplats vid Tväråbäck beviljade beloppet uppgick till allenast 30,800 kronor i stället för såsom styrelsen angivit 33,000 kronor. Sistnämnda belopp däremot utgjorde hela den för anläggningen ursprungligen beräknade kostnaden, varifrån vid bestämmande av anslagsbeloppet avräknades ett belopp av 2,200 kronor, motsvarande värdet av vissa naturabidrag, med vilka ortsbefolkningen förbundit sig bidraga. Som emellertid värdet av nyssnämnda naturabidrag, enligt vad jag inhämtat, medräknats i den nu för arbetet angivna kostnadssumman, 45,000 kronor, inverkar berörda omständighet icke på storleken av den beräknade anslagsbristen.

Departementis-
chefen.

Av det belopp, som föregående år beräknades erforderligt för täckande av bristen i vissa före år 1918 beviljade anslag, eller 4,281,000 kronor, har av riksdagen redan anvisats tillhopa 2,800,000 kronor, vadan sålunda därav återstår 1,481,000 kronor. Enligt styrelsens föreliggande utredning skulle emellertid nu för ändamålet erfordras ett belopp av icke mindre än 6,657,000 kronor, vilket belopp enligt styrelsens förslag skulle anvisas på tilläggsstat för år 1919. Flertalet av ifrågasvarande arbeten äro jämväl fullbordade eller avsedda att fullbordas under sistnämnda år. Då man emellertid kan antaga, att under nu rådande

- [46.] kristidsförhållanden en del arbeten komma att slutföras först under år 1920, samt man väl också, liksom undantagsvis förut måst ske, kan tillfälligt täcka uppkommen anslagsbrist med trafikmedel, har jag ansett mig kunna föreslå det behövliga tilläggsanslagets uppdelning på två år med 3,000,000 kronor på tilläggsstat för år 1919 samt återstoden, 3,657,000 kronor, för år 1920.

Då först med ifrågasatta tilläggsanslag förevarande, sedan flera år pågående arbeten bliva slutligt avvecklade, får jag således — under hänvisning beträffande frågan om anslag å tilläggsstat för år 1919 till särskild framställning därom — hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att såsom *konjunkturtillägg till vissa före år 1918 av riksdagen beviljade anslag till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 3,657,000 kronor.

XV. Anordnande av skenfria vägkorsningar.

Anordnande
av skenfria
vägkors-
ningar.

I förenämnda av järnvägsstyrelsen upprättade 10-årsplan upptages även ett visst årligt belopp för anordnande av skenfria vägkorsningar. Styrelsen meddelar nu, att styrelsen, som tidigare haft för avsikt att begära anslag för detta ändamål jämväl för år 1920, med hänsyn till nödvändigheten av en allmän sänkning av årets anslagsäskanden ansett sig — om ock med synnerlig stor tvekan — böra helt avstå från begäran om anslag i detta avseende.

B. Nya statsbanebyggnader.

I. Statsbanan Sveg—Brunflo.

[47.]
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 emellertid banans sträckning mellan Sveg och Åsarne efter den så kallade Enskälalinjen. Sedermera har Kungl. Maj:t efter riksdagens hörande bestämt, att banan skulle fram-

dragas mellan nyssnämnda platser efter den så kallade Hogdalslinjen i dess alternativa sträckning i Tvärhoans dalgång. Denna sträckning skulle, med användande av samma å-priser som i det ursprungliga kostnadsförslaget för banan, medföra en ökning i den beräknade kostnaden för banans anläggning med 123,000 kronor, vadan sagda kostnad skulle komma att uppgå till 11,373,000 kronor. Detta belopp har riksdagen under åren 1912—1918 sammanlagt anvisat.

[47.]

Redan i sin skrivelse den 1 november 1916 angående bland annat fortsättningsanslag för linjen Sveg—Brunflo har emellertid styrelsen erinrat om, att de förekommande kostnadsbeloppen hänförde sig till de kostnadsberäkningar, som förelågo, då beslut fattades om banans byggande och således före inträdet av nu pågående kristid. På grund därav framhöll styrelsen vidkommande storleken av det för banans fullbordande erforderliga anslagsbeloppet, att sagda anslagsbelopp kunde antagas komma att undergå större eller mindre förändringar beroende på konjunkturerna. Även i sin skrivelse den 29 september 1917 anförde styrelsen, att, då stor del av banbyggnaden kommit att utföras under inverkan av kristiden, banbyggnaden säkerligen icke kunde komma att fullbordas för den ursprungligen beräknade kostnaden, men att styrelsen vid sistnämnda tidpunkt, då ännu rätt avsevärda arbeten återstode, och då styrelsen bland annat icke lyckats träffa avtal om leverans av en för kostnadernas bedömande så avgörande post som räler för bansträckan mellan Åsarne och Sveg, icke ansåge sig då kunna framlägga någon närmare redogörelse för de kostnadsöverskridelser, som vore att förvänta.

I föreliggande skrivelse den 9 oktober 1918 framhåller styrelsen, att ehuru väl ännu en avsevärd del av arbetena å banan återstår och förhållandena å material- och arbetsmarknaden fortfarande äro så ovissa, att några säkra kostnadsberäkningar icke ännu äro möjliga, har styrelsen dock på grund av nödvändigheten, att av 1919 års riksdag ytterligare medel begäras för arbetenas bedrivande, nu ansett sig böra verkställa en utredning om de slutliga kostnaderna för banbyggnaden för att erhålla en i möjligaste mån riktig uppfattning om det belopp, som kräves för banans fullbordande utöver tidigare anvisade medel.

Nämnda utredning har, enligt vad styrelsen meddelar, givit vid handen, att anläggningskostnaderna för banan nu måste beräknas till 20,683,000 kronor, motsvarande en ökning av de ursprungligen beräknade kostnaderna med icke mindre än 9,310,000 kronor.

Vidkommande anledningen till uppkomsten av denna brist har styrelsen anført följande:

[47.]

Förändringar i banans planläggning, medförande ökade massor eller vidlyftigare och därigenom dyrare anordningar än från början beräknats, hava icke förekommit i sådan grad, att de nämnvärt bidragit till den uppkomna bristen. De ursprungliga kostnadsberäkningarna verkställdes emellertid år 1912, efter vilken tid av kända anledningar högst avsevärda stegringar inträffat såväl i materialpriser som i arbetspriser. Vad beträffar materialprisens stegring skulle det bliva för vidlyftigt att här närmare redogöra för densamma. Styrelsen vill dock erinra om, hurusom särskilt priserna på järn och trävaror ökats synnerligen kraftigt. Under det att sälunda brojärnet år 1912 beräknades till 440 à 460 kronor per ton, är priset på detsamma nu 1,400 à 1,500 kronor. I 1912 års kostnadsförslag räknades med, att man skulle kunna belägga banan med äldre från andra statsbanelinjer upptagna räler till ett pris av 85 kronor per ton. På grund av svårigheten att erhålla räler under senare år har sådant utbyte emellertid icke kunnat bedrivas i avsedd omfattning, vadan man nu måste räkna med att å ännu icke räslagda delar av Sveg—Brunflo använda nya räler till ett pris av 300 kronor per ton. Sliparna, som 1912 kostade kronor 2,25 per styck, äro nu uppe i ett pris av kronor 5,50 och däröver, på sista tiden upp till 6 kronor. Kostnaden för meter spår utan ballastning har huvudsakligen härigenom sprungit upp från kronor 10,80 till kronor 30. Priset på virke är nu $2\frac{1}{2}$ à 3 gånger så dyrt som år 1912, och övriga materialpriser hava stigit högst avsevärt. Särskilt hava alla tågtransporter å byggnadslinjen ökats genom kolprisens stegring till omkring det tiodubbla mot det år 1912 rådande priset.

Beträffande arbetsprisen må erinras om, hurusom arbetslönerna under kris-tiden successivt måst ökas, så att de nu äro omkring $2\frac{1}{2}$ gånger så höga som år 1912. Fördyringen i arbetskostnaderna äro dock ännu högre än som framgår av denna ökning i arbetslönerna. Arbetsledningen har nämligen funnit, att därjämte en icke oväsentlig minskning i arbetsintensiteten ägt rum. Vad anledningen här till är, kan ju icke med bestämdhet sägas. Från arbetarhåll framhålls som skäl härför den rådande bristen på livsmedel, varigenom arbetarna anse sig numera sakna den arbetskraft, som de förut ägde, då de hade tillgång på för dem lämpliga födoämnen i tillräcklig mängd. Det torde ej kunna förnekas, att detta kan vara en av orsakerna till den minskade arbetsintensiteten. Men dessutom har tydligt framgått, att arbetslusten är i avtagande.

Den av vissa ytterlighetsgrupper bland arbetarna öppet drivna satsen att »arbetaren bör giva arbetsgivaren minsta möjliga arbete för högsta möjliga betalning» bär tydligen frukt, och den jämna mer eller mindre hänsynslösa agitationen bland arbetarna för tillämpandet av denna föresats torde, såsom också allt emellanåt höres uttalat från andra och om sitt arbete måna arbetare, medföra, att arbetstrevnaden är försvunnen, vilket bidrager att utbreda en viss olust på arbetsplatserna. Förutom att detta nedsätter arbetsintensiteten och på så sätt fördyrar arbetena, har det visat sig medföra svårighet för arbetsbefälet att få sådana arbeten utförda, vilka antingen äro av besvärligare natur, såsom dikningar, terrasse-ringar å vattensjuk mark och dylika, eller som äro belägna på sådana delar av linjen, där denna framgår på större avstånd från bebyggda orter. Detta oaktat statsbanorna numera med stora kostnader uppföra bostäder för arbetarna av så god beskaffenhet såväl vad utrymme som byggnadssätt beträffar, att arbetarna själva icke haft något att anmärka mot desamma. Från statsbanornas sida hava ävenledes vidtagits omfattande och kostsamma anordningar för att underlätta arbetarnas mathållning dels genom att å förråden tillhandahållas matvaror av

olika slag för självkostnadspris, dels genom inrättande å större arbetsplatser av marketenterier, där arbetarna få intaga sina måltider. Oaktat dessa från statsbanornas sida vidtagna anordningar för arbetarnas trevnad har det å statsbanan Sveg—Brunflo på de sista åren visat sig omöjligt att kunna uppdriva arbetsstyrkan till den önskade och för arbetenas planmässiga bedrivande nödvändiga storleken.

[47.]

Av den nu beräknade ökningen i anläggningskostnaderna, 9,310,000 kronor, motsvarande omkring 82 procent av de ursprungligen beräknade kostnaderna, komma i runda tal 670,000 kronor på terrasseringsarbeten, 616,000 kronor på vattengenomlopp, 1,064,000 kronor på bangårdar inklusive husbyggnader å desamma, 2,977,000 kronor på spåröverbyggnad, 1,700,000 kronor på rullande materiel och 1,780,000 kronor på ökade allmänna omkostnader, dessa senare till stor del uppkomna genom de åtgärder, styrelsen ovan omnämnt för beredande av bättre bostäder åt arbetarna samt deras förseende med livsmedel. Resten av kostnadsöverskridelsen fördelar sig på andra poster, såsom vägkorsningar, stängsel, banvaktsbostäder samt telegraf och signaler.

För bananläggningen ifråga har för år 1919 anvisats återstoden av det ursprungligen beräknade anslagsbeloppet med 1,073,000 kronor, och skulle enligt den tidigare byggnadsplanen banbyggnaden nämnda år vara fullbordad, så att den då kunde öppnas för allmän trafik. Såsom styrelsen i sin skrivelse den 29 september 1917 omnämnde, emotsågs emellertid redan då, att tiden för banans fullbordande skulle komma att förskjutas dels på grund av den tidsutdräkt, som av kända skäl uppstod med fastställandet av banans sträckning mellan Sveg och Åsarne, dels ock till följd av svårigheten att erhålla brojärn och räler. I detta avseende vill styrelsen nu nämna, att överbyggnaden till den stora bron över Ljungan, som skulle varit färdig på sommaren 1917, torde bli fullbordad först vid slutet av år 1918 på grund av att broverkstaden icke tidigare kunnat erhålla erforderligt brojärn. Redan av sistnämnda orsak har uppstått en försening av omkring 1½ år. Härtill kommer, enligt vad styrelsen redan här ovan omnämnt, att det icke varit möjligt anskaffa för arbetenas raska bedrivande erforderlig arbetsstyrka. Under sådana omständigheter torde det icke kunna beräknas, att arbetena kunna utföras så, att hela banan kan vara rälslagd under år 1919 utan först 1920, vilket senare år banan torde kunna bli öppnad för provisorisk trafik för att sedan bli fullbordad under år 1921. För arbetenas bedrivande på sådant sätt erfordras under år 1919 utöver förut anvisade 1,073,000 kronor ett belopp av 4,000,000 kronor, för 1920 ett belopp av 3,000,000 kronor och resten 2,310,000 kronor under år 1921.

Vid beviljande av anslag föregående år till fortsättning av statsbanan Sveg—Brunflo framhöll riksdagen önskvärdheten därav, att den återstående bandelen Sveg—Åsarne kunde öppnas för trafik under år 1919. Omständigheter, för vilka styrelsen i det föregående närmare redogjort, hava emellertid omöjliggjort banbyggnadens fullbordande inom den sålunda angivna tiden. Med hänsyn till den rådande svårigheten att anskaffa erforderlig materiel och arbetskraft synas arbetena nämligen icke kunna bedrivas i hastigare tempo än att rälsläggningen av banan kan vara fullbordad under år 1920, under vilket år banan nu

*Departements-
chefen.*

[47.] beräknas kunna bli provisoriskt öppnad för trafik för att därpå följande år, 1921, fullbordas. För arbetets bedrivande på sådant sätt finner styrelsen, att till dess förfogande bör, utöver förut anvisade belopp, ställas ytterligare ett anslag av tillhoppa 9,310,000 kronor. Detta anslag skulle, enligt styrelsens förslag, fördelas på åren 1919—1921 med respektive 4,000,000 kronor, 3,000,000 kronor samt 2,310,000 kronor.

Med hänseende till de nu så högt uppdrivna kostnaderna för banbyggnadsarbeten och för vinnande av något mindre belastning av 1919 års stat torde dock anslagssumman för ett vart av åren 1919 och 1920 kunna sättas till 3,000,000 kronor. Härmed skulle återstå att nästkommande år anvisa 3,310,000 kronor.

På grund av det anförda hemställer jag — under hänvisning beträffande anslag på tilläggsstat för år 1919 till särskild framställning — att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till fortsättning av *statsbanan Sveg—Brunflo*
för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000
kronor.

II. Statsbanan Forsmo—Hoting.

Angående
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 materialprisen beräknats till 8,700,000 kronor, varjämte riksdagen för arbetenas påbörjande för år 1918 anvisat 1,000,000 kronor. Sedermera har 1918 års riksdag för fortsättande av arbetena å banan anvisat dels på tilläggsstat för år 1918 500,000 kronor och dels för år 1919 ett belopp av 1,950,000 kronor eller således sammanlagt 2,450,000 kronor, av vilket belopp 1,300,000 kronor utgör det enligt planen för bedrivande av arbetena å banan för sistnämnda år ifrågasatta anslaget och återstoden, eller 1,150,000 kronor, utgör den ökning i anslagen för åren 1918 och 1919, som med hänsyn till de under kristiden ökade arbets- och materialprisen ansetts erforderligt för

planens fullföljande. Med dessa anslagsbelopp beräknade järnvägsstyrelsen föregående år, att under år 1919 kunna framdraga räsläggningen till Näsåker.

I skrivelsen den 9 oktober 1918 anhåller järnvägsstyrelsen, att för fortsättande av arbetena å ifrågasvarande bana för år 1920 måtte anvisas ett anslag av 1,500,000 kronor.

Med hänsyn till lånemarknadens ansträngda läge samt de för närvarande oerhört uppdrivna byggnadskostnaderna anser jag mig icke böra hemställa om anvisande för år 1920 av något belopp för ifrågasvarande banbyggnad. Det lärers få bero av förhållandena, om å sistnämnda års tilläggsstat kan ifrågasättas att bevilja medel för järnvägens fortsättande. I varje fall kan antagas, att uppskovet med anslagsmeddelandet icke behöver bli längre än till staten för år 1921.

*Departements-
chefen.*

III. Statsbanan Hällnäs—Stensele.

Under förbehåll att de i statsrådsprotokollet över civilärenden den 4 april 1917 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. 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. 1918 års lagtima riksdag har sedermera för arbetenas påbörjande för år 1919 beviljat ett belopp av 375,000 kronor, därav 250,000 kronor utgör det för sistnämnda år enligt ursprungliga byggnadsplanen ifrågasatta anslaget och 125,000 kronor den ökning i nämnda anslag, som ansetts erforderlig med hänsyn till de under kristiden inträdda fördyringarna.

*Angående
statsbanan
Hällnäs—
Stensele.*

Järnvägsstyrelsen hemställer nu om ett anslag för år 1920 av 1,100,000 kronor för banbyggnadens fortsättande.

Under återopande av vad jag anfört under II. Statsbanan Forsmo—Hoting nödgas jag jämväl här ifrågasätta, att anslag för denna banbyggnad ej upptages å 1920 års stat. Uppenbart är emellertid, att banarbetets fortsättande bör vid första möjliga tillfälle återupptagas och anslag härför sökas hos riksdagen.

*Departements-
chefen.*

IV. Statsbanan Sveg—Hede.

Angående
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. För ifrågavarande arbeten har riksdagen sedermera för åren 1917—1919 anvisat sammanlagt 2,450,000 kronor, vadan av den ursprungligen beräknade kostnaden skulle återstå endast ett be-
lopp av 502,000 kronor att anvisa för arbetenas fullbordande.

I föreliggande skrivelse föreslår emellertid järnvägsstyrelsen, att något anslag för ifrågavarande banbyggnad icke skall äskas hos 1919 års riksdag. Styrelsens framställning i denna del lyder:

Givetvis komma även kostnaderna för denna bana att röna inflytande av de prisstegringar, som ägt rum under kristiden, i synnerhet som det ursprungliga kostnadsförslaget upprättades redan år 1912 och arbetena å banan komma att utföras till sin övervägande del under de år, då prisstegringarna kunna beräknas hava varit och väl sannolikt någon tid framåt bli mycket avsevärda. I detta sammanhang vill styrelsen meddela, att arbetena, som beräknades påbörjade år 1917, icke kunnat igångsättas förrän år 1918 på grund av ovisshet om banans sträckning mellan Sveg och Vemdalen, där till Kungl. Maj:t avgivna framställningar om ändring i banans ursprungliga sträckning föranlett uppskov med fastställandet av den definitiva planen för banan. På grund av samma svårigheter att anställa tillräckligt antal arbetare, som gjort sig gällande på Sveg—Brunflo banan, hava också arbetena å Sveg—Hede banan icke kunnat hittills bedrivas i avsedd omfattning. Ehuru, såsom styrelsen anmärkt beträffande statsbanan Sveg—Brunflo, konjunkturerna fortfarande äro så ovissa, att kostnadsberäkningar, som avse arbeten flera år framåt, måste bli mindre tillförlitliga, har styrelsen dock låtit verkställa en utredning om de kostnader, som måste beräknas för bananläggningen med nu gällande arbets- och materialpriser.

Den verkställda kostnadsutredningen giver vid handen, att banan nu måste beräknas komma att kosta 6,325,000 kronor istället för enligt 1912 års kostnadsförslag 2,952,000 kronor. En brist är således att emotse av icke mindre än 3,373,000 kronor. Vidkommande anledningarna till denna brist, vill styrelsen anföras, att endast en mycket obetydlig del av densamma förorsakats av ökade terrasseringsmassor, i det att nu ansetts böra förutsättas något djupare diken än enligt ursprungliga planen. För övrigt är kostnadsökningen helt och hållet att tillskriva den sedan år 1912 inträdda stegringen i material- och arbetspriser, som styrelsen närmare berört här ovan beträffande statsbanan Sveg—Brunflo. Av den angivna kostnadsökningen komma omkring 467,000 kronor på terrasseringsarbeten, 182,000 kronor på vattengenomlopp, 233,000 kronor på bangårdar, inklusive husbyggnader å desamma, 1,195,000 kronor på spåröverbyggnad, 143,000 kronor på banbevakningsbostäder, 118,000 kronor på transportvägar, 367,000 kronor på rullande materiel och 614,000 kronor på allmänna omkostnader, dessa senare till stor del förorsakade genom förbättrade bostäder åt arbetarne och an-

ordningar för deras förseende med livsmedel. Den återstående kostnadsökningen belöper sig på vissa andra poster, såsom vägkorsningar, telegraf och signaler med mera.

Då styrelsen anser, att fullbordandet av denna bana inom förut avsedd tidpunkt icke är av sådan betydelse, att arbetena för den skull böra under nuvarande ekonomiska förhållanden med kraft bedrivas, hade styrelsen tänkt sig, att tiden för banans fullbordande borde förskjutas så, att under återstående byggnadstid det årliga anslaget i medeltal bleve ungefär lika som det för år 1919 anvisade eller omkring 1,200,000 kronor. Det efter 1919 återstående anslagsbehovet, 3,875,000 kronor, borde därför hava fördelats på åren 1920—1922, förslagsvis med 1,500,000 kronor på vart och ett av åren 1920 och 1921 samt återstoden 875,000 kronor på år 1922, då banan kunnat bliva fullbordad.

På grund av den ytterligare långtgående avknappning av anslagskraven, som styrelsen, enligt vad förut omtalats, ansett sig böra förutsätta, nödgas styrelsen emellertid här föreslå, att arbetena å Sveg—Hede banan under de närmaste båda åren icke bedrivas med större arbetsstyrka och anskaffningar än att det för år 1919 beviljade anslaget blir tillräckligt även för år 1920.

Då vad styrelsen i denna del anfört icke synes giva anledning till erinran, torde framställning om anslag för år 1920 till statsbanan Sveg—Hede icke vara behöfvlig.

Departements-
chefen.

V. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare.

Med anledning av Kungl. Maj:ts 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 och *dels* 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. Med användande av de tidigare och före kristidens inträdande

Angående
inlands-
banan
mellan
Volgsjön
och
Gällivare.

gällande arbets- och materialpriserna hade banan i sin helhet med nyss angiven sträckning över Kasker beräknats draga en kostnad av 30,150,000 kronor.

I sin skrivelse den 29 september 1917 framhöll styrelsen, att förenämnda anslagsbelopp grundade sig på de arbetslöner och materialpriser, som gällde före kristidens inträdande år 1914, samt att dessa anslagsbelopp med hänsyn till de högst betydande konjunkturstebringarna under kristiden säkerligen komme att i avsevärd grad överskridas. Styrelsen erinrade vidare om, att departementschefen i sitt uttalande till statsrådsprotokollet vid Kungl. Maj:ts proposition till 1916 års riksdag angående bedrivandet av statens järnvägsbyggnader framhållit, att, även om det av statsfinansiella skäl kunde befinnas nödvändigt att i vissa fall förlänga den beräknade byggnadstiden för i den framlagda byggnadsplanen ingående banor, det dock vore av vikt, att i varje fall icke byggnadstiden för inlandsbanan komme att utsträckas utöver den i byggnadsplanen beräknade. I anslutning till detta departementschefens uttalande föreslog styrelsen, att för år 1919 måtte anvisas så mycket högre belopp än det i byggnadsplanen för detta år angivna, som svarade emot den ökning av kostnaderna, som kristiden förorsakat beträffande de arbeten, vilka enligt planen beräknats bliva utförda under tiden till och med år 1919. Utöver det belopp av 4,500,000 kronor, som enligt planen borde utgå för år 1919, föreslog därför styrelsen, att för sistnämnda år skulle anvisas ett belopp av 7,250,000 kronor eller sammanlagt 11,750,000 kronor, varav 3,500,000 kronor borde utgå redan år 1918. Med dessa belopp beräknades, att räsläggningen under år 1919 skulle framkomma söderifrån till Ume älv och norrifrån till Lilla Lule älv vid Jokkmokk. Vid föredragning av denna fråga ansåg jag mig emellertid av statsfinansiella skäl icke kunna ifrågasätta att av 1918 års riksdag äskades högre belopp än 5,900,000 kronor för arbetenas bedrivande å inlandsbanan. Riksdagen godkände Kungl. Maj:ts i enlighet med min hemställan gjorda förslag och anvisade sistnämnda belopp, därav 2,000,000 kronor på tilläggsstat för 1918.

I sin skrivelse den 9 oktober 1918 anför nu styrelsen beträffande denna banbyggnad följande:

Det är givet, att redan på grund av denna betydande nedsättning i de anslagsbelopp, styrelsen ansett nödvändiga för arbetenas bedrivande enligt ursprungliga planen — vilken nedsättning belöpte sig till 5,850,000 kronor — denna plan måste rubbas och arbetena bliva avsevärt förskjutna. Styrelsen anser sig dock böra i detta sammanhang meddela, att även andra anledningar till förseening av arbetena yppat sig. Dels hava i stort sett å inlandsbanan givit sig till

känna enahanda företeelser med avseende på arbetsintensiteten och arbetarnas obenägenhet att åtaga sig vissa besvärligare arbeten, som styrelsen påpekat beträffande statsbanan Sveg—Brunflo och Sveg—Hede, dels har det även å inlandsbanan visat sig omöjligt att kunna uppdryga arbetsstyrkan till den storlek, som varit behöfvig för arbetenas bedrivande i avsedd omfattning. Särskilt har detta varit fallet vid inlandsbanans norra distrikt, där en avsevärd del av arbetena tidvis måst ligga nere, enär behöfvigt antal arbetare icke kunnat erhållas, åtminstone icke utan att så höga arbetspris hade måst tillämpas, att styrelsen icke ansett sig stå till svars med att betala desamma. Särskilt å detta distrikt har den från vissa ytterlighetsgrupper bland arbetarna bedrivna agitationen för uppdrygande av arbetsprisen verkat hindrande för anställandet av erforderligt antal arbetare, vartill jämväl bidragit den konkurrens om arbetskraften, som varit rådande med de privata industriföretagen vid Porjus, för vilka det gällt att skyndsammast möjligt fullborda de påbörjade anläggningarna även om därvid måste betalas arbetspriser, som varit synnerligen höga. Förutom nu anförda skäl för försening av arbetena å inlandsbanan hava även tillkommit svårigheter att, åtminstone utan allt för orimliga kostnader, erhålla järn till förekommande brobyggnader, av vilka bron över Stora Lule älv några kilometer söder om Porjus är särskilt betydande.

På grund av nu angivna omständigheter hade styrelsen tänkt sig, att anslaget för år 1920 skulle avvägras så, att rälsläggningen söderifrån kunnat framdragas till Ume älv år 1920, eller ett år senare än enligt ursprungliga planen, samt att den skulle framgått över Stora Lule älv samma år, eller omkring 1½ år senare än enligt planen, och varit framme vid Lilla Lule älv vid Jokkmokk år 1921 i stället för år 1919, som förut tänkts. För arbetenas bedrivande på sådant sätt hade styrelsen haft för avsikt att åska för år 1919 ett belopp av 1,600,000 kronor utöver de 3,900,000 kronor, som redan blivit anvisade av 1918 års riksdag, samt 6,500,000 kronor för år 1920.

Då det emellertid av skäl, som styrelsen förut framhållit, torde vara en bjudande nödvändighet att högst väsentligt inskränka anslagskraven för år 1920, anser sig styrelsen nödsakad ifrågasätta, att arbetena på inlandsbanan under närmaste båda år icke bedrivs med större fart än att av riksdagen redan anvisade medel bliva tillräckliga även för år 1920. Givetvis kommer inlandsbanans fullbordande tyvärr att härigenom ytterligare förskjutas avsevärt, men styrelsen har icke kunnat finna annan utväg för ett oundgängligen nödvändigt nedsättande av styrelsens totala anslagskrav med några effektiva belopp.

Av det föregående framgår, att styrelsen med hänsyn till det finansiella läget ansett sig böra avstå från åskande av anslag för år 1920 till fortsättande av inlandsbanan. Styrelsen har därvid tänkt sig, att banbyggnadsarbetena skulle bedrivs på sådant sätt, att de av riksdagen år 1918 till banan anvisade anslagen skulle bliva tillräckliga även för år 1920. Detta innebär givetvis, såsom styrelsen jämväl framhållit, att tiden för inlandsbanans fullbordande — enligt den för 1917 års riksdag framlagda planen beräknad till år 1924 — skulle komma att avsevärt framskjutas. Styrelsens förslag i denna del har ej heller kunnat undgå att uppkalla gensagor. Sålunda hava ett stort antal röstberättigade personer i Jokkmokks socken genom å kommunal-

*Departements-
chefen.*

stämma utsedda ombud för mig uttalat sin besvikelse och sitt djupa beklagande över att övre Norrland helt uteslutits ur förslaget under det att landets sydligare delar blivit tillgodosedda. Därvid har framhållits, att Norrland med sina stora odlingsmöjligheter och rika naturtillgångar i sitt sköte gömmer en betydande del av vår nationalförmögenhet, varför allt borde göras för att få dessa stora värden fruktbärande, och har tillika hemställts om åtgärder för möjliggörande av forcerat arbete å inlandsbanan från Porjus söderut.

På sätt jag vidare utvecklat i mitt tidigare principyttrande till kapitalökningsstaten, har jag emellertid av skäl, som järnvägsstyrelsen anfört, dock ingalunda utan stor tvekan, ansett mig icke böra intaga en från styrelsen avvikande ståndpunkt i denna fråga.

VI. Statsbanan Umeå—Holmsund.

Angående
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 ävensom att före arbetets påbörjande föreläge ett ovillkorligt åtagande av Umeå stad att vid Holmsund till den tid, järnvägsbyggnaden beräknas vara färdig, anordna en hamn, som av Kungl. Maj:t prövas vara tillfredsställande, beslutat anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelsespår 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. Enligt byggnadsplanen skulle anslag utgå för åren 1919, 1920 och 1921 med respektive 180,000, 900,000 och 120,000 kronor. För arbetenas påbörjande har riksdagen i överensstämmelse med järnvägsstyrelsens framställning för år 1919 anvisat 185,000 kronor ävensom medgivit, att för ifrågavarande banbyggnad finge under nyssnämnda år användas 85,000 kronor, utgörande överskott från statsbanebyggnaden Vännäs—Umeå. För år 1919 äro sålunda anvisade 270,000 kronor eller nära 50 procent mera än som förutsattes i den ursprungliga planen för banans byggnad.

I detta ämne yttrar järnvägsstyrelsen följande:

Ehuru ökningen icke motsvarar de inträdda stegringarna på material- och arbetspriser och således arbetena å banbyggnaden icke skulle kunnat bedrivas i den omfattning, som för varje år förutsatts i byggnadsplanen, hade dock styrelsen tänkt sig, att icke heller beträffande denna bana begära något ytterligare anslag för år 1919 ävensom att för 1920 göra framställning om det i byggnadsplanen förut upptagna beloppet av 900,000 kronor ökat med 50 % till 1,350,000 kronor.

På grund av det statsfinansiella läget nödgas styrelsen dock förutsätta, på samma sätt som beträffande bl. a. inlandsbanan, och även av det skälet att Umeå stad ej heller under nuvarande förhållanden torde kunna tänka på att företaga byggnad av sin hamn, som är en förutsättning för banans tillkomst, att anslag för 1920 icke äskas. Då arbetena ännu icke påbörjats, torde därmed böra anstå till dess det anses lämpligt begära anslag för byggnadsarbetets fortsättande.

Jämväl beträffande denna banbyggnad och ehuru berättigade anspråk på att denna järnväg, vilken så länge varit planerad, blir snart anlagd utan tvivel förefinnas, torde av skäl, som styrelsen framhållit, med ytterligare anslagsäskande tills vidare böra anstå. Yppa sig möjligheter att kunna år 1920 påbörja arbetet med denna bana, synes anslag på nämnda års tilläggsstat kunna tillgripas.

Departements-
chefen.

C. Markförvärv.

Sedan en följd av år har av riksdagen beviljats anslag för inköp av mark vid en del järnvägsstationer, där utvidgningar äro avsedda att komma till stånd, liksom även av mark, behöfelig för vissa dubbelspår-anordningar. Senast har för ändamålet av riksdagen föregående år anvisats tillhopa 800,000 kronor, därav hälften å tilläggsstat för år 1918.

[48.]
Mark-
förvärv.

I skrivelsen den 9 oktober 1918 hemställer järnvägsstyrelsen om ett anslag för markförvärv av 1,200,000 kronor, därav 500,000 kronor på tilläggsstat för år 1919. Styrelsen yttrar härom följande:

I sin framställning om anslag för år 1919 hemställde styrelsen om ett anslag å 1,000,000 kronor för inköp av mark vid järnvägsstationer och för blivande dubbelbananordningar. Av budgetsäl upptog Kungl. Maj:t i propositionen emellertid endast 800,000 kronor för ifrågavarande ändamål, vilket även blev riksdagens beslut.

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 uppdryva priserna.

För att i möjligaste mån undvika, att staten skall bliva nödsakad betala dylika uppdryvna markpris, är av stor vikt, att till styrelsens disposition varje år finnas tillräckliga anslag, varigenom styrelsen kan i tid, och innan spekulatio-
nen kommit i gång, förvärva för vissa ändamål erforderlig mark.

På grund av den värdestegring å jordegendomar, som under senare tid ägt rum, hava emellertid markprisen sprungit avsevärt i höjden. Styrelsen ser sig sålunda icke i stånd att med de hittills anvisade anslagsbeloppen kunna fullfölja sina ovan uttalade önskemål. En ökning av anslagsbeloppet anser styrelsen sålunda nödvändig, men inskränker sig styrelsen med hänsyn till de stora krav, som i öfrigt ställas på statskassan, att för ifrågavarande ändamål nu begära 1,200,000 kronor.

[48.] Till närmare utredning angående det för den närmaste tiden föreliggande behovet av markförvärf har järnvägsstyrelsen avgivit en promemoria, varav jag tagit del. Av denna promemoria framgår, att betydande inköp äro nödvändiga för utvidgningar av vissa järnvägsstationer samt för anläggningar av dubbelspår. Med hänsyn till den inträffade värdestegringen å jordegendomar synes förhöjning av de av riksdagen senast för ändamålet beviljade medel vara påkallad, men anser jag anslaget böra begränsas till 1,000,000 kronor, varav hälften å tilläggsstat för år 1919. Fastighetsvärdenas förväntade nedgång inom en närmare framtid synes mig motivera en dylik nedsättning. Under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat för år 1919 till särskild framställning, får jag därför i detta sammanhang hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för inköp av mark, som erfordras för utvidgning av vissa järnvägsstationer och för blivande dubbelspår-anordningar, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

D. Rullande materiel.

[49.] Till anskaffande av rullande materiel vid statens järnvägar har riksdagen för år 1919 anvisat ett reservationsanslag av 15,100,000 kronor. Av detta belopp utgjorde 100,000 kronor tilläggsanslag för anskaffning av 4 elektriska malmtågslokomotiv, för vilka riksdagen åren 1913, 1914 och 1916 beviljat anslag.

I sin skrivelse den 9 oktober 1918 hemställer nu styrelsen under förevarande rubrik om ett anslag för år 1920 av 20,000,000 kronor. Till stöd för denna framställning anföres följande:

I sin skrivelse den 29 september 1917 hänvisade styrelsen i motiveringen till förslaget om anslag till ny rullande materiel till en inom styrelsen verkställd utredning angående behovet av rullande materiel under 10-årsperioden 1918—1927, och uttalade styrelsen, att anskaffning av rullande materiel för år 1919 borde ske i ungefärlig överensstämmelse med nämnda utredning. I anslutning härtill hemställde styrelsen om avlåtande till 1918 års riksdag av proposition om ett extra statsanslag av 17,000,000 kronor till ny rullande materiel. Anslaget nedsattes emellertid av Kungl. Maj:t till 15,000,000 kronor, vilket också av riksdagen beviljades. På grund av såväl den företagna reduceringen som ock den högst avsevärda höjning av priserna för rullande materiel, som inträtt i jämförelse med de priser, som av styrelsen beräknades vid tidpunkten för förenämnda framställnings ingivande, har det givetvis icke varit möjligt för styrelsen att anskaffa rullande materiel i avsedd utsträckning, utan har anskaffningen måst inskränkas till omkring 60 procent av den i styrelsens förslag upptagna rullande materielen.

Styrelsen vill fortfarande uttala, att anskaffningen av rullande materiel i möjligaste mån bör ansluta sig till det behov, som föreligger enligt den förutnämnda 10-årsutredningen, men inser å andra sidan omöjligheten av att vid nu rådande prisförhållanden disponera de för anskaffandet i denna omfattning erforderliga penningmedlen. Härtill kommer, att med beställning av vissa slag av personvagnar tillsvidare måste anstå, på grund därav att vissa för sådana vagnar erforderliga materialier för närvarande icke stå att uppdrypa.

I anslutning härtill anser styrelsen, att anskaffandet av rullande materiel för år 1920 bör äga rum i följande omfattning, varvid även medtagits rullande materiel, som är avsedd att ersätta försliten sådan.

- 20 ånglokomotiv, nämligen godståglokomotiv av typerna litt. E och G samt växlingslokomotiv litt. N,
- 6 elektriska lokomotiv för växling,
- 96 personvagnar, 3 klass,
- 8 postvagnar,
- 9 resgodsvagnar, varav 4 ångfinkor,
- 610 godsvagnar för vanlig trafik,
- 85 malmvagnar.

Vidare erfordras rullande materiel i anledning av den av 1918 års riksdag medgivna malmbrytningen inom Luossavaara malmfält, vilken brytning skall omfatta högst 350,000 ton. Såsom styrelsen redan anfört i sin skrivelse i maj 1918 med yttrande över den ifrågasatta malmbrytningen, erfordras för dessa transporter, vilka styrelsen förutsätter komma att ske från Kiruna till Svartön,

- 5 ånglokomotiv litt. E och
- 185 malmvagnar litt. M2.

Beträffande behovet av rullande materiel för den kvantitet av ytterligare intill 100,000 ton malm från Luossavaara, som enligt nyss nämnda avtal eventuellt kommer att tillhandahållas staten, så har järnvägsstyrelsen sig icke bekant, huruvida och i så fall när dessa transporter komma till stånd. Något anslag till den för detta ändamål erforderliga rullande materielen är därför icke upptaget i föreliggande framställning. Skulle emellertid transporterarna taga sin början redan under år 1920, så torde järnvägsstyrelsen böra beredas tillfälle att göra särskild framställning om anslag till i så fall ytterligare erforderlig rullande materiel.

Den rullande materiel, som av styrelsen föreslås till anskaffning, tillhör redan befintliga typer, vilka befunnits ändamålsenliga för de olika slagen av trafik. Vad särskilt beträffar de till anskaffning föreslagna lokomotiven litt. G, så äro dessa avsedda att utföras enligt i huvudsak samma typer som de 20 lokomotiv, som under år 1918 från Tyskland levererats till statens järnvägar.

De elektriska lokomotiven äro avsedda för växling i Gällivare och de i närheten liggande gruvfälten. Lokomotiven för detta ändamål äro erforderliga, sedan den nu pågående elektrifieringen av bandelen Kiruna—Gällivare blivit färdig.

De 85 malmvagnar, vilka upptagits som behövliga, äro avsedda för den beräknade ökningen av staten åliggande malmtransporter samt för att möjliggöra utträngning av en del äldre malmvagnar.

Styrelsen får vidare i detta sammanhang anmäla behovet av ytterligare anslagsmedel för elektriska lokomotiv, till vilka 1916 och 1918 års riksdagar beviljat anslag. För nämnda anslag voro avsedda att anskaffas sammanlagt

- 1 malmtågslokomotiv,
- 2 snälltågslokomotiv och
- 6 växellokomotiv.

[49.]

På grund av de inträdda betydande prisstegringarna äro emellertid de här för beviljade medlen icke tillräckliga, varför tilläggsanslag erfordras.

Kostnaden för den till anskaffning föreslagna rullande materielen jämte erforderligt tillägg till anslaget för elektriska lokomotiv har beräknats till sammanlagt 31,400,000 kronor, varvid räknats med nu gällande priser å rullande materiel. Av detta belopp beräknar styrelsen att kunna förfoga över omkring 11,400,000 kronor. Härvid har styrelsen förutsatt en tillfällig höjning av förnyelsefonden för år 1919 på grund av den inträdda allmänna prisstegringen, och är det styrelsens avsikt att i samband med ingivande av förslag till kostnadsstat för år 1919 inkomma med närmare förslag i detta hänseende. Vidare har styrelsen utgått därifrån, att till förnyelsefonden för rullande materiel må för år 1919 utöver den ordinarie avsättningen disponeras 2,000,000 kronor för att möjliggöra ökad utrangering av lokomotiven i likhet med vad som av Kungl. Maj:t medgivits för åren 1917 och 1918. Visserligen är detta belopp numera för lågt för det därmed avsedda ändamålet, men detta förhållande torde lämpligast böra utjämnas däri-genom, att ifrågavarande extra avsättning får fortsätta motsvarande längre tid än vad som ursprungligen avsågs. Övriga medel, som styrelsen beräknat att hava till sitt förfogande år 1919, erhållas dels av förnyelsefonden för år 1920, beräknad enligt hittills vanlig avsättning, dels av bidrag till rullande materiel från anslagen till nya statsbanebyggnader. För anskaffning av rullande materiel i avsedd utsträckning återstår således ett belopp av 20,000,000 kronor, vartill anslagsmedel erfordras.

Departements-
chefen.

Styrelsens förslag i fråga om nyanskaffning av rullande materiel föregående år, vilket förslag i huvudsak grundade sig på en inom styrelsen verkställd utredning angående behovet av dylik materiel under 10-årsperioden 1918—1927, avsåg 29 ånglokomotiv, 5 elektriska lokomotiv, 153 person-, post- och resgodsvagnar, 1,000 godsvagnar samt 135 malmvagnar. Till följd av den vidtagna nedsättningen i det av styrelsen begärda anslaget samt efter avgivandet av styrelsens förslag inträffade prisstegringar har emellertid nyanskaffningen måst inskränkas till att omfatta allenast omkring 60 procent av den för år 1919 såsom behöflig beräknade materielen. På grund av den trafikminskning, som föranletts av kristiden under de senast förflutna åren, har berörda förhållande icke medfört några större olägenheter. Då man emellertid nu med all sannolikhet kan räkna med världskrigets snara avslutande, måste det framstå såsom en nödvändighet, att statens järnvägar i möjligaste mån sättas i stånd att mottaga och ombesörja den ökade trafik, som efter inträdandet av mera normala förhållanden är att förvänta. I likhet med järnvägsstyrelsen vill jag därför såsom ett önskemål framhålla, att anskaffningen av rullande materiel ej må i allt för stor omfattning understiga vad som enligt förenämnda utredning beräknats erforderligt.

För erhållande av jämförelse mellan styrelsens förevarande äskande och det enligt 10-års utredningen för år 1920 föreliggande behovet av ny rullande materiel må återgivas följande av styrelsen härom lämnade uppgift,

varvid emellertid är att märka, att det i skrivelsen den 9 oktober 1918 anmälda behovet innefattar jämväl rullande materiel för nya bandelar till belopp av omkring 2,000,000 kronor, under det behovet enligt 10-års-utredningen endast avser befintliga bandelar.

[49.]

I skrivelsen den 9 oktober 1918 anmält behov. Behov enligt 10-årsutredningen.

20 st. ånglokomotiv	30 st. ånglokomotiv.
6 » elektr. lokomotiv	6 » elektr. lokomotiv.
96 » 3-klass personvagnar (5,828 sittplatser).	4,750 sittplatser.
5 » resgodsvagnar (20 st. axlar).	99 » resgodsvagnsaxlar.
4 » ångfinkor	4 » ångfinkor.
8 » postvagnar (16 st. axlar).	16 » postvagnsaxlar.
610 » godsvagnar	1,110 » godsvagnar.
85 » malmvagnar	65 » malmvagnar.

Härförutom tillkomma i skrivelsen den 9 oktober 1918 ytterligare 5 ånglokomotiv och 185 malmvagnar, avsedda för malmtransporter.

Av denna jämförelse framgår, att styrelsen sett sig nödsakad vidtaga en icke oväsentlig reducering av det enligt 10-årsplanen beräknade behovet. I fråga om malmvagnarna innebär det nu föreliggande förslaget emellertid en ökning, vilken ökning huvudsakligen är föranledd av det utav föregående års riksdag godkända avtalet angående malm-brytningen inom Luossavaara malmfält. Av de begärda malmvagnarna äro 85 vagnar avsedda för utrangering av en del äldre vagnar av samma typ och för den beräknade ökningen av staten enligt äldre avtal åliggande malmtransporter; 185 malmvagnar jämte 5 ånglokomotiv äro upptagna såsom behövlige i anledning av riksdagens nyssnämnda beslut. Även beträffande personvagnarna beräknas en ökning av antalet sittplatser. Härvid är emellertid att märka, dels att föregående år en betydande reducering av antalet personvagnar i förhållande till det enligt 10-årsutredningen föreliggande behovet ägt rum, varför det till anskaffning under åren 1919 och 1920 avsedda antalet personvagnar icke överstiger det enligt nämnda utredning för samma år beräknade, dels ock att i föreliggande förslag huvudsakligen räknats med tredje klass vagnar, under det i 10-årsutredningen även räknats med andra klass vagnar, vilkas platsantal är mindre.

De 6 nya elektriska växellokomotiv, för vilka anslag begäres, äro avsedda för växling i Gällivare och i närheten liggande malmfält samt beräknas erforderliga, sedan elektrifieringen av bandelen Kiruna—Gällivare blivit fullbordad. I detta sammanhang kan meddelas, att den be-

[49.] slutade elektrifieringen av linjen Kiruna—Nattavara under år 1918 bedrivits å vissa delar av linjen Kiruna—Gällivare, och beräknas den elektriska driften å denna linje kunna igångsättas under senare delen av år 1919. Elektrifieringen av spåren till och bangårdarna vid Malmberget med flera i närheten av Gällivare belägna malmfält beräknas vara fullbordad under år 1920. För att lokomotiven skola bli färdiga i tid, torde därför anslag till desamma böra begäras redan av 1919 års riksdag.

Kostnaden för den till anskaffning föreslagna rullande materielen jämte erforderligt tillägg till av 1916 och 1918 års riksdagar beviljade anslag för elektriska lokomotiv har av styrelsen beräknats till sammanlagt 31,400,000 kronor, därav 20,000,000 kronor skulle bestridas av anslagsmedel. Av sistnämnda belopp äro, enligt vad styrelsen meddelat, 14,000,000 kronor att betrakta såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser. Med hänsyn till lånemarknadens läge anser jag mig emellertid icke böra förorda, att anslaget för år 1920 sättes till högre belopp än det för år 1919 för anskaffning av ny materiel anvisade, eller 15,000,000 kronor. Det torde också finnas sannolikhet för, att materialprisen skola till år 1920 hava så nedgått, att med det sålunda ifrågasatta anslaget skall kunna anskaffas ny materiel i ungefärligen samma omfattning, som avses med det av styrelsen begärda beloppet. Under alla omständigheter bör, så långt som möjligt, gynnsammare förhållanden avvaktas, innan beställningen av materielen äger rum. Jag hemställer därför, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anskaffande av *rullande materiel* vid statens järnvägar för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 15,000,000 kronor.

E. Införande av genomgående tryckluftbroms.

[50.] I förenämnda skrivelse den 9 oktober 1918 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om anslag å tillhopa 1,300,000 kronor för införande av genomgående tryckluftbroms å godståg enligt system Kunze-Knorr. Styrelsens motivering för detta förslag återfinnes i särskild skrivelse av nyssnämnda dag.

Olika slag
av broms-
nings-
anord-
ningar.

Beträffande det allmänna läget av föreliggande fråga inhämtas av styrelsens sistnämnda skrivelse följande:

För bromsning av järnvägståg finnas bromsanordningar av i huvudsak två olika slag, nämligen handbromsar och genomgående bromsar. Handbromsen betjänas av en man å varje fordon, som skall bromsas,

och sker bromsning därvid för hand, i regeln medelst en vev, som vid kringvridning påverkar bromsrörelsen och föranleder bromsblockens anläggning mer eller mindre kraftigt mot hjulens löpytor. Vid de genomgående bromsarna kan från en punkt i tåget en grupp av vagnar — i regel hela tåget — samtidigt bromsas. Denna bromsning verkställles normalt från lokomotivet av lokomotivföraren, men kan även ske från tåget. Nu använda genomgående bromsar äro automatiska, d. v. s. bromsen sättes automatiskt i verksamhet för den händelse koppelbrott uppkommer, så att bromsledningen går sönder.

De genomgående bromsarna äro av två olika huvudslag, nämligen vakuumbroms och tryckluftbroms. I båda fallen sker bromsning sålunda, att tryckskillnad åstadkommes mellan de båda sidorna av en i en cylinder arbetande kolv, vilken vid sin rörelse åverkar bromsmekanismen och föranleder bromsblockens tryckande mot hjulen.

Vid vakuumbromsen härskar i bromsledningen och bromscylindern luftförtunning, och sker bromsningen därigenom, att yttre luft insläppes i ledningen och därifrån till rummet å ena sidan av kolven i bromscylindern. Vid tryckluftbromsarna förefinnes i ledningen luft av högre tryck än atmosfärtrycket, och finnes därjämte å varje vagn en behållare, fylld med luft av samma tryck. Vid tryckluftbromsen i dess enklaste form utgöres bromscylindern av en s. k. enkammarcylinder, vars ena rum alltid står i förbindelse med den yttre luften. Bromsning åstadkommes därigenom, att den komprimerade luften helt eller delvis släppes ut ur ledningen, varvid mer eller mindre tryckluft genom en trevägsventil strömmar från den nyss nämnda luftbehållaren till arbetsrummet i bromscylindern och sätter cylinderkolven i rörelse.

Genomgående broms förefinnes vid de europeiska järnvägarna för närvarande i huvudsak endast å person- och snälltåg, under det godståg i regel äro handbromsade. Av de båda bromssystemen har vakuumbromsen kommit till användning för personförande tåg i Sverige, Norge och Danmark samt på kontinenten i Österrike, Spanien, Portugal, Balkanstaterna och vid ett antal mindre järnvägar. Övriga järnvägar på kontinenten, vilka överhuvudtaget infört genomgående broms i persontågen, hava tryckluftbroms.

Anordningen att handbromsa godståg medför flera tungt vägande olägenheter. Lokomotivföraren, som är ansvarig för tågets säkra framförande, kan endast med tillhjälp av lokomotivets ångvissla sätta sig i förbindelse med bromsmanskapet. Visslans signaler äro emellertid svåra att uppfatta, och i ett långt tåg och under ogynnsamma omständigheter äro signalerna ofta icke hörbara för personalen i den bakre delen av

Olägenheter med handbromsning å godståg.

[50.] tåget. Vidare ligger ett betydande osäkerhetsmoment i den omständigheten, att bromspersonalen icke alltid ägnar tillbörlig uppmärksamhet åt signalerna från lokomotivet, varigenom dessa i flera fall icke åtlydas. Ett dylikt bristfälligt aktgivande på givna signaler har vid kritiska tillfällen omöjliggjort tågets stoppande i behörig tid, varigenom sammanstötningar och andra missöden uppstått. Bland andra med handbromsningen följande olägenheter ur trafiksäkerhetssynpunkt må nämnas, att koppelbrott kunna uppstå på grund av ojämn bromsverkan, varigenom vagnar bliva kvarlämnade och har till följd härav sammanstötning med efterföljande tåg inträffat. Ytterligare olägenheter med handbromssystemet äro den betydande kostnaden för bromsare samt svårigheten att särskilt vid hastigt inträdande trafikstegringar anskaffa erforderlig bromsarpersonal ävensom den minskning i trafiksäkerheten, som anställning av oövad personal alltid medför. Kostnaden för avlöning av bromsarpersonal är högst betydlig samt beräknas år 1918 avsevärt överstiga 3 miljoner kronor.

Det kan under sådana förhållanden synas egendomligt, att icke genomgående broms redan blivit införd för godståg, så mycket mer som en dylik broms sedan mer än 20 år tillbaka förefinnes i Nordamerikas Förenta Stater. Sistnämnda förhållande beror emellertid på flera omständigheter. Amerika har en avsevärt starkare koppling mellan järnvägsvagnarna än den i Europa brukliga, vilket i förening med de amerikanska godsvagnarnas kraftiga konstruktion gör, att man, om ock icke utan betydande olägenheter, kan begagna sig av tryckluftbromsen i dess enklare form jämväl å godståg. Nämnda olägenheter hava emellertid gjort sig gällande i sådan grad, att frågan om införande av en förändrad konstruktion av tryckluftbromsen sedan någon tid står på dagordningen i Nordamerika. Vad beträffar den europeiska godstågsmaterielen med dess jämförelsevis veka drag- och stötinrättningar, dess mindre och lättare byggda vagnar, så kan densamma icke bromsas med den amerikanska tryckluftbromsen. Ett godståg, som skall bromsas, utgör nämligen icke ett fast system utan består av flera smärre fordon, förenade med varandra medelst fjädrande drag- och stötinrättningar. Den från lokomotivet verkställda bromsningen behöver viss tid för att fortplanta sig genom tågets hela längd och verkar i första ögonblicket endast i främre delen av tåget. Under detta tidsmoment av bromsningen komma de bakre vagnarna att trycka mot de främre, varvid, när tåget är långt och sammansatt av såväl bromsade som icke bromsade vagnar av olika tyngd och godtyckligt blandade i tåget, häftiga ryckar och stötar uppstå, vilka verka i hög grad påfrestande på kopplingsanordningarna.

Under en lång följd av år hava åtskilliga järnvägsförvaltningar i Europa bedrivit ett intensivt arbete i syfte att åstadkomma en för europeiska förhållanden användbar genomgående broms för godståg. Då det ansetts omöjligt för en enstaka järnvägsförvaltning att lösa denna fråga oberoende av andra förvaltningar på grund av den livliga vagnsamtrafiken, har bromsfrågan upprepade gånger diskuterats vid konferenser inom den sammanslutning, som förefinnes mellan de flesta europeiska järnvägsförvaltningar och som avser att befordra teknisk enhet inom järnvägsväsendet. År 1909 sammanträdde sålunda i Bern en internationell bromskommitté, sammansatt av medlemmar från de flesta europeiska länder (Belgien, Bulgarien, Tyska riket, Danmark, Frankrike, Grekland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Österrike, Rumänien, Ryssland, Sverige, Schweiz, Serbien och Ungern), och fastställdes därvid ett program, innehållande de fordringar, som måste ställas på en genomgående godstågsbroms jämte bestämmelser för officiella provningars utförande. Sedermera framfördes inför en internationell kommitté under år 1912 av österrikiska statsbanorna en särskild utföringsform av vakuumbromsen såsom godstågsbroms, och befanns densamma därvid fylla nämnda fordringar. Vidare företogs år 1913 i Ungern officiella provningar med en för europeiska förhållanden modifierad utföringsform av den i Amerika använda Westinghouse-tryckluftbromsen, och slutligen hade preussiska statsbanorna till september 1914 inbjudit de i »Teknisk Enhet» deltagande länderna att sända representanter till officiell provning av en vid nämnda banor utexperimenterad tryckluftbroms. Dessa sistnämnda provningar kommo emellertid icke till stånd på grund av det utbrutna världskriget.

[50.]
Försök med
genom-
gående
broms å
godståg.

Kriget har emellertid i detta som i så många andra avseenden utan tvivel verkat påskyndande på utvecklingen. Preussiska statsbanorna, som hava sin snälltågs- och persontågsmateriel samt en mindre del av godstågsmaterielen utrustad med tryckluftbroms, hava förklarat sig icke kunna gå med på införandet av den av Österrike föreslagna godstågsvakuumbromsen, utan har, efter det långvariga experiment och provningar företagits, preussiska lantdagen beslutat att oberoende av andra länder införa å godståg den i Preussen utexperimenterade variation av tryckluftbromsen, vilken erhållit namnet Kunze-Knorr-bromsen. Att Preussen ännu under kriget beslutat sig för ett sådant steg torde sammanhänga därmed, att bromsfrågan blivit särskilt aktuell på grund av svårigheten att anskaffa det erforderliga bromsmanskapat. Innan Preussen beslutade införandet av Kunze-Knorr-bromsen, företogs emellertid provningar av bromssystemet inför representanter för de österrikiska statsjärnvägarna, och konstaterades därvid

Genom-
gående
godstågs-
broms i
Preussen.

[50.] jämväl från österrikiskt fackmannahåll, att Kunze-Knorr-bromsen var fullt användbar som godstågsbroms, och att den var att anse som den hittills lämpligaste tryckluftbromsen för godståg såväl rent tekniskt som med hänsyn till trafiksäkerheten. Det torde därför få anses konstaterat, att ifrågavarande bromssystem är fullt pålitligt och driftsäkert.

En närmare beskrivning över Kunze-Knorr-bromsen återfinnes i en vid järnvägsstyrelsens skrivelse fogad bilaga.

För preussiska statsbanorna beräknas införandet av Kunze-Knorr-bromsen såsom godstågsbroms komma att medföra en besparing av personal uppgående till i runt tal 32,000 man. Vidare ställer sig för Preussens vidkommande den ekonomiska sidan av saken synnerligen fördelaktig, dels på grund därav, att, som nämnts, tryckluftbromsen redan förefinnes i ganska stor utsträckning, dels på grund av trafikens säregna karaktär, vilket gör, att besparingarna i bromsmanskaper bliva relativt stora. Den nya godstågsbromsen skall enligt det fattade beslutet införas under en tidrymd av 8 år, och beräknas kostnaden härför enligt de priser, som gällde år 1915, komma att uppgå till omkring 253 miljoner mark. De flesta andra tyska järnvägsförvaltningar hava likaledes beslutit sig för införandet av samma broms, och de som ännu icke bestämt sig, äro sysselsatta med erforderliga förarbeten. Enligt erhållet meddelande hava jämväl ungerska statsbanorna beslutat införa Kunze-Knorr-bromsen såsom godstågsbroms.

Bromsfrågans
läge i
Sverige.

Beträffande bromsfrågans läge i Sverige yttrar järnvägsstyrelsen följande:

För Sveriges vidkommande kunde det synas ligga närmast till hands att införa vakuumbromsen som genomgående godstågsbroms, då nämnda broms ju redan är för handen å persontågsmaterielen samt å större delen av lokomotivparken. Emellertid måste det anses fullständigt uteslutet, att Sverige inför en annan godstågsbroms än Preussen, vars föredöme utan allt tvivel kommer att efter hand följas av de flesta järnvägsförvaltningar å det europeiska fastlandet. Om Sverige skulle besluta sig för vakuumbromsen som godstågsbroms, så skulle den alltjämt ökade vagnsamtrafiken med kontinenten försvåras till en grad, som med all säkerhet efterhand skulle bliva oöverkomlig. Som ett mått på denna samtrafik må nämnas, att antalet via Trälleborg—Sassnitz överförda godsvagnar under åren 1913—1916 uppgick till:

1913	45,934
1914	52,587
1915	84,923
1916	85,546

Det är uppenbart, och härom föreligger redan uttalande från vederbörligt håll i Preussen, att främmande godsvagnar, som icke äro utrustade med den preussiska tryckluftbromsen, komma att bliva eftersatta med avseende på vidarebefordran.

Järnvägsstyrelsen har därför funnit sig föranlåten att företaga en närmare utredning rörande de kostnader, som kunna beräknas uppkomma för införande vid statens järnvägar av en godstågsbroms av samma slag som den i Preussen beslutade samt rörande den inverkan, statsbanornas driftsekonomi skulle röna härav. Denna utredning avser jämväl utbyte av vakuumbromsen mot tryckluftbroms å de lokomotiv och vagnar, som nu äro utrustade med vakuumbroms. Det är nämligen icke möjligt att hava olika bromssystem å persontågsmaterielen och å godstågsmaterielen, enär en stor del av den rullande materielen användes såväl i persontågstjänst som i godståg. Det skulle därför vid ett bibehållande av vakuumbromsen i persontåg bliva nödvändigt att i all framtid hava en betydande del av den rullande materielen utrustad med båda bromssystemen, vilket skulle bliva oekonomiskt på grund av de dubbla anskaffnings- och underhållskostnaderna. Styrelsen har därför verkställt utredningen på så sätt, att den befintliga vakuumbromsen beräknats bliva ersatt med tryckluftbroms system Kunze-Knorr. Den härför uppkommande kostnaden har räknats såsom ökad kostnad på godstågsbromsens införande och har sålunda ansetts böra amorteras tillsammans med de direkta kostnaderna för godstågsbromsen.

I avdelning II av förenämnda bilaga lämnas en ingående redogörelse för de kostnader, som betingas av ett införande vid statens järnvägar av Kunze-Knorr-bromsen. Av denna redogörelse framgår, att en tidrymd av 10 år beräknats åtgå för arbetets fullständiga genomförande. För att emellertid så snart som möjligt få nytta av bromsens införande, har utrustningen av lokomotiven förlagts till början av perioden och beräknats avslutad redan år 1925. Av nu befintliga godsvagnar, exklusive malmvagnar, vilka senare redan nu äro försedda med tryckluftbroms och därför bortfalla vid denna beräkning, äro för närvarande 9,753 utrustade med handbroms, och utgör detta antal något mer än 40 % av godsvagnsparken.

Kostnad för
införande av
Kunze-Knorr-
bromsen.

Styrelsen har tänkt sig, att av dessa vagnar endast de från och med år 1898 anskaffade, vilka äro utrustade med dubbel skruvbroms och uppgå till ett antal av 6,320, skola utrustas med den genomgående bromsen, då det är olämpligt att med denna broms utrusta sådana äldre vagnar, vilkas utrangering ligger icke allt för långt fram i tiden och

[50.] vilka i varje fall bliva mindre effektiva såsom bromsvagnar på grund av relativt liten bärighet. Det antal vagnar med tryckluftbroms, som anses böra förefinnas, har fixerats till 30 % av vagnparken, och har detta procenttal ansetts tillräckligt med hänsyn därtill, att vid genomgående broms samtliga bromsvagnar i tåget komma till användning, under det man vid handbromsning av sparsamhetsskäl helst begränsar sig till de lastade vagnarna, vilkas bromskraft kan fullständigare utnyttjas.

Vidare har styrelsen tänkt sig att under de första åren av 10-årsperioden nyanskaffa uteslutande bromsvagnar, och är denna nyanskaffning så avpassad, att densamma jämte befintliga vagnar, vilka utrustas med den nya bromsen, åstadkommer det erforderliga antalet bromsvagnar, 30 % av vagnparken.

Som av bilagan framgår, skulle arbetet med den genomgående bromsens införande omfatta följande rullande materiel:

Befintlig materiel:

Lokomotiv	546 st.
Vagnar med broms	8 316 »
» » ledning	17 133 »

Nyanskaffad materiel:

Lokomotiv	264 »
Vagnar med broms	4 630 »
» » ledning	7 850 »

Priserna för bromsapparater och uppsättning hava, såsom i bilagan närmare beröres, beräknats efter förhållandena år 1915 med och utan ett tillägg av 100 %. I vad mån en höjning av anskaffnings- och uppsättningskostnaden inverkar på det ekonomiska resultatet, beröres närmare här nedan.

Kostnaden för befintlig rullande materiels utrustning med Kunze-Knorr-broms har, efter 1915 års prisläge, beräknats till 9,252,000 kronor och den ökade kostnaden för den under övergångsperioden nyanskaffade materielen till 2,375,000 kronor eller sammanlagt 11,627,000 kronor.

Till denna kostnad måste läggas ett anslag av ungefär 300,000 kronor för maskinella utrustningar i verkstäderna, för bromsapparaternas underhåll och för provningsanordningar i verkstäder och å bangårdar. Denna kostnad är icke medräknad i utrustningskapitalet, men är hänsyn tagen till densamma vid beräkandet av den nya bromsens inflytande på driftkostnaderna.

Styrelsen erinrar i detta sammanhang om sin i januari 1916 avlämnade utredning av behovet av nya byggnader och anläggningar samt

ny rullande materiel vid statens järnvägar för 10-årsperioden 1918—1927. I denna utredning ansåg sig styrelsen böra räkna med införandet av genomgående broms för godståg under nämnda 10-årsperiod, och beräknades kostnaderna härför till 13,000,000 kr.

[50.]

Den ökning av driftkostnaderna, som föranledes av Kunze-Knorr-bromsens införande och som finnes angiven i förenämnda bilaga, avdelning III, sammansattes av följande poster:

Den ekonomiska innebörden av införandet av Kunze-Knorr-bromsen.

Kolförbrukning för tryckluftens alstrande.

Tillsyn och underhåll av bromsapparaterna.

Ränta på den kapitaliserade kostnaden.

Kostnaden för tryckluftens alstrande och för bromsapparaternas tillsyn och underhåll, alltså de direkta driftkostnaderna, beräknas för år 1930, d. v. s. vid den tidpunkt, då arbetet beräknas vara fullständigt genomfört, till omkring 688,000 kronor under förutsättning av 1915 års å-priser.

Å andra sidan åstadkommes en minskning av driftkostnaderna till följd av indragning av bromsarpersonal (bilagan, avdelning IV). Härvid har antagits, att i godstågen framföras i genomsnitt 60 vagnaxlar per tåg, såsom fallet var under år 1915, samt att vid handbromsning för ett dylikt tåg erfordras 5 man (konduktörer och bromsare). Denna personaluppsättning har vid den genomgående bromsens införande beräknats kunna minskas till i genomsnitt 2 man, vilket betyder, att år 1930, då den genomgående bromsen beräknas vara fullständigt införd, personalbesparingen skulle uppgå till 1 962 man och motsvarande minskning av driftkostnaderna beräknade efter 1915 års lönesatser till 3,021,000 kr.

Härvid har antagits, att införandet av Kunze-Knorr-bromsen skulle ske jämväl vid de inhemska normalspåriga privatbanorna i ungefär samma tempo som vid statens järnvägar. Skulle någon avsevärd del av de enskilda järnvägarna icke följa statens järnvägars exempel, så skulle detta medföra, att handbromsade tåg stundom måste anordnas för framförande av med genomgående broms icke utrustade, i samtrafik med statens järnvägar gående privatbanevagnar. Härigenom skulle för statens järnvägar uppstå en extra kostnad, vilken skulle i viss mån reducera den genom Kunze-Knorr-bromsens införande vunna driftbesparingen.

Det torde här böra framhållas, att något entledigande av personal icke är avsett att ifrågakomma på grund av den genomgående bromsens införande. Minskningen av erforderlig bromsarpersonal inträder nämligen successivt, och torde inga som helst svårigheter möta att bereda den överflödiga personalen annan lämplig sysselsättning inom verket.

[50.] Den ökning av driftkostnaderna, som enligt det föregående uppkommer till följd av den genomgående bromsens införande, har såsom framgår av bilagans avdelning V tänkts för varje år kapitaliserad och tillagd det till tidpunkten ifråga nedlagda kapitalet för bromsutrustningarna. Denna summa har sedan minskats med den under året uppkomna driftbesparingen, och har resten överförs såsom kapitalkostnad till följande år. Vid en sådan beräkning kommer den återstående kapitalkostnaden vid utgången av år 1929, då arbetet beräknas vara fullt genomfört, att uppgå till 6,684,000 kr.

Driftkalkylen är såsom nämnt baserad på de priser och personalkostnader, som gällde år 1915. Skulle såväl utlägg som besparingar stegras i samma proportion, så blir förräntningen av den kapitaliserade kostnaden givetvis densamma. Om däremot personalkostnaderna stegras relativt mindre än priset å bromsapparaterna och underhållet av desamma, så blir det ekonomiska resultatet ogynnsammare. Det har därför ansetts vara av intresse att undersöka verkan av en sådan stegring av ifrågavarande kostnader, att materialpriserna ökas med 100 %, under det personalkostnaderna stegras med endast 50 %. En sådan undersökning är företagen i bilagans avdelning V, och framgår av densamma, att den vid utgången av år 1929 återstående kapitaliserade kostnaden i så fall kommer att uppgå till omkring 19,489,000 kr. Den under år 1930 uppkomna nettobesparingen åstadkommer en förräntning av detta kapital med 15 %, vilket procenttal successivt växer i händelse av trafikökning.

Fördelar, som
vinnas vid
införande av
genomgående
godstågs-
broms.

Beträffande de fördelar, som skulle vinnas genom införande av ifrågavarande bromssystem, yttrar styrelsen följande.

Av de verkställda driftkostnadsberäkningarna framgår, att ett införande av Kunze-Knorr-bromsen å statens järnvägars rullande materiel är, även under ogynnsamma antaganden, ett fullt räntabelt företag. Förutom detta ekonomiskt gynnsamma resultat vinnas emellertid så betydande fördelar, att bromsens införande måste anses motiverat, även om detsamma vore förenat med viss ekonomisk uppoffring. Dessa fördelar kunna icke direkt värderas i penningar, men deras betydelse och värde äro påtagliga. Bland dem må framhållas följande.

Höjning av driftsäkerheten. Denna fråga har i det föregående redan berörts.

Möjlighet att framföra längre godståg än vad som är tillåtet vid handbromsning. Härigenom vinnes besparing av framdragningskostnaderna och av tågpersonal.

[50.]

Höjning av tågens medelhastighet utan ökning av framdragningskostnaden. Större maximihastighet kan nämligen tillåtas på grund av den pålitligare bromskraften, och denna större hastighet kommer förträdesvis till användning i lutningarna. Härigenom vinnes vidare en snabbare vagnomsättning, varigenom vagnparken kan bättre utnyttjas.

Besparing av vagnar åstadkommes jämväl därigenom, att vagnar försedda med broms eller bromsledning av olika slag icke behöva avdelas för vissa transporter. Till följd härav uppkommer minskning av tomvagnssändningar.

Höjning av olika banlinjers kapacitet på grund av ökad tågastighet och ökad tågstorlek. På grund härav kan en enkelspårig bana avveckla en större trafik än vad för närvarande är möjligt.

Den inbesparade bromsarpersonalen kan komma till användning för annat för det allmänna nyttigt arbete.

På grund av det anförde anser järnvägsstyrelsen, att beslut bör fattas om införande av genomgående tryckluftbroms system Kunze-Knorr å statens järnvägars rullande materiel såväl för personförande tåg som för godståg.

Beträffande sättet för anskaffning av erforderliga bromsapparater har styrelsen förhandlat med preussiska ministeriet för offentliga arbeten samt med Knorr-Bremse Aktien-Gesellschaft i Berlin, vilken firma äger tillverkningsrätten till de patenterade bromsapparaterna. Styrelsen har härvid inhämtat, att preussiska statsbanorna avtalat med nämnda firma om leverans av samtliga för bromsutrustningarna erforderliga apparater och detaljer, varvid leverantören ikläder sig full garanti för bromsens oklanderliga fungerande. Vederbörande preussiska järnvägsmyndigheter hava ansett det vara av den största betydelse, att ansvaret påvilar *en* firma och hava fördenskull icke velat inblanda andra firmor i leveransen. Vid de förda förhandlingarna med firman Knorr har från firmans sida gjorts gällande, att ett tillhandahållande av bromsapparater till statens järnvägar måste ske enligt samma principer, som tidigare avtalats mellan firman och de preussiska statsbanorna. Styrelsen har också funnit sig böra tillstyrka, att ett avtal i enlighet härmed träffas med ifrågavarande firma. Det torde nämligen vara nödvändigt, att alla åtgärder vidtagas för att ett arbete av sådan omfattning och beskaffenhet som det ifrågavarande blir utfört på ett absolut betryggande sätt jämväl med hänsyn till vagnsamtrafiken. Vid de förda preliminära förhandlingarna har firman förbundit sig att till statens järnvägar leverera bromsutrustningarna till de priser, fritt fabriken, som gälla för leveranserna till preus-

Anskaffning
av broms-
apparater.

[50.] siska statsbanorna. Dessa priser komma att bestämmas en à två gånger om året i samråd med ombud för de preussiska järnvägsmyndigheterna. Firman Knorr har vidare förpliktat sig att i största utsträckning anlita svenska firmor för leverans av halvfabrikat, som erfordras för bromsutrustningarna.

Monteringen av de nya bromsutrustningarna å den rullande materielen är avsedd att ske å statens järnvägars egna reparationsverkstäder i fråga om befintlig materiel. Beträffande åter den rullande materiel, som nyanskaffas, bör monteringen av bromsapparaterna, såsom hittills är fallet, ske hos respektive leverantörer.

Anslag att
äskas av
1919 års
riksdag.

I händelse statsmakterna besluta om införande av den genomgående tryckluftsbromsen, anser styrelsen, att erforderliga medel för utrustning av *befintlig* materiel böra beviljas årligen såsom särskilda anslag. Vidkommande åter den materiel, som nyanskaffas, bör, enligt styrelsens förmenande, kostnaden för bromsutrustningarna ingå som ökad kostnad för materielen i fråga. Det anslag, som enligt den uppgjorda planen erfordras för år 1920 för arbetets påbörjande i fråga om utrustning av befintlig rullande materiel, utgör 476,000 kronor enligt de priser, som gällde år 1915. Med hänsyn till nu rådande priser skulle emellertid erfordras 1,200,000 kronor, vartill komma 100,000 kronor för påbörjande av anskaffningen av maskinella utrustningar och provningsanordningar. Styrelsen hemställer, att av dessa medel 500,000 kronor ställas till järnvägsstyrelsens förfogande år 1919, då det vore önskvärt att kunna igångsätta förarbetena redan under nämnda år.

Departements-
chefen.

För trafiksäkerheten är det givetvis av största vikt, att tågen äro försedda med anordningar, som göra det möjligt att snabbt och säkert stoppa desamma eller minska deras fart. Mycket arbete har även nedlagts på bromsanordningarnas utveckling och fulländande. Under järnvägarnas tidigare år skedde all bromsning av tåg med handkraft, men ju mer tåghastigheten ökades och behovet att snabbt bringa tågen att stanna blev större, visade det sig, att handbromsningen i många fall ej var tillfredsställande. Därav föranleddes konstruerandet av de s. k. kraftbromsarna, bland vilka särskilt luftbromsarna hava fått den vidsträcktaste användningen. Alla bromsar av sistnämnda slag äro genomgående, d. v. s. skötas från ett ställe — i normala fall från lokomotivet — varifrån bromsning å alla i ledningen inkopplade bromsvagnar kan åstadkommas. De viktigaste nu använda bromssystemen äro vacuumbromsen och tryckluftbromsen. Båda systemen hava vunnit

vidsträckt spridning. Vacuumbromsen användes sålunda i följande europeiska länder, nämligen Sverige, Norge, Danmark, Storbritannien, Österrike, Spanien, Portugal och Balkanstaterna, under det att tryckluftbromsen är införd i Tyskland, Ungern, Frankrike, Ryssland, Italien, Schweiz, Belgien och Holland.

[50.]

Våra statsbanor anskaffade i början av 1880-talet de första vacuumbromsarna och hava sedan dess alltjämt vidhållit detta bromssystem, som vid tiden för det första införandet nått en högre grad av fulländning än tryckluftbromsen. Även sistnämnda broms har emellertid kommit till användning vid statens järnvägar, i det att de å linjen Luleå—Riksgränsen gående malmtågen äro försedda därmed. Anledningen härtill är den, att vagnparken vid banan Luleå—Gällivare hade tryckluftbroms redan då staten år 1891 övertog nämnda bana. När banan sedermera utsträcktes till Riksgränsen, bibehölls tryckluftbromsen jämväl å denna bandel, och har detta bromssystem i det hela fungerat tillfredsställande även under där rådande svåra klimatiska förhållanden. Med nu nämnda undantag användes genomgående broms allenast å snäll- och persontåg. Ej heller i utlandet har hittills bromsning av godstågen i regel skett med automatisk bromsning. Orsaken härtill har varit de tekniska svårigheter, som mött mot att finna en för godstågen lämplig form av den genomgående bromsen, vartill kommit, att de olika stater, vilkas järnvägar haft samtrafik med varandra, ej vunnit enighet ifråga om bromssystemen.

Av styrelsens utredning framgår emellertid, att anordningen med handbromsning av godstågen medför avsevärda olägenheter såväl ur trafiksäkerhetssynpunkt som ock med hänsyn till svårigheten att anskaffa erforderlig bromsarpersonal samt de höga driftkostnader, som äro därmed förenade. I förstnämnda hänseende må framhållas, att 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten, som även behandlat denna fråga, framhållit önskvärdheten av införandet av en genomgående broms även å godstågen. Sedan ett ur teknisk synpunkt tillfredsställande bromssystem nu blivit utexperimenterat samt Preussen, det land å kontinenten, med vilket vi stå i den livligaste samtrafiken, fattat ståndpunkt i föreliggande fråga, synes densamma därför böra upptagas till lösning.

Vid valet mellan de olika bromssystem, som kunna ifrågakomma, låge det ju, på sätt styrelsen framhållit, närmast till hands att välja vacuumbromsen, vilken redan blivit införd beträffande persontågsmaterielen samt större delen av lokomotivparken. Emellertid torde det

[50.] vara lämpligt att i detta hänseende införa samma system som i Preussen, enär annars vissa bestämda olägenheter skulle uppstå vid samtrafiken de båda länderna emellan. I detta sammanhang kan erinras, att 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten företagit en undersökning, huruvida något av ifrågavarande bromssystem vore att föredraga framför det andra, och har kommissionen därvid kommit till det resultat, att de båda bromssystemens fördelar och olägenheter väge ungefär lika. Flera sakkunniga på området hava också framhållit, att ur ren trafiksäkerhetssynpunkt intetdera systemet äge företräde framför det andra.

Införandet av genomgående tryckluftbroms å godstågen medför emellertid nödvändigheten av ett utbyte av bromssystem beträffande de lokomotiv och vagnar, som för närvarande äro utrustade med vacuumbroms. Då en stor del av den rullande materielen användes såväl i persontåg som godståg, skulle nämligen, vid bibehållandet av vacuumbroms i persontåg, en betydande del av nämnda materiel behöva utrustas med båda bromssystemen, vilket givetvis med hänsyn till därmed förenade kostnader måste undvikas.

Enligt järnvägsstyrelsens föreliggande plan skulle införandet av genomgående tryckluftbroms beträffande lokomotiv- och personvagnsparken äga rum under perioden 1920—1925 samt beträffande godsvagnsmaterielen under perioden 1920—1929. Nyanskaffning och utrangering av rullande materiel har därvid tänkts försiggå i överensstämmelse med vad som uppgivits i styrelsens utredning angående behovet av rullande materiel för perioden 1918—1927. För åren 1928 och 1929 har räknats med samma siffror som för åren före 1928.

Kostnaderna för den befintliga rullande materielens utrustning med ifrågavarande bromssystem har av styrelsen beräknats till 9,252,000 kronor och den ökade kostnaden för den under övergångsperioden nyanskaffade materielen till 2,375,000 kronor eller sålunda sammanlagt 11,627,000 kronor. Styrelsen har därvid räknat med 1915 års prisläge. Fördelningen av de sålunda beräknade kostnaderna under de olika åren under den av styrelsen föreslagna utrustningsperioden 1920—1929 framgår av följande tabell.

Å r	För nyanskaffade fordon Kr.	För befintliga fordon Kr.	S u m m a Kr.
1920	766 000	476 000	1 242 000
1921	765 000	916 000	1 681 000
1922	711 000	1 221 000	1 932 000
1923	19 000	1 423 000	1 442 000
1924	19 000	1 430 000	1 449 000
1925	16 000	1 188 000	1 204 000
1926	19 000	1 003 000	1 022 000
1927	19 000	857 000	876 000
1928	20 000	560 000	580 000
1929	21 000	178 000	199 000
Summa	2 375 000	9 252 000	11 627 000

Till den nu angivna kostnaden måste emellertid läggas ett belopp av omkring 300,000 kronor för maskinella utrustningar i verkstäderna, för bromsapparaternas underhåll m. m.

Beträffande den ekonomiska innebörden av föreliggande förslag kan hänvisas till vad styrelsens i det föregående återgivna skrivelse i detta hänseende innehåller samt till utredningen i den av styrelsen åberopade bilagan, som föreligger i tryck. Av denna utredning torde framgå, att förslaget genomförande ur ekonomisk synpunkt skulle medföra avsevärda förmåner. Sålunda har personalbesparingen år 1930, då bromsen beräknats vara fullständigt införd, beräknats uppgå till 1,962 man och motsvarande minskning av driftkostnaderna, beräknad efter 1915 års lönesatser, uppskattats till 3,021,000 kronor. Vidare visar samma utredning, att den genom införande av tryckluftbromsen uppkomna nettobesparingen — även med hänsyn tagen till eventuella prisstegringar — kan beräknas åstadkomma skälig förräntning av det kapital, som nedlagts. Med hänsyn härtill anser jag mig i huvudsak kunna tillstyrka styrelsens föreliggande framställning.

Beträffande sättet för bestridande av de för införande av ifrågasvarande bromssystem beräknade kostnaderna, torde, på sätt styrelsen föreslagit, kostnaderna för utrustning av befintlig materiel böra bestridas genom årligen återkommande särskilda anslag, under det åter, beträffande nyanskaffad materiel, kostnaden för bromsutrustningarna bör ingå som

- [50.] ökad kostnad för materielen ifråga. Av förstnämnda anslag skulle jämväl utgå kostnader för erforderliga maskinella anordningar vid verkstäder m. m.

Enligt den uppgjorda planen erfordras för år 1920 ett belopp av 476,000 kronor för påbörjande av arbetet med utrustning av befintlig rullande materiel. Till följd av de inträffade prisstegringarna måste emellertid för utrustningsplanens fullföljande för ändamålet beräknas ett belopp av 1,200,000 kronor. Härtill komma 100,000 kronor för maskinella utrustningar och provningsanordningar. För att erforderliga förarbeten snarast möjligt skulle kunna igångsättas, hemställer styrelsen, att av det sålunda begärda beloppet, sammanlagt 1,300,000 kronor, 500,000 kronor måtte ställas till styrelsens förfogande redan under år 1919. Emellertid torde det vara synnerligen ovisst, huruvida erforderlig materiel redan under år 1919 kan i erforderlig mängd anskaffas. Med hänsyn därtill och då införandet av tryckluftsbroms beträffande godstågen å de preussiska statsbanorna, vilken anordning beräknats draga en tid av 8 år, med hänsyn till de i Tyskland rådande förhållanden kan beräknas bliva åtskilligt fördröjt, synes det vara tillräckligt, att för arbetets påbörjande erforderligt anslag anvisas att utgå först under år 1920. Med hänsyn till sannolikheten att någon nedgång av materialprisen till 1920 kan påräknas, anser jag det belopp, som nu bör äskas, kunna sättas till 1,000,000 kronor.

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

att för införande av *genomgående tryckluftsbroms* beträffande statens järnvägars rullande materiel för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

F. Inventarier.

- [51.] I skrivelsen den 9 oktober 1918 hemställer järnvägsstyrelsen om anslag för nya inventarier vid statens järnvägar med 3,000,000 kronor på tilläggsstat för år 1919 samt 3,500,000 kronor för år 1920.

**Inventarier
vid statens
järnvägar.**

Styrelsens framställning i denna del lyder:

För nya inventarier vid statens järnvägar hava av riksdagen beviljats anslag för år 1918 å 1,200,000 kronor och för år 1919 2,100,000 kronor.

Såsom styrelsen redan tidigare anført i samband med framställningar om anslag till nya inventarier, har styrelsen på grund av den sedan flera år fortgående prisstegringen sökt att i möjligaste mån begränsa denna anskaffning för att

hålla densamma inom ramen av de för ändamålet tillgängliga medlen. Den härigenom uppkommande bristen på för driften behövliga inventarier kan emellertid i längden icke få fortgå utan men för statens järnvägars ostörda verksamhet, utan möjlighet måste beredas styrelsen att tillgodose de redan befintliga och alltjämt uppkommande kraven i den mån omständigheterna sådant påfordra.

Aven av en annan anledning har anskaffningen av inventarier måst begränsas i jämförelse med vad av styrelsen avsetts vid tidpunkten för resp. anslags begärande. Nya krav, vilkas omfattning icke kunnat långt i förväg bedömas, hava nämligen uppkommit och varit av den art, att de icke kunnat undanskjutas. Styrelsen syftar härvid i främsta rummet på tillkomsten till förmån för statens järnvägars personal av centralkök, vilka inrättats i enlighet med Kungl. Maj:ts bemyndigande i brev den 8 juni 1917. Kostnaden för inventarier till dessa kök uppgår till utgången av år 1918 till omkring 400,000 kronor, och beräknas under år 1919 på grund av planerat inrättande av nya kök erfordra ytterligare 200,000 kronor.

Av här berörda anledningar har anskaffningen av inventarier under år 1918 icke kunnat ske i behövlig omfattning. Då det emellertid är oundgängligen nödvändigt att tillgodoseendet av behovet av nya inventarier icke för ifrågavarande ändamål längre undanskjutes, erfordras ett anslag å tilläggsstat för år 1919 av 2,600,000 kronor, vilket anslag bör ökas med 400,000 kronor för särskilt ändamål för huvudverkstädernas räkning av skäl, som här nedan anføres.

Beträffande behovet av anslag till nya inventarier för år 1920 får styrelsen anföra följande.

I sin skrivelse den 29 september 1917 anmälde styrelsen angående behovet av anslagsmedel för inköp av nya inventarier under år 1919, att för fortsatt anskaffning av verktygsmaskiner för de nya verkstäderna i Malmö och växelverkstaden i Örebro erfordrades ytterligare 350,000 kronor för år 1919 utöver av 1916 års riksdag beviljade 150,000 kronor. Emellertid kan på grund av enorma prisstegringar å arbetsmaskiner, vilka nu betinga pris uppgående till det fyrdubbla av de ursprungligen beräknade, ej avsett antal maskiner anskaffas för hittills beviljade medel, varför för år 1920 erfordras ytterligare 350,000 kronor dels för att kunna utrusta ovannämnda verkstäder med från början avsett antal verktygsmaskiner, dels för ytterligare fortsatt anskaffning.

Aven för huvudverkstäderna i Notviken erfordras medel för inköp av verktygsmaskiner till av 1917 års riksdag beslutade smedja och plåtslagarverkstad, vilka bliva färdiga till nämnda tidpunkt, och erfordras för år 1920 ett belopp av 270,000 kronor för nämnda nya verkstäders utrustande med verktygsmaskiner.

För nu nämnda verkstadsanläggningar i Malmö och Notviken, ävensom för den för år 1920 begärda utvidgningen av lokverkstaden vid huvudverkstaden i Örebro, erfordras sammanlagt 12 st. takkranar, vilka böra vara anskaffade under år 1920 för att arbetet i de respektive verkstäderna skall kunna bedrivas, och erfordras för likvidering av dessa kranar för år 1920 ett belopp av 850,000 kronor. Då kranarna till största delen måste beställas under år 1919, och då enligt gällande praxis viss del av kostnaden måste utbetalas i samband härmed, erfordras av sistnämnda summa å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 400,000 kronor.

För den löpande anskaffningen av nya inventarier för huvudverkstäderna vilka såsom ovan nämnts fått stå tillbaka under de senaste åren, erfordras slutligen för år 1920 ett belopp av 430,000 kronor dels för att täcka befintlig brist å maskiner, dels för fortsatt nyanskaffning av sådana.

[51.] För inventarier till huvudverkstäderna erfordras sålunda 1,900,000 kronor, varav å tilläggsstat för år 1919 400,000 kronor.

För den löpande anskaffningen av nya inventarier för de övriga avdelningarna vid statens järnvägar erfordras för år 1920 ett anslag av 2,000,000 kronor. Styrelsen har vid bestämmandet av detta anslags storlek sökt iakttaga all spar samhet, som styrelsen anser vara möjlig med hänsyn till den eftersatta anskaffningen av inventarier, och har styrelsen räknat med att inventarierna må kunna anskaffas till ungefär de priser, som för närvarande äro gällande. I det begärda beloppet ingå medel till inventarier för centralköken med ett belopp av 200,000 kronor.

Departements-
chefen.

De under senaste åren inträffade prisstegringarna samt uppkomsten av nya oförutsedda krav på ifrågavarande anslag hava medfört, att anskaffningen av nya inventarier vid statens järnvägar icke kunnat fortgå i den omfattning, som vid anslagens beräknande avsetts, utan har en förskjutning av inventariebehovets tillgodoseende måst ske. Ett dylikt förhållande kan emellertid icke fortgå utan men för järnvägarnas verksamhet. Enligt styrelsens utredning skulle nu för tillgodoseendet av det mest trängande behovet av nya inventarier erfordras sammanlagt icke mindre än 6,500,000 kronor, därav 3,000,000 kronor på tilläggsstat för år 1919 samt återstoden, eller 3,500,000 kronor, för år 1920. Av sistnämnda två belopp äro, enligt vad styrelsen meddelat, 2,100,000 kronor, respektive 2,500,000 kronor, att anse såsom konjunkturtillägg å 1914 års priser. Vidare äro av det begärda beloppet 1,470,000 kronor avsedda för anskaffning av en del större och dyrbarare maskiner vid verkstäderna samt återstoden för den löpande inventarieanskaffningen. Oaktat den högst betydande ökning av ifrågavarande anslag i förhållande till föregående år, som av styrelsen sålunda ifrågasättes, anser jag mig, med hänsyn till vad styrelsen i ämnet anført, böra biträda styrelsens framställning.

På grund av vad sålunda anförts och under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat för år 1919 till särskild framställning, hemställer jag under förevarande punkt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för *nya inventarier vid statens järnvägar* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 3,500,000 kronor.

G. Förlag.

[52.] I skrivelse den 31 oktober 1918 har järnvägsstyrelsen avgivit förslag i fråga om anslag för ökat förlag vid statens järnvägar att upptagas i 1920 års riksstat.

Förlag vid
statens
järnvägar.

I nämnda skrivelse lämnar styrelsen till en början följande redogörelse för de olika metoder, som tillämpats vid behov av förlagskapitalets ökning.

Före år 1912 ägde styrelsen befogenhet att av inflytande trafikinkomster till rörelse- och materialförlag avsätta erforderliga belopp. Vid 1911 års slut var som förlagskapital bokfört ett belopp av kronor 31,331,471: 19.

I samband med genomförandet av 1911 års budgetreform begränsades från och med år 1912 förlagskapitalets ökning till högst de för olika år beviljade anslagen. För åren 1912—1916 beviljades anslag i en summa för inventarier och ökat förlag, därvid styrelsen ägde befogenhet att inom anslagens ram disponera medlen för inventarier eller för förlagets ökning. Det gemensamma anslaget utgick för vart och ett av de fem åren med 2,000,000 kronor, varav å förlagskontot har bokförts följande belopp:

år 1912	kronor 1,515,658: 09
» 1913	» 1,272,582: 37
» 1914	» 1,198,037: 97
» 1915	» 1,059,456: 06
» 1916	» 754,358: 44
Summa kronor 5,800,092: 93	

Vid 1916 års slut hade det bokförda förlagskapitalet alltså stigit till ett belopp av kronor 37,131,564: 12.

Från och med år 1917 hava anslag beviljats särskilt för inventarier och särskilt för ökat förlag.

I skrivelse den 11 december 1915 anmälde styrelsen, att de inträdda förhållandena vållat, att det tillgängliga förlagskapitalet mycket hårt anlitades. I avvaktan på vidare erfarenhet ifrågasatte styrelsen dock som anslag för år 1917 endast en mindre ökning av förlaget med 250,000 kronor utöver den till 1,250,000 kronor angivna, normala ökningen. Det begärda anslaget av 1,500,000 kronor föreslogs av Kungl. Maj:t och beviljades av riksdagen.

I skrivelse av den 30 november 1916 meddelade styrelsen en utförligare redogörelse för förlagsställningen och behovet av ökat förlag. Enligt denna beräknades vid 1916 års utgång föreligga ett behov av 9,000,000 kronor till rörelsekapital utöver för samma ändamål disponerade medel. Styrelsen ansåg sig dock icke kunna ifrågasätta att på en gång erhålla behövt anslag för fyllande av detta behov, helst som det delvis vore framkallat av extraordinära förhållanden och finge tänkas nedgå, sedan rådande krisförhållanden upphört. Styrelsen inskränkte sin hemställan om ökat förlag för år 1918 till ett belopp av 3,000,000 kronor under anmälan, att styrelsen dock fortfarande bleve nödsakad att som rörelsekapital taga i tillfälligt anspråk för andra ändamål beviljade anslagsmedel och uppträdande trafiköverskottsmedel.

I propositionen i ämnet begränsades anslagsäskandet av budgethänsyn till 2,000,000 kronor, vilket belopp av riksdagen beviljades.

Till ökat förlag för år 1919 hemställde styrelsen i skrivelse av den 29 september 1917 om ett anslag av 3,000,000 eller samma belopp, varom styrelsen gjort hemställan för år 1918. Ett högre anslag vore visserligen behövt, men

- [52.] hade styrelsen med hänsyn till de skäl, som föranlett statsmakternas beslut om sänkning av 1918 års anslag och i avvaktan på förhållandenas vidare utveckling, begränsat sin framställning till anförda belopp.

Vid föredragning i statsrådet anförde departementschefen rörande detta styrelsens förslag, att beträffande frågan om anslag till ökat förlag de senaste årens erfarenhet visat, att den sparsamhet, som iakttagits vid tillgodoseendet av statens järnvägars behov av förlagskapital, icke medfört någon fördel ur statsfinansiell synpunkt. Då nämligen detta behov ovillkorligen måst tillgodoses, hade 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 bleve genom dylika förfaringssätt statsjärnvägarernas anspråk på statskassan lika stora, som om ett tillräckligt kassaförlag anslagits. Vid beviljande av anslag för ifrågavarande ändamål för år 1918 hade även riksdagen, med hänsyn till sålunda angivna förhållanden, uttalat, att riksdagen funne det uppenbart, att en högst väsentlig förstärkning av statens järnvägars förlagskapital erfordrades. Därest trafiköverskottsmedlen icke inlevererades till statskontoret efter hand, som de intjänades, komme statskontoret sannolikt att bli i behov av kassaförstärkning från riksgäldskontoret. Då den omläggning av budgetsväsendet, som vore under genomförande och för vilken chefen för finansdepartementet tidigare närmare redogjort, bland annat också syftade till att i möjligaste mån inskränka statskontorets behov av kassaförstärkningar, syntes det departementschefen lämpligt att genom beviljande av ett tillräckligt stort kassaförlag järnvägsstyrelsen sattes i stånd att regelmässigt inleverera trafiköverskottsmedlen efter månadsboksluten. Därvid hade dock departementschefen icke ansett sig böra taga hänsyn till 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 särskilt avgiven promemoria hade 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 utgjorde alltså 14,000,000 kronor. Givetvis komme förlaget framdeles att ytterligare behöva ökas, allteftersom rörelsen komme att växa. Ett visst årligt anslag angavs därför även för framtiden som behövt.

Kungl. Maj:t föreslog riksdagen, att å 1919 års stat måtte upptagas ett anslag för ifrågavarande ändamål, motsvarande det av järnvägen äskade beloppet eller 3,000,000 kronor, och att återstoden av den behövlige ökningen eller 11,000,000 kronor skulle uppföras på tilläggsstat för år 1918.

I skrivelse till Kungl. Maj:t meddelade riksdagen, att det syntes riksdagen, att en avveckling av förskottsväsendet jämväl på nu ifrågavarande område borde äga rum; och riksdagen fann sig fördenskull icke böra vidtaga någon nedsättning varken i det anslag för ökat förlag vid statens järnvägar, som äskats å 1919 års riksstat, ej heller i det anslagsbelopp för samma ändamål av 11,000,000 kronor, som Kungl. Maj:t föreslagit skola uppföras å tilläggsstaten för år 1918.

Styrelsen övergår härefter till utredning angående anslagsbehovet för år 1920 och yttrar i denna del följande:

Vid 1919 års slut komma följande belopp att som förlagskapital stå till styrelsens förfogande:

[52.]

Till och med år 1911 som förlagsmedel i anspråk tagna trafiköverskottsmedel	kronor 31,331,471: 19
Under åren 1912—1916 av anslagen till inventarier och ökat förlag som förlagskapital i anspråk tagna medel	» 5,800,092: 93
Beviljade anslag till ökat förlag:	
För år 1917.....	» 1,500,000: —
» » 1918.....	» 2,000,000: —
Å tilläggsstat för år 1918	» 11,000,000: —
För år 1919	» 3,000,000: —
Summa kronor 54,631,564: 12	

Vad sålunda disponerats som förlagskapital eller anslagits till dess ökning benämnes nedan för korthetens skull förlagsanslag.

Dessutom beräknar styrelsen sig kunna av trafiköverskottsmedel och förnyelsefondsmedel i regel som förlagskapital disponera omkring en miljon kronor, varvid hela det disponibla förlagskapitalet stiger till omkring 55,600,000 kronor.

Detta kapital motsvarar ungefärligen normala behovet under förutsättning av 150,000,000 kronors bruttoomsättning, vilket behov beräknas fördela sig på följande delkonton:

Rörelseförlag	kronor 19,000,000: —
Materialförlag:	
Bränsleförlag, 750,000 ton à 15 kronor	kronor 11,300,000: —
Övrigt materialförlag	» 19,300,000: —
Förskotterade arbeten.....	» 6,000,000: —
Summa kronor 55,600,000: —	36,600,000: —

Det för närvarande uppträdande behovet av förlagskapital är på grund av rådande abnorma förhållanden givetvis vida större. Den 31 augusti 1918 fördelade sig statens järnvägars rörliga tillgångar och skulder på följande sätt:

Tillgångar:

I. Materialförråd:

a) Lokomotivbränsle i lager 583,700 ton:	
Kol och koks	kronor 19,027,000: —
Torv	» 138,000: —
Ved	» 8,958,000: —
b) Övriga materialier	» 27,232,000: —
c) Förskott och balanserade kostnader för anskaffande av bränsle, oljor, slipers m. m.	» 8,027,000: —
	63,382,000: —

II. Balanserade arbeten m. m.:

a) Vid banavdelningen	» 1,802,000: —
b) » maskinavdelningen	» 1,912,000: —
c) » huvudverkstäderna	» 3,508,000: —
d) Byggnadscentralförrådet	» 2,449,000: —
	9,671,000: —

{52.]

III. *Fordringar:*

a) Av främmande trafikförvaltningar	kronor	10,868,000: —	
b) Utestående trafikinkomster	»	10,552,000: —	
c) Som driftsutgifter ej avförda krigstids- tillägg för år 1917	»	2,915,000: —	
d) Övriga	»	705,000: —	25,040,000: —

IV. <i>Bankräkningar</i>	3,970,000: —
--------------------------------	--------------

V. *Kassabehållning:*

a) Kontanter	kronor	1,106,000: —	
b) Förskott för inköp av räler	»	10,651,000: —	
c) » » » » lokbränsle	»	3,524,000: —	
d) Övriga förskott (för avlöningars utbeta- lande m. m.)	»	7,194,000: —	22,475,000: —

VI. <i>Driftförlust</i>	32,206,000: —
-------------------------------	---------------

Summa kronor 156,744,000: —

Skulder:

I. <i>Anslag till förlagskapitalet</i>	51,631,000: —
--	---------------

II. *Diverse skulder:*

a) Till främmande trafikförvaltningar	kronor	4,848,000: —	
b) Av statskontoret förskotteratrörelsekapital	»	77,000,000: —	
c) Av statskontoret förskotterade medel för inköp av räler	»	11,500,000: —	
d) Övriga (förnyelsefondsmedel m. m.)	»	3,347,000: —	96,695,000: —

III. <i>Innestående trafiköverskottsmedel</i>	2,857,000: —
---	--------------

IV. <i>Kassaförslag av anslagsmedel för nybyggnader, rullande materiel m. m.</i>	5,561,000: —
--	--------------

Summa kronor 156,744,000: —

Förlagskontot slutade alltså berörda dag på ett belopp av 156,744,000 kronor, som med 105,113,000 kronor översteg det då tillgängliga förslagsanslaget av 51,631,000 kronor.

Till en väsentlig del täckes förestående behov utöver förslagsanslaget av vissa som förlagskapital tillgängliga medel och av medel, som sedermera blivit av riksdagen beviljade. En sammanställning av sådana medel, i vilka i regel icke inbegripas av statskontoret lämnade förskott, lämnas nedan:

1) Skulder till främmande trafikförvaltningar	kronor	4,848,000: —
uppvägas av de större fordringarna från sådana förvalt- ningar, kronor 10,868,000: —.		

2) Det av statskontoret förskotterade beloppet för inköp av räl	kronor 11,500,000: —
har för särskilt syfte ställts till styrelsens förfogande och skall återbetalas enligt särskilt fastställda bestämmelser efter hand som rälerna komma till användning.	
3) Av förnyelsefonds- och anslagsmedel torde ett belopp av omkring	» 1,000,000: —
kunna i regel utan olägenhet disponeras som förlagskapital.	
4) Fonden för den icke ordinarie personalens pensionering utgjorde den 31 augusti 1918	» 560,000: —
vilket belopp var disponibelt som förlagskapital.	
5) Under titel »Utgifter för kapitalökning, tillfällig förstärkning av statens järnvägar» har riksdagen sedermera beviljat ett mot den beräknade driftförlusten för år 1918 svarande belopp av högst	» 30,000,000: —
Summa kronor	47,908,000: —

Avdrages detta belopp från förestående 105,113,000 kronor, erhålles ett belopp av 57,205,000 kronor.

För att styrelsen den 31 augusti 1918 i fråga om förlagskapital skulle varit oberoende av tillfälliga förskott samt extra anslagsmedel för nya byggnader och anläggningar, överskottsmedel m. m., borde alltså jämlikt förestående utredning förlagskapitalet hava varit omkring 57.2 miljoner kronor större än det var.

Huvudorsakerna till ansvällningen av behovet av ökat förlagskapital äro i princip angivna redan i styrelsens skrivelser angående behovet av ökat förlag för åren 1917—1919. Penningvärdets fortgående minskning och övriga förhållanden, som stå i samband med det nuvarande abnorma läget, vålla, att behovet av förlagskapitalet för närvarande är än större än vad tidigare kunnat beräknas. Huru behovet fördelar sig på olika delkonton framgår av ovan lämnade tablå över förlagskapitalets tillgångar.

Styrelsen vågar emellertid antaga, att behovet vid årsslutet skall komma att något nedgå. Huvudanledningarna till denna förmodan äro följande: Under sommaren 1918 har som vanligt inköpts betydande mängder kol och annat lokomotivbränsle utöver de mängder, som samtidigt förbrukats. I den mån förbrukningen under hösten och vintern blir större än de samtida inköpen, kommer det i bränsleförrådet nedlagda kapitalet att nedgå, liksom ock avsevärda i tablåen över tillgångar som förskott under materialförråd och kassabehållning redovisade belopp att minskas. Vad angår veden, som är avsedd att utan nyanskaffning förbrukas på två à tre år, varvid förlagsvärdet successivt minskas, kommer visserligen att under de resterande månaderna av år 1918 förrådet och förlagsvärdet att ökas, det senare till en beräknad storlek av omkring 10 miljoner kronor, men däremot beräknas kolförrådets värde att vid årsslutet komma att nedgå till omkring 8,6 miljoner kronor. De nu under förlagskontots tillgångar redovisade betydande beloppen för förskott och balanserade kostnader för anskaffande av bränsle, oljor, sliprar m. m. samt för inköp av lokomotivbränsle komma att under de närmaste åren avföras från förlagskontot. Vidare kommer det som krigstidstillägg för år 1917 utbetalda beloppet att under år 1918 helt avföras som driftsutgifter.

[52.]

En förutsättning för att behovet av förlagskapital skall nedgå är dock, att under månaderna september—december 1918 någon avsevärdare driftförlust icke kommer att uppträda.

De ekonomiska resultaten för månaderna juli och augusti 1918, utvisand under juli en driftförlust av 318,000 kronor och under augusti ett driftöverskott av 1,123,000 kronor, synas visserligen tyda på, att det utgående taxetillägget enligt beräkning skall så uppväga kostnadsstegringen, att ytterligare driftförlust under årets återstående månader kan undvikas, men å andra sidan visa ingående rapporter, att trafiken är i nedgående, varför det tyvärr är ganska sannolikt, att de sista månaderna under år 1918 kunna komma att visa ett försämrat ekonomiskt resultat. Härtill kommer, att statsbanorna väl komma att i enlighet med den inkallade urtima riksdagens eventuella beslut få att utbetala höjda krigstidsersättningar åt personalen.

Enär det för närvarande framträdande behovet av ökning av förlagskapitalet väsentligen beror på under kristiden rådande tillfälliga förhållanden, saknar styrelsen givetvis anledning ifrågasätta ett mot nämnda behov svarande anslag till ökat förlag. Däremot synes det styrelsen önskligt och i överensstämmelse med statsmakternas tidigare intagna ståndpunkt, att årliga anslag beviljas i sådan omfattning, att hela förlagsanslaget kommer att motsvara det normala behov, som får beräknas inträda, när de ekonomiska förhållandena återvunnit sitt jämnviktsläge.

Vid bedömande av detta framtida behov anser styrelsen följande synpunkter böra anläggas:

Genom de å tilläggsstat för år 1918 och å 1919 års riksstat beviljade anslagen har förlagskapitalet bragts upp till att motsvara det normala behovet vid 150 miljoner kronors bruttoomsättning. För år 1918 får omsättningen beräknas uppgå till omkring 300 miljoner kronor. Hur stor statens järnvägars bruttoomsättning kommer att bli, när ekonomiskt jämnviktsläge inträtt, är givetvis omöjligt att nu närmare beräkna, men med tämlig visshet kan antagas, att omsättningen kommer att högst väsentligt överstiga de ovan angivna 150 miljonerna, detta dels på grund av affärsrörelsens fortgående utvidgning, genom tillkomsten av nya bandelar och genom trafikökning, dels därför att prisnivån väl icke under över-skådlig tid får beräknas nedgå till den prisnivå, som ligger till grund för beräkningen av 150 miljoner kronors bruttoomsättning. Styrelsen, som icke kan föreb-ringa någon siffermässig beräkning angående behovet av årlig ökning av förlagsanslaget i syfte att bringa det upp till normal storlek vid inträdande normala förhållanden, håller det dock för uppenbart, att de årliga anslagen under de närmast följande åren icke böra sättas lägre än till 3 miljoner kronor eller det belopp, varom styrelsen hemställt för år 1919.

Vid en sådan begränsning av anslaget till ökat förlag får det antagas, att styrelsen under år 1920 allt fortfarande kommer att behöva erhålla eller åtminstone behålla förskott till avsevärda belopp från statskontoret för förlagsrörelsen.

Härvid må emellertid, under hänvisning till vad ovan anförts, erinras, att behovet av förlagskapital får väntas komma att nedgå i mån som prisnivån åter sjunker, och förhållandena på varumarknaden bli normala. Beviljas samtidigt ett efter förhållandena avpassat årligt anslag till ökat förlag, tillsvidare beräknat till 3 miljoner kronor, måste förr eller senare den tid inträffa, då förlagsanslagets totalbelopp åter står i rätt proportion till förlagsbehovet. Vad särskilt bränsleför-

laget angår, anser styrelsen, att det under kristiden så långt som möjligt följda förfaringsättet bör fullföljas, så att bränsleförrådet hålles nere vid ett förlagsvärde, som ej alltför mycket skiljer sig från det före kriget gällande enhetsvärdet per ton stenkolk, och att bränsleförrådet åter bör bringas upp i ungefär den storlek, som motsvarar ett års förbrukning.

Det nu uppträdande stora behovet av tillfälliga försträckningar för förlagsrörelsen kommer på sådant sätt att småningom minskas och försvinna, utom vad beträffar den del, som föranledes av driftförlust.

Från november månad 1917 och till juli månad 1918 har varje månadsboks slut vid statens järnvägar visat driftförlust. Under de åtta första månaderna år 1918 utgjorde driftförlusten inalles 32,206,000 kronor. Driftförlusten har tidigare helt belastat förlagskontot, varå den upptagits som tillgång, och skall styrelsen jämlikt Kungl. Maj:ts brev av den 30 april 1918 hava att å de förskott, som styrelsen erhållit för förlagsrörelsen till bland annat driftförlustens täckande, erlägga ränta med 5 %. I detta förhållande har numera principiell ändring vidtagits, sedan riksdagen i enlighet med en proposition medgivit, att för täckande av driftförlusten vid statens järnvägar under år 1918 må i tilläggsstaten för samma år å utgiftssidan uppföras under särskild rubrik ett belopp av 30 miljoner kronor. För år 1918 belastas förlagskontot alltså endast med det belopp, varmed driftförlusten eventuellt kommer att överstiga 30 miljoner kronor. Rörande frågan om driftförlustens senare täckande har statsrådet och chefen för finansdepartementet i statsrådet anført, att det för sagda förlusts täckande upptagna lånet vore avsett att amorteras genom att taxeförhöjningen bibehålles under erforderlig tid.

Det torde såhunda få anses fastslaget, att den under år 1918 uppträdande driftförlusten är att betrakta som en statens järnvägars skuld till statskassan, och att medel för skuldens framtida guldande skall beredas genom taxornas hållande vid den härför erforderliga storleken.

I detta sammanhang ber styrelsen få något närmare precisera sin uppfattning i förevarande fråga. I de upprepade framställningar rörande provisoriska taxetillägg, som styrelsen framlagt för Kungl. Maj:t, har styrelsen hävdad den uppfattningen, att taxorna böra i regel så avpassas, att en behållning erhålles, som svarar mot räntan å det i statsbanorna bundna kapitalet eller åtminstone mot räntan å det kapital, som är bundet i s. k. räntebärande bandelar. Med utgångspunkt från denna princip skulle det kunna ifrågasättas, att som statens järnvägars skuld, att gäldas av framtida överskottsmedel, borde uppföras icke blott år 1918 uppkommen driftförlust utan jämväl räntebeloppet för år 1918 å i räntebärande bandelar nedlagt kapital ävensom motsvarande räntebelopp för år 1917, i den mån detsamma överstiger statsbanornas redovisade överskott.

Principiellt anser styrelsen, att ett dylikt förfaringsätt vore i mycket berättigat. Dock torde vid beräkningen av det belopp, som på grund av utebliven ränteinkomst vore att anse som skuld, avdrag böra göras för de högst väsentliga förluster, som statens järnvägar under åren 1917 och 1918 fått ikläda sig på grund av att statens järnvägar fått bära ekonomiska bördor för vinnande av allmänstatliga syften samt på grund av en under kristiden icke konsekvent genomförd bokföring av kostnaderna för postverkets och militära transporter. I nämnda hänseenden ber styrelsen få erinra om den minskning i trafikinkomster, som statsbanorna lidit, dels genom tidigare alltför låga fraktavgifter, som i prisreglerande syfte åsatts vissa varuslag, dels genom de trafikinskränkningar, som

[52.] för besparing av vissa driftsmaterialier genomförts, om den betydande, till omkring 24 miljoner kronor beräknade ökning av driftkostnaderna, som den statsbanorna ålagda användningen av engelska stenkol medfört, ävensom därom, att posttransporterna fortfarande verkställas mot de före kristidens inträde gällande avgifterna, varigenom postverkets överskott endast för år 1918 beräknas växa med ett belopp av omkring 4 miljoner kronor, som borde gottskrivas statsbanerörelsen, och att militärtaxan fortfarande oförändrat gäller, varigenom statsbanornas budget betungats med utgifter för år 1918, approximativt beräknade till omkring 1.5 milj. kronor, som rätteligen bort föras å andra huvudtitlar. Likaledes torde vid nämnda beräkning avdrag böra göras för den betydande förlust, som på grund av gällande trafikeringskontrakt uppstått i fråga om lapplandsmalintrafik, oberoende av huruvida förlusten, som för år 1917 beräknats uppgå till i runt tal 4,500,000 och för år 1918 måste beräknas uppgå till väsentligt högre belopp, kommer att framdeles täckas av Luossavaarabolaget eller bolaget frikännas från ersättningsskyldighet.

Utan att för närvarande kunna framlägga någon beräkning av den samlade förlusten på grund av antydda och eventuellt flera likartade förhållanden, anser styrelsen det visst, att densamma åtminstone närmar sig de belopp, varmed 1917 och 1918 års ekonomiska resultat understiga räntan å i räntebärande bandelar nedlagt kapital. Under sådant förhållande och då under de tidigare skeden, då statsbanorna lämnat en helt otillfredsställande behållning, den uteblivna räntekomsten icke upptagits som skuld, anser styrelsen näppeligen anledning böra förefinnas att under nu rådande kristid börja tillämpa ifrågavarande princip.

Under hänvisning till vad sålunda anförts har styrelsen hemställt, att för år 1920 till ökat förlag måtte beviljas ett belopp av 3,000,000 kronor.

Departements-
chefen.

Enligt styrelsens utredning skulle det vid 1919 års slut disponibla förlagskapitalet komma att uppgå till i runt tal 55,600,000 kronor, vilket kapital beräknats ungefär motsvara det normala behovet under förutsättning av en årlig bruttoomsättning vid statens järnvägar av 150 miljoner kronor. Det för närvarande föreliggande behovet av förlagskapital är emellertid med hänsyn till de rådande onormala förhållandena vida större. Styrelsen beräknar sålunda, att det förlag, som den 31 augusti 1918 fauns tillgängligt, eller 51,631,000 kronor, skulle behövt ökas med icke mindre än i runt tal 57,2 miljoner kronor för att styrelsen skulle varit oberoende av tillfälliga förskott, extra anslagsmedel och dylikt. Emellertid lär det icke kunna ifrågasättas att genom anslag bringa förlaget upp till en dylik höjd. I överensstämmelse med de grunder, som föregående år tillämpades av Kungl. Maj:t och riksdagen vid beviljandet av anslag för ifrågavarande ändamål, torde däremot förlaget böra ökas så mycket, att detsamma motsvarar det behov, som kan beräknas inträda, då jämnvikt åter inträtt i de ekonomiska förhållandena. Detta behov torde visserligen för närvarande icke

med anspråk på tillförlitlighet kunna bestämt beräknas, men å andra sidan lär man dock i likhet med styrelsen kunna utgå från att bruttoomsättningen, som för år 1918 beräknats till 300 miljoner kronor, jämväl efter inträdandet av ekonomiskt lugnare förhållanden kommer att väsentligt överstiga förut angivna 150 miljoner kronor. Då med hänsyn härtill och i anslutning till vad jag nyss yttrat en betydande ökning av förlaget sålunda är av behovet påkallad, torde någon nedsättning i det av styrelsen för år 1920 begärda anslaget icke böra ske.

[52.]

Beträffande frågan om bokföringen av uppkommen ränteförlust å det i statens järnvägar nedlagda kapitalet synes erinran icke vara att framställa mot styrelsens härutinnan uttalade mening, att för närvarande någon avvikelse från tidigare i detta hänseende tillämpad praxis icke bör ske, och att sålunda nämnda förlust icke torde böra upptagas såsom statens järnvägars skuld till statskassan.

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

att för ökat förlag vid statens järnvägar för år 1920 anvisa ett förslagsanslag, högst, 3,000,000 kronor.

Statens vattenfallsverk.

Inledning. I inledningen till mitt anförande beträffande de affärsdrivande verkens under civildepartementet utgifter för kapitalökning har jag (sid. 1—5) berört nödvändigheten av att med hänsyn till den ansträngda låne marknaden iakttaga den yttersta varsamhet med anslag, som skola utgå av lånemedel. Vad sålunda uttalats gäller främst statens vattenfallsverk, för vilka vattenfallsstyrelsen nu framlagt förslag om så betydande anslag, att de jämväl under normala tider skulle ansetts nog så dryga och nu måste vara fullkomligt omöjliga att åska hos riksdagen. Då en högst omfattande reduktion av anslagen till statens vattenfallsverk därför måste äga rum, skall jag här i ett sammanhang lämna en kort redogörelse för de allmänna grunder, efter vilka nedsättningen syns mig böra äga rum.

Av kanalarbeten pågår endast ombyggnaden av *Södertälje kanal*. Detta arbete, som fortgått sedan flera år, är visserligen av vikt att fullborda inom en nära framtid, men företaget torde ej vara av så stor allmän betydelse som flera av de kraftstationsanläggningar, som nu påbörjats och för vilka anslag äskats. Det kunde därför, enligt min mening, finnas vissa skäl för att till förmån för något kraftstationsbygge under ett par år helt avbryta kanalbyggnaden för att sedermera, då förhållandena å penningmarknaden lättat, söka i görligaste omfattning taga igen den förlorade tiden. Då det emellertid ej är möjligt att överskåda arbetsmarknaden och ett relativt rätt betydande antal arbetare nu sysselsätts vid anläggningen, vilka arbetare till äventyrs bereddes svårigheter, om arbetet under 1919 avbrötes, har jag ansett, att kanalarbetet bör få fortgå, men allenast drivas med mindre arbetsstyrka, och att anslagsbeloppen böra hållas vid lägsta möjliga belopp. Att detta är mindre fördelaktigt för det lämpligaste utförandet av arbetet samt att administrationskostnaderna ökas genom att anläggningen tar längre tid i anspråk för sin fullbordan, är obestridligt, men under nu rådande penningförhållanden är detta tyvärr oundvikligt. Jag anser därför, att av 1919 års riksdag bör äskas allenast tillhoppa 2,000,000 kronor för Södertälje kanals ombyggnad, varav hälften på tilläggsstat för 1919 och hälften på 1920 års stat.

Av kraftverksanläggningar äro påbörjade *kraftstationer* vid *Lilla Edet*, *Motala ström* och *Harsprånget*. Av dessa är den vid Lilla Edet, för vilken riksdagen hittills beviljat det största anslagsbeloppet och vilken anläggning bedrives med all fart, av sådan betydelse, att den bör fullbordas inom en nära framtid. Någon förskjutning av stationens färdigblivande kan emellertid under nuvarande penningförhållanden icke undvikas. Jag kommer därför att föreslå en nedsättning av anslagen till förevarande kraftstation, vartill av 1919 års riksdag böra äskas å tilläggsstat för år 1919 1,550,000 kronor och å staten för 1920 4,150,000 kronor.

För kraftstationen vid Motala äro en del förberedande åtgärder hittills vidtagna. Vid föredragning den 12 april 1918 av frågan om beslut rörande ifrågavarande kraftstations anläggande uttalade jag, att det av statsfinansiella skäl torde bliva nödigt att något utsträcka den beräknade tiden för anläggningens färdigbyggande. Emellertid är det av betydelse, att Motalastationen ej fördröjes alltför länge, vadan jag icke har någon erinran att framställa mot de anslagsbelopp, vattenfallsstyrelsen härutinnan äskat.

Vad beträffar kraftstationsanläggningen vid Harsprånget, har vattenfallsstyrelsen hemställt, att av 1919 års riksdag måtte äskas tillsammans 20,500,000 kronor, därav å tilläggsstat för år 1919 7,000,000 kronor. Enligt min mening är det icke möjligt att ens tillnärmelsevis kunna avse så betydande belopp för denna anläggning. Vid mitt förord till att förelägga redan 1918 års riksdag frågan om utbyggnad av Harsprånget framhöll jag, att i följd av lånemarknadens läge under de närmaste åren arbetet på kraftstationen därstädes möjligen måste bedrivas med mindre fart än vattenfallsstyrelsen ursprungligen avsett. Då svårigheten för staten att upplåna medel på rimliga villkor sedan dess snarare skärpts än mildrats, är det redan nu klart, att Harsprångsanläggningen ingalunda kan fullbordas inom den tid, som vattenfallsstyrelsens förslag upptager. Huru stor förskjutningen kan behöva bli är nu omöjligt att förutse, då det beror av lånemarknadens läge under de närmast följande åren. Av 1919 års riksdag kan enligt min uppfattning icke begäras högre anslagsbelopp än 4,000,000 kronor att utgå med halva beloppet å nämnda års tilläggsstat och med andra hälften å 1920 års stat. De under närmaste åren förestående arbetena på förevarande kraftstation utgöras av damm- och tunnelarbeten och dessa kunna, beroende på tillgängliga anslag, drivas med större eller mindre arbetsstyrka. Vid sådana förhållanden lära några avsevärdare

tekniska olägenheter icke uppkomma genom att nu allenast bevilja förut omförmälda mindre anslag. Betydelsen av anslagens nedsättning ligger huvudsakligen i, att arbetets färdigblivande förskjutes. Då ur statsfinansiella skäl av järnvägsstyrelsen ifrågasatts att låta arbetena för fullföljande av Inlandsbanan, ett företag av betydligt större räckvidd än kraftstationen vid Harsprånget, väsentligen anstå till ekonomiskt gynnsammare tider, kan det icke vara lämpligt att nu forcera Harsprångsanläggningen.

Nödvändigheten att jämväl i övrigt nedsätta anslagen till vattenfallsverken har föranlett en del avprutningar i av vattenfallsstyrelsen föreslagna anslag på sätt under de särskilda anläggningarna och förslagen här nedan skall omförmälas. Härvid har den relativt minsta nedsättningen ägt rum beträffande anslagen till distributionsanläggningar.

Av vattenfallsstyrelsen framställda förslag om anslag till om- och tillbyggnad av förvaltningsbyggnaden i Trollhättan — varför tillsammans begärts 350,000 kronor — och till anordnande av ny förvaltningsbyggnad i Stockholm (de nyinköpta fastigheterna i kvarteret Björnen) — för vilken anläggning ifrågasatts anslag av 1919 års riksdag å sammanlagt 1,700,000 kronor — hava ansetts icke böra hän skjutas till 1919 års riksdag, utan, ehuru utan tvivel välbehövliga, anstå till ett senare år.

Södertälje kanalverk.

1. Ombyggnaden av Södertälje kanal.

[53.]
Ombygg-
naden 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 upprensning av farlederna i Brandalssund 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.

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 förordat för-

slag 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.

[53.]

Sedermera har 1918 års riksdag för fortsättande av arbetena med kanalens ombyggnad anvisat dels på tilläggsstat för år 1918 ett reservationsanslag av 400,000 kronor, dels ock för år 1919 ett reservationsanslag av 1,300,000 kronor.

Genom beslut den 29 juni 1917 har Kungl. Maj:t bemyndigat vattenfallsstyrelsen att, i enlighet med av Södertälje stad godkänt förslag till avtal, med staden träffa överenskommelse angående upplåtelse av mark för den beslutade ombyggnaden av kanalen, varjämte Kungl. Maj:t den 20 juni 1918 fastställt plan för kanalanläggningen.

I skrivelse den 30 oktober 1918 har vattenfallsstyrelsen nu gjort framställning om fortsatt anslag för kanalombyggnaden. Styrelsen anför därvid följande:

»Såsom styrelsen närmare motiverat i sina skrivelser i ärendet den 11 november 1916 och den 30 augusti 1917, har styrelsen ansett, att anslagen för kanalens ombyggnad, varför beräknats en totalkostnad av 6,785,000 kronor, för att enligt vattenfallsstyrelsens arbetsplan möjliggöra kanalens färdigställande under år 1921 och i övrigt för ett rationellt bedrivande av arbetena, borde fördelas sålunda:

för år 1917	400,000 kronor
» » 1918	1,000,000 »
» » 1919	2,000,000 »
» » 1920	2,300,000 »
» » 1921	1,085,000 »

Sedan anslaget för år 1918 av statsfinansiella skäl minskats till 600,000 kronor, begärde därför vattenfallsstyrelsen för år 1919 ett i motsvarande grad ökat anslag eller 2,400,000 kronor.

Dessa kostnadssummor voro beräknade efter de vid förslagets avgivande i januari 1914 rådande prisen på arbetsmarknaden samt med hänsyn tagen till en normal prisstegring under byggnadsåren, och måste sålunda konjunkturtillägg beräknas tillkomma på grund av prisstegringar under kriget.

För åren 1917—1919 skulle enligt ovanstående fördelning behövas ett konjunkturtillägg av 2,100,000 kronor. Ehuru det är vanskligt att nu utföra kostnadsberäkningar för någon längre tid framåt, har styrelsen likväl reviderat kostnadsförslaget jämväl för de återstående åren med utgående från nu gällande pris och därvid funnit, att för år 1920 skulle erfordras ett konjunkturtillägg av 1,400,000 kronor och att sammanlagt skulle för hela arbetet erfordras ett konjunkturtillägg av cirka 66 % av den beräknade totala kostnadssumman. Totalkostnaden skulle nämligen från beräknade 6,785,000 kronor stiga till 11,300,000 kronor.

Inför denna våldsamma kostnadsökning måste man ställa sig den frågan, huruvida det är riktigt att fortsätta arbetena enligt den nuvarande planen. De

[53.]

faktorer, vartill hänsyn i första hand böra tagas, äro prisfrågan och frågan om tidpunkten för Mälarens öppnande för den större sjöfarten.

Vad arbetslönerna beträffar, torde någon avsevärd minskning av desamma under den närmaste tiden efter fredsslutet icke vara att räkna med. Vad åter beträffar materialprisen, särskilt å järn, torde ett starkt prisfall vara att vänta. Arbetena för kanalombyggnaden bestå till övervägande delen av schaktnings- och muddringsarbeten, vilka utföras med egen arbetsmateriel. För dessa arbeten äro arbetslönerna av avgörande betydelse. Den elektriska drivkraften, som erfordras för driften av en hel del arbetsmateriel, levereras av vattenfallsstyrelsen själf genom Älvkarleby kraftverk och har ej undergått någon nämnvärd fördyring. Järnkonstruktioner och maskinella anordningar, särskilt till broar, kunna i huvudsak beställas under de sista byggnadsåren, varför med ljusnande fredsutsikter är att hoppas, att materialprisen till dess sjunkit.

Vad åter beträffar Mälarens öppnande för den större sjöfarten, torde detta vara att anse som ett led i vår 'fredsberedskap' och för övrigt av så stor betydelse för viktiga delar av landet, att det är ett riksintresse, att tidpunkten här för ej framskjutes.

Det kunde visserligen invändas, att samma syfte skulle uppnås genom öppnandet av Hammarbyleden, men dels torde denna led icke kunna färdigställas till år 1921, dels är den större sjöfartens insläppande i Mälaren denna väg beroende av västra stambanans ändrade indragning till Stockholm, och med hänsyn till rådande förhållanden torde denna bandel ej kunna beräknas fullbordad förrän år 1924. Så långt förhållandena nu kunna bedömas, synes det därför styrelsen från båda de angivna synpunkterna föreligga skäl att fortsätta arbetena efter den nuvarande planen, så att kanalen kan färdigställas till år 1921.

Härtill kommer, att en förlängning av byggnadstiden skulle medföra fördyring dels på grund av ökade administrationskostnader, dels på grund av omständigheter i sammanhang med sättet för arbetenas utförande. Det sistnämnda gäller särskilt slussbyggnaden. Till följd av grundens beskaffenhet kommer grundläggningen av slussen sannolikt att utföras genom grundvattenytans sänkning, varför ifrågavarande arbete, sedan det väl igångsatts, bör drivas till fullbordan på kortast möjliga tid. En förlängning av arbetstiden skulle här medföra en avsevärd ökning av kostnaderna.

Beträffande anslagens fördelning under de olika byggnadsåren må framhållas, att vattenfallsstyrelsen för att om möjligt undgå den stora prisstegringen å tomtar och fastigheter, redan på ett tidigt stadium påbörjade inköp av erforderlig mark för kanalarbetena. Styrelsen har därvid till skäligen pris lyckats förvärva större delen av den enskilda tillhöriga mark, som erfordras för kanalombyggnaden. Detta har emellertid haft till följd, att anslagen för arbetenas bedrivande visat sig alldeles för knappa, särskilt med hänsyn till den successivt inträdande fördyringen av alla byggnadskostnader. Det är därför i högsta grad behöfligt, att såväl det belopp av 700,000 kronor, varmed styrelsens anslagsbehov för år 1919 blev nedsatt, som ovan angivna belopp för år 1920 bliva beviljade. Därtill kommer konjunkturtillägg för åren 1917—1919 med ovan angivet belopp 2,100,000 kronor och för år 1920 med 1,400,000 kronor».

Vattenfallsstyrelsen har därför hemställt, att för fortsättande av arbetena med Södertälje kanals ombyggnad måtte av riksdagen begäras

dels å tilläggsstat för år 1919 ett anslag av 700,000 kronor och ett konjunkturtillägg för åren 1917—1919 av 2,100,000 kronor eller sammanlagt 2,800,000 kronor, dels ock för år 1920 ett anslag av 3,700,000 kronor, varav 1,400,000 kronor äro beräknade utgöra erforderligt konjunkturtillägg för sistnämnda år. [53.]

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: *Departements-
chefen.*

för år 1917	kronor	400,000
» » 1918	»	600,000
» » 1919	»	1,700,000
» » 1920	»	2,300,000
» » 1921	»	1,785,000

Kronor 6,785,000

I enlighet härmed hava jämväl anslagsbeloppen för åren 1917—1919 blivit bestämda, dock med den jämkning, att av förenämnda anslag å 1,700,000 kronor, som avsetts skola beviljas för år 1919, nästlidet års riksdag, med avvikelse i denna del från Kungl. Maj:ts framställning, anvisade en summa av 400,000 kronor å tilläggsstat för år 1918, i följd varav anslaget för år 1919 bestämdes till 1,300,000 kronor.

Enligt vad vattenfallsstyrelsen meddelat, beräknas nu på grund av de enormt stegrade arbets- och materialprisen totalkostnaden för ombyggnaden komma att uppgå till 11,300,000 kronor, d. v. s. 4,515,000 kronor utöver vad ursprungligen beräknats; och har vattenfallsstyrelsen anhållit, att av riksdagen nu måtte äskas på tilläggsstat för år 1919 2,800,000 kronor och för år 1920 3,700,000 kronor.

Av skäl, jag förut anfört, kunna emellertid så avsevärda anslag, som vattenfallsstyrelsen ifrågasatt, icke disponeras för kanalarbetet under åren 1919 och 1920. En förskjutning av tiden för kanalens färdigbyggande kan därför svårligen undvikas. Av 1919 års riksdag anser jag, på sätt i inledningen omförmäls, att allenast 2,000,000 kronor böra äskas, varav hälften på tilläggsstat för år 1919.

[53.] I detta sammanhang ber jag få anmäla en fråga, berörande den nya kanalens planläggning.

Vid fattande av beslut om ombyggnad av kanalen uppställdes, på sätt redan antytts, det villkor, att Södertälje stad utan ersättning avstode all för kanalombyggnaden erforderlig mark, som vid angiven tidpunkt var i stadens ägo. Sådan förbindelse har ock staden avgivit i ett med vattenfallsstyrelsen år 1917 träffat, av Kungl. Maj:t den 29 juni 1917 godkänt avtal. Förslaget till ombyggnaden av kanalen avsåg emellertid densammas upptagande till sådana mått, att den tillåte genomfart för 5,5 meter djupgående fartyg. Med hänsyn härtill torde staden icke kunna förpliktas att utan gottgörelse till staten upplåta mer mark än som behöves för den beslutade 5,5 metersleden. Då emellertid den för kanalen erforderliga slussen, enligt beslut av 1917 års riksdag, skall byggas med sådana dimensioner, att den kan passeras av 6,5 meter djupgående fartyg, har vattenfallsstyrelsen ansett välbetänkt att redan från början förvärva de markområden, som ytterligare erfordras, om kanalen framdeles skulle komma att utvidgas till en 6,5 meters led. Vattenfallsstyrelsen har därför med staden träffat ett särskilt tilläggsavtal, varigenom staten skulle förvärva de Södertälje stad tillhöriga markområden, vilka, utöver vad som därav måste tagas i anspråk för den nu beslutade utbyggnaden av farleden för fartyg med 5,5 meters djupgående, bliva erforderliga, om kanalen framdeles skulle komma att utbyggas till en 6,5 meters led.

Ifrågavarande markområden, vilka Södertälje stad ej är villig avstå utan vederlag, beräknas till omkring 10,700 kvadratmeter och skulle i huvudsak ersättas genom att till staden avstodes vissa för nya gator m. m. behövliga områden, vilka antingen nu tillhöra kronan eller måste av kronan komma att från enskilda förvärfvas i samband med kanalombyggnaden. Hur stor areal, som för gaturegleringen behöver tagas i anspråk, kan ej bestämmas, förr än ny stadsplan för ifrågavarande områden fastställts. I den mån mark ej går i byte, skall enligt tilläggsavtalet ersättningen beräknas efter 3 kronor per kvadratmeter, vilket pris vattenfallsstyrelsen finner skäligt.

Vidare har vattenfallsstyrelsen i tilläggsavtalet även förbundit sig, bland annat, att hos Kungl. Maj:t göra framställning om anordnande på statens bekostnad av en broförbindelse vid den nya slussen med en körbana av 5 meters bredd och en gångbana av 1,5 meters bredd samt i övrigt anordnad på sätt vattenfallsstyrelsen funne för farleden lämpligast. Kostnaden för en sådan bro beräknas med 1914 års pris uppgå till 95,000 kronor och enligt nu gällande pris till 250,000 kronor samt

är icke inbegripen i det för kanalombyggnaden beräknade totalanslaget. I de ursprungliga kostnadsberäkningarna förutsattes nämligen anordnandet genom statens försorg av endast en ny landsvägsbro som ersättning för den nuvarande svängbron över kanalen. Ifrågavarande broförbindelse vid den nya slussen skulle enligt avtalet träda i stället för den förbindelse över kanalen, som nu är anordnad vid den gamla slussen. Där finnes nu gångförbindelse på slussportarnas gångbanor och en reservbro för landsvägstrafik. Denna reservbro har vintertid, då kanaltrafiken varit avstängd, använts för körtrafik. Stadens juridiska rätt till nämnda broförbindelse är icke fullt klar, men då bron troligen funnits redan på 1820-talet och i alla händelser före år 1860, har vattenfallsstyrelsen funnit en sådan anordning skälig, att staten på sin bekostnad utför en bro vid nya slussen i samband med kanalombyggnaden mot det att staden för sin del avstår från varje ytterligare anspråk på broförbindelse över den ombyggda kanalen, vare sig vid platsen för den gamla slussen eller annorstädes.

Det sålunda avslutade tilläggsavtalet lär böra av Kungl. Maj:t godkännas, därest riksdagen icke har något att däremot erinra, och ämnar jag under sådan förutsättning framdeles göra hemställan därom. Skulle staten vänta att förskaffa sig den Södertälje stad tillhöriga mark, som erfordras för kanalens framtida utvidgning till en 6,5 meters led, tills detta arbete möjligen äger rum, komme säkerligen en del av denna mark, utöver vad nu är förhållandet, att vara byggd, och statens kostnad för dess förvärvande skulle mångdubblas. Vad angår den ifrågasatta bron, är det önskvärt, att statens skyldighet att upprätthålla broförbindelser över den nya kanalen redan nu bestämmas, så att icke några långt gående anspråk härpå kunna av Södertälje stad framställas vid den blivande farledssynen. Ett godkännande av tilläggsavtalet medför icke nu behov av ökat anslag för kanalombyggnaden. Den mellangift, som staten möjligen kommer att få betala för förvärvande av ifrågavarande markområden, torde bliva jämförelsevis obetydlig, och bron behöver icke beställas under nu rådande högkonjunktur, utan därmed kan anstå till något av de sista åren av anläggningstiden.

Under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat till särskild framställning därom, hemställer jag alltså för närvarande, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetena med *Södertälje kanals ombyggnad* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

[53.]

II. Trollhätte kraftverk.

1. Kraftstation vid Lilla Edet.

[54.] Med bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har Kraftstation vid Lilla Edet. 1918 års riksdag för påbörjande av första utbyggnaden av en kraftstation vid Lilla Edet anvisat dels på tilläggsstat för år 1918 ett reservationsanslag av 700,000 kronor dels ock för år 1919 ett reservationsanslag av 2,550,000 kronor.

I skrivelse den 30 oktober 1918 har vattenfallsstyrelsen gjort framställning om ytterligare anslag för ifrågavarande ändamål. Vattenfallsstyrelsen yttrar därvid följande:

»Åtgärder hava numera av styrelsen vidtagits för arbetenas igångsättning. Sålunda har till vederbörande häradsrätt ingivits ansökan om laga tillstånd för uppförande av kraftstation jämte erforderlig dammbyggnad.

De egentliga byggnadsarbetena hava påbörjats med utförande av en större fångdamm för arbetsplatsens torrläggning. Samtidigt därmed hava borringar och provmuddringar utförts för att söka med säkerhet konstatera berggrundens höjdläge vid platsen för maskinstationen.

Sedan området för lilla Edets pappersbruk efter utlöpanet av mellanvarande arrendekontrakt blivit tillgängligt, hava å detta område vidtagits röjningsarbeten och rivning av de förutvarande äldre fabriksbyggnaderna m. m.

Arbetet med den ovannämnda fångdammen har bedrivits så, att till en början platsen för den nytillkommande delen av regleringsdammen kan torrläggas.

I enlighet med vad vattenfallsstyrelsen anfört i den skrivelse den 15 december 1917, som låg till grund för Kungl. Maj:ts proposition angående Lilla Edets kraftstation till 1918 års lagtima riksdag, räknar vattenfallsstyrelsen för byggnadsarbetenas planmässiga bedrivande fortfarande med att kraftstationens första utbyggnad bör göras driftfärdig under år 1921. Såsom i nyssnämnda skrivelse ställdes i utsikt har visserligen ett kontrakt om en betydande kraftleverans från Trollhätte kraftstation blivit annullerat, varigenom en större energimängd blivit frigjord för tillgodoseende av nya kraftbehov, men samtidigt har efterfrågan på kraft stigit så snabbt, att den för försäljning från Trollhättan ännu tillgängliga energien ändock måste förutsättas bliva i det närmaste slutsåld vid början av år 1921. Under nämnda år kan därför förutses ett trängande behov av tillgång på elektrisk kraft från Lilla Edets kraftstation.

I nyssnämnda skrivelse hava kostnaderna för den första utbyggnaden uppgivits till ett belopp av 13,300,000 kronor, varav 6,800,000 kronor beräknats såsom konjunkturtillägg, vilket till den del, som belöper på maskinell och elektrisk utrustning, dock av skäl, som i skrivelsen närmare angavs, icke var upptaget med hela den storlek, som motsvarade det i december 1917 rådande prisläget. Sedan dess hava kostnaderna för såväl maskinleveranser som även för materialier och arbeten ytterligare stigit. Men då under senaste tiden utsikterna för en snar fred alltmera ljusnat, måste det även anses fullt berättigat att räkna med en

snart inträdande återgång i det allmänna prisläget, särskilt ifråga om maskinleveranser. Ehuru vattenfallsstyrelsen på grund härav anser sig för de arbeten, som skola utföras under åren 1919 och 1920, fortfarande böra räkna med konjunkturtillägg, som äro avsevärt lägre än som svarar mot nu rådande pris, måste dock en höjning ske i de förut angivna konjunkturtilläggen på grund av de sedan december 1917 inträdda prisstegringarna.

För att kunna leverera kraft från Lilla Edet under 1921 har vattenfallsstyrelsen av ovan angivna totalkostnad förut beräknat ett anslagsbehov för år 1919 av 4,300,000 kronor och för år 1920 av 7,700,000 kronor, varvid konjunkturtilläggen för dessa år utgjorde respektive 2,300,000 och 4,200,000 kronor. Härav har för år 1919 redan beviljats ett belopp av 2,550,000 kronor, varför återstående anslagsbehov skulle med förut beräknade konjunkturtillägg hava utgjort respektive 1,750,000 och 7,700,000 kronor. Dessa belopp böra numera höjas till 2,750,000 kronor för 1919 och 9,550,000 kronor för 1920.

De för närvarande rådande konjunkturerna äro mycket ogynnsamma för beställning av turbin- och generatormaskineri samt elektrisk utrustning, emedan priset på dylika leveranser nu är enormt uppdrivet. Då vattenfallsstyrelsen detta oaktat räknar med möjligheten att under de båda närmaste åren beställa ifrågavarande utrustning för den första utbyggnaden av Lilla Edetsstationen, sker detta såsom förut anförts i den förvisningen, att utsikten till snar fred och därmed raskt fallande konjunkturer icke skall gäckas. Vidare torde kunna förutsättas, att det skall låta sig göra att för dessa leveranser träffa sådana avtal, att priset genom att göras beroende av under leveranstiden inträdande prissänkningar å viktigare materialier och arbeten, som ingå i leveranserna, skall automatisk följa dessa sistnämnda prisförändringar. Även om beställningen måste placeras vid en relativt ogynnsam tidpunkt, kan på detta sätt leveranssumman bringas att motsvara senare fördelaktigare prisförhållanden. Då ifrågavarande maskinbeställning representerar ett betydande kapitalutlägg, är det emellertid vattenfallsstyrelsens avsikt att härom göra särskild framställning, när den lämpliga tidpunkten för beställningens utförande närmar sig.»

På grund av vad sålunda anförts har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till fortsättande av arbetena å Lilla Edets kraftstationsbyggnad anvisa på tilläggsstat för år 1919 2,750,000 kronor och på 1920 års stat 9,550,000 kronor.¶

Kostnaden för första utbyggnaden av Lilla Edets kraftstation beräk-
nades av vattenfallsstyrelsen i förenämnda skrivelse den 15 december
1917 med tillämpning av under samma år gällande material- och arbets-
pris till 13,300,000 kronor; och hemställde styrelsen att härav under
år 1918 få disponera 700,000 kronor samt under år 1919 4,300,000
kronor. Under hänvisning till de stora anslagskrav, som under år 1918
framlagts för statens vattenfallsverks räkning, ävensom till de då högt
uppdrivna prisen, hemställde jag vid föredragning den 14 januari 1918
av förevarande fråga, att sistnämnda summa måtte minskas med ett
belopp av 1,750,000 kronor, motsvarande kostnad för maskinell utrust-

Departements-
chefen.

- [54.] ning för kraftstationen. Ett anstånd med beställande av denna utrustning syntes mig befogat jämväl av den grund, att det icke kunde anses uteslutet, att till 1919 de dåvarande maskinprisen kunde i någon mån nedgå. I enlighet härmed begränsades Kungl. Maj:ts anslagskrav å 1919 års stat till det av riksdagen sedermera beviljade beloppet 2,550,000 kronor, och uttalade riksdagen i skrivelse den 20 juni 1918 (nr 434, punkt 73) sin anslutning till uppfattningen, att med anvisande av medel till den maskinella utrustningen borde tills vidare anstå. Riksdagen framhöll därvid, att om det för anläggningens fullbordande inom beräknad tid skulle befinnas nödvändigt att redan under år 1919 beställa vissa maskiner, anslag härför, på sätt jämväl av mig ifrågasatts, kunde anvisas å tilläggsstat för nämnda år.

Jag har i inledningen anført, att Lilla Edets kraftstation bör fullbordas inom en nära framtid, men att dock med hänsyn till lånemarknadens nuvarande läge någon förskjutning måste äga rum av kraftstationens färdigblivande. Jag finner mig i följd härav böra förorda, att för ändamålet beviljas å tilläggsstat för år 1919 1,550,000 kronor och å staten för år 1920 4,150,000 kronor. Härvid synes man böra utgå från, att med anskaffning av den maskinella utrustningen får anstå, till dess något gynnsammare prisförhållanden kunna påräknas, varmed det sammanlagda anslagsbehovet för kraftstationen skulle kunna nedbringas.

Under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat till särskild framställning därom hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av *första utbyggnaden av en kraftstation vid Lilla Edet* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 4,150,000 kronor.

III. Porjus och Harsprångets kraftverk.

1. Kraftstation vid Harsprånget och Stora Lule älvs reglering.

- [55.] Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition den 23 april 1918, nr 315, beviljade 1918 års lagtima riksdag för påbörjande av första utbyggnaden av en kraftstation vid Harsprånget dels å tilläggsstat för år 1918 ett reservationsanslag av 500,000 kronor, dels ock för år 1919 ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor ävensom till fullbordande av de av 1913 års riksdag beslutade arbeten för Stora Lule älvs reglering för år 1919 ett reservationsanslag av 300,000 kronor samt för ytterligare arbeten för älvens reglering ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

Kraftstation
vid Harsprånget
och Stora
Lule älvs
reglering.

Sistnämnda belopp avsågs för påbörjande av den av vattenfallsstyrelsen föreslagna regleringen av Suorvasjöarna. [55.]

I skrivelse den 31 oktober 1918 har nu vattenfallsstyrelsen gjort framställning om beviljande av ytterligare medel för ifrågavarande ändamål.

Styrelsen anför därvid bland annat följande:

»Detaljerat förslag till kraftverket vid Harsprånget har vattenfallsstyrelsen ännu ej kunnat utarbeta, då för ändamålet erfordras omfattande undersökningar av berggrunden m. m., som pågå, men ännu ej hunnit avslutas. Styrelsen har därför för avsikt att i början av år 1919 till Kungl. Maj:t inkomma med mera utarbetad arbetsplan för kraftverksbyggnaden. Beträffande möjligheten till avsättning av de kraftbelopp, som skulle erhållas vid Harsprånget genom dess första utbyggnad, har vattenfallsstyrelsen i sin skrivelse den 17 april 1918 härom lämnat närmare redogörelse. Som resultat härav framgick, att kraftbehovet var så stort, att det icke kunde tillgodoses genom en ytterligare utbyggnad av Porjusverket, utan att en första utbyggnad av Harsprånget krävdes. De underhandlingar om kraftleveranser, som sedermera förts, hava bekräftat riktigheten av den uppfattning, vattenfallsstyrelsen sålunda framhållit.

Det är därför av stor betydelse, att arbetena för såväl kraftverket vid Harsprånget som för fortsatt reglering av Lule älv bedrivs så, att den preliminära arbetsplan, vattenfallsstyrelsen tidigare beräknat, i huvudsak blir fullföljd, varigenom kraft från Harsprånget skulle kunna påräknas under loppet av år 1923. Mer än någonsin förr har under världskriget blivit uppenbart, huru viktigt det är för ett land sådant som vårt att göra sig i möjligaste mån oberoende av kolimporten och att utnyttja de nationalekonomiska fördelar i övrigt, som stå att vinna genom riklig tillgång till utbyggd vattenkraft. Som vattenfallsstyrelsen tidigare framhållit, är det särskilt för elektrisk järnframställning och andra elektrotermiska ändamål samt för elektrokemisk industri, som man i övre Norrland kan i första rummet förvänta vidsträckt användning för hydroelektrisk kraft. Vattenfallsstyrelsen tillåter sig i detta sammanhang erinra om, att den nådiga propositionen om inköp av Virsbo-Ramnäs kraftaktiebolag ej blev av riksdagen bifallen, vadan den av föredragande statsrådet förutsedda ökningen i anslagssumman för år 1919 till statens vattenfallsverk minskades med cirka 6,000,000 kronor.

Med hänsyn till vad ovan anförts och till de relativt höga pris, som framtiden torde kunna påräknas för elektrisk energi, anser vattenfallsstyrelsen, att ifrågavarande arbeten böra i stort sett fortsättas utan minskning av arbetstakten. Att märka är även, att de kostnader, som falla på de första arbetsåren, till allra största delen utgöras av arbetslöner för utförande av bergsprängning för regleringsdamm och avloppstunnel, under det att utförande av betongarbeten i större omfattning, järnkonstruktioner m. m. ävensom maskinleveranserna, som kräva anskaffning av under kristiden osedvanligt dyrbara materialier, ej behöva i någon högre grad ifrågakomma förrän under de sista åren av byggnadsperioden. Genom att utsträcka denna till längre tid än som betingas av ett normalt bedrivande av arbetena förloras icke endast betydliga räntebelopp, utan man går även miste om den nationalekonomiska vinsten av de industriella företag, vilkas igångsättande blir beroende av tiden för kraftanläggningens fullbordan. Vattenfalls-

[55.] styrelsen skall söka i möjligaste mån anpassa arbetsplanen, så att största möjliga del av kostnaderna skola falla på de sista byggnadsåren, då prisnivån kan beräknas hava avsevärt nedgått. De synnerligen omfattande damm- och tunnelarbetena äro emellertid bestämmande för hela byggnadstidens längd, och för att denna skall kunna skäligt begränsas, måste de nämnda tidsödande arbetena redan från början bedrivas i ganska stor omfattning. Vad särskilt angår arbetena med Lule älvs fortsatta reglering är att märka, att den härigenom uppregrerade lågvattenmängden kommer till omedelbar nytta för Porjusverket, vars turbiner, efter fullbordan av nu pågående 2:dra utbyggnad, vid full belastning kräva väsentligt större vattenmängd än som erhålles efter den nu snart genomförda regleringen av Stora Lulejaure. De anslagsbelopp för kraftanläggningen vid Harsprånget, som härför erfordras, hava beräknats till samma storlek, som förutsattes i vattenfallsstyrelsens förut omnämnda underdåniga skrivelse den 17 april 1918 och utgöra: under år 1919 en summa av 8,000,000 kronor, vari ingår kristidstillägg med 4,000,000 kronor, och varav redan anvisats 1,000,000 kronor, samt under år 1920 ett belopp av 13,500,000 kronor, varav 7,000,000 kronor utgör konjunkturtillägg. För fortsättande av arbetena för reglering av Suorvasjöarna erfordras under år 1919 1,900,000 kronor, inberäknat 900,000 kronor i konjunkturtillägg, och vari ingå förut anvisade 200,000 kronor, samt under år 1920 2,500,000 kronor, varav 1,500,000 kronor utgöra kristidsförhöjning. De här angivna konjunkturtilläggen äro, på grund av de hastiga prisiväxlingarna, att betrakta som mycket approximativa, särskilt i vad de avse år 1920, men har vattenfallsstyrelsen dock ansett desamma böra redan nu inberäknas i anslagskraven, till undvikande av att stora belopp skola behöva upptagas å tilläggsstat för år 1920.»

På grund av det anförda har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte i statsverkspropositionen till innevarande års riksdag uppföra följande reservationsanslag, nämligen för fortsättande av första utbyggnaden av en kraftstation vid Harsprånget dels å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 7,000,000 kronor, dels å 1920 års stat ett belopp av 13,500,000 kronor samt för fortsättande av arbetena för Stora Lule älvs reglering dels å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 1,700,000 kronor, dels för år 1920 ett belopp av 2,500,000 kronor.

Departements-
chefen.

Den första utbyggnaden av kraftverket vid Harsprånget med sex maskinenheter, därav en reserv, beräknades i vattenfallsstyrelsens skrivelse den 17 april 1918, vilken låg till grund för Kungl. Maj:ts proposition i ämnet, komma att draga en kostnad, med användning av 1913 års pris, av 32,200,000 kronor samt, med tillämpning av 1918 års pris, av 69,500,000 kronor. Vattenfallsstyrelsen ansåg emellertid, att till en början endast fyra maskinenheter borde insättas, medan kraftstationsanläggningen utfördes för sex enheter; och uppskattades kostnaderna i sådant fall till 30,800,000 kronor respektive 64,700,000 kronor. Av nämnda belopp, 30,800,000 kronor, ansåg styrelsen böra beräknas

för år 1918	kronor	500,000: —	[55.]
» » 1919	»	4,000,000: —	
» » 1920	»	6,500,000: —	
» » 1921	»	7,500,000: —	
» » 1922	»	7,500,000: —	
» » 1923	»	4,800,000: —	
Summa kronor		30,800,000: —	

Regleringen av Suorvasjöarna beräknades av styrelsen komma att med nämnda priser kosta 3,600,000 kronor respektive 7,000,000 kronor; och beräknades förstnämnda belopp skola fördelas sålunda:

för år 1919	kronor	900,000: —
» » 1920	»	1,000,000: —
» » 1921	»	1,000,000: —
» » 1922	»	700,000: —
Summa kronor		3,600,000: —

Beträffande behövliga konjunkturtillägg förklarade sig vattenfallsstyrelsen anse, att dessa borde beviljas å respektive års tilläggsstater, enär de på sådant sätt kunde med större tillförlitlighet beräknas.

I mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 23 april 1918 framhölls, hurusom kristiden med dess uppdrivna kolpris — vilkas nedgång till tidigare prisläge icke på länge, om ens någonsin, kunde emotes — kraftigt visat behovet av ett raskt utbyggande av statens vattenfall, varjämte påpekades den synnerliga betydelsen för hela landet av att den norrländska vattenkraften kunde disponeras för elektrisk järnsmältning och fabrikation av gödningsämnen. Då jag på grund härav förordade, att frågan om utbyggnad av Harsprånget redan under år 1918 förelades riksdagen, framhöll jag emellertid, att under de närmaste åren arbetet möjligen måste bedrivas med mindre fart än vattenfallsstyrelsen beräknat; svårigheterna att upplåna medel vore nämligen för det dåvarande betydande och kunde väntas så förbliva ännu något år framåt. Härav kunde, yttrades vidare, således bliva en följd, att den tid av 6 år, som vattenfallsstyrelsen beräknat för arbetets fullbordande, kunde behöva något utsträckas. Under gynnsamma förhållanden kunde tilläventyrs genom rikligare anslag under senare år den föreslagna byggnadstiden hållas. Särskilt kunde för det dåvarande icke bedömas, huruvida det bleve möjligt att å tilläggsstat för år 1919 anvisa några medel

[55.] för ifrågavarande företag. I enlighet härmed föreslog jag, att anslagen måtte tills vidare begränsas till de belopp, som riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts proposition fastställde.

I vattenfallsstyrelsens förevarande framställning hava anslagsbeloppen, inklusive konjunkturtillägg, beräknats i enlighet med den i styrelsens skrivelse den 17 april 1918 framlagda arbetsplanen.

Jag har i inledningen berört de synpunkter, som jag under nuvarande situation på lånemarknaden ansett böra läggas på spörsmålet om anslag till fortsättande av kraftstationen vid Harsprånget. Hänvisande till dessa, anser jag, att allenast ett sammanlagt belopp av 4,000,000 kronor bör för nu ifrågavarande anläggning sökas hos 1919 års riksdag, därav hälften å tilläggsstat för nämnda år.

Vidkommande begärda anslag för arbetena å Stora Lule älvs reglering vore, med hänsyn till att ifrågavarande arbeten äro av omedelbar betydelse för vattentillgången även vid Porjus, önskvärt, att den av vattenfallsstyrelsen förut framlagda arbetsplanen kunde fullföljas. Dock finner jag nödigt att jämväl här företaga av lånemarknadens läge påkallade nedsättningar och således föreslå, att allenast 1,000,000 kronor anvisas å tilläggsstat för innevarande år samt 1,000,000 kronor för år 1920.

Till äskandena å tilläggsstat återkommer jag i annat sammanhang och hemställer för närvarande i enlighet med vad ovan anförts, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för år 1920 anvisa
*dels för fortsättande av första utbyggnaden av en
kraftstation vid Harsprånget ett reservationsanslag av
2,000,000 kronor,*
*dels ock för ytterligare arbeten för Stora Lule älvs
reglering ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.*

IV. Älvkarleby kraftverk.

1. Tredje utbyggnaden av Västerås' ångkraftstation.

[56.] Med bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har 1918 års riksdag för en tredje utbyggnad av Västerås' ångkraftstation beviljat ett anslag av 1,500,000 kronor samt därav för år 1919 såsom reservationsanslag anvisat ett belopp av 1,000,000 kronor.

I skrivelse den 30 november 1918 har vattenfallsstyrelsen hemställt, att återstoden av det beviljade anslaget å 1,500,000 kronor måtte anvisas för år 1920.

Tredje utbyggnaden av Västerås' ångkraftstation.

Med anledning härav hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen [56.]

att av det för en *tredje utbyggnad av Västerås' ångkraftstation* beviljade anslaget å 1,500,000 kronor för år 1920 såsom reservationsanslag anvisa återstående beloppet 500,000 kronor.

Departements-
chefen.

V. Motala kraftverk.

1. Första utbyggnaden av kraftstationen vid Motala.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition den 12 april 1918, nr 305, beviljade 1918 års lagtima riksdag för påbörjande av arbetena med en statens kraftstation vid Motala ett reservationsanslag för år 1919 av 700,000 kronor. [57.]

Första ut-
byggnaden
av kraftsta-
tionen vid
Motala.

I skrivelse av den 30 oktober 1918 har nu vattenfallsstyrelsen begärt ytterligare anslag för fortsättande av arbetena å ifrågavarande kraftverksbyggnad.

Styrelsen anför därvid följande:

»Under år 1918 har vattenfallsstyrelsen vidtagit vissa förberedande åtgärder för det blivande kraftverket. Sålunda har ansökan ingivits till vederbörande häradsrätt om erhållande av laga tillstånd till anläggningens utförande, och har handläggningen av detta ärende för närvarande fortskridit så långt, att häradsrätten genom beslut den 23 oktober 1918 hänvisat vattenfallsstyrelsen att söka Kungl. Maj:ts tillstånd till överbyggnad av kungsådran.

Vidare har vattenfallsstyrelsen föranstaltat om utförandet av noggranna undersökningar av terrängens och grundens beskaffenhet å platsen för de blivande byggnaderna samt vidtagit åtgärder för anordnande av behöfliga kontors-, förråds- och verkstadslokaler samt bostäder för befäl och arbetare.

Terrängundersökningarna, som ännu pågå, hava hittills givit till resultat, att berggrund med all sannolikhet icke kan påräknas under kraftstationen, såsom med ledning av äldre undersökningar förut antagits, men att fullt pålitlig byggnadsgrund ändock torde kunna erhållas. Detta förhållande medför samtidigt att, såvitt på undersökningarnas nuvarande stadium kan bedömas, det torde bliva såväl tekniskt som ekonomiskt fördelaktigare att välja ett något längre uppströms liggande kraftstationsläge, än som ursprungligen varit avsett, varvid dispositionerna i övrigt även torde behöva i viss mån ändras. Härtill torde vattenfallsstyrelsen få framdeles återkomma, sedan förhållandena efter avslutandet av grundundersökningarna kunna närmare bedömas och konstruktionsarbetena på grundval därav slutförts.

Beträffande den tidpunkt, till vilken den första utbyggnaden behöver färdigställas, har vattenfallsstyrelsen redan i den skrivelse den 30 mars 1918, som låg till grund för Kungl. Maj:ts proposition till 1918 års lagtima riksdag rörande

[57.] beslut om byggnadens utförande, uttalat, att arbetena böra bedrivas så, att anläggningen kan bli driftfärdig vid början av år 1921. Såsom motiv härför anfördes den snabba utvecklingen av Älvkarleby kraftverks distributionsnät söderut, som framkallat ett trängande behov av en ny kraftkälla för inmatning av elektrisk anergi i nätets södra del. Sedan dess har stark efterfrågan på kraft alltjämt gjort sig gällande och vattenfallsstyrelsen anser det nu ännu mera önskvärt, att anläggningens första del må kunna tagas i drift år 1921.

I sin nyssnämnda skrivelse har vattenfallsstyrelsen angivit den för första utbyggnaden behöfliga byggnadssumman, oberäknat transformatorer m. m., som ansågos böra bestridas med till distributionsanläggningar anslagna medel, till 5,875,000 kronor, varav 3,055,000 kr. utgjorde beräknat konjunkturtillägg. De ovan omnämnda förändringar i kraftstationens planläggning, vartill pågående grundundersökningar synas komma att giva anledning, torde icke bli av den natur, att kostnaderna komma att därigenom ökas. Vad konjunkturtilläggets storlek beträffar, är det under nuvarande ovissa förhållanden icke möjligt att med någon säkerhet bedöma densamma. Visserligen hava kostnaderna för de flesta arbeten och materialier ytterligare stegrats, sedan det angivna beloppet beräknades, men å andra sidan torde man mot bakgrunden av de ljusnande fredsutsikterna kunna med skäl hoppas på en snart inträdande återgång i den allmänna prisnivån. En viss tendens i sådan riktning har redan gjort sig gällande ifråga om ett så viktigt material som järn.

Vattenfallsstyrelsen anser sig sålunda böra dels bedriva byggnadsarbetena i samma takt, som tidigare avsetts, dels även tillsvdare räkna med samma byggnadskostnader, som förut angivits. Om kraftstationen skall kunna tagas i drift under 1921, blir det nödvändigt att i anslagen för åren 1919 och 1920 inbegripa jämväl vissa delar av de för anskaffning av den maskinella utrustningen erforderliga beloppen. För närvarande äro prisen å turbiner och elektriska generatorer särskilt högt uppdrivna och torde avsevärt överstiga de belopp, som för dem inberäknats i ovan angivna totalkostnad. Vattenfallsstyrelsen anser emellertid, att utsikter finnas för en nedgång i priset för maskinell utrustning redan under det närmaste året, och då den nu ifrågavarande utrustningen omfattar endast två aggregat och alltså utgör endast en mindre del av kraftstationens blivande totala maskineri, anser vattenfallsstyrelsen, att medel till beställning av dessa två aggregat bör äskas av 1919 års riksdag.

I överensstämmelse härmed erfordras för år 1919 ett ytterligare anslag av 1,500,000 kronor, vari beräknas ingå ett totalt konjunkturtillägg för nämnda år av 1,000,000 kronor. För år 1920 erfordras ett anslag av 2,800,000 kronor, varav 1,400,000 kronor utgör beräknat konjunkturtillägg.»

På grund av vad sålunda anförts har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till fortsättande av arbetena å Motala kraftverksbyggnad bevilja å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 1,500,000 kronor samt å 1920 års stat 2,800,000 kronor.

Departements-
chefen.

Första utbyggnaden av kraftstationen vid Motala är avsedd att omfatta två maskinaggregat och beräknas av vattenfallsstyrelsen enligt de under år 1918 rådande pris draga en kostnad av 5,875,000 kronor. Häri äro dock icke inräknade kostnaderna vare sig för transformatorer

och elektrisk ställverksutrustning eller för därtill erforderlig byggnad, till vilka ändamål medel äro avsedda att utgå av anslaget till distributionsanläggningar. Att kostnaderna uppgå till ett jämförelsevis så högt belopp är beroende på att stationen vid första utbyggnaden skall utföras med grundmurar och dammbyggnad för samtliga de sju aggregat, vilka vid stationens fullständiga utbyggnad äro avsedda att insättas.

I sin skrivelse den 30 mars 1918 uttalade vattenfallsstyrelsen, att arbetet med den första utbyggnaden borde bedrivas så, att anläggningen kunde bli driftfärdig i början av år 1921. För sådant ändamål beräknade vattenfallsstyrelsen att under år 1919 få disponera 2,500,000 kronor, varav det belopp, som icke under år 1918 beviljades, skulle anvisas vid 1919 års riksdag på tilläggsstat för samma år.

Vid föredragning den 12 april 1918 av styrelsens förenämnda skrivelse uttalade jag, att det av statsfinansiella skäl torde bli nödvändigt att något utsträcka den beräknade tiden för ifrågavarande anläggnings färdigbyggande. Det kunde således icke för det dåvarande i någon mån bedömas, huruvida ytterligare anslag, utöver de i propositionen begärda, kunde för år 1919 ifrågasättas. Arbetet syntes emellertid böra så läggas, att för nämnda ändamål något tilläggsanslag icke bleve påkallat av omsorgen för arbetets ekonomiska bedrivande. Att under dåvarande prislägen vidtaga åtgärder för anskaffande av maskinella anordningar för den blivande kraftstationen borde, framhöll jag, givetvis undvikas.

I skrivelse den 20 juni 1918, nr 434, (punkt 79) uttalade riksdagen sin anslutning till denna min uppfattning. Genom brev den 28 juni 1918 förklarade Kungl. Maj:t i överensstämmelse härmed, att åtgärder för anskaffande av maskinella anordningar för kraftstationen icke finge av vattenfallsstyrelsen under dåvarande prislägen vidtagas, utan att Kungl. Maj:t, på framställning av styrelsen, därtill lämnat särskilt tillstånd.

Av de nu begärda anslagen motsvara, enligt vad vattenfallsstyrelsen meddelat, ett belopp av 360,000 kronor för vartdera av åren 1919 och 1920 kostnad för turbinutrustning och generatorer. Leveranstiden för ifrågavarande maskinutrustning beräknas till omkring 1½ år, varför beställning därav måste ske före utgången av år 1919, såframt leveransen skall kunna påräknas bli avslutad under år 1921.

På sätt jag i inledningen anført, hava de av vattenfallsstyrelsen äskade beloppen till ifrågavarande kraftstation icke givit anledning till någon erinran från min sida. Betydelsen av Motalastationens utförande så raskt som omständigheterna medgiva synes mig uppenbar.

[57.] Under anmälan att jag i annat sammanhang återkommer till frågan om anslag å tilläggsstat för innevarande år, får jag således hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av *arbetena med en statens kraftstation vid Motala* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 2,800,000 kronor.

VI. Påbörjande av nya kraftstationsanläggningar och utvidgning av redan befintliga sådana.

[58.] I skrivelse den 31 oktober 1918 har vattenfallsstyrelsen förmält, hurusom med den hastiga utveckling, statens kraftverksrörelse under senare tid uppvisat, det ej alltid vore möjligt att i detalj ett eller två år i förväg bedöma behovet av medel för nya kraftstationsanläggningar och för utvidgning av redan befintliga sådana. Å andra sidan skulle denna utveckling starkt hämmas, om ej medel kunde för ändamålet disponeras, då förhållandena gjorde detta behövt. På grund härav syntes för igångsättande av dylika nyanläggnings- och utvidgningsarbeten vissa anslag böra begäras av 1919 års riksdag i avvaktan på att fullständiga förslag framdeles måtte kunna underställas denna eller en senare riksdags prövning. Det vore givetvis nödvändigt att i god tid vidtaga erforderliga åtgärder för att kunna tillgodose det alltjämt ökade energibehovet inom respektive kraftverks distributionsområden.

Vattenfallsstyrelsen lämnar därefter en redogörelse för erforderliga nya anläggningar eller utvidgningar av befintliga kraftstationer inom de olika distributionsområdena, därvid styrelsen särskilt frambåller behovet av utbyggnader av vattenfallet vid Tyttbo i Dalälven samt av Norr- och Sörforsarna i Ume älv ävensom installerande av vissa nya generatorer i Trollhätte kraftverk. För att nödtorftigt kunna tillgodose anslagsbehovet för ovannämnda eller liknande ändamål anser vattenfallsstyrelsen böra beräknas ett belopp av 1,000,000 kronor på tilläggsstat för år 1919 och 2,500,000 kronor för år 1920, och har styrelsen därför gjort framställning om anvisande av nämnda belopp för respektive år.

Departements-
chefen.

Då jag hyser förhoppning om att den närmare utredningen i förevarande frågor skall kunna slutföras så tidigt, att förslag i ämnet kan hinna framläggas för innevarande års riksdag, torde, i avvaktan på förslagets ytterligare prövning, ett belopp böra beräknas å staten för 1920. Däremot synes mig något anslag å 1919 års tilläggsstat icke böra ifrågasättas. Å tilläggsstat hava väl ansetts kunna uppföras konjunkturtillägg till förut beviljade medel; däremot torde för ett nytt ändamål,

som ej är absolut nödigt tillgodose under år 1919, anslag å tilläggsstat icke kunna upptagas. Med avseende å det belopp, som bör anvisas för år 1920, anser jag mig icke kunna förorda, att detsamma bestämes till mera än 1,000,000 kronor, ehuru därmed de ifrågasatta nya kraftstationsanläggningarna komma att i någon mån förskjutas.

[58.]

Jag hemställer under förevarande punkt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att i avbidan på den proposition i ämnet, som kan komma att avlätas, *för påbörjande av nya kraftstationsanläggningar och utvidgning av redan befintliga sådana* för år 1920 beräkna ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

VII. Vänerens reglering.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition den 12 april 1918, nr 305, beviljade 1918 års lagtima riksdag för utförande av förberedande åtgärder för Vänerens reglering dels å tilläggsstat för år 1918 ett reservationsanslag av 100,000 kronor, dels ock för år 1919 ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

[59.]

Vänerens
reglering.

I vattenfallsstyrelsens skrivelse av den 30 mars 1918, som låg till grund för nyssnämnda proposition, angav styrelsen, att till bestridande av kostnaderna för de till en början erforderliga undersökningar och utredningar för Vänerens reglering, närmast innebärande kartläggning och avvägning av strandområden, som beröras av regleringen, skulle erfordras ett belopp av 400,000 kronor.

I skrivelse av den 30 oktober 1918 har emellertid vattenfallsstyrelsen nu meddelat, att på grund av det sjunkande penningvärdet kostnaderna givetvis komma att bli högre än sålunda beräknats, och torde utöver de hittills för ändamålet anvisade medlen, såvitt nu kan uppskattas, åtgå ytterligare 200,000 kronor. Sistnämnda belopp bör enligt vattenfallsstyrelsens mening göras tillgängligt under år 1920, för att utredningsarbetena må kunna ostört i ett samband fullgöras, och har styrelsen därför i nämnda skrivelse hemställt, att Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen äska ett reservationsanslag för år 1920 av 200,000 kronor för fortsättande av förberedande åtgärder för Vänerens reglering.

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

Departements-
chefen.

att för utförande av *förberedande åtgärder för Vänerens reglering* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

VIII. Inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar.

[60.]
Inköp av
vattenfall
och fastig-
heter samt
utförande
av nyanlägg-
ningar.

I anledning av en till 1917 års riksdag avlåten proposition (nr 179) medgav riksdagen, bland annat, 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 avbidan på särskilt riksdagsbeslut, finge 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. I sammanhang därmed anvisade riksdagen för ändamålet ett reservationsanslag för år 1918 av 2,000,000 kronor.

I skrivelse den 29 augusti 1917 hemställde vattenfallsstyrelsen därefter, att för omförmälda ändamål måtte, utöver förenämnda belopp av 5,000,000 kronor, få disponeras ytterligare 4,000,000 kronor. Med hänsyn till de stora krav på statskassan, som förelågo, ansåg jag mig emellertid böra föreslå en nedsättning av det belopp, vattenfallsstyrelsen begärt, med 1,000,000 kronor, därvid 2,500,000 kronor borde anvisas å tilläggsstat för år 1918 och återstående belopp 500,000 kronor, jämte 1,500,000 kronor av de medel, som 1917 års riksdag beviljat, eller sålunda tillhoppa 2,000,000 kronor beviljas för år 1919.

Med anledning av den framställning, som i enlighet härmed gjordes till 1918 års lagtima riksdag, medgav nämnda riksdag, att inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar, i den mån sådana åtgärder erfordrades för ändamålsenlig utveckling av statens kraftverksrörelse och icke utan synnerlig olägenhet kunde uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, finge 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, varjämte riksdagen för ändamålet anvisade på tilläggsstat för år 1918 ett reservationsanslag av 2,500,000 kronor samt för år 1919 ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

Av de belopp å tillsammans 8,000,000 kronor, som riksdagen medgivit finge användas för ifrågavarande ändamål, har riksdagen sålunda anvisat tillhoppa 6,500,000 kronor, vadan det för år 1920 avsedda beloppet å 1,500,000 kronor ännu återstår att anvisa.

Beslutade
inköp m. m.

I statsverkspropositionen till 1918 års lagtima riksdag lämnades en redogörelse för de ändamål, vartill medel från omförmälda anslag

dittills använts, nämligen för inköp av Tyttboforsen i Dalälven, större delen av Österåsforsarna och delar av Stadsforsen i Indalsälven, Norr- och Sörforsarna i Ume älv samt vissa fastigheter vid Lilla Edet.

[60.]

Sedermåra hava ytterligare belopp anvisats från omförmålda anslag. Sålunda har Kungl. Maj:t den 26 mars 1918 godkänt tio avtal, varigenom till kronan försålts vissa andelar i Stadsforsen, vilka ej ingingo i det uti förenämnda statsverksproposition omförmålda köpet av delar av nämnda vattenfall. Köpeskillingarna, tillhopa 550,260 kronor, skola utgå av förevarande anslag.

För avslutande av omförmålda tio köpeavhandlingar rörande delar av Stadsforsen hade säljarna gjort till villkor att erhålla viss myckenhet elektrisk energi redan före utgången av år 1918. För fullgörande av den sålunda betingade energileveransen har vid Stadsforsen måst uppföras en provisorisk kraftstation. Denna har så utförts, att den med någon utvidgning kan bliva lämplig som kraftkälla vid utbyggande av den blivande kraftstationen. Maskineri för anläggningen har erhållits genom överflyttande av två maskinaggregat från Önans provisoriska kraftstation i Trollhättan, vilken icke numera behöves. Kostnaden för den provisoriska kraftstationen vid Stadsforsen, uppgående till 100,000 kronor, skall jämväl utgå från omförmålda anslag.

Vidare har Kungl. Maj:t den 11 oktober 1918 från samma anslag anvisat 60,000 kronor för inköp av fastigheten nr 27 inom Bergmarkska vreten i Västerås, vilken fastighet är belägen strax intill statens ångkraftstation i nämnda stad och behövde användas till bostadslägenheter för stationens personal.

Sedermåra har vattenfallsstyrelsen i skrivelse den 29 oktober 1918 anmält, att det vore önskvärt att utvidga statens nuvarande industriområden i Trollhättan. Det hade visat sig, att de vid Trollhättan befintliga elektrokemiska och elektrotermiska anläggningarna behövde ökade områden. Därjämte kunde påräknas, att en betydande elektromekanisk industri skulle inom en ej allt för avlägsen framtid uppväxa i Trollhättan, alldenstund därstädes finnes såväl tillgång till elektrisk kraft som goda transportmöjligheter. Styrelsen hade därför ansett sig böra begagna ett yppat tillfälle att förvärva egendomen Älvstad, som gränsar intill statens industriområden i Trollhättan. Nämnda egendom hade inköpts av aktiebolaget Mangano-Silicium, vilket förklarat sig villigt att överlåta egendomen till kronan, mot det att bolaget erhöle två staten tillhöriga tomter, belägna intill bolagets nuvarande tomt inom Malöga industriområde, samt en mellanavgift av 304,008 kronor. Genom beslut den 12 november 1918 har Kungl. Maj:t därefter godkänt ett

[60.] av vattenfallsstyrelsen med bolaget upprättat preliminärt avtal angående nämnda byte.

I sammanhang härmed har Kungl. Maj:t godkänt två av vattenfallsstyrelsen avslutade kontrakt angående förvärv för ett belopp av sammanlagt 26,700 kronor av vissa hemmanslotter i Malöga by, vilkas skiften delvis äro belägna mellan egendomen Älvstads ägor. Såväl mellanavgiften som sistnämnda belopp hava anvisats från ifrågavarande anslag.

Förutom de särskilda köpeskillingarna hava från anslagen utanordnats räntor, som kronan enligt vederbörande avtal skolat betala för vid tillträdet av vissa egendomar ej guldna delar av köpeskillingarna.

Följande sammanställning utvisar de belopp, som hittills disponerats från ifrågavarande anslag, nämligen:

för inköp av Tyttboforsen i Dalälven	kronor 1,307,352: 02
» » » större delen av Österåsforsarna i Indalsälven	» 800,000: —
» » » delar av Stadsforsen i Indalsälven	» 730,260: —
» » » Norr- och Sörforsarna i Ume älv	» 1,983,800: —
» » » vissa fastigheter vid Lilla Edet	» 125,000: —
» anläggning av en provisorisk kraftstation vid Stadsforsen	» 100,000: —
» inköp av en fastighet i Västerås	» 60,000: —
» » » egendomen Älvstad	» 304,008: —
» » » hemmansdelar i Malöga by	» 26,700: —

Summa kronor 5,437,120: 02

I skrivelse den 31 oktober 1918 har vattenfallsstyrelsen anfört följande:

Vattenfalls-
styrelsen
angående
anslags-
behovet för
år 1920.

Vid inköp av vattenfall och fastigheter under år 1918 hade prisen varit i oavbrutet stigande, dels beroende på en alltmera ökad konkurrens, dels och kanske mest på grund av penningvärdets fall, som här liksom på andra områden utövat stort inflytande. För närvarande påginge underhandlingar om kompletterande köp rörande vattenrätt i Stads- och Hannesforsarna i Indalsälven och Norr- och Sörforsarna i Ume älv. Vattenfallsstyrelsen funne fördenskull, att, om styrelsens planer att, innan det vore för sent, säkerställa kronans blivande behov av vattenkraft icke skulle äventyras, det vore nödvändigt, att ytterligare ett belopp av 1,000,000 kronor ställdes till styrelsens förfogande för angivna ändamål i den ordning, som tidigare bestämts.

På grund av det anförda har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen dels medgiva, att inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar finge av Kungl. Maj:t beslutas till, utöver den av riksdagen förut medgivna summan å 8,000,000 kronor, ett ytterligare belopp av 1,000,000 kronor, dels ock

av sistnämnda två belopp å tillhopa 9,000,000 kronor för år 1920 såsom [60.]
reservationsanslag anvisa 2,500,000 kronor.

Av de medel å tillhopa 8,000,000 kronor, som 1917 och 1918 års riksdagar medgivit skola få användas för inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar, har riksdagen hittills anvisat 6,500,000 krönor. Den lämnade redogörelsen för de utgifter, som hittills bestritts från ifrågavarande anslag, utvisar, att dessa utgifter uppgå till sammanlagt 5,437,120 kronor 2 öre. Av de anvisade beloppen återstå alltså något mer än 1,000,000 kronor. Därtill kommer det belopp, 1,500,000 kronor, som enligt riksdagens beslut är avsett att anvisas för år 1920. Departements-
chefen.

Enligt vad vattenfallsstyrelsen meddelat, skulle emellertid för år 1920 erfordras ytterligare ett belopp av 1,000,000 kronor, om styrelsens planer att i tid säkerställa kronans blivande behov av vattenkraft icke skulle äventyras. Till följd av den möjlighet, den nya vattenlagen innebär, att, därest någon förfogar över mer än hälften av kraften i ett vattenfall, tillgodogöra sig jämväl annans del av fallet mot ersättning till fallägaren i penningar eller genom överföring av kraft, torde framdeles inköp av delar av vattenfall mången gång kunna undvikas, där sådant förvärv förut varit nödvändigt. Med hänsyn härtill och ehuru det stundom kan visa sig mest ekonomiskt fördelaktigt att inköpa felande falldelar samt det för en planmässig utveckling av statens distribution av elektrisk kraft är av vikt, att nya kraftkällor kunna av vattenfallsstyrelsen förvärfvas, därest gynnsamma tillfällen därtill erbjuda sig, har jag emellertid, då ett belopp av omkring 2,500,000 kronor i allt fall enligt riksdagens tidigare beslut komme att stå till förfogande för åren 1919 och 1920, ej ansett mig böra hemställa om anvisande för ändamålet av ytterligare medel. För år 1920 skulle sålunda nu endast äskas det belopp av 1,500,000 kronor, som förut beräknats skola anvisas för såmma år.

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

för 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, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

IX. Distributionsanläggningar för statens kraftverk.

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

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, för år 1918 8,500,000 kronor, varav 4,500,000 kronor anvisats på tilläggsstat för samma år, samt för år 1919 3,000,000 kronor.

I en den 31 oktober 1918 dagtecknad skrivelse har vattenfallsstyrelsen nu anfört:

»För utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten för statens kraftverk hava av riksdagen hittills beviljats sammanlagt 30,550,000 kronor, varav 3,000,000 kronor för år 1919. För tiden intill 1918 års slut hava alltså beviljats 27,550,000 kronor. Av dessa medel voro den 1 juli 1918 ungefär följande belopp tagna i anspråk för de olika kraftverkens distributionsanläggningar:

för Trollhätte kraftverk omkring	9,000,000 kronor,
» Älvkarleby » »	13,000,000 »
» Porjus » »	1,500,000 »

Summa 23,500,000 kronor.

Samtidigt uppgick värdet av de för utförande av distributionsanläggningar inköpta förrådsmaterialierna till cirka 4,500,000 kronor, vadan hela den kostnad, som brukat bestridas av anslaget till distributionsanläggningar, uppgick till omkring 28,000,000 kronor eller cirka 450,000 kronor mera än de under år 1918 disponibla anslagsmedlen. I värdet av förrådsmaterialierna ingår emellertid även kostnaden för 1,350 ton i Amerika inköpt koppar med cirka 2,830,000 kronor. Största delen av denna koppar har ännu icke kunna importeras, och i avvaktan

på att möjlighet därtill skall erbjuda sig, skulle alltså en mycket avsevärd del av distributionsanslaget på så sätt vara bundet med påföljd, att medel skulle saknas för utförande av en väsentlig del av de för år 1918 projekterade anläggningarna. Efter framställning har därför Kungl. Maj:t bemyndigat vattenfallsstyrelsen att för betalning av ifrågavarande kopparparti av under händer varande medel utanordna 2,830,000 kronor och har denna summa tagits av kraftverkens överskottsmedel för år 1917, varigenom motsvarande belopp av distributionsanslaget frigjorts. För senare hälften av innevarande år finnas alltså disponibla 2,830,000 — 450,000 = 2,380,000 kronor, vilket belopp ungefärligen torde komma att motsvara de på samma tid belöpande kostnaderna.

Med den omfattning, som kraftdistributionen tagit under åren 1917 och 1918, har kostnaden för de under ett år utförda anläggningarna uppgått till cirka 4,500,000 kronor. Större delen av detta belopp har därvid använts för byggedistributionen. För större linjer, som kommit till utförande, har nämligen ledningsmaterielen, i den mån den utgjorts av koppar, erhållits genom nedtagning av koppar från förutvarande dubbellinjer, varigenom de nytillkommande kostnaderna blivit relativt måttliga. Detsamma gäller om de sekundärstationer, som blivit uppförda, i det att provisoriska byggnader, delvis av trä, av jämförelsevis små dimensioner använts i stället för stationshus av tegel, tilltagna för under de närmaste åren nödvändiga utvidgningar. Sekundärstationerna hava vidare i flera fall utförts utan transformatorreserv.

Byggedistributionen bör under åren 1919 och 1920 fortgå i ungefär samma omfattning som under åren 1917 och 1918. Under denna förutsättning kommer det till Trollhätte och Älvkarleby kraftverk hörande bygdenätet att i stort sett vara framdraget till alla förbrukningspunkter av betydelse inom cirka två års tid. Det är därjämte en bjudande nödvändighet att så snart möjlighet därtill förefinnes göra utvidgningar och förstärkningar av ett flertal huvudledningar och transformatorstationer. På vissa sträckor, där de från början använda grövre kopparledningarna under krigstiden nedtagits och utbytts mot klenare sådana, bör återgång ske till den ursprungliga grövre ledningen, såvitt icke ytterligare förstärkning är lämplig med hänsyn till den belastningsökning, som inträtt. På andra punkter i fördelningsnätet böra de järnledningar, som provisoriskt upplagts, utbytas mot kopparledningar. Slutligen erfordras i stor utsträckning utvidgningar och förstärkningar, vilka, oberoende av provisorier under krigstiden, nödvändiggöras av den ökade kraftavsättningen. För dessa utvidgnings- och förstärkningsarbeten bör beräknas ett anslag av 1,500,000 kronor, som lämpligen bör fördelas lika på åren 1919 och 1920.

För uppförande av permanenta sekundärstationer vid Kantorp, Finspång och Norrviken samt för nya sekundärstationer, som kunna bli nödvändiga, bör beräknas omkring 2,200,000 kronor, varav 1,200,000 kronor för år 1919 och 1,000,000 kronor för år 1920.

Slutligen torde man böra räkna med att vissa större anläggningar, för vilka här nedan i korthet redogöres, behöva helt eller delvis utföras under åren 1919 och 1920.

I vattenfallsstyrelsens skrivelse av den 27 mars 1918 omnämnes sålunda, att en kraftöverföring skall anordnas från Porjus till Luleå, vilken beräknas draga en kostnad av cirka 3,150,000 kronor, varav dock 400,000 kronor komma på anslaget för Porjus kraftverks andra utbyggnad, vadan endast återstående 2,750,000 kronor behöva tagas av distributionsanslaget. Enligt planen för anläggningarnas

[61.]

utförande skall beställningen av isolatorer och transformatorer samt uppläggnings av kopparledningarna anstå till efter fredsslutet, varigenom den erforderliga kopparn kan tagas från det i Amerika inköpta partiet. Av nämnda belopp kunna 1,400,000 kronor komma att behövas under år 1919 och resten under år 1920.

Såsom av vattenfallsstyrelsens skrivelse av den 30 mars 1918 framgår, måste vidare i Motala anläggas en mottagningsstation för Älvkarlebykraften, vilken station efter utbyggandet av vattenkraftstationen vid Motala kommer att fungera som upptransformeringsstation. Kostnaderna för denna transformatorstation skulle enligt vattenfallsstyrelsens förslag tills vidare bestridas av anslaget till distributionsanläggningar. Dessa kostnader hava beräknats till cirka 650,000 kronor, och motsvarande anslag bör vara disponibelt under år 1919.

I vattenfallsstyrelsens skrivelse av den 21 mars 1917 framhålles, att en sammanknytning av statens båda stora kraftsystem Trollhättan och Älvkarleby snarast bör verkställas. Tiden härför torde under de närmaste åren vara inne med hänsyn till de väsentliga fördelar, som komma att ernås genom en sådan sammanknytning, varibland bränslebesparingen för ångreservstationen i Västerås är av särskilt stor betydelse på grund av de höga bränsleprisen. Denna kraftöverföring, som blir c:a 325 km. lång, kräver enbart för ledningen med enklast möjliga utföringssätt ett belopp av cirka 3,500,000 kronor.

En annan sammanbindningslinje, som redan förut varit på tal, nämligen i vattenfallsstyrelsens skrivelse av den 11 november 1916, men som ännu icke kommit till utförande, är den mellan Västerås och Hedemora. Utförandet av denna ledning har hittills kunnat uppskjutas genom tillåtande av ökade förluster i ledningen Älvkarleby—Stjärnsund—Hedemora och genom vidtagande av en del speciella anordningar. Emellertid torde det bliva nödvändigt att inom den närmaste tiden bygga denna ledning dels för att minska förlusterna i den norra linjen, dels för att ernå behövlig ökning i krafttillförseln till denna del av Älvkarlebyområdet. Kostnaden för denna ledning, utförd med trästolpar, kan beräknas till cirka 800,000 kronor.

Definitivt beslut beträffande byggandet av dessa båda sammanbindningslinjer bör emellertid träffas först sedan det blivit klart, hur bränsleprisen komma att ställa sig under den närmaste framtiden och hur energiavsättningen kommer att utveckla sig. Skulle förhållandena kräva, att byggandet av dessa linjer omedelbart igångsattes, måste desamma utföras med trästolpar. Kan man däremot uppskjuta dessa linjebyggen något år, kan möjligen en sådan ändring i materialprisen inträda, att stolparna lämpligen kunna utföras av ett varaktigare material än trä. För att emellertid under alla omständigheter kunna vid den lämpliga tidpunkten igångsätta arbetet med dessa linjers utförande, böra för detta ändamål finnas disponibla 750,000 kronor för år 1919 och 1,200,000 kronor för år 1920.

För att i möjligaste mån kunna bibehålla energiavgifterna oförändrade trots de oerhört stegrade kostnaderna för linjer och transformatorstationer har vattenfallsstyrelsen stipulerat vissa konjunkturtillägg, som abonnenterna hava att erlagga genast vid energileveransens början. Dessa konjunkturtillägg, som användas för avskrivning å motsvarande anläggningars byggnadskostnader, kunna med tillämpande av den praxis beträffande tilläggens storlek, som följts under år 1918, beräknas till minst 1,750,000 kronor för år 1919 och till 1,400,000 kronor för år 1920. Därjämte beräknas ytterligare 1,000,000 kronor komma att inflyta i dylika konjunkturavgifter för under år 1918 utförda anläggningar. Totalt kunna därför dessa avgifter beräknas till 2,750,000 respektive 1,400,000 kronor, och

med dessa belopp kunna de för år 1919 respektive 1920 erforderliga anslagsbeloppen minskas.

[61.]

I anslutning till det ovan anförda blir anslagsbehovet för distributionsanläggningar:

	för år 1919	för år 1920
	kronor	kronor
för bygdelinjer och stationer	5,000,000: —	4,000,000: —
» förstärkning av förefintliga linjer	750,000: —	750,000: —
» permanenta sekundärstationer	1,200,000: —	1,000,000: —
» kraftöverföring Porjus—Luleå	1,400,000: —	1,350,000: —
» transformatorstation vid Motala	650,000: —	—
» sammanbindningslinjer Trollhättan—Västerås och Västerås—Hedemora	750,000: —	1,200,000: —
Summa	9,750,000: —	8,300,000: —

Avgår konjunkturtillägg från abonnenter 2,750,000: — 1,400,000: —

Återstående anslagsbehov 7,000,000: — 6,900,000: —

För år 1919 skulle alltså erfordras sammanlagt 7 miljoner kronor. Därav äro emellertid 3 miljoner kronor redan beviljade av 1918 års lagtima riksdag, vadan på tilläggsstat för år 1919 böra äskas 4,000,000 kronor. För år 1920 skulle behövas 6,900,000 kronor, vilket belopp dock torde kunna begränsas till 6,000,000 kronor med hänsyn till att ett fyllnadsanslag kan begäras på tilläggsstat för år 1920, om detta skulle visa sig nödvändigt.»

På grund av vad sålunda anförts har vattenfallsstyrelsen anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen att för utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk bevilja dels 4,000,000 kronor å tilläggsstat för år 1919, dels ock 6,000,000 kronor för år 1920.

Såsom av vattenfallsstyrelsens skrivelse framgår, har större delen av de belopp, som under åren 1917 och 1918 använts av de utav riksdagen anvisade medlen till distributionsanläggningar, tagits i anspråk för bygdedistributionen. Huvudlinjer hava, i den mån koppar därför måst anlitas, åstadkommit på det sätt, att koppar nedtagits från förutvarande dubbellinjer; i vissa fall hava även i besparingssyfte grövre kopparledning utbytts mot sådana av mindre genomskärningsarea. Sedan kriget blivit avslutat, är det att förvänta, att den rådande bristen på koppar så småningom skall upphöra. Vattenfallsstyrelsen har i Amerika liggande ett parti koppar, som inköpts för jämförelsevis billigt pris, och styrelsen hoppas att under år 1919 kunna få denna koppar hemforslad. Under år 1920 torde tillgången på koppar bliva

*Departements-
chefen.*

[61.] så stor, att ytterligare erforderliga mängder kunna anskaffas till antagligt pris. För att kunna tillgodose de alltjämt ökade anspråken på elektrisk energi från statens kraftverk är det av vikt, att de under kristiden försvagade huvudledningarna kunna i behövlig omfattning förstärkas samt framför allt att ytterligare ledningar kunna framdragas för byggedistributionen. Förfrågningar angående kraft för landsbygdens behov äro fortfarande mycket talrika, och vattenfallsstyrelsen har i betraktande av vikten för vårt land att detta behov tillgodoses, framdragit så många bygdelinjer som möjligt. Jämväl i framtiden tänker vattenfallsstyrelsen förfara på samma sätt.

Den i styrelsens skrivelse intagna sammanställningen utvisar också, att av de belopp, som under åren 1919 och 1920 skulle användas för distributionsanläggningar, omkring hälften eller 9,000,000 kronor beräknats åtgå till bygdelinjer och därtill hörande stationer. För förstärkning av förefintliga huvudlinjer ävensom för uppförande av sekundärstationer, vilka sistnämnda under kristiden delvis måst anordnas såsom provisoriska, beräknas vidare under åren 1919 och 1920 åtgå tillhoppa 3,700,000 kronor. Bland arbeten, vartill större belopp under berörda år skulle erfordras, märkas vidare dels en linje för överföring av kraft från Porjus till Luleå, där kraften skulle användas till elektrokemisk och elektrotermisk industri, dels ock en sammanbindningslinje mellan Trollhättans och Älvkarleby kraftnät. Beträffande betydelsen av den förra linjen har jag haft tillfälle uttala mig i det vid propositionen den 12 april 1918, nr 308, fogade statsrådsprotokollet. En sammanbindning av Trollhättans och Älvkarleby kraftnät skulle vara av stor ekonomisk betydelse för staten till följd av den möjlighet, som därmed beredes att utjämna belastningen å de båda kraftverken å nämnda platser samt att tillgodogöra Västerås ångkraftstation även för Trollhätteverket. Ytterligare skulle behöva utföras en linje från Västerås till Hedemora samt en mottagningsstation för Älvkarlebykraften vid Motala. Utöver det belopp om 3,000,000 kronor, som riksdagen redan beviljat för år 1919, anser vattenfallsstyrelsen för detta år erfordras ytterligare 4,000,000 kronor, varjämte styrelsen för år 1920 äskat ett anslag av 6,000,000 kronor. Ehuru användning av kapital till nyanläggningar för närvarande måste betydligt inskränkas, anser jag dock, att, då de ändamål, vartill medlen skulle användas, äro för landet synnerligen betydelsefulla och genom ett tillgodoseende av desamma behovet att från utlandet importera stenkol och brännoljor nedbringas, minskningen av nu förevarande anslag, bör för ett vart av förenämnda två år sättas till allenast 1,000,000 kronor.

I likhet med vad som ägde rum beträffande de av 1918 års lagtima riksdag för ifrågavarande ändamål beviljade medlen, lärer vattenfallsstyrelsen böra få i mån av behov själv fördela anslagen på de olika kraftverken. Beträffande förslaget om anslag på tilläggsstat gör jag framställning i annat sammanhang.

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 1920 anvisa ett reservationsanslag av 5,000,000 kronor.

X. Inventarier för statens vattenfallsverk.

I skrivelse den 11 november 1916 hemställde vattenfallsstyrelsen, bland annat, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att dels för år 1918 anvisa ett anslag av 700,000 kronor till inventarier för statens vattenfallsverk, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1917 av tillgängliga medel förskottsvis utanordna beloppet, dels ock medgiva, att det av 1913 års riksdag anvisade anslaget av 150,000 kronor till inköp av inventarier för Trollhätte kraftverk finge användas såsom gemensamt anslag till anskaffande av inventarier för statens vattenfallsverk.

Syftet med vattenfallsstyrelsens ifrågavarande förslag var huvudsakligen att kunna förverkliga en av styrelsen redan år 1913 framlagd plan rörande inrättande av ett centralförråd för statens vattenfallsverk, varjämte en del av det äskade anslagsbeloppet skulle användas till nyanskaffning av inventarier vid vattenfallsverkets särskilda avdelningar. Vattenfallsstyrelsens framställning blev, i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag, av 1917 och 1918 års riksdagar på det sätt bifallen, att vid 1917 års riksdag dels till inventarier för statens vattenfallsverk beviljades ett anslag av 700,000 kronor samt därav för år 1918 anvisades ett belopp av 400,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna beloppet, dels ock lämnades nyss berörda medgivande beträffande det av 1913 års riksdag anvisade anslaget å 150,000 kronor till inköp av inventarier för Trollhätte kraftverk, varefter 1918 års lagtima riksdag av nämnda anslag å 700,000 kronor å tilläggsstat för samma år såsom reservationsanslag anvisade återstående beloppet, 300,000 kronor.

[62.]

Genom brev den 29 juni 1917 har Kungl. Maj:t förordnat, att i rikshuvudboken skall uppläggas ett särskilt konto för statens vattenfallsverks centralförråd, och har vattenfallsstyrelsen bemyndigats att mellan nämnda centralförråd och statens vattenfallsverks övriga avdelningar fördela ovannämnda anslag.

Vattenfalls-
styrelsen.

I skrivelse den 31 oktober 1918 har nu vattenfallsstyrelsen anmält behov av ytterligare anslag till inventarier för statens vattenfallsverk.

Styrelsen meddelar därvid till en början följande sammanställning av de medel, som hittills ställts till styrelsens förfogande för detta ändamål:

Av verkets egna inkomster avsatta medel:

för Trollhätte kanalverk.....	kronor	329,436: 58
» Södertälje »	»	16,176: 57

Av riksdagen anvisade anslag:

för Södertälje kanalverk: för år 1914	kronor	10,000: —	
» » 1915	»	5,000: —	» 15,000: —
» kraftverken: för år 1913	»	125,000: —	
» » 1914	»	150,000: —	
» » 1915	»	100,000: —	
» » 1916	»	100,000: —	» 475,000: —
» statens vattenfallsverk gemensamma			
anslag: för år 1918	»	400,000: —	
på tilläggsstat för år 1918 ..	»	300,000: —	» 700,000: —
		Summa kronor 1,535,613: 15	

De här ovan för Trollhätte och Södertälje kanalverk angivna beloppen äro emellertid, anmärker styrelsen, egentligen avsedda att jämväl utgöra förlagskapital för anskaffande av de för respektive kanalverk behövlige materialier eller förbrukningsartiklar.

Bokförda värdet av statens vattenfallsverks inventarier, undantagandes dem, som påförts Trollhätte fastighetsförvaltning och vissa byggnadsföretag, uppgick åter den 1 juli 1918 enligt styrelsens uppgift till nedan angivna belopp:

Trollhätte kanalverk	kronor	173,029: 33
Södertälje »	»	12,642: 34
Kraftverken	»	874,654: 52
Centralförrådet	»	1,652,602: 12
		Summa kronor 2,712,928: 31

Beträffande behovet av ytterligare anslag anför styrelsen därefter följande: [62.]

»Under tiden till och med år 1920 behöva anskaffas ytterligare inventarier till ett belopp, som efter vederbörliga avskrivningar kan beräknas till cirka 1,300,000 kronor, varav den väsentligaste delen utgöres av kostnader för elektricitetsmätare och tillhörande mättransformatorer. Vid 1920 års utgång torde således värdet av statens vattenfallsverks inventarier komma att uppgå till cirka 4,000,000 kronor. För täckande av denna kostnad finnas, såsom framgår av ovanstående, endast cirka 1,535,000 kronor disponibla, vadan således ytterligare erfordras 2,465,000 kronor.

Då det anslag, som behöves för ifrågavarande ändamål, sålunda uppgår till ett så avsevärt belopp, torde en del av detsamma lämpligen böra uppskjutas till att anvisas först för år 1921. Vid bedömande av anslagens fördelning torde emellertid uppmärksammas, att ytterligare anslag för ändamålet torde komma att erfordras jämväl för år 1921, vadan anslagen för de närmaste åren ej böra tilltagas allt för snäva. Vattenfallsstyrelsen anser därför, att för närvarande böra begäras 2,000,000 kronor, fördelade med 1,000,000 kronor på vart och ett av åren 1919 och 1920.»

På grund av det anförda har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till inventarier för statens vattenfallsverk anvisa dels 1,000,000 kronor på tilläggsstat för år 1919, dels ock 1,000,000 kronor för år 1920.

I den skrivelse av den 30 augusti 1917, vari vattenfallsstyrelsen gjorde framställning om ovannämnda på tilläggsstat för år 1918 anvisade belopp, framhöll styrelsen, att den sammanlagda anslagssumma, som därmed komme att vara ställd till förfogande för ifrågavarande ändamål, icke bleve tillräcklig för täckande av kostnaderna för statens vattenfallsverks inventarieförråd under år 1919, men ansåg styrelsen likväl, att äskandet av ytterligare anslag för ändamålet kunde anstå till 1919 års riksdag. *Departements
chefen.*

Behovet av ytterligare anslag för nämnda ändamål har likväl redan tidigare gjort sig kännbart och föranledde framställning från styrelsen den 27 februari 1918 med begäran om dylikt anslag på 1918 års tilläggsstat med 700,000 kronor utöver redan beviljat belopp, vilken framställning emellertid icke blev förelagd samma års lagtima riksdag. Stegringen av ifrågavarande anslagsbehov föranledes av flera anledningar. Vid framställningen till 1917 års riksdag om anslag av 700,000 kronor till inventarier, avsågos, såsom av föredragande departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet den 13 januari 1917 (sid. 237) framgår, 400,000 kronor till inlösen från vattenfallsstyrelsens olika byggnadsföretag av inventarier, vilka skulle ingå i statens vattenfallsverks centralförråd. Därvid var dock förutsatt, att en stor del av sistnämnda inven-

- [62.] tarier fortfarande skulle kunna bokföras vid respektive byggnadsföretag. Detta förfaringssätt kunde användas så länge anslagen för byggnadsarbetena ej måste av statsfinansiella skäl tillmätas allt för knappt och värdet av inventarierna var ringa i förhållande till årsanslagen för nybyggnaderna. Under senare år har detta emellertid icke varit fallet, dels på grund av att anslagen till följd av stora extraordinära statsutgifter måst hållas nere till det för respektive byggnadsarbeten oundgängligen nödvändiga, dels ock emedan det vid de inträffade oupphörliga prisstegringarna icke kunnat undvikas, att anslagen även med hänsyn tagen till nämnda omständighet blivit otillräckliga. Därtill kommer, att behovet av inventarieanslag till statens vattenfallsverk ökats till följd av att dels flera kraftverk blivit färdiga, för vilkas drift inventarier behöva disponeras, dels vissa arbetsmaskiner måst nyanskaffas på grund av att arbetena nu bedrivs på ett ökat antal platser och dels slutligen kostnaden för inventarier på grund av prisstegringarna blivit högre än förut. En stor del av inventarieanslagen utgår till inköp av mätare och mättransformatorer för uppmätning av levererad elektrisk energi, vilket allt är oundgängligen nödigt att anskaffa, om energin skall kunna debiteras. Med hänsyn till dessa och i vattenfallsstyrelsens skrivelse i övrig åberopade omständigheter torde ett avsevärt belopp för ifrågavarande ändamål böra äskas av 1919 års riksdag. Jag har således icke funnit anledning till någon erinran mot vattenfallsstyrelsens förslag att för ändamålet äska 2,000,000 kronor av 1919 års riksdag. I enlighet med styrelsens framställning lär det för tillgodoseende av det under år 1919 föreliggande anslagsbehovet vara erforderligt, att hälften av detta belopp anvisas på tilläggsstat för samma år, varom jag framlägger förslag i samband med äskandena å årets tilläggsstat.

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

att till *inventarier för statens vattenfallsverk* för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

XI. Uppförande av bostadshus åt statens vattenfallsverks personal m. m.

- [63.] Med bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har 1918 års riksdag för uppförande av bostadslägenheter för personalen vid Västerås' ångkraftstation på tilläggsstat för år 1918 anvisat ett reservationsanslag av 165,000 kronor.

Uppförande
av bostads-
hus åt sta-
tens vatten-
fallsverks
personal
m. m.

Genom brev den 26 september 1918 har Kungl. Maj:t på därom av vattenfallsstyrelsen gjord framställning medgivit, att vid Trollhätte

kraftverk finge för den nya personal, som bleve behöflig i samband med igångsättningen av tredje utbyggnaden av Trollhätte kraftstation, uppföras två bostadshus för en beräknad kostnad av 75,000 kronor, ävensom bemyndigat styrelsen att av de för tredje utbyggnaden av Trollhätte kraftstation anvisade anslag använda för ändamålet erforderligt belopp.

[63.]

Vidare har Kungl. Maj:t genom brev den 8 november 1918 likaledes på styrelsens framställning medgivit, att för driftspersonalen vid kraftstationen vid Porjus finge uppföras tre bostadshus för en beräknad kostnad av 160,000 kronor ävensom bemyndigat styrelsen att av de för andra utbyggnaden av kraftstationen anvisade anslag använda för ändamålet erforderligt belopp.

Genom samma brev har Kungl. Maj:t därjämte medgivit, att vid Porjus må för anskaffande av bostäder åt personal vid styrelsens byggnadsarbeten m. fl. samt lokaler för post och telegraf uppföras fyra bostadshus för en beräknad kostnad av 240,000 kronor ävensom bemyndigat styrelsen att tills vidare av tillgängliga medel förskottsvis bestrida för sistnämnda ändamål erforderligt belopp.

I skrivelse den 31 oktober 1918 har nu styrelsen anmält, att behovet av ytterligare bostadshus för statens vattenfallsverks personal, särskilt i Lilla Edet och Trollhättan, är mycket stort, vadan ytterligare anslag för uppförande av dylika bostäder måste anses oundgängligt. Styrelsen angiver antalet nya lägenheter, som under åren 1919 och 1920 böra anskaffas, till följande:

Antal eldstäder:
År 1919. År 1920.

För Trollhätte kanalverk:

I <i>Lilla Edet</i> : För vakter, montör och båtmaskinist 5 lägenheter om 2 rum och kök	15	—
I <i>Trollhättan</i> : För vakter 3 lägenheter om 2 rum och kök ...	9	—
För förmän av 1:sta graden 2 lägenheter om 3 rum och kök	—	8
I <i>Vänersborg</i> : För vakt och montör 2 lägenheter om 2 rum och kök	—	6
I <i>Brinkebergskulle</i> : För vakt och montör 2 lägenheter om 2 rum och kök	—	6

För Trollhätte kraftverk:

I <i>Trollhättan</i> : För driftpersonal 16 lägenheter om 2 rum och kök	18	30
Summa	42	50

För bestridande av kostnaden för sålunda erforderliga byggnader, inberäknat anordnande av enkla vägar till desamma, har vattenfallsstyrelsen enligt de vid tiden för framställningen gällande byggnadspris

- [63.] beräknat ytterligare 260,000 kronor för år 1919 samt 300,000 kronor för år 1920. Styrelsen har därför hemställt, att Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen för uppförande av bostadshus åt statens vattenfallsverks personal ävensom för tillgodoseende av vissa lokalbehov för allmänna ändamål vid Porjus äska dels å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 500,000 kronor, häri inberäknat den summa av 240,000 kronor, som styrelsen bemyndigats att tills vidare för sådant ändamål disponera av tillgängliga medel, dels även å 1920 års stat ett belopp av 300,000 kronor.

Departements-
chefen.

I annat sammanhang har jag beträffande telegrafverket och statens järnvägar framhållit betydelsen av att staten å de ställen, där den nu rådande bostadsbristen är mest framträdande, sörjer för bostäders uppförande åt sin anställda personal. Kungl. Maj:t har jämväl, såsom nyss meddelats, i vissa trängande fall medgivit vattenfallsstyrelsen att med anlitande av anslagen till vederbörande kraftverk eller av tillgängliga medel anordna bostäder åt personalen. Vad angår förenämnda belopp å 240,000 kronor, som bestritts av tillgängliga medel, lärer anslag för dess täckande nu böra äskas av riksdagen.

Styrelsen har meddelat, att å de orter, där styrelsen nu ifrågasatt uppförande av ytterligare bostadshus, behovet därav är särdeles stort. Ehuru med hänsyn till de höga arbets- och materialpriserna kostnaderna för de nya bostadshusens uppförande — motsvarande omkring 6,000 kronor för eldstad — äro betydande, anser jag mig ej böra ifrågasätta nedsättning av det för ändamålet äskade anslagsbeloppet.

Under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat till särskild framställning därom, hemställer jag i detta sammanhang, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för uppförande av bostadshus åt statens vattenfallsverks personal m. m. för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

Statens utlåningsfonder.

1. **Allmänna järnvägslånefonden.**

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

[64.]
Allmänna
järnvägs-
lånefonden.

Till utgående av förevarande fond har riksdagen anvisat för vart och ett av åren 1917—1919 1,500,000 kronor eller sålunda tillhoppa 4,500,000 kronor. Av sistnämnda belopp hava hittills av Kungl. Maj:t disponerats tillhoppa 2,703,500 kronor, vadan därav ännu återstå 1,796,500 kronor.

I en till mig avgiven promemoria har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat, att ansökningar om understöd från fonden funnes innerliggande från ett stort antal järnvägsföretag, men att det syntes osannolikt, att något av dessa under nuvarande tider med dyra arbetspriser och brist på skenmateriel skulle kunna anskaffa erforderligt kapital för respektive anläggningar.

Då med hänsyn härtill några nya statslån näppeligen komma att under närmaste tiden beviljas från allmänna järnvägslånefonden, lär avsättning till densamma för år 1920 icke med nödvändighet behöva ske. Å andra sidan bör fonden givetvis ej minskas, och torde därför beslut av riksdagen böra fattas om en förskjutning till åren 1921 och 1922 av de för åren 1920 och 1921 beslutade avsättningarna till fonden.

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

att de avsättningar till *allmänna järnvägslånefonden*, som enligt riksdagens beslut skolat ske under åren 1920 och 1921, i stället skola äga rum under åren 1921 och 1922.

2. Fonden för bibanor i vissa delar av riket.

[65.]
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 11,000,000 kronor. Återstående beloppet, 1,000,000 kronor, skall enligt tidigare fattade beslut utgå 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:

F ö r å r	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1920.
Belopp (miljoner kronor)	1	1	2	2	—	1	2	2	1
Summa 12 miljoner kronor.									

Av de hittills anvisade medlen har av Kungl. Maj:t disponerats som låneunderstöd åt Billingsfors—Arvika järnväg 5,622,000 kronor och åt Åmål—Årjungs järnväg 3,273,750 kronor eller tillhopa 8,895,750 kronor, vadan, utöver det belopp å 1,000,000 kronor, som enligt riksdagens beslut skall avsättas för år 1920, återstå 2,104,250 kronor.

Vid anmälan av frågan om avsättning till fonden för år 1919 uttalade jag, att då betydande anspråk på bidrag från fonden framdeles vore att emotse, förslag till ökning av densamma borde föreläggas 1919 års riksdag.

I en till mig avgiven promemoria har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter nu rådande prislägen beräknat det ytterligare lånebehovet till järnvägsföretag, vilka borde tillerkännas bidrag från fonden, till mellan 15 miljoner och 20 miljoner kronor. Då emellertid i brist på kapital något av dessa företag, såvitt styrelsen för närvarande kunde förutse, ej under de närmaste åren kunde komma till stånd, ansåge styrelsen anvisande av det för år 1920 avsedda beloppet ej nödvändigtvis böra ske under nämnda år.

[65.]

Med hänsyn till de enormt ökade arbets- och materialprisen och därmed följande svårigheter för järnvägsbyggande torde jämväl beträffande bibanefonden en förskjutning kunna äga rum i fråga om den avsättning, som enligt riksdagens tidigare beslut skolat ske för år 1920. Så snart normalare förhållanden inträtt, synes emellertid en kraftig ökning av fonden vara oundgängligen påkallad.

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

att den avsättning till *fonden för att underlätta åtdadkommande av bibanor i vissa delar av riket*, som enligt riksdagens beslut skolat ske under år 1920, i stället skall äga rum under år 1921.

3. Vattenkraftslånefond.

[66.]

Vatten-
kraftslåne-
fond.

I ett den 7 mars 1918 avgivet betänkande hava de s. k. vattenfallssakkunniga, nämligen generaldirektören Fredrik Vilhelm Hansen, nuvarande statsrådet friherre Erik Palmstierna samt ledamöterna av riksdagens andra kammare Daniel Persson i Tällberg och Sven Lübeck, framlagt förslag beträffande dels uppläggande av en statens lånefond (*vattenkraftslånefond*) för finansiering av vissa företag för utbyggande av vattenkraft m. m., dels ock statslån till anläggning av för landsbygdens förseende med elektrisk kraft erforderliga ledningar (*kraftledningslånefond*).

På grundval av de sakkunnigas förslag i sistnämnda hänseende avläts till 1918 års riksdag på jordbruksdepartementets föredragning proposition angående inrättande av en kraftledningslånefond, avseende beviljande av lån för landsbygdens elektrifiering, vilken proposition jämväl i huvudsak blev av riksdagen bifallen.

Sedan infordrade utlåtanden numera avgivits över förslaget om statslån för vattenkraftanläggningar, anhåller jag att få anmäla detta ärende, därvid till en början må erinras om frågans tidigare behandling i riksdagen.

I en inom andra kammaren vid 1912 års riksdag väckt motion, nr 22, föreslogs, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om en utredning angående lämpligheten av att upplägga en statens lånefond för finansiering av företag, vilka avsåge utbyggande av statens vattenfall förmedelst vattenfallsrätt, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning gäve anledning.

Historik.
1912 års
riksdag.

[66.] Till stöd för sin framställning anförde motionären följande:

»Inom alla partier torde det vara en allmän önskan, att statens vattenfall snarast möjligt och på ett rationellt sätt utnyttjas i produktionens tjänst. För detta ändamål har riksdagen även under de sista åren dels anslagit stora belopp till utbyggande av vissa vattenfall för egen räkning, dels genom fastställande av grunder för utarrendering av vattenfall och skapandet av ett nytt rättsinstitut, den s. k. vattenfallsrätten, sökt underlätta för enskilda att enligt särskilda villkor tillgodogöra sig kraften i statens vattenfall. Efter allt att döma, kommer staten att fortskrida på den förstnämnda vägen och utbygga det ena vattenfallet efter det andra. Sannolikt torde behovet av statsjärnvägarnas elektrifiering härnäst kräva ett apterande av de för dylikt syfte inköpta vattenfallen. Man bör sålunda kunna förutsätta, att en väsentlig del av de stora och medelstora vattenfallens utbyggande kommer att företagas av staten själv. För de mindre och övriga medelstora vattenfall, vilka tillhöra kronan, torde däremot vattenfallsrätten komma i bruk. Detta rättsinstitut är emellertid även, ehuru detsamma erbjuder företagarna betydande fördelar, ur finansiell synpunkt så oprövat, att det kan befaras, att de kapitalförvaltande anstalterna ogärna placera sina medel mot säkerhet i vattenfallsrätten, förrän densamma vunnit mera burskap. Ungefär samma förhållande yppar sig här, som när tomträtten skulle tagas i anspråk. Det visade sig, att enskilda penninginrättningar i början icke ville placera sina medel mot in-teckning i tomträtt och det allmänna måste fördenskull bana väg. Tomträttskassor och lånefonder hava upplagts, och sedan tomträtten sålunda kommit i gång, förklara sig vissa sparbanker och enskilda banker benägna att godtaga in-teckningar i tomträtt såsom säkerhet mot utlånta medel. Man kan härav draga den slutsatsen, att staten troligen icke kan undandraga sig att själv finansiera vattenfallsrätten, om staten vill, att densamma uti nämnvärd omfattning skall tagas i bruk.

Genom ett indirekt främjande av de statliga vattenfallens tillgodogörande på nu nämnt sätt skulle staten dessutom kunna såväl bereda industrien väsentliga fördelar som även vinna ökad trygghet för realiserandet av den vattenfalls-politik, staten finner lämpligt att utöva. Den goda kredit, svenska staten åtnjuter, kan nämligen möjliggöra, att billigare kapital nedlägges i vattenfallen, än om enskilda helt och hållet skulle verkställa företagens finansiering. Denna omständighet är särskilt värd uppmärksamhet, då, såsom vid vattenbyggnader, kapitalets förräntande spelar en stor roll för företagets ekonomi i jämförelse med driftkostnaderna. För staten själv bör det även vara angeläget, att svenskt eller av svenska staten disponerat kapital begagnas till utbyggande av vattenfallen. Det kan nämligen i en framtid innebära olägenheter, om utländska pengar skulle direkt importeras för ett utbyggande ej endast av enskildas, utan också av kronans vattenfall. Vattenkraftsföretagets finansiering kan tillika bereda staten en sådan ställning till detsamma, att staten förmår till kraftproduktionens och den kraftkonsumerande industriens gagn övervaka, att dess syften med vattenfallens upp-låtande fullföljas.

I vad utsträckning finansieringen lämpligen bör bedrivas, kan givetvis icke utan föregående utredning avgöras. Det bör sålunda tagas i övervägande vilka villkor, som böra gälla för rättigheter att erhålla lån ur den för ändamålet upplagda fonden och hur stor säkerhet, som staten bör kräva för kreditgivningen, samt till vad belopp lånefonden bör uppgå, för att densamma må erhålla avsedd betydelse.»

I den av motionären omhandlade frågan hade vattenfallsdirektören till statsutskottet avgivit följande uttalande: [66.]

»Det torde vara otvivelaktigt, att staten bör på allt sätt befordra vattenfallens utnyttjande i kulturens tjänst såväl med hänsyn till den därav föranledda relativa minskningen i kolimporten med åtföljande verkningar på handelsbalansen, som ock till de möjligheter för industriens, jordbrukets och samfärdselns uppblomstring, vilka en ökad tillgång på elektrisk kraft till billigt pris måste befordra.

Staten kan givetvis verka i denna riktning genom att själv i stor utsträckning utbygga sina egna vattenfall, och motionären synes förutsätta, att staten icke allenast skall bebygga sådana i många avseenden betydande kraftkällor som Trollhättans, Porjus' och Älvkarleby vattenfall samt de, vilka äro avsedda för elektrisk järnvägsdrift, utan jämväl en väsentlig del av de stora och medelstora vattenfallen. Om lämpligheten härav kunna finnas delade meningar. Men ju mindre omfattning statens direkta byggnads- och affärsverksamhet får, dess större blir givetvis behovet av att befordra den enskilda företagsamheten på detta område.

Nu är det emellertid så, att vattenfallens bebyggande kräver stora kapital. Allt vad som kan göras för att åstadkomma motsvarande betydande penningbellopp på lindriga villkor befordrar sålunda vattenfallens utnyttjande på samma gång som det minskar framställningskostnaden för den elektriska energien och därmed ökar möjligheten för dess användning.

Staten måste därför uppenbarligen hava intresse av att ordna så, att penningar till möjligast lågt pris stå till förfogande för ändamålet.

Ser man — såsom motionären synes göra — i främsta rummet på statens privatekonomiska intresse, gäller det sålunda att underlätta finansieringen av sådana företag, som avse utnyttjandet av staten tillhöriga vattenfall. Men såsom representant för landets ekonomi i dess helhet bör staten även hava intresse av, att enskildas vattenfall komma till användning, i synnerhet som en avsevärd del av statens egna fall ligger sämre till än de förra.

En utredning rörande möjligheten och lämpligheten av att staten, som kan upplåna penningar till lägre pris än den enskilde, uppträder som långivare för vattenkraftsföretag, borde sålunda måhända omfatta även betingelserna för en eventuell lånerörelses utsträckning till underlättande av enskildas vattenfalls bebyggande, åtminstone då motsvarande företag hava en allmännare betydelse. En parallell härtill finnes i viss mån i den ställning staten intager till enskilda järnvägsanläggningar. Härvid bör å ena sidan visserligen beaktas, att en dylik utsträckning av lånerörelsen kräver tillgång på högst betydande kapital, men å andra sidan kan staten, såsom sammanfattning av det allmänna, hava större fördel av ett vidsträcktare utnyttjande av vattenkraften, oavsett vem den tillhör, än av de oftast jämförelsevis blygsamma inkomster, som kunna erhållas i arrende för vattnet i statens vattenfall. Huru som helst borde enligt mitt förmenande en utredning av antydd art bliva till nytta.

Mot företagande av en sådan utredning redan nu kan — om det blott gäller statens egna vattenfall — uppställas det skälet, att grunderna för utarrendering av statens vattenfall fastställdes först den 4 juli 1910, och att lagen om vattenfallsrätt ej är äldre än sedan den 1 juni 1911, varför dessa bestämmelsers verkningar ej ännu hava kunnat göra sig gällande. Men att döma av den visser-

[66.] ligen korta tids erfarenhet, som nu föreligger, torde man kunna säga, att något livligare intresse för erhållande av arrende eller vattenfallsrätt icke trätt i dagen. Till stor del kan detta bero på, att statens vattenfall såsom ovan antytts i regel ej ligga så väl till i kommunikationshänseende m. m., men en viktig orsak är dock utan tvivel den osäkerhet om vattenfallsrättens värde som realsäkerhet, vilken ännu finnes hos dem, som skulle kunna tillhandahålla det erforderliga kapitalet. Det är emellertid icke oantagligt, att statens initiativ — såsom motionären framhåller — skulle kunna åstadkomma en annan syn på tingen.

På grund av det anförda skulle jag vilja förorda en utredning sådan som motionären föreslagit, dock att åt den borde givas den vidsträcktare omfattning, som förut antytts.»

Riksdagen delade motionärens mening angående angelägenheten av, att statens vattenfall blevo på ett rationellt sätt utnyttjade i produktionens tjänst, och ansåg den av motionären anvisade väg hava goda skäl för sig, varjämte riksdagen fann ett stöd i denna sin uppfattning i det av vattenfallsdirektören gjorda uttalandet. Riksdagen anhöll därför i skrivelse hos Kungl. Maj:t om utredning på sätt av motionären föreslagits.

1913 års
riksdag.

Vid 1913 års riksdag väcktes i andra kammaren en motion, nr 124, vari hemställdes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om en utredning angående lämpligheten av att upplägga en statens lånefond för finansiering av företag, vilka avsåge utbyggande av enskilda tillhöriga vattenfall, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning kunde giva anledning.

Motionären åberopade i sin motivering vattenfallsdirektörens förut omnämnda uttalande rörande lån även för bebyggande av enskilda vattenfall, i vilket uttalande han till alla delar instämde, samt framhöll bland annat den national-ekonomiska betydelsen av minskad stenkolsimport vid vidsträcktare bebyggande av vattenfallen. Han hävdade dessutom, att en upplåning till ett så produktivt ändamål ovillkorligen komme att förbättra vår handelsbalans, i det att den minskade utförseln av guld till likviderande av kolimporten mer än väl motvägde räntan å det upplånade kapitalet, samt påvisade, att under de senare åren ej allnast storindustrin utan även hantverkarna och jordbrukarna i mycket hög grad använde den elektriska energien, vilket förhållande innebure stora besparingar i arbetskraft och bränsle. Tillräckligt enskilt kapital kunde icke erhållas för bebyggande av vattenfallen. Beträffande statens risk vid en lånerörelse av antytt slag ansåg motionären den mycket ringa, om säkerhet lämnades uti fullgoda inteckningar i kraftstationerna.

I över motionen avgivet utlåtande vitsordade statsutskottet visserligen betydelsen av den av motionären ifrågasatta vidsträcktare utredningen, men då utskottet med hänsyn till den alltjämt ökade statskulden hyste starka betänkligheter mot att riksdagen utan trängande

nödvändighet vidtoge åtgärder, ägnade att framkalla nya anspråk på låneunderstöd från statens sida, avstyrkte utskottet motionen. Båda kamrarna beslöto i enlighet med statsutskottets hemställan.

[66.]

De förenämnda s. k. vattenfallssakkunniga erhöilo, jämlikt bemyndigande av Kungl. Maj:t den 8 december 1914, av chefen för civildepartementet i uppdrag att biträda med utredning av, bland annat, frågan om uppläggande av en statens lånefond för finansiering av företag, vilka avsåge utbyggande av statens vattenfall eller tillgodogörande av enskilda vattenfall, då tillgodogörandet vore av mera allmänt intresse. De sakkunniga förklara i sitt betänkande till en början, att de funnit nödigt anskaffa en del uppgifter om tillgänglig vattenkraft, värdet av naturkraften och av vattenkraftsanläggningar i allmänhet, kapitalbehovet för utbyggandet och användningen av kraften, de ränteutgifter, som kunde betingas för anläggningar med respektive utan statslån, kraftens försäljningsvärde, den vinst, som kunde påräknas vid vattenkraftsanläggningar m. m.

Vattenfalls-sakkunnigas yttrande och förslag.

Behovet och nyttan av en vattenkraftslånefond.

De sakkunniga hade därför anmodat kaptenen vid väg- och vattenbyggnadskåren Fredrik Jonson att företaga en utredning i nyssnämnda hänseenden. I denna upptogs på förekommen anledning till behandling jämväl frågan om statslån för vattenregleringar, ett spörsmål, som på senaste tid blivit alltmera aktuellt. Jonson uttalade sig dessutom i själva huvudfrågan, om statslån borde beviljas för vattenkraftens utbyggande och för vattenregleringar, och i vilken omfattning och på vilka villkor detta borde ske.

Verkställda utredningar.

Under utredningens gång hade det vidare visat sig önskligt att närmare belysa de möjligheter, trävaruindustrin och den elektrokemiska industrin kunde anses hava att använda vattenkraft speciellt i Norrland. På grund härav anmodades sågverksförbundets ombudsman, disponenten O. Hellström, och professorn vid kungl. tekniska högskolan W. Palmær att yttra sig, den förra i fråga om trävaruindustrin, den senare om den elektrokemiska industrin.

Då professor Palmær i sitt yttrande icke närmare ingått på möjligheterna för elektrisk malmsmältning i Norrland, anmodades dåvarande ingenjören vid järnkontoret, bergsingenjören J. A. Leffler att i nyssnämnda hänseende komplettera den av professor Palmær lämnade utredningen. Då Lefflers yttrande innehöll vissa slutledningar, mot vilka från annat sakkunnigt håll gjordes vissa erinringar, anmodades bergsingenjören Assar Grönwall, vilken livligt intresserat sig för arbetet med elektrisk tackjärnsframställning, att yttra sig över och eventuellt komplettera Lefflers yttrande.

En annan fråga, som tarvade upplysningar, var den om villkoren för utlämnande av de ifrågasatta statslånen och förvaltningen av motsvarande fonder och andra därmed sammanhängande spörsmål. De sakkunniga anmodade därför ombudsmannen i statskontoret Nils Spilhammar att upprätta en sammanställning med uppgifter om vissa under kungl. statskontorets förvaltning stående fonder ävensom om de av fullmäktige i riksgäldskontoret förvaltade järnvägs-lånefonderna.

[66.]

De sakkunniga hade slutligen låtit upprätta en sammanställning av de åtgärder, som i andra länder vidtagits från statens sida för befordrande av vattenkraftens användning, speciellt i fråga om statslån.

Samtliga de sålunda på de sakkunnigas föranstaltande verkställda utredningarna finnas som bilagor vidfogade betänkandet. Jag torde här endast i största sammandrag få meddela några uppgifter angående resultatet av dessa utredningar samt de sakkunnigas på grundval därav gjorda slutledningar.

Tillgänglig
vattenkraft
m. m.

Beträffande frågan om tillgänglig vattenkraft i vårt land, densammas användning samt kostnaderna för den outnyttjade vattenkraftens utbyggnad framgår bland annat följande:

Den utbyggda eller under utbyggnad varande vattenkraften i vårt land kunde vid ingången av år 1917 uppskattas till totalt 1,025,000 turbinhästkrafter. Den ej utbyggda, men byggnadsvärdiga vattenkraften uppskattades vid samma tid till 2,717,000 hästkrafter, varav största delen kom på Norrland och var i enskild ägo. Härvid hänföres under ej byggnadsvärdig vattenkraft sådan, som på grund av belägenheten eller eljest anses icke under överskådlig framtid kunna tillgodogöras som kraftkälla. Den totala vattenkraften uppskattades approximativt till 6,205,000 hästkrafter.

Av den utvunna vattenkraften användes den övervägande delen för industrin, främst trä- och pappersindustrin, under det att den allmänna distributionen och diverse annan förbrukning endast tagit mindre än $\frac{1}{5}$ av totala effektbeloppet. Än tydligare framträder den dominerande ställning, industrins förbrukning intager gentemot de borgerliga behoven, av en i Jonsons utredning intagen tabell, av vilken framgår, att av all i Sverige åren 1913 och 1915 med vatten- och värmekraft alstrad elektrisk energi omkring 94 procent ginge till industrin, under det endast omkring 6 procent användes för belysning, smådrift, spår- och järnvägsdrift och därav omkring 4 procent för belysning och smådrift. Dessa slag av förbrukning lära alltså, framhålla de sakkunniga, alltid kunna tillgodoses med vattenkraft, om endast sådan finnes tillgänglig på rimliga avstånd från förbrukningsorterna. Industrins kraftbehov behöver därför icke göra intrång på de borgerliga behovens tillgodoseende i önskvärd utsträckning. Tvärtom visar erfarenheten, att just industrin kan framkalla ledningar i bygder, som eljest svårligen på sådant sätt skulle kommit i åtnjutande av elektrisk energi för borgerliga behov, för jordbruk, hantverk o. d.

Beträffande den sannolika kostnaden för den outnyttjade vattenkraftens utbyggande har Jonson efter en vidlyftig utredning kommit till det resultat, att det totala kapitalbehovet för utbyggande av den ej utbyggda, men byggnadsvärdiga enskilda vattenkraften skulle bli omkring 600 miljoner kronor för enbart vattenverken, exklusive utmål, naturkraft, fabriker och ledningsnät samt omkring 1,200 miljoner kronor, dessa inbegripna. Kapitalbehovet för kronans utbyggda vattenfall med undantag för Göta älvsfallen och de för elektrisk järnvägsdrift inköpta fallen hava uppskattats till respektive 125 och 250 miljoner kronor. Dessa siffror kunna emellertid, som ock i utredningen framhålles, i bästa fall endast avse att giva en bild av kapitalbehovets storhetsordning. De verkliga behoven komma givetvis att bli beroende på, huru kraften kommer att använ-

das, men ock på framtidens material- och arbetspris och ej minst på, huru stor del av landets vattenkraft som i själva verket är eller blir »byggnadsvärdig». De sakkunniga påpeka i sistnämnda hänseende, att förbättrade kommunikationer kunna göra flera vattenfall byggnadsvärdiga, vilka ej i utredningen upptagits såsom sådana, och att, såsom i Jonsons utredning även framhållits, en närmare genomarbetning av särskilt de norrländska vattendragens regleringsproblem kan giva avsevärt högre värden på byggnadsvärdig vattenkraft än som förut ifrågasatts. I varje fall rör det sig, enligt vad de sakkunniga framhålla, tydligtvis om högst betydande summor och säkerligen om än större än de av Jonson uppskattade, en omständighet, vartill hänsyn måste tagas, om och då det gäller att bestämma eventuella lånefonders belopp.

[66.]

För bedömande av i vilken mån den obebyggda vattenkraften kan anses ekonomiskt byggnadsvärdig hava de sakkunniga härefter med ledning av de gjorda utredningarna sökt utröna, vilket försäljningspris kan påräknas för densamma, ävensom ingående behandlat frågan om de olika industriella ändamål, för vilka vattenkraften kan beräknas under den närmaste framtiden komma till användning. Särskilt hava härvid påvisats de stora kraftbehov, som torde komma att uppkomma för elektrokemiska och elektrotermiska industrier. I nu ifrågavarande delar torde vara tillfyllest att hänvisa till betänkandet.

Vattenkraftens ekonomiska byggnadsvärdighet.

I fråga om den direkta och indirekta vinsten av vattenkraftsanläggningar hava de sakkunniga hänvisat till vad Jonsons utredning härutinnan innehåller. Då de indirekta fördelarna vore allmänt erkända, anse sig de sakkunniga icke behöva särskilt understryka dessa. Beträffande den direkta vinsten framhålla de sakkunniga, att då hänsyn toges till nödiga avskrivningar, underhåll o. d., de svenska kraft-distributionsföretagen hittills i regel icke visat sig vara lukrativa företag i jämförelse med många andra industrier. Tack vare den rikligare anslutning, som ernåtts under kriget på grund av de höga bränsleprisen, har dock deras ekonomi numera blivit bättre tryggad och mera tillfredsställande. I varje fall lämna de i regel till en början ganska ringa avkastning, vilken dock för väl planerade verk ökas, i mån som belastningen tilltager. Kostnaderna för distributionsledningarna spela härvidlag en betydande roll.

Vinsten av vattenkraftsanläggningar

De sakkunniga hava vidare behandlat betydelsen för vattenkraftens räntabilitet av meddelande av statslån. Härutinnan anföres följande:

Betydelsen av statslån.

En synnerlig viktig fråga är den om räntan på byggnadskapitalet, eftersom detta kapital vid vattenkraftsanläggningar spelar en dominerande roll gentemot de egentliga driftkostnaderna. Antager man exempelvis, att byggnadskostnaden för ett vattenverk utgör 300 kronor per installerad kilowatt, motsvarar en minskning av räntesatsen med 1 % å hela kapitalbehovet en minskning i årskostnaden

[66.]

av 3 kronor per installerad kilowatt och av 3 kronor 90 öre à 4 kronor per nyttig kilowatt, allt efter olika antaganden om den nyttiga effektens förhållande till den installerade.

Jonson uppdrager i sin utredning en jämförelse mellan den räntesats, som kan betingas vid statslån och vid lån från enskilda och banker. Han kommer därvid till det resultat, att, med fränseende av de exceptionella förhållandena, som rätt efter världskrigets utbrott, den sannolika effektiva räntan på nya statslån kunde sättas till 5,25, medan för nya obligationslån (genom bankinrättningar) denna ränta kunde anses bliva 6,5 procent. Således en skillnad av 1,25 procent till statslårens förmån. För korta eller löpande lån mot säkerhet beräknas den sannolika effektiva räntan med ledning av bankinspektionens årsberättelse till i medeltal 7 procent. Detta finge dock ej innebära, att räntesatserna verkligen absolut taget bleve så höga, som sålunda angivits. Det gällde emellertid vid ifrågavarande undersökning endast att söka beräkna *skillnaden* i ränta för statslån och banklån, och för detta ändamål borde de angivna siffrorna vara användbara. I fortsättningen räknar Jonson därför med en normal ränteskillnad mellan statslån och obligationslån av 1,2 procent, men angiver jämväl resultaten, om skillnaden minskas ned till 0,5 procent. Han sammanställer därefter i en tabell den beräknade effektiva räntan för en privat vattenkraftsanläggning under antagande av, att vid ett sådant företag kalkylerna böra visa en avkastning å aktiekapitalet av i medeltal minst 8 procent, för att aktieteckning må kunna påräknas. Tabellen upptager den effektiva räntan under följande tvenne olika förutsättningar, den ena, A, att statslån erhålles med $\frac{3}{4}$ av anläggningskapitalet, den andra, B, att sådant lån fås med $\frac{1}{2}$ av samma kapital. Resultatet bleve då, att den effektiva medeltalsräntan för hela anläggningen genom statslån kunde minskas med följande procent.

	Jämfört med obligationslån å 6,5 %	Jämfört med korta lån å 7 %
Förutsättning A.....	0,9 (0,4)	1,3
» B.....	0,6 (0,25)	0,9

De inom parentes satta talen motsvara minskningen, om i stället för med 1,2 procent ränteskillnad för statslån gentemot obligationslån räknas endast med en skillnad av 0,5 procent.

Vid dessa beräkningar har förutsatts, att lånen utlämnas av staten efter dess egen självkostnadsränta. Jonson framhåller, att den erhållna skillnaden mellan effektiv ränta för statslån respektive banklån icke vore så stor, att något mera avsevärt pålägg kunde göras till denna självkostnadsränta, därest man med statslån för vattenkraftsanläggningar verkligen ville i största mån stimulera vattenfalls utbyggande. Ett mindre tillägg för kronans förvaltningskostnad och risk vore däremot påkallat. Likaså viss amorteringsprocent, vilken dock, såsom gällande båda slagen av lån, icke invercade på jämförelsen. I avseende på tillägg för förvaltningskostnad och risk vore ett sådant enligt Jonsons mening mindre motiverat, när det gällde utlåning för bebyggande av kronofall, från vilka kronan erhöle jämväl årlig avgift, än av privata fall, från vilka dylik direkt vinst ej av kronan eljest erhöles.

De sakkunniga framhålla, att beräkningen av storleken på skillnaden i den effektiva räntan under nuvarande förhållanden givetvis är förenad med stora svå-

righeter, beroende, som den är, på många tämligen okända faktorer, bland annat på huru konjunkturerna på lånemarknaden komma att ställa sig efter världskriget, vilket ju vänt upp och ner på mångt och mycket.

På sätt nyss nämnts, har Jonson vid sin utredning om ränteminskningen i första hand utgått från, att kronan vid utlämnande av lån för vattenkraftsanläggningar i regel anlägger en rent ekonomisk synpunkt och kräver en ränta, som betäcker dess kostnader för penninganskaffningen. Det finnes emellertid, framhålla Jonson och de sakkunnige, en annan synpunkt att se saken ur. Den nämligen, att staten genom den av vattenfallens vidsträcktare bebyggande ökade företagsamheten indirekt skulle skörda sådan nationalekonomisk vinst, att denna motiverade en direkt förlust vid beviljande av statslån för vattenkraftsanläggningar. Givetvis skulle den ränteminskning, som därigenom kunde komma företagaren till godo, i högre grad stimulera vattenfallens tillgodogörande.

De sakkunniga erinra, att denna senare princip alls icke vore främmande för svenska statens politik.

I detta sammanhang hänvisa de sakkunniga till följande

Tabell

Över vissa data rörande statens utlåningsfonder.

	Räntefot å	Räntefoten bestämdes (eller plägade tillämpas) År	Räntefot å närmast föregående av staten upptaget lån		
			Nominell	Effektiv	
	%		%	%	
Manufakturförslagslånefonden	5,0	1916	5,0	5,10	Före 1916 lägre räntefot
Rederilånefonden	5,0	1916	5,0	5,10	" " " "
Torvlånefonden	4,0	1902	4,0—3,5	3,82	
Odlingslånefonden	(3,6)	1914	5,0	5,03	Räntefritt vissa år.
Egnahemslånefonden	3,6	1908	4,0—3,5	3,87	
Jordförmedlingslånefonden	4,0	1907	4,0—3,5	3,77	
Fiskerilånefonden	3,6	1907	4,0—3,5	3,77	
Täckdikningslånefonden	4,0	1913	4,5	4,81	
Norrländska nyodlingsfonden	3,0	1906	3,5	3,64	
Allmänna nyodlingsfonden	4,0	1914	5,0	5,03	
Hantverkslånefonden	5,0	1916	5,0	5,10	Före 1916 4 procent.
Mörbyfonden	5,0—5,5	1917	5,0	5,03	Före 1917 lägre räntefot. Efter 1917 5, resp. 5,5 procent för statstjänstemän, resp. icke statstjänstemän.
Allmänna järnvägslånefonden	5,0	1916	5,0	5,10	Dessutom beviljas vissa lättnader i räntebe- talning.
Bibanefonden	5,0	1916	5,0	5,10	

[66.]

Trots de under senare åren vidtagna höjningar i räntesatserna för utlåningsfonderna, kan dock, yttra de sakkunniga, sägas, att desamma i regel äro lägre än statens motsvarande effektiva upplåningsränta. Och samma tendens framgår ju också därav, att räntesatserna icke blivit höjda parallellt med upplåningsräntans ökning utan först sedan denna senare under åtskillig tid varit högre än de för fonderna fastställda räntesatserna.

Det erinras jämväl därom, att de anslag, kronan plägar medgiva för vissa allmännyttiga ändamål, bland annat för avdiknings- och sjösänkingsändamål, att utgå från det s. k. allmänna avdikningsanslaget och från norrländska avdikningsanslaget, ävensom för med skogsvården sammanhörande ändamål, beviljas utan återbetalningsskyldighet.

Med hänsyn till den ställning, statsmakterna sålunda intagit beträffande andra fonder och företag, anse de sakkunniga väl kunna ifrågakomma, att jämväl för en eventuell lånefond för vattenkraftsanläggningar, som särskilt under dessa tider böra på allt sätt uppmuntras, räntesatsen bestämmes enligt liknande grunder som de refererade och icke sättes efter vad nu rådande konjunkturer kunna betinga vid upptagande av nya statslån.

Detta spörsmål behandlas av de sakkunniga ytterligare i samband med frågan om räntefoten.

Kronofall och
privata fall.

De sakkunniga hava härefter övergått till en jämförelse från företagsynpunkt mellan utbyggande av, å ena sidan, kronofall, arrenderade eller upplåtna med vattenfallsrätt, samt, å andra sidan, egna, privata vattenfall.

I inledningen till detta avsnitt av sin utredning hänvisar Jonson till de sakkunnigas uttalande i deras förut avgivna betänkande angående grunder för upplåtelse av vissa vattenfall, vari bl. a. göres gällande, att kronan icke — annat än möjligen i sällsynta undantagsfall — komme att utbygga ett vattenfall för att tillgodose en enstaka industris kraftbehov och ej heller komme att utbygga ett större antal vattenfall i Norrland för att distribuera ur dem uttagen kraft till avnämare å skilda orter, om man bortser från de kraftverksanläggningar, som kunde komma att utföras för elektrifiering av statsbanorna i Norrland eller vissa delar av dem. Kronan syntes därför åtminstone för närvarande vara hänvisad till att i större utsträckning än beträffande sina vattenkraftstillgångar i andra delar av landet överlåta åt den enskilda företagsamheten att verkställa utbyggandet av de norrländska vattenfallen.

De sakkunniga förklara sig i detta avseende icke hava ändrat mening. De anmärka dock, att kraftavsättningen i mellersta och södra Sverige, sedan detta uttalande gjordes, stigit i så betydande grad, att en överföring av kraft från norra delarna av landet, där rikligare vattenkraft finnes, säkerligen snart nog blir nödvändig för att tillgodose de växande behoven söderut. I sådant fall skulle ett eller annat av Norrlands större vattenfall komma till användning just för distribution till avnämare å skilda orter. Till en början kan det då på grund av överföringens längd icke bliva tal annat än om vattenfall i södra eller mellersta Norrland, där kronan icke äger vattenkraft av större betydenhet. Men det är icke otänkbart, att så småningom och i den mån allt högre spänningar bliva möjliga att använda och kraften sålunda kan överföras på allt längre avstånd

även i övre Norrland belägna fall kunna få liknande användning. De sålunda påpekade förhållandena rubba emellertid icke de av de sakkunniga förut gjorda slutledningarna om lämpligheten av att i ett flertal fall överlåta kronofallens bebyggande åt den enskilda företagsamheten. De sakkunniga måste därvid givetvis bortse från den omgestaltning av hithörande förhållanden, som komme att uppstå, därest ackumulatorproblemet bleve på ett tillfredsställande sätt löst.

[66.]

Jonson sammanställer fördelarna och nackdelarna från den enskilda företagarens synpunkt av att använda ett kronofall, som arrenderas eller upplåtes till honom enligt gällande grunder, mot att själv med äganderätt förvärva ett vattenfall, under förutsättning att de båda fallen äro likvärdiga beträffande läge, storlek och anläggningskostnad.

Denna sammanställning har följande utseende:

Kronovattenfall, arrenderat enligt grunderna.

Privat vattenfall.

Fördelar:

Nackdelar:

- a. 1) Kapitalbehovet mindre, på grund av att vattenfallet ej behöver inköpas.

- b. 1) Kapitalbehovet större på grund av inköp av vattenfall.

Nackdelar:

Fördelar:

- a. 2) Arrendeavgift tillkommer, vilken mer eller mindre upphäver fördelen a 1).
a. 3) Begränsad tid antingen max. 55—65 år, efter vilken tid kronan har rätt övertaga anläggningen mot lösen, men företagaren, om kronan ej önskar övertaga verket, har prioritetsrätt till ny upplåtelse på max. 30 år med återfallsskyldighet utan lösen¹⁾ eller max.²⁾ 75 år utan lösen och utan prioritetsrätt till nytt arrende.

- b. 2) Ingen arrendeavgift.
b. 3) Ständig besittningsrätt.

Såsom ytterligare nackdel för kronofallet, ehuruval enligt hans åsikt av föga besvärande art, betecknar han, att företagaren är skyldig underkasta sig kronans kontroll beträffande verkets planering och utförande. Om denna kontroll sker på ett förståndigt sätt, torde den ej heller enligt sakkunnigas mening bliva betungande, men å andra sidan bereda en viss trygghet, bl. a., för event. långivare. Handhaves åter kontrollen på ett oförnuftigt och kitsligt sätt, kan den givetvis bliva ett onus av en viss betydelse. Läggas härtil, att äganderätten givetvis måste lämna större trygghet och fasthet åt företaget, måste man, säga de sakkunniga, instämma i Jonsons åsikt, att kronofallen vid utarrendering eller upplåtelse enligt gällande grunder äro i betydligt ogynnsammare ställning än de enskilda, och att de endast kunna bliva begärliga, om andra lika lämpliga vattenfall icke stå en företagare till buds för skäligt pris.

¹⁾ I arrendekontrakt rörande de s. k. processfallen kan dock enligt 1915 års bestämmelser avtalas skyldighet för kronan att erlægga lösen vid andra arrendeperiodens slut.

²⁾ Max. 85 år vid de s. k. processfallen, vid vilka jämväl lösen kan avtalas vid nämnda arrendeperiods slut.

[66.]

De sakkunniga uttala, att det vore uppenbart, att, om genom statslånen avsevärt lägre ränta kan ernås än vid kapitalanskaffning på privat väg och om statslån lämnas åt kronofall men ej åt privata fall, detta förhållande i hög grad kan underlätta kronofallens utnyttjande. Det kan då väl inträffa, att utbyggandet av ett kronofall kan ske med vinst för företagaren, under det att utbyggandet av motsvarande privata fall ej blir möjligt att med ekonomisk fördel genomföra. Dock torde den rena ekonomiska vinsten för en företagare i form av lägre framställningskostnad för kraften eller större utdelning på aktiekapitalet vid användning av kronofallen ej i allt för stor utsträckning bli verklighet, om statslån beviljas för dessa efter statens effektiva ränta. Däremot är det uppenbart, att, om räntan å ifrågavarande statslån liksom arrendeavgifterna sätts tillräckligt låga, en avsevärd fördel skall beredas den, som utnyttjar kronofallen, varigenom åter dessas bebyggande skall kunna i hög grad stimuleras.

En fördel för kronofallen, som vid nu omskrivna jämförelser hittills lämnats ur räkningen, anse de sakkunniga vara den synnerligen betydelsefulla, att om statslån beviljas endast för kronofallen, kapitalanskaffningen för dem blir väsentligt underlättad, och denna fördel är måhända av viktigare innebörd än en möjlig räntebesparing.

Men vissa fördelar anse de sakkunnige behövas för att i någon mån uppväga de med utnyttjande av arrenderade eller med vattenfallsrätt upplåtna kronofall förbundna nackdelarna, som bestå i den begränsade upplåtelseiden, fallens och byggnadernas åter- resp. överlämnande till kronan, de till vattenfallen direkt anknutna industriernas eller avnämarnas åtminstone formellt mera ovissa ställning vid upplåtelseidens utgång m. m., som sammanhänger med grunderna för upplåtelse av kronofallen.

De sakkunniga förklara sig sakna anledning att i detta sammanhang närmare ingå på dessa frågor, utan inskränka sig till ett konstaterande av de berörda nackdelarna.

De sakkunniga anse sig dock böra anteckna, att, sedan Kungl. Maj:t och riksdagen år 1915 beslutat vissa jämkningar i grunderna för upplåtelse av de s. k. processfallen, avsedda att underlätta deras utnyttjande utan avvaktan av resp. rättegångars slutliga avgörande, enligt de sakkunniga tillhandakomna uppgifter endast träffats avtal om upplåtelse av tre stycken sådana processfall.

Enligt de för vanliga kronofall gällande grunder hade tills dato träffats endast två stycken avtal.

Detta bekräftar enligt de sakkunnigas mening oförtydligt, att förvaltningsgrunderna för de vanliga kronofallen ej varit tillfyllest, men torde även lika tydligt peka på, att ej ens de lättade bestämmelserna för processfallen mottagits med någon större entusiasm från företagarnas sida. Ytterligare åtgärder för kronofallens livligare exploatering böra därför vidtagas.

Bland sådana åtgärder, framhålla de sakkunniga, höra de, som avse en lättare finansiering, till de verksamaste, och i detta avseende hava de sakkunniga redan i sitt tidigare betänkande betonat, att upplåtelse till nyttjande i större skala av de kronan tillhöriga vattenfallen knappast syntes kunna förväntas, förrän kronan genom inrättande av en vattenkraftslånefond eller genom andra åtgärder underlättade finansieringen av de företag, som grundas på dylik upplåtelse. I fråga om andra lättnader för finansieringen än genom statslån torde enligt sakkunnigas mening i främsta rummet böra ifrågakomma, att även för vanliga krono-

fall alltså ej blott för processfallen pålägga kronan en viss lösensskyldighet av anläggningen vid upplåtelse tidens slut.

[66.]

Med hänsyn till vad sålunda anförts beträffande kronofallens resp. privatfallens företrädare ur företags synpunkt hava de sakkunniga ansett det kunna ifrågasättas, att statslån för anläggningar vid privata vattenfall ej skulle beviljas, utan att kronan endast borde se på sitt privatekonomiska intresse och därför endast uppmuntra tillgodogörande av sina egna fall, i synnerhet som statens finansiella läge manar till försiktighet vid uppläggande av nya lånefonder. De sakkunniga yttra härom.

I denna riktning gick även riksdagens förut refererade skrivelse i ämnet. Men tiderna äro numera annorlunda än då. Världskriget har bland andra lärdomar även givit oss den, att vi måste på allt sätt söka göra oss oberoende av utlandet, att i möjligaste mån minska importen av utländskt bränsle, att inom landet tillverka så mycket som möjligt av allt, varav vi hava behov, och att jämväl inrikta oss på export av sådana varor, som vi med fördel kunna tillverka inom landet för att därmed förbättra vår handelsbalans och vår ställning i övrigt. De sakkunniga hava kommit till den bestämda uppfattningen, att under sådana förhållanden det i främsta rummet gäller att snarast möjligt utnyttja den inhemska vattenkraften, den må nu tillhöra kronan eller vara i privat ägo. Gentemot detta mål måste kronans intresse att genom upplåtelse av sina ägande vattenfall erhålla den tämligen blygsamma inkomst, avgifterna för upplåtelse representera, spela en underordnad roll. Visserligen kan häremot anmärkas, att statslån med billig ränta till enskilda anläggningar skulle öka dessas teoretiska värde, och att detta ökade värde måhända ej komme företagarna helt till del, utan i ogynnsamma fall tillfölla ett rent spekulationsintresse. Detta torde dock kunna förekommas genom ett klokt handhavande av fondens medel.

I statsrådets och chefens för civildepartementet skrivelse den 8 januari 1915, varigenom de sakkunniga tillkallades, begränsades de sakkunnigas uppdrag beträffande utredningar och förslag till en statens lånefond för finansiering av vattenkraftsanläggningar sålunda, att denna finansiering skulle avse företag, vilka avsågo utbyggande av statens vattenfall eller tillgodogörande av enskilda tillhöriga vattenfall, *då tillgodogörandet är av mera allmänt intresse*. Huri ligger jämväl en inskränkning vid förfogande av lånemedlen för enskilda vattenfalls-bebyggare.

Emellertid vilja de sakkunniga för sin del framhålla, att statslån även borde få beviljas för mindre, privata lokala kraftanläggningsföretag, vilka hava till uppgift att förse mindre kommuner, lantbruk och hantverk med kraft. Dylika företag synas nämligen de sakkunniga vara av stor nationalekonomisk betydelse — i synnerhet om de ordnas på ett planmässigt sätt — även om de ej kunna sägas vara av allmänt intresse. De ställa dessutom jämförelsevis små fordringar på kapital, men hava ofta nog svårt att förverkligas utan bistånd från det allmännas sida.

Mot en utsträckning av lånerörelsen till enskilda vattenfalls bebyggare hade jämväl framhållits, att fondens erforderliga storlek därigenom växer, och

- [66.] att statsfinansiella hänsyn förbjuda en otillbörlig ökning av upplåningen. De sakkunniga ville i detta avseende hävda, att en upplåning av medel för ifrågasvarande produktiva ändamål säkerligen icke kan försämla statens kredit, och att, då det gäller att ersätta importerat bränsle med inhemsk vattenkraft, det är klokare att låta räntebetalningen å lånen eventuellt gå till utlandet än att direkt dit sända de stora belopp, varmed bränsleimporten måste betalas. De sakkunniga kunde ej heller finna, att Sveriges finansiella läge är av den art, att ur denna synpunkt borde kunna resas hinder mot en statslånefond för ifrågasvarande ändamål, blott den icke bestämdes till allt för stort belopp.

Sammanfattning.

De sakkunniga hava sammanfattat sin ståndpunkt i hittills berörda frågor sålunda.

En av de för vårt lands ekonomiska utveckling och oberoende viktigaste frågorna är att i största möjliga utsträckning nyttiggöra dess tillgång på vattenkraft.

Tillgången på ännu outbyggd byggnadsvärdig vattenkraft är synnerligen betydande i synnerhet i Norrland, och mycket stora kapitalutlägg krävas för dess nyttiggörande.

Goda utsikter förefinnas dock för en rask utveckling av vår vattenkraftsindustri, om denna utveckling underlättas genom lämpliga åtgärder från statens sida. Det i Norrland tillgängliga kraftöverskottet torde kunna komma till användning för nya elektrokemiska och elektrotermiska industrier, men endast i mindre mån för motordrift och borgerliga förbrukningsändamål, häri inbegripet lantbruket.

Den elektrokemiska industrin kräver för sin tillkomst och utveckling särskilt billig kraft, detta med hänsyn även till konkurrensen med Norges billigare och mera välbelägna vattenkraft.

Bland de viktigaste åtgärderna för utnyttjande i rask takt av den norrländska vattenkraften är därför att nedbringa kostnaden för anläggningarna.

Detta kan delvis ske genom beviljande av statslån för vattenkraftsanläggningar. Sådana låns stora betydelse ligger emellertid ej blott i den lägre ränta, de möjligen kunna betinga, utan än mera i den ökade lättnaden för företagens finansiering.

Detsamma gäller jämväl i tillämpliga delar vattenkraftsanläggningar inom landet i övrigt.

De sakkunniga hava kommit till den övertygelsen, att upprättande av en statslånefond för vattenkraftsföretag bör bliva till betydande nytta för landet. Då det i främsta rummet gäller att befordra vattenfallens tillgodogörande oavsett vem de tillhöra, anse de sakkunniga lån ur denna fond böra kunna beviljas företagare såväl vid kronofall

som privatfall. Fonden ifråga anse de sakkunniga lämpligen kunna benämnas vattenkraftslånefonden.

[66.]

I fråga om de närmare bestämmelser, som borde gälla beträffande lånens utlämnande, innehåller de sakkunnigas betänkande huvudsakligen följande.

Närmare bestämmelser för lånens utlämnande.

De sakkunniga hava till en början uppställt den frågan, huruvida icke bebyggare av enskilda fall borde genom vissa bestämmelser i fråga om räntesatser och lånebelopp sättas i en annan ställning än bebyggare av kronofall. De sakkunniga hava dock ansett sig icke böra förorda några regler i sådant syfte. Grundläggande för myndigheternas prövning måste nämligen ur nationalekonomisk synpunkt enligt de sakkunnigas mening främst vara, att tillkomsten av för landet eller en viss bygd betydelsefulla industrier och kraftdistributionsföretag såvitt möjligt befrämjas, med utnyttjande av sådana vattenfall — kronans eller enskildas — som med hänsyn till utbyggnadsförhållanden, kommunikationer m. m. vid varje särskilt tillfälle kunna anses bäst lämpade för ändamålet.

Kronofall och privata fall.

Emellertid hava de sakkunniga ansett ett maximibelopp för lånen böra fastställas.

Maximibelopp.

Efter överbäggande av olika förslag i avseende på maximigränsen för statslånen hava de sakkunniga stannat vid att förorda, att denna gräns bestämmes till $\frac{2}{3}$ av den beräknade anläggningskostnaden. I vad mån värdet av vattenkraft och utmål bör få tagas med i beräkningen av anläggningskostnaden vid de enskilda fallen anse de sakkunniga lämpligen böra göras till föremål för särskild prövning vid varje dylikt ärendes behandling. I vissa fall kan det exempelvis inträffa, att ifrågavarande värde utgör en jämförelsevis betydande del av anläggningens realvärde, varför det lämpligen bör tagas med i beräkningen. I andra kan den omständigheten, att värdet på naturkraft och utmål upptagits allt för högt, föranleda en mer eller mindre avsevärd reduktion i lånebeloppet.

De sakkunniga framhålla, att för utlämnande av lånen fullgod säkerhet givetvis måste ställas. I främsta rummet bör därvid inteckningssäkerhet i anläggning, vattenfall och utmål förekomma. Emellertid synes det icke vara nödigt eller lämpligt att städse fordra första inteckning, i synnerhet om enligt den elektriska kraftkommitténs förslag inteckning för betryggande av kraftleverans från anläggningar kommer att medgivas. En utväg, som under vissa förhållanden skulle kunna väljas, vore, om till följd av knapphet på lånemedel kronan icke kunde lämna lån upp till $\frac{2}{3}$ eller 67 procent av anläggningskostnaden utan endast till exempelvis 40 procent härav, en bank kunde taga resten eller 67 — 40 = 27 procent, och att i händelse av företagets insolvens kronan och banken likställdes, så att utdelningen i massan fördelades dem emellan pro rata parte. I ovannämnda exempel skulle kronan då få 40/67 och banken 27/67 av utdelningen.

Säkerhet.

De sakkunniga framhålla emellertid, att säkerhet i form av inteckning ej kan ställas annat än för privata fastigheter eller för verk, anlagda vid kronofall, vilka upplåtits med vattenfallsrätt. Vid kronofallsupplåtelser på vanligt arrende kan inteckning i de på vattenfallsägenheten förlagda byggnaderna m. m. däremot ej ske, enär byggnader på ofri grund juridiskt betraktas såsom lös egendom. I sådana fall liksom möjligen även andra speciella fall torde förlagsinteckning jämte

[66.]

fullgod borgen, helst av bankinrättning, kunna vara tillfyllest. Avgörandet härvidlag torde lämpligen överlämnas till den beslutande myndigheten.

Amorterings-
lån.

Lånen böra enligt sakkunnigas mening lämnas såsom amorteringslån. Amorteringstiden torde med hänsyn till anläggningarnas dyrbara natur, långa livslängd och till deras i regel endast småningom växande räntabilitet kunna sättas upp till 30 år och undantagsvis upp till 40 år.

Räntefot.

I avseende på räntefoten anse de sakkunniga lånerörelsen, såsom förut antytts, kunna ses ur tvenne synpunkter. Endera så, att staten bör hava sina självkostnader för penningarnas anskaffande fullt betäckta eller att, med hänsyn till en låg räntesats förmåga att befordra vattenfallsbyggandet och till de stora indirekta nationalekonomiska fördelarna, en ökad användning av vattenkraften otvivelaktigt medför, staten betingar sig en ränta, understigande självkostnaderna. Såsom förut framhållits, har den förstnämnda synpunkten i regel icke varit bestämmande vid fastslående av räntesatsen för statens hittillsvarande lånefonder, och de sakkunniga kunna icke se, att nu ifrågavarande ändamål är mindre viktigt och för landet mindre fruktbringande än de, för vilka de andra fonderna upplagts. Å andra sidan måste man se till, att upplåningen av de stora kapital, som här ifrågakomma, ej för staten medför allt för stora utgifter, vilka icke motsvaras av de för staten uppkommande indirekta fördelarna. Efter övervägande av dessa olika synpunkter hava de sakkunniga stannat vid att såsom en medelväg förorda en räntefot av 5 procent för den närmaste framtiden. Genom att sätta låneräntan avgjort lägre, än vad i den enskilda rörelsen kan betingas, anse de sakkunniga ändamålet, vattenkraftens hastigare exploatering, böra kunna effektivare än eljes främjas.

Dessutom anse de sakkunniga vissa års anstånd med betalning av ränta och amortering kunna och böra medgivas, eftersom, såsom ofta förut betonats, anläggningar av ifrågavarande art i regel icke giva tillräcklig avkastning under de första åren. Denna anståndstid borde dock enligt de sakkunnigas mening icke få sättas längre än tre år.

Mot de sålunda föreslagna lättnaderna i avseende på räntan kunde, framhålla de sakkunniga, invändas, att därigenom möjligen komme att uppmuntras företag vid vattenfall, vilka så att säga läge på kanten av »byggnadsvärdighet», och vilka i motsatt fall åtminstone tills vidare ej skulle bliva utnyttjade. Lån till dylika företag kunde ock betraktas såsom innebärande en alltför stor risk. Häremot hava de sakkunniga dock anmärkt, att kronan just borde genom statslån stimulera utbyggandet av vattenkraft, som annars kanske ej komme till nytta, och att detta hörde till ett av huvudmotiven för fondens inrättande. I avseende på riskerna lära de enligt sakkunnigas mening genom sakkunnig prövning av företagens kalkyler och klokt handhavande av utlåningar kunna undvikas eller åtminstone i erforderlig mån reduceras.

Lånefondens
storlek.

Lånefondens storlek anse de sakkunniga böra ställas i förhållande till den hastighet i vattenkraftens utbyggande på enskilt initiativ, som man önskar framkalla. Den minsta hastigheten borde anses vara den, som hittills iakttagits, och som kunde i genomsnitt antagas till 40,000 hästkrafter per år. Motsvarande kapitalbehov för kraftverken även exklusive utmål och naturkraft kunde uppskattas till 8,5 miljoner kronor per år. $\frac{2}{3}$ av detta belopp skulle bliva $5\frac{2}{3}$ miljoner kronor årligen. Under nu rådande konjunkturer är, framhålla de sakkunniga, behovet givetvis betydligt större. Men icke ens det nyss angivna beloppet anse sig de sakkunniga kunna, med hänsyn till de stora krav, som nu ställas på

[66.]

statskassan, föreslå, och borde detsamma ej heller vara erforderligt, då för den närmare framtiden liksom nu en hel del företag borde kunna komma till stånd utan statslån. De sakkunniga vågade därför ej förorda större årligt anslag tills vidare än 2 miljoner kronor till en lånefond för vattenkraftsanläggningar. Detta belopp borde dock ej minskas, om lånefonden verkligen skulle tjäna sitt ändamål att uppmuntra företagsamheten på hithörande område. I synnerhet om, som de sakkunniga komme att föreslå, lån även skulle kunna utlämnas för vattenregleringar, torde tvärtom en ökning i fondens storlek säkerligen i framtiden befinnas erforderlig.

Vidare hava de sakkunniga behandlat frågan om av vilken myndighet fonden bör förvaltas, och vem som bör hava att besluta om lånens utlämnande. I enlighet med numera tillämpade principer anse de sakkunniga vattenkraftslånefonden böra förvaltas av statskontoret. Beslutanderätten i fråga om lånens utlämnande borde läggas hos Kungl. Maj:t, som bäst hade den överblick över alla inverkande synpunkter, som erfordrades för ett rätt bedömande av olika krav. Emellertid borde vederbörande ansökningar givetvis dessförinnan granskas av sakkunnig myndighet dels för att utröna motsvarande företags nytta för det allmänna, för vissa näringsgrenar eller för vissa bygders förseende med elektrisk energi, dels för att i den mån det låte sig göra kontrollera uppgjorda kostnadsberäkningar för anläggning och räntabilitet. I förstnämnda hänseende syntes kommerskollegium vara den lämpligaste myndigheten, i det senare kunna ifrågakomma dels väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dels vattenfallsstyrelsen. Principiellt sett syntes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, såsom varande en kontrollerande myndighet, böra givas företräde framför vattenfallsstyrelsen, som ju vore ett affärsdrivande verk och därför måhända kunde tänkas stå i något slags konkurrensförhållande till ett eller annat företag. Men enligt de sakkunnigas mening måste vattenfallsstyrelsen, som genom sin verksamhet förfogade över alldeles speciell sakkunskap på ifrågavarande område, vara den bäst ägnade. Givetvis borde dock, där särskilda omständigheter föreligga, annan myndighet höras. De sakkunniga förordade sålunda, att kommerskollegium och vattenfallsstyrelsen i regel skulle avgiva yttranden om de till Kungl. Maj:t inlämnade ansökningar om lån för vattenkraftsanläggningar.

Förvaltande myndighet.

De sakkunniga hava även sökt tillse, huruvida icke medel skulle kunna utan anlitande av lånemarknaden i viss mån tillföras den ifrågavarande statslånefonden på annat sätt, och hava de sakkunniga härutinnan uttalat, att gällande reglemente för förvaltningen av pensionsförsäkringsfonden syntes giva rum för fullmäktige för nämnda fond att direkt och indirekt tillhandahålla medel för en statslånefond för vattenkraftsanläggningar.

Medel ur pensionsförsäkringsfonden.

Slutligen hava de sakkunniga till behandling upptagit frågan, huruvida lån ur fonden borde få meddelas jämväl för vattenregleringsföretag, och yttra härom följande:

Statslån för vattenregleringsföretag.

Intresset för reglering av vattendragens avrinning har under de senaste åren visat sig mycket livligt, särskilt påverkat av vattenkraftens ökade begärighet till följd av de höga bränsleprisen. Det är ju också ofta nog tekniskt möj-

[66.]

ligt att med jämförelsevis ringa skada för andra intressen genom en planmässig skötsel av vattenhushållningen i därför lämpliga sjöar väsentligt utjämna växlingarna i vattendragens avrinning och särskilt att höja lågvattenavrinningen, vilket åter betyder mera prima kraft i stället för sekunda. Sådana regleringar komma ofta till nytta för ett flertal vattenverk, kunna ofta minska översvämningsskador m. m., varför de i regel måste betecknas såsom i hög grad allmännyttiga företag. Tyvärr är det emellertid med nuvarande lagstiftning ytterst svårt att genomdriva större regleringsföretag. Något tvång föreligger nämligen icke för alla de av företaget berörda att underkasta sig intrånget. Det är därför att hoppas, att en ny och länge eftersträvad vattenlag, vilken kunde undanröja nyss berörda svårigheter, snart måtte bli av statsmakterna antagen. Då tvingas exempelvis alla de vattenfallsägare, som hava nytta av en reglering, att deltaga i kostnaderna för densamma.

Det stora intresset för och den betydande nyttan av vattenregleringsföretag visas bäst därav, att redan nu på frivillighetens väg bildats flera sammanslutningar, byggda på de i nya vattenlagförslaget angivna grunder, t. ex. Dalälvens regleringsförening samt Motala ströms och Åtrans regleringsföreningar. I den förstnämnda har Kungl. Maj:t och kronan med riksdagens medgivande ingått som medlem för Älvkarlebyfallet. Liknande anslutning torde väl även komma att ske till vissa andra regleringsföreningar.

Häri genom och efter en ny lags tillkomst kommer kronan sålunda att utan vidare bidraga till regleringskostnaderna för sina egna vattenfall. Äro de upplåtna till nyttjande åt enskilda, pläga dessa tillförbindas att på sig taga kronans förpliktelser i berörda avseende.

Men oavsett de bidrag, som på detta sätt komma att automatiskt utgå från kronans sida, torde det enligt de sakkunnigas mening vara lika väl motiverat att utlämna statslån jämväl till de ofta i eminent mening allmännyttiga vattenregleringsföretagen som till kraftanläggningar. De sakkunniga vilja därför föreslå, att av statslånefond, som de ovan förordat, lån även måtte kunna utgå för vattenregleringsföretag, då dessa äro av allmänna betydelse. En överslagsberäkning av de belopp, som under en nära framtid torde komma att utgivas för vattenregleringsföretag, lämnar till resultat, att här för krävas åtskilliga tiotal miljoner kronor. Ur denna synpunkt är det givetvis uteslutet att för närvarande bestämma de årliga anslagen till en vattenkraftslånefond mindre, än vad förut angivits, utan torde tvärtom, såsom redan förut understrukits, en ökning i framtiden vara av nöden.

Beträffande lån för dessa företag är det att märka, att i kostnaden för densamma ofta till avsevärd del pläga ingå skadeersättningar åt jordägare längs stränderna samt för fiskets och stundom ock flottningens försämring. Vid fastställande av lånebeloppets storlek synas motsvarande utgifter icke böra tagas med i beräkningen, därest säkerhet för lånet lämnas endast genom inteckning i den damm med eller utan kraftverk, vid vilken regleringen handhåves och som är så att säga dominerande för hela företaget. Stundom kunde det emellertid sannolikt låta sig göra att såsom säkerhet få inteckning även i andra kraftverk, vilka skörda nytta av regleringen, och i sådan händelse kunde lånebeloppet sättas högre än vad nyss antytts. Fullgod bankborgen borde ock kunna godtagas.

I övrigt torde i huvudsak samma normer som för lån till vattenkraftsanläggningar kunna tillämpas.

Över de sakkunnigas betänkande hava yttranden till Kungl. Maj:t avgivits av kommerskollegium, vattenfallsstyrelsen, svenska vattenkraftsföreningen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, fullmäktige i riksgäldskontoret samt fullmäktige för pensionsförsäkringsfonden.

[66.]

Avgivna
yttranden.

Kommerskollegium har överlämnat särskilda yttranden av kommitterade för svenska teknologföreningen, av svenska elektricitetsföreningen och av de elektriska inspektörerna.

Kommers-
kollegium.

I dessa yttranden har de sakkunnigas förslag om inrättande av en vattenkraftslånefond blivit på det livligaste tillstyrkt. Svenska teknologföreningens kommitterade hava särskilt betonat vikten utav, att den svenska vattenkraften snarast möjligt kommer till utnyttjande. Till belysande härav anföres, att den i vårt land på senare tid hastigt uppväxande elektrokemiska industrin, som uppenbarligen i stor utsträckning måste baseras på export, redan nu har att räkna med konkurrens i de länder, som huvudsakligen förbruka dess produkter. Sådan konkurrens hade blivit möjlig därigenom, att nya metoder för kraftalstring med värmemaskiner till mycket låga pris tvingats fram under kriget, delvis i kombination med annan produktion. Det syntes vara av synnerlig vikt för vårt oberoende av utlandet, att våra inhemska vattenkrafter hunne bebyggas och i möjligaste mån amorteras, innan den tid komme, då kraftkostnaden från nymonterade fall i vårt land som regel ställde sig högre än kraftkostnaden från värmekraftcentraler i de med fossila bränslen försedda länderna. Redan nu kunde under vissa omständigheter värmekraft där erhållas lika billigt som kraft ur våra bästa vattenfall.

Kommitterade hava även framhållit, att den av höga byggnadskostnader och ökad efterfrågan på kraft inträdda stegringen i kraftbrist och kraftpris påkallade extraordinära åtgärder från statens sida för att verksamheten för utbyggandet av vår vattenkraft skulle stimuleras inom den närmaste tiden. Ett sådant statens ingripande borde enligt kommitterades mening inriktas på att åstadkomma en minskning i den risk för företagaren, som låge i utsikten till att byggnadskostnaderna och därmed kraftprisen om några år kunde komma att sjunka.

Rörande fondens storlek hava de hörda föreningarna framhållit, att det av de sakkunniga föreslagna årliga beloppet av 2 miljoner kronor vore för knappt tillmätt, och hava ansett ett anslag av 5 miljoner kronor om året vara erforderligt åtminstone under de närmaste åren.

De elektriska inspektörerna hava i anledning av de sakkunnigas statistiska beräkningar betonat, att lånefondens storlek borde oberoende av statistiska data och därpå baserade förväntningar om framtida förhållanden avpassas väsentligen efter det för ändamålet tillgängliga kapitalet. Ehuru 2 miljoner vore ett ganska ringa belopp, då det gällde vattenkraftanläggningar, hava inspektörerna ansett det rimligt, att fonden till en början erhöle denna storlek.

Vidkommande dem, som skulle vara berättigade erhålla lån, hava de elektriska inspektörerna betonat vikten utav, att ingen inskränkande bestämmelse fastställdes rörande företagens ägare, utan att dessa skulle kunna vara såväl menigheter som bolag, föreningar och enskilda. Inspektörerna hava jämväl ifrågasatt, huruvida icke framdeles borde tagas under övervägande, om ej vissa fördelar kunde ernås genom sammanslagning av den föreslagna vattenkraftslånefonden med den av 1918 års riksdag beslutade kraftledningslånefonden.

[66.]

Ifråga om räntan och amorteringen av lånen hava gjorts vissa uttalanden. Svenska elektricitetsverksföreningen har sålunda framhållit vikten av att låntagaren icke behöver erlägga vare sig ränta eller amortering exempelvis under de första tre åren av lånetiden. Eventuellt kunde tänkas, att amorteringen successivt ökades under senare delen av amorteringsperioden. Svenska teknologföreningens kommitterade hava ifrågasatt, huruvida icke lånet kunde löpa räntefritt under de första tre åren, varefter under vissa, exempelvis tre år, kapitalet kunde ökas med räntan, och lånet först därefter amorteras, helst med stigande annuitet. Kommitterade hava även ansett önskvärt, att lån i regel utlämnades på 40 år, vilken tidpunkt tillämpades såväl för koncession för elektriska ledningar som för kraftkontrakt och obligationslån.

Elektricitetsverksföreningen anser, att amorteringstiden borde uppgå till 40 år med rätt för låntagaren att tidigare återbetala lånet. Det syntes föreningen önskvärt, om ett sådant tidigare återbetalande kunde på något sätt uppmuntras, för att kapitalet snarast måtte bli tillgängligt för nya lån.

Vad angår säkerheten för utlämnade lån hava såväl teknologföreningens kommitterade som elektricitetsverksföreningen uttalat, att det ifråga om statens arrendefall torde vara obehövt att utom förlagsinteckning jämväl fordra borgen. Det framhålles, att bankborgen, som måste av låntagaren ersättas med viss procent av kapitalet, innebure en icke obetydlig utgift för låntagaren. Vid de ifrågavarande arrendefallen löpte ju staten som långivare ingen annan risk än att själv få övertaga anläggningen.

De sakkunniga förslag att överlämna låneärendenas beredning åt — utom kommerskollegium — jämväl vattenfallsstyrelsen har mötts av principiella invändningar i samtliga de till kommerskollegium inkomna yttrandena. Ärendenas beredning borde i stället överlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det borde enligt vad som uttalats icke förekomma, att statens affärsdrivande verk utövade uppsikt över enskilda, med desamma konkurrerande företag. Elektriska inspektörerna framhålla dock, att vattenfallsstyrelsens speciella sakkunskap och samlade erfarenhet borde tagas i anspråk, då så erfordrades.

För egen del har kommerskollegium anfört följande:

»I likhet med de elektriska inspektörerna och de sammanslutningar, som yttrat sig i ämnet, får kollegium tillstyrka, att åtgärder vidtagas för inrättande av en lånefond för beredande av lån för vattenkraftanläggningar i huvudsaklig överensstämmelse med det remitterade förslaget. Icke minst med hänsyn till de strävanden, som pågå inom alla länder för åstadkommande av industriell självförsörjning, är det av stor betydelse, att vårt lands vattenkrafttillgångar bli mera allmänt utnyttjade och att kraften blir tillgänglig till sådant pris, att industrin, som tillgodogör sig densamma, blir konkurrenskraftig. Härtill torde tillgången till billiga lån kunna verksamt bidra.

De sakkunniga hava gjort vissa beräkningar rörande kapitalbehovet för vattenkraftens utbyggande med önskvärd hastighet och därvid uttalat, att ehuru med lån till $\frac{2}{3}$ av anläggningskostnaden det skulle krävas $5\frac{2}{3}$ miljoner kronor årligen, de sakkunniga likväl icke vågat förorda större årligt anslag än tillsvarende 2 miljoner kronor. De sakkunniga hade ansett sig böra stanna härvid med hänsyn till de stora krav, som nu uppställas på statskassan, vartill komme, att en hel del företag jämväl framdeles kunde komma till stånd utan statslån.

Huvudsakligen på grund av de skäl, som de sakkunniga sålunda uttalat, kan kollegium för sin del icke biträda de av elektricitetsverksföreningen m. fl. gjorda yrkandena på en höjning, eventuellt upp till 5 miljoner kronor, av de årliga anslagen till fonden. Såsom de elektriska inspektörerna uttalat, lär det också vara riktigast, att icke i alltför stor utsträckning bygga på statistiska beräkningar rörande anläggningskostnader och kraftpris m. m., vilkas värde i betydlig mån reduceras genom de växlande pristäthållandena. Kollegium får därför tillstyrka, att vattenkraftlånefondens storlek tillsvidare begränsas till ett anslag av 2 miljoner kronor årligen.

Mot vad de sakkunniga föreslagit ifråga om de m, som skola vara berättigade till erhållande av lån och angående lånens storlek, har kollegium intet att erinra. I likhet med de elektriska inspektörerna vill kollegium dock betona, att lån bör kunna utgå till såväl menigheter, bolag och föreningar som enskilda personer.

Beträffande räntesatsen och amorteringen hava teknologföreningens kommitte och elektricitetsverksföreningen, utöver vad de sakkunniga föreslagit om anstånd med räntelikvid och amortering, ifrågasatt, huruvida icke lånen kunde under viss tid — tre år — löpa räntefritt samt om icke amorteringen borde successivt ökas under senare åren av amorteringsperioden. Förslag har även väckts, dels om att lånen skulle *i regel* utlämnas på 40 år, dels om införande av viss premiering av tidigare fullgjord slutamortering.

I anledning av angivna förslag vill kollegium uttala, att kollegium för sin del icke finner fog föreligga för medgivande av räntefrihet vid här ifrågavarande lånerörelse. Rörande amorteringens anordnande synes lämpligt, om genom riksdagens beslut allenast fastställdes en maximitid av 40 år för lånens inbetalning, med rätt för Kungl. Maj:t att i varje särskilt fall förordna om kortare amorteringstid och medgiva erforderligt anstånd med räntelikvid och amortering.

Vad angår säkerheten för utlämnade lån får kollegium i anledning av de i vissa av de inkomna yttrandena gjorda uttalandena framhålla, att prövning av säkerhetens beskaffenhet helt bör förläggas till statskontoret och äga rum vid lånens utlämnande. Det torde sålunda böra bero av förhållandena i varje särskilt fall, om låntagaren jämväl skall ställa borgen, då fråga är om statens arrendefall. Enligt kollegii mening synes dock föreligga skäl för en förmodan, att förlagsinteckning i regel skall kunna anses vara tillräcklig säkerhet.

Kollegium får för sin del instämma i de erinringar, som riktats mot de sakkunnigas förslag, i vad det avser vattenfallsstyrelsens befattning med den förberedande utredningen av låneärendena. Vattenfallsstyrelsens egenskap av ett affärsdrivande verk torde lägga bestämt hinder i vägen för en sådan anordning. Enligt kollegii mening bör sålunda låneärendenas beredning handhas av kommerskollegium och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gemensamt, med tillgodogörande i de fall, då så kan visa sig erforderligt, av den speciella sakkunskap, som vattenfallsstyrelsen företräder.»

Vattenfallsstyrelsen har i avgivet utlåtande, med förmålan att styrelsen granskat de sakkunnigas betänkande huvudsakligen ur synpunkten av den befattning, som styrelsen skulle komma att taga med den föreslagna fonden, förklarat sig för sin del intet hava att erinra mot förslaget.

Vattenfalls-
styrelsen.

[66.] Svenska vattenkraftsföreningen har på det livligaste tillstyrkt förslaget om inrättande av en vattenkraftslånefond. Föreningen har i övrigt, bland annat, beträffande lånefondens storlek framhållit, att den föreslagna årliga avsättningen vore väl knappt tilltagen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt yttrande anfört huvudsakligen:

I den uppfattning, till vilken de sakkunniga i sin sammanfattning beträffande behovet av en vattenkraftslånefond kommit, ville väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på det kraftigaste instämma. Då det torde vara otvivelaktigt, att staten, i synnerhet under nuvarande förhållanden, på allt sätt borde befordra ett utnyttjande av de outbyggda vattenfallen, särskilt i syfte att i görligaste mån neutralisera verkningarna av den av världskriget föranledda minskningen i importen av utländskt bränsle samt att genom beredande av större tillgång på elektrisk kraft stimulera den inhemska industrin och det inhemska jordbruket till ökad produktion, och då vidare en kraftig befordran i nyss angivet syfte, enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning, otvivelaktigt torde åstadkommas förmedelst upprättande, på sätt de sakkunniga föreslagit, av en statens lånefond för finansiering av företag, avseende utbyggande av statens vattenfall eller tillgodogörande av enskilda tillhöriga vattenfall, vilkas tillgodogörande vore av mera allmänt intresse, ville väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del dels på det kraftigaste jämväl instämma i det av de sakkunniga gjorda uttalandet i fråga om inrättandet av en statslånefond för vattenkraftsföretag, dels också, då det ur nationalekonomisk synpunkt under nuvarande förhållanden vore en fråga av allra största vikt, att ett tillvaratagande av den inhemska, ännu outnyttjade vattenkraften icke onödigt fördröjdes, framhålla angelägenheten av att en dylik statslånefond komme till stånd snarast möjligt.

I fråga om närmare bestämmelser angående lånefondens storlek m. m. ville styrelsen framhålla, att från de av riksdagen årligen beviljade anslagen till utförande under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll av allmänna arbeten, väg-, bro-, hamn- och farledsbyggnader, storleken av statsbidraget till varje företag i allmänhet bestämdes till högst $\frac{2}{3}$ av den beräknade anläggningskostnaden.

I analogi härmed syntes det styrelsen lämpligt, att, på sätt de sakkunniga föreslagit, fixera maximigränsen för statslån från vattenkraftslånefonden till $\frac{2}{3}$ av den beräknade anläggningskostnaden.

Beträffande den föreslagna lånefondens storlek hyste styrelsen den uppfattningen, att den blivande lånefonden, därest fonden verkligen skulle komma att uppfylla det med densamma avsedda ändamålet, icke borde tilltagas alltför knapp och att fonden därför ej gärna borde sättas lägre än det av de sakkunniga såsom erforderligt beräknade beloppet, 5,000,000 kronor, i all synnerhet som, enligt vad av de sakkunniga även föreslagits, lån ur fonden skulle kunna utlämnas jämväl till vattenregleringsföretag.

Med hänsyn emellertid till det av de sakkunniga åberopade skälet för fondens begränsning till 2,000,000 kronor, men fastmera på grund av lämpligheten av att för en allsidig prövning av förevarande spörsmål först inhämta nödig erfarenhet om de verkningar, som den nya vattenlagen på hithörande frågor tilläventyrs kunde komma att medföra, ansåge sig väg- och vattenbyggnadsstyrelsen

kunna tillstyrka, att lånefonden försöksvis tillsvidare begränsades till det av de sakkunniga förordade beloppet, 2,000,000 kronor årligen.

I fråga om forum för låneansökningars prövning m. m. ansåge sig väg- och vattenbyggnadsstyrelsen först böra framhålla, att lämpligheten av att, på sätt de sakkunniga föreslagit, utse ett statens affärsdrivande verk, vattenfallsstyrelsen, till kontrollerande myndighet över privat företagsamhet inom dess eget verksamhetsområde torde kunna ifrågasättas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som delade de sakkunnigas uppfattning, att styrelsen i nu omhandlade hänseende principiellt borde givas företräde framför vattenfallsstyrelsen, ansåge sig vidare böra framhålla, att det, jämlikt den för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gällande nädiga instruktion, bland annat åläge styrelsen att, då sådant av Kungl. Maj:t anbefalles, avgiva utredningar i ärenden, som anginge vattenbyggnader, samt att styrelsen hittills sålunda haft att till Kungl. Maj:t avgiva utlåtanden och yttranden i ärenden angående värdet av vattenkraften i kronofall, samt i allmänhet i ärenden angående dammbyggnader för vattenkraftsändamål i vattendrag och i synnerhet sådana, avseende tillstånd till överbyggnad av kungsådra, och hade Kungl. Maj:t vid meddelandet av sådant tillstånd plägat uppdraga åt styrelsen att låta verkställa besiktning av samt att meddela beslut i fråga om de egentliga dammanläggningarna.

På grund av det anförda och då sålunda väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan nu hade att handlägga och avgiva utlåtanden i ärenden, som anginge byggnader i vattendrag för vattenkraftsändamål, syntes det styrelsen vara lämpligt att följdriktigt, att nu ifrågavarande uppgift jämväl anförtröddes åt styrelsen. I detta sammanhang ville styrelsen slutligen framhålla, att, huru härmed än till en början komme att ordnas, erfarenheten säkerligen i en framtid komme att ådagalägga lämpligheten och behovet av att anförtra bland annat ifrågavarande ärendens prövning och handläggning ävensom erforderlig kontroll och tillsyn över med statslån understödda vattenkraftsanläggningar åt en »vattenkraftsinspektion», enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning, lämpligen till denna styrelse förlagd särskild avdelning.

Statskontoret yttrar sig sålunda:

»Skulle den ifrågasatta lånefonden komma att inrättas, har statskontoret i princip icke något att erinra mot, att förvaltningen av densamma överlämnas till statskontoret. Dock anser sig statskontoret, under hänvisning till sitt utlåtande den 11 april 1918 i anledning av väckt förslag angående statslån för landsbygdens elektrifiering, i detta sammanhang böra ytterligare understryka, att ämbetsverket, vars arbetsbörda redan nu är högst avsevärd, genom övertagande av förvaltningen utav ifrågavarande fond jämte under år 1918 redan beslutade fonder, såsom dräneringsfonden, gödselvårdsfonden och kraftledningslånefonden, är i oundgängligt behov av ökade arbetskrafter, därest detsamma skall kunna på ett tillfredsställande sätt fullgöra sina åligganden, samt att statskontoret för den skull har för avsikt att inom den närmaste tiden inkomma med förslag härutinnan.

Tillika anser sig statskontoret böra framhålla, att prövningen av säkerhet, avsedd att ställas för lån ur vattenkraftslånefonden, torde kunna antagas medföra än större svårigheter än dem, som kunna väntas bli förknippade med prövning av säkerhet för lån från kraftledningslånefonden, samt att statskontoret förden skull även i nu förevarande fall finner sig föranlåtet att anhålla om bemyndigande att i mån av behov få anlita sakkunnigt biträde. Även vill statskontoret ifråga-

[66.] sätta, huruvida icke till minskande av ifrågavarande svårigheter utlämnande av lånen från statskontoret kunde ske till någon låneförmedlare, exempelvis någon sammanslutning av industriidkare. Ett analogt förhållande äger redan nu rum beträffande lån ur till exempel egnahemslånefonden och Mörbyfonden.

I fråga om förslaget att tillföra fonden medel från pensionsförsäkringsfonden måste statskontoret för sin del avstyrka den sammanblandning av fondmedel, som i dylikt fall skulle komma att äga rum, helst som det torde få anses tvivelaktigt, huruvida fullmäktige för pensionsförsäkringsfonden komme att medgiva den låga ränta, som föreslagits för lån ur vattenkraftslånefonden. För den händelse att utlämnande av lån från pensionsförsäkringsfonden för ifrågavarande ändamål skulle förekomma, anser statskontoret, att detta bör bli en fråga mellan fullmäktige för denna fond och vederbörande företagare utan inblandning av den av statskontoret förvaltrade vattenkraftslånefonden.

Vad slutligen beträffar förslaget om inteckningssäkerhet för lån från vattenkraftslånefonden, vilken säkerhet enligt vad av de sakkunnigas yttranden framgår skulle ligga inom två tredjedelar av anläggningskostnaden, anser väl statskontoret, att en sådan säkerhet är svag, men då det här är fråga om att befrämja tillkomsten av för landet eller en viss bygd betydelsefulla industrier och kraft-distributionsverk, har statskontoret ej velat göra någon erinran mot detta förslag; antagande dock statskontoret, att för den händelse vattenkraftslånefonden kommer till stånd, statskontoret erhåller uppdrag att föreslå villkoren för utlämnande av lån från fonden.»

Fullmäktige
i riksgälds-
kontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i sitt utlåtande anfört:

»Vid åtskilliga föregående tillfällen, då fullmäktiges yttrande infordrats rörande inrättandet av nya utlåningsfonder, hava fullmäktige framhållit angelägenheten av att behörig hänsyn därvid toges till de statsfinansiella synpunkterna, nämligen dels så, att endast sådana lånefonder komme till stånd, genom vilka ett allmänt intresse av synnerlig vikt skulle bli främjat, dels ock i så måtto, att räntan å de lån, som skulle utlämnas från respektive fonder, bestämdes så att förlust ej uppkomme för staten av dess utlåningsrörelse.

De synpunkter, åt vilka fullmäktige sålunda givit uttryck, äro numera av än större vikt än tillförene, då svenska statens skuld under de senare åren hastigt stigit och ränteutgifterna samtidigt ökats i än starkare proportion. Förhållandena synas fullmäktige sålunda mana till än ytterligare försiktighet vid beslutandet av sådana utgifter, som komma att öka statens skuldbörda.

Vad beträffar den nu föreslagna lånefonden, som avser att befrämja tillgodogörandet av inom landet befintlig vattenkraft, synes emellertid densamma tillkomst kunna bli av mycket stor betydelse för utvecklingen av svensk industri och övriga inhemska näringar. På grund härav och då det årliga tillskottet ej ifrågasatts att utgå med större belopp än 2,000,000 kronor, anse fullmäktige sig ej böra motsätta sig fondens inrättande. Ej heller hava fullmäktige något att erinra mot sakkunnigas förslag därom, att lån från fonden även må kunna utlämnas för vattenregleringsföretag.

I avseende å räntefoten för de lån, som skulle utlämnas från fonden, anföra de sakkunniga, att lånerörelsen kunde ses från två synpunkter, nämligen endera så, att staten borde hava sina självkostnader för penningarnas anskaffande fullt betäckta, eller att med hänsyn till en låg räntesats förnåga att befordra

vattenfallsbyggandet och till de stora indirekta nationalekonomiska fördelarna, en ökad användning av vattenkraften otvivelaktigt medför, staten betingade sig en ränta, understigande självkostnaderna. Den förstnämnda synpunkten hade, fortsätta de sakkunniga, i regel icke varit bestämmande vid fastslående av räntesatsen för statens hittillsvarande lånefonder, och de sakkunniga kunde icke se, att nu ifrågavarande ändamål vore mindre viktigt och för landet mindre fruktbringande än de, för vilka de andra fonderna upplagts. Å andra sidan måste man se till, att upplåningen av de stora kapital, som här ifrågakomme, ej för staten medförde allt för stora utgifter, vilka icke motsvarades av de för staten uppkommande indirekta fördelarna. Efter överbägande av dessa olika synpunkter hade de sakkunniga stannat vid att såsom en medelväg förordade en räntefot av 5 % för den närmaste framtiden. Genom att sätta låneräntan avgjort lägre, än vad i den enskilda rörelsen kunde betingas, borde ändamålet, vattenkraftens hastigare exploatering, kunna effektivare än eljes främjas.

Med anledning härav vilja fullmäktige erinra om vad fullmäktige i ett tidigare utlåtande, avgivet den 18 februari 1915, anfört beträffande den ränta, som staten borde betinga sig vid utlåning från egnahemslånefonden. Fullmäktige yttrade däri, bland annat, att vid fastställande av räntefoten för lånen enligt fullmäktiges mening borde tillses, att statens egna utgifter för anskaffande genom upplåning av erforderliga medel bleve täckta. Bibehållandet av den för dessa lån då gällande låga räntesatsen skulle för staten medföra ej obetydlig förlust, vilket förhållande enligt fullmäktiges mening ju förr dess hellre borde leda till ett brytande med det dåvarande systemet.

Någon anledning att frångå den uppfattning, som av fullmäktige sålunda uttalats, föreligger icke, utan anse fullmäktige fortfarande, att statens utlåningsrörelse bör så ordnas, att staten ej lider förlust å densamma. Detta skulle emellertid, vad vattenkraftslånefonden angår, inträffa, därest räntan å lån från densamma beräknades efter den av de sakkunnige förordade räntefoten av 5 %. Den effektiva räntan å de tre senast upptagna statslånen utgör 5,104 % för 1916 års lån, 5,035 % för 1917 års lån och 5,258 % för 1918 års lån. Under den tid, som förflutit efter utgivandet av sistnämnda lån, hava förhållandena å penningmarknaden medfört försämrade kurser å såväl statens som andra obligationer och en däremot svarande höjning av den effektiva ränta, som vid penningplacering i obligationer erhålles. För närvarande torde staten näppeligen kunna erhålla lån till billigare ränta än $5\frac{1}{2}$ %, och det är enligt fullmäktiges mening synnerligen ovisst, när en lättnad i detta avseende kan komma att inträda. Vid bestämmandet av utlåningsräntan från nu ifrågavarande fond synes jämväl avseende böra fästas vid den omständigheten, att låntagarna enligt de sakkunnigas förslag skola erhålla viss tids anstånd med inbetalningen av ränta å de erhållna lånen. I händelse detta förslag bifalles — varemot fullmäktige för sin del ej hava något att erinra — kommer fondens avkastning att i någon mån minskas. Med hänsyn till nu anförda förhållanden anse fullmäktige, att räntefoten ej bör sättas lägre än $5\frac{1}{2}$ %.

Vidkommande de sakkunnigas förslag i fråga om lånens storlek, den säkerhet, som för dem bör ställas, amorteringstiden med flera detaljbestämmelser rörande ifrågavarande fond torde vid det förhållande, att fonden, i enlighet med de sakkunnigas hemställan, lär komma att ställas under statskontorets förvaltning, något yttrande av fullmäktige ej vara erforderligt.

[66.]

Fullmäktige
för pensions-
försäkrings-
fonden.

Fullmäktige för pensionsförsäkringsfonden hava yttrat sig i anledning av den utav de sakkunniga framförda tanken, att medel till vattenkraftslånefonden skulle, utöver genom årliga anslag å riksstaten, tilläventyrs kunna påräknas från pensionsförsäkringsfonden. Då vid placeringar av sistnämnda fond borde tillgodoses sådana allmännyttiga företag, som avsåge att i pensionsförsäkringens intresse befordra folkhälsan, komme emellertid det av de sakkunniga sålunda framförda förslaget att stå i strid mot den princip, på vilken fondförvaltningen vore byggd, varför fullmäktige hemställt, att förslaget i denna del icke måtte föranleda någon åtgärd.

Departement-
schefen.

Den stora nationalekonomiska betydelsen av att vår vattenkraft blir i största möjliga utsträckning tillgodogjord ligger, ej minst med hänsyn till de under världskriget vunna erfarenheterna, i öppen dag. Ett viktigt steg för befrämjande av utvecklingen å detta område har tagits genom den av 1918 års riksdag beslutade nya vattenlagen. För underlättande av utbyggande av de kronan tillhöriga vattenfallen har vidare vattenfallsstyrelsen i skrivelse den 17 september 1918 framlagt förslag till vissa ändringar i nu gällande bestämmelser på detta område, vilket förslag jag inom närmaste tiden torde komma att underställa Kungl. Maj:t. Inrättandet av den av nästlidet års riksdag beslutade kraftledningslånefonden och anvisande i samband därmed av vissa anslag utgöra åtgärder i syfte att främja landsbygdens elektrifiering. Det nu framlagda förslaget om bildande av en vattenkraftslånefond äger sin största betydelse genom att därmed skulle underlättas finansierandet av företag för vattenkraftens utbyggnad, varjämte genom lån från fonden företagen skulle beredas en lägre ränta än eljest vore möjligt. Under nu rådande förhållanden komme ock därmed att motverkas den risk, som till följd av eventuell framtida nedgång av anläggningskostnader och kraftpris kan vara förbunden med det enskilda kapitalets placering i sådana företag. I likhet med samtliga hörda myndigheter och korporationer vill jag därför förorda, att en dylik fond med det snaraste kommer till stånd. För att fonden må bli till största möjliga nytta, torde, i enlighet med vad av de sakkunniga föreslagits, lån från densamma böra kunna meddelas för utbyggande av ej endast kronofall utan även enskilda vattenfall. De sakkunnigas förslag, att lån måtte ur fonden få lämnas jämväl för vattenregleringsföretag, finner jag mig även böra biträda, därvid givetvis förutsättes, att fråga är om regleringar i syfte att vinna bättre och jämnare krafttillgång och ej om sådana, som ske huvudsakligen i jordbrukets och sjöfartens intressen.

Från fonden böra, såsom de sakkunniga föreslagit, företag för tillgodogörande av enskilda vattenfall i allmänhet finansieras endast om tillgodogörandet är av mera allmänt intresse. De sakkunniga hava dock till erhållande av statslån ansett böra kunna ifrågakomma jämväl sådana mindre, privata lokala kraftanläggningsföretag, vilka hava till uppgift att förse mindre kommuner, lantbruk och hantverk med kraft. Det må erinras, att frågan härom redan i annat sammanhang varit föremål för riksdagens prövning. Vid avgivande av förslag till inrättande av en kraftledningslånefond hade vattenfallssakkunniga nämligen föreslagit, att lån ur denna fond borde kunna beviljas, bland annat, dels andelsföretag för landsbygdens elektrifiering, dels ock, åtminstone tillsvidare intill dess en statslånefond för vattenkraftsanläggningar komme till stånd, sådana mindre kraftanläggningsföretag, som nyss berörts. I den kungl. propositionen ansågs fondens användning böra reserveras åt distributionsföreningarna. Riksdagen framhöll emellertid, att i stora delar av landet landsbygdsdistributionen väsentligen grundades på smärre självständiga kraftkällor med därtill anknutna lokala distributionsnät, och ansåg därför, särskilt med hänsyn till rådande förhållanden, skäligt och lämpligt, att dylika kraftanläggningar — intill dess en statslånefond kunde komma att uppläggas jämväl för utbyggande av vattenfall — från statens sida bereddes samma förmåner som andelsföreningarna till erhållande av understöd från fonden. De av riksdagen beslutade grunderna för fonden blevo ock avfattade i överensstämmelse härmed. Med hänsyn härtill torde det få anses fastslaget, att efter inrättande av en vattenkraftslånefond lån böra meddelas de ifrågavarande mindre vattenkraftföretagen från sistnämnda fond och ej vidare från kraftledningslånefonden.

Lån från vattenkraftslånefonden böra kunna lämnas såväl menigheter som bolag, föreningar och enskilda, dock endast till företag, som finnas i ekonomiskt och tekniskt hänseende grundade på rationella förutsättningar.

Beträffande den nya lånefondens storlek hade visserligen varit önskvärt att, på sätt från åtskilliga håll ifrågasatts, den årliga avsättningen kunnat bestämmas till högre belopp än det av de sakkunniga föreslagna, 2,000,000 kronor. På grund av den rådande ekonomiska situationen och med hänsyn jämväl till angelägenheten att någon tids erfarenhet vinnes beträffande den nya vattenlagens verkningar samt rörande de anspråk på bidrag, som komma att ställas på fonden ifråga, lär man emellertid för närvarande böra stanna vid det av de sakkunniga föreslagna beloppet.

[66.] I fråga om de närmare bestämmelserna rörande meddelande av lån från fonden och densamma förvaltning ansluter jag mig i huvudsak till de sakkunnigas förslag.

Att lånen meddelas intill $\frac{2}{3}$ av de beräknade anläggningskostnaderna synes sålunda väl överensstämma med de principer, som i allmänhet tillämpas vid beviljande av statsbidrag till vissa allmänna arbeten. Lånen skulle beviljas av Kungl. Maj:t såsom amorteringslån med en amorteringstid av högst 40 år. Säkerheten för lånen skulle, i huvudsaklig överensstämmelse med av de sakkunniga angivna riktlinjer, prövas av statskontoret, som skulle omhänderhava fondens förvaltning. Då fråga är om statens arrendefall, torde därvid på förhållandena i varje särskilt fall böra bero, huruvida förutom förlagsinteckning jämväl borgen skall fordras av låntagaren.

I fråga om räntefoten hava de sakkunniga frambállit, att man kunde se frågan härom ur två olika synpunkter, nämligen antingen så, att staten borde hava sina självkostnader för penningarnas anskaffande fullt betäckta eller att med hänsyn till angelägenheten att befordra vattenfallsbyggandet staten betingade sig en ränta, i någon mån understigande självkostnaderna. De sakkunniga hava stannat vid att såsom en medelväg förorda en räntefot av 5 % för den närmaste framtiden. Fullmäktige i riksgäldskontoret hava anslutit sig till den tidigare, nyss omnämnda ståndpunkten, och med hänsyn härtill förordat räntefotens bestämmande till $5\frac{1}{2}$ %.

Principen, att räntefoten skall bestämmas sålunda, att statens självkostnader för penningarnas anskaffande bliva fullt betäckta, har i allmänhet varit gällande beträffande de under civildepartementet hörande utlåningsfonder, nämligen järnväglånefonderna samt lånefonden för tjänstemannasamhället vid Mörby^{*)}. Räntefoten å dessa fonder utgör emellertid för närvarande — med visst undantag beträffande sistnämnda fond — endast 5 %, därvid är att märka, att vad beträffar järnväglånefonderna beslut om avsättningar till desamma av riksdagen fattas för ett flertal år framåt.

Då de rådande försämrade förhållandena å penningmarknaden måhända äro av mera övergående art samt med hänsyn särskilt därtill, att räntan för lån ur kraftledningslånefonden av nästlidet års riksdag bestämdes till 5 %, har jag, ehuru med tvekan, ansett mig böra i denna del ansluta mig till de sakkunnigas förslag.

^{*)} Jämför beträffande järnväglånefonderna Kungl. Maj:ts proposition nr 29/1916 sid. 37 och statsutskottets utlåtande nr 49/1896 sid. 7 samt beträffande lånefonden för tjänstemannasamhället vid Mörby Kungl. Maj:ts proposition nr 263/1917 sid. 7 samt riksdagens skrivelse nr 237/1917 sid. 8.

Att, på sätt från några håll ifrågasatts, lånen skulle vara räntefria under de första åren, finner jag mig ej kunna tillstyrka. Däremot torde, i likhet med vad som äger rum beträffande allmänna järnväglånefonden, Kungl. Maj:t böra tillerkännas rätt medgiva, att den under högst de tre första åren upplöpande räntan i form av anståndsrenta gäldas först sedan låne- och räntebelopp blivit i övrigt i sin helhet guldna. Kapitalavbetalningen skulle vidtaga, sedan lånet innehafts under tre år från första lyftningsdagen.

[66.]

De sakkunnigas förslag att överlämna ärendenas beredning åt — utom kommerskollegium — jämväl vattenfallsstyrelsen har mötts av principiella invändningar i ett flertal av de avgivna yttrandena, då det ej ansetts lämpligt, att styrelsen såsom ett statens affärsdrivande verk utövade uppsikt över enskilda, med styrelsen konkurrerande företag. Med hänsyn till de sålunda gjorda invändningarna torde låneärendenas beredning böra på lämpligt sätt handhavas av kommerskollegium och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gemensamt. Antagligen lär det dock i allmänhet befinnas lämpligt att genom inhämtande av vattenfallsstyrelsens yttrande tillgodogöra sig den speciella sakkunskap, som styrelsen företräder.

Vad statskontoret anført om behovet i händelse av förslagets genomförande av förstärkta arbetskrafter, torde ej föranleda något annat yttrande från min sida än att det vill förefalla nödigt, att statskontoret må för ändamålet i fall av behov anlita särskild sakkunnig.

Slutligen må framhållas, att jag i likhet med statskontoret och fullmäktige för pensionsförsäkringsfonden ej anser det böra ifrågasättas, att medel skola tillföras den ifrågavarande fonden från pensionsförsäkringsfonden.

Det torde ankomma på Kungl. Maj:t att efter statskontorets hörande meddela närmare bestämmelser beträffande rätt att erhålla lån från fonden.

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

dels besluta, att en särskild fond, benämnd vattenkraftslånefonden, skall inrättas, från vilken fond, som skall förvaltas av statskontoret, lån må av Kungl. Maj:t beviljas menigheter, bolag, föreningar eller enskilda, *dels* till företag, vilka avse utbyggande av statens vattenfall eller tillgodogörande av enskilda tillhöriga vattenfall, då tillgodogörandet är av mera allmänt intresse, *dels* till vissa mindre lokala vattenkrafts-

[66.]

anläggningar för distribution inom orten av elektrisk energi, dels ock till vattenregleringsföretag, då dessa äro av allmännare betydelse;

dels besluta, att för denna lånerörelse skola gälla följande huvudgrunder:

att lån skall kunna beviljas intill två tredjedelar av den beräknade anläggningskostnaden;

att lån skall löpa med fem procent ränta samt, sedan lånet innehafts under tre år från första lyftningsdagen, återbetalas under vart och ett av därpå följande högst fyrtio år med lika kapitalbelopp om året;

att beträffande den ränta, som å lyftade lånebelopp upplöper under en tid, omfattande högst tre år från första lyftningsdagen, må medgivas anstånd med betalningen på det sätt, att denna ränta, benämnd anståndsränta, genom fortsatt annuitetslikvid erlägges till staten först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts;

att lån ej må beviljas annat företag än som befinnes i ekonomiskt och tekniskt hänseende grundat på rationella förutsättningar;

att för lån ur fonden skall ställas säkerhet, som statskontoret godkänner; samt

att Kungl. Maj:t äger meddela de närmare bestämmelser, som kunna erfordras för vinnande av de med ifrågavarande lån avsedda ändamål;

dels ock såsom kapitalökning för denna fond för år 1920 anvisa 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 1920.

Ur protokollet:
Conr. Falkenberg.

Sammandrag och register

till

utgifter för kapitalökning år 1920

för

de till civildepartementet hörande affärsdrivande verk
och utlåningsfonder.

Punkt	Sid.		Att täckas av				Summa	
			lånemedel		andra stats- inkomster			
			Kronor	ö.	Kronor	ö.	Kronor	ö.
		Postverket.						
1	6	I. Inventarier, <i>reservationsanslag</i>	300,000	—				
		II. Inköp och bebyggande av fastigheter:						
2	11	1. Ombyggnad av centralposthuset i Stockholm, <i>reservationsanslag</i>	100,000	—				
3	16	2. Posthusbyggnad i Göteborg, <i>reserva- tionsanslag</i>	1,500,000	—				
4	19	3. Om- och tillbyggnad av posthusbygg- naden i Ystad, <i>reservationsanslag</i>	43,500	—				
5	20	4. Posthusbyggnad i Gällivare, <i>reserva- tionsanslag</i>	195,000	—				
		Säger för postverket	2,138,500	—			2,138,500	—
		Telegrafverket.						
		I. Inköp och bebyggande av fastigheter:						
6	24	1. Utvidgning av telegrafbyggnaden i Sundsvall, <i>reservationsanslag</i>	200,000	—				
7	25	2. Stationsbyggnad i Strömsund, <i>reserva- tionsanslag</i>	40,000	—				
		Transport	240,000	—			2,138,500	—

Punkt	Sid.		Att täckas av				Summa	
			lånemedel		andra stats- inkomster			
			Kronor	ö.	Kronor	ö.	Kronor	ö.
		Transport	240,000	—			2,138,500	—
8	27	3. Telefonstationsbyggnad i Göteborg (Järntorgsstationen), <i>reservations-</i> <i>anslag</i>	200,000	—				
9	29	4. Arbetarbostäder i Norrköping, <i>reser-</i> <i>vationsanslag</i>	206,000	—				
10	33	5. Arbetarbostäder i Eskilstuna, <i>reser-</i> <i>vationsanslag</i>	121,000	—				
11	35	6. Bostadshus i Ludvika, <i>reservations-</i> <i>anslag</i>	60,000	—				
12	39	7. Inköp av fastigheter, <i>reservations-</i> <i>anslag</i>	200,000	—				
13	45	II. Fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende, <i>reservationsan-</i> <i>slag</i>	15,000,000	—				
		Säger för telegrafverket	16,027,000	—			16,027,000	—
Statens järnvägar.								
A. Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.								
I. Bangårdar.								
1. Bangårdsbyggnader:								
14	74	a. Ombyggnad av Malmö statsbangård, <i>reservationsanslag</i>	1,466,000	—				
15	75	b. Huvudrangerbangård vid Hallsberg, <i>reservationsanslag</i>	800,000	—				
		Transport	2,266,000	—			18,165,500	—

Punkt	Sid.		Att täckas av				Summa	
			lånemedel		andra stats- inkomster			
			Kronor	ö.	Kronor	ö.	Kronor	ö.
		Transport	2,266,000	—			18.165.500	
16	77	c. Ombyggnad av bangården vid Ljusdal, <i>reservationsanslag</i>	250,000	—				
17	77	d. Ombyggnad av bangården vid Sundsvall, <i>reservationsanslag</i>	100,000	—				
18	94	e. Utvidgning av bangården vid Katrineholm, <i>reservationsanslag</i>	220,000	—				
19	96	f. Ny lokal godsbangård i Kristinehamn, <i>reservationsanslag</i>	100,000	—				
20	99	g. Ombyggnad av bangården vid Ånge, <i>reservationsanslag</i>	100,000	—				
21	102	2. Spårplanordningar i anslutning till förefintliga spårssystem, <i>reservationsanslag</i>	262,100	—				
		3. Bangårdsanordningar i övrigt:						
22	109	a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer, <i>reservationsanslag</i>	313,000	—				
23	110	b. Gångbroar och gångtunnlar, <i>reservationsanslag</i>	50,000	—				
24	112	c. Speciella anläggningar å bangårdar, <i>reservationsanslag</i>	98,700	—				
		II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.						
25	116	1. Dubbelspår Norrköping—Mjölby, <i>reservationsanslag</i>	1,650,000	—				
26	119	2. Dubbelspår Örebro—Hallsberg—Laxå, <i>reservationsanslag</i>	1,200,000	—				
27	120	3. Dubbelspår Aneby—Sandsjö, <i>reservationsanslag</i>	1,000,000	—				
28	122	4. Omläggning av linjen Lindome—Anneberg, <i>reservationsanslag</i>	550,000	—				
29	123	5. Ombyggnad av Varbergs bangård, <i>reservationsanslag</i>	185,000	—				
		III. Större broanläggningar.						
30	127	1. Ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Sävåen, <i>reservationsanslag</i>	623,000	—				
		Transport	8,967,800	—			18.165.500	—

Punkt	Sid.		Att täckas av				Summa		
			låne medel		andra stats- inkomster		Kronor	ö	
			Kronor	ö	Kronor	ö			
			Transport	8,967,800	—			18,165,500	—
31	129	2.	Ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg, <i>reserva- tionsanslag</i>	400,000	—				
			IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.						
32	130	1.	Plåtslagarverkstad med smedja vid Notviken, <i>reservationsanslag</i>	155,000	—				
33	131	2.	Utvidgning av lokomotivverkstaden i Örebro, <i>reservationsanslag</i>	1,009,000	—				
34	132	3.	Anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro, Östersund—Bollnäs och Notvi- ken—Boden, <i>reservationsanslag</i>	365,000	—				
35	134	4.	Sanitära anläggningar vid huvudverk- städerna, <i>reservationsanslag</i>	100,000	—				
			V. Lokomotivstations- och driftverk- stadsanläggningar.						
36	135	1.	Tillbyggnad av och diverse anlägg- ningar vid vissa lokomotivstationer, <i>reservationsanslag</i>	544,500	—				
37	139	2.	Driftverkstäder, <i>reservationsanslag</i>	68,000	—				
38	139		VI. Husbyggnader, <i>reservationsanslag</i>	3,836,100	—				
39	155		VII. Anordningar för ökad upplags- plats för stenkol vid import- hamnar m. m., <i>reservations- anslag</i>	51,000	—				
40	156		VIII. Telegraf- och sektionstelefon- ledningar m. m., <i>reservations- anslag</i>	660,000	—				
41	158		IX. Växel- och signalsäkerhetsan- läggningar, <i>reservationsanslag</i>	1,900,000	—				
42	161		X. Elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön, <i>reservations- anslag</i>	1,000,000	—				
			Transport	19,056,400	—			18,165,500	—

Punkt	Sid.		Att täckas av				Summa	
			lånemedel		andra stats- inkomster			
			Kronor	ö.	Kronor	ö.	Kronor	ö.
		Transport	19,056,400	—			18,165,500	—
43	162	XI. Ökande av trafikkapaciteten å bandelen Kristinehamn— Mora, <i>reservationsanslag</i>	1,070,000	—				
44	163	XII. Ordnande av brandväsendet vid statens järnvägar, <i>reserva- tionsanslag</i>	35,000	—				
45	165	XIII. Dispositionsanslag för oförut- sedda och mindre arbeten, <i>reservationsanslag</i>	1,000,000	—				
46	166	XIV. Konjunkturtillägg till vissa före år 1918 beviljade anslag, <i>re- servationsanslag</i>	3,657,000	—				
		B. Nya statsbanebyggnader.						
47	186	1. Statsbanan Sveg—Brunflo, <i>re- servationsanslag</i>	3,000,000	—				
48	197	C. Markförvärv, <i>reservationsanslag</i> ..	500,000	—				
49	198	D. Rullande materiel, <i>reservationsanslag</i>	15,000,000	—				
50	202	E. Genomgående tryckluftbroms, <i>re- servationsanslag</i>	1,000,000	—				
51	216	F. Inventarier, <i>reservationsanslag</i>	3,500,000	—				
52	218	G. Förlag, <i>förlagsanslag</i> , högst	3,000,000	—				
		Säger för statens järnvägar	50,818,400	—			50,818,400	—
		Transport					68,983,900	—

Punkt	Sid		Att täckas av				Summa	
			lånemedel		andra stats- inkomster			
			Kronor	ö.	Kronor	ö	Kronor	ö.
		Transport					68,983,900	—
		Statens vattenfallsverk.						
		I. Södertälje kanalverk:						
53	230	Ombyggnad av Södertälje kanal, <i>reservationsanslag</i>	1,000,000	—				
		II. Trollhätte kraftverk:						
54	236	Kraftstation vid Lilla Edet, <i>reservationsanslag</i>	4,150,000	—				
		III. Porjus och Harsprångets kraftverk:						
55	238	1. Kraftstation vid Harsprånget, <i>reservationsanslag</i>	2,000,000	—				
55	238	2. Stora Lule älvs reglering, <i>reservationsanslag</i>	1,000,000	—				
		IV. Älvkarleby kraftverk:						
56	242	Tredje utbyggnaden av Västerås' ångkraftstation, <i>reservationsanslag</i>	500,000	—				
		V. Motala kraftverk:						
57	243	Kraftstation vid Motala, <i>reservationsanslag</i> ..	2,800,000	—				
58	246	VI. Påbörjande av nya kraftstationsanläggningar och utvidgning av redan befintliga sådana, <i>reservationsanslag</i>	1,000,000	—				
59	247	VII. Vänerns reglering, <i>reservationsanslag</i>	200,000	—				
60	248	VIII. Inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar, <i>reservationsanslag</i> ..	1,500,000	—				
61	252	IX. Distributionsanläggningar för statens kraftverk, <i>reservationsanslag</i>	5,000,000	—				
62	257	X. Inventarier, <i>reservationsanslag</i> ..	1,000,000	—				
		Transport	20,150,000	—			68,983,900	—

*) Detta anslag är beräknat.

Punkt	Sid.		Att täckas av				Summa	
			låne-medel		andra stats- inkomster			
			Kronor	ö.	Kronor	ö.	Kronor	ö.
63	260	Transport	20,150,000	—			68,983,900	—
		XI. Bostadshus åt statens vattenfallsverks personal m. m., <i>reservationsanslag</i>	300,000	—				
		Säger för statens vattenfallsverk	20,450,000	—	—	—	20,450,000	—
		Statens utlåningsfonder.						
64	263	Allmänna järnvägslånefonden	—	—				
65	264	Bibane-fonden	—	—				
66	265	Vattenkraftslånefond, <i>reservationsanslag</i>	2,000,000	—				
		Säger för statens utlåningsfonder	2,000,000	—			2,000,000	—
		Summa av utgifter för kapitalökning					91,433,900	—

Bil. 2.

Utgifter för kapitalökning.

Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 9 januari 1919.

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 1920, som angå jordbruksdepartementet, och yttrade därvid följande:

Statens affärsverksamhet.

Statens domäners fond.

I skrivelse den 19 september 1918 har domänstyrelsen anfört bland annat följande:

[1.]
Jägmästare-
bostäder.

»Som domänstyrelsen vid upprepade tillfällen förut haft anledning att framhålla, är det nödvändigt, att jägmästarna i regel äro bosatta inom sina revir eller

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 1 saml.

åtminstone i deras 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. Trots att riksdagen under föregående åren upprepade gånger anvisat medel till uppförande av jägmästarbostäder, finnas dock fortfarande orter, där det icke längre är möjligt för jägmästarna att kunna erhålla bostäder. Detta är förhållandet med Pärälvens, Görjeå och Västra Arvidsjaurs revir. Därtill kommer att behövas bostäder för 3 av de nya revir, som styrelsen i sitt statförslag av innevarande dag föreslagit att inrättas, nämligen i Malå, Stensele och Tåsjö socknar. Tillsammans skulle således nu erfordras anordnande av 6 nya jägmästarbostäder. Dessa böra byggas i ungefärlig överensstämmelse med de av Eders Kungl. Maj:t förut gillade ritningar och beräkningar, som använts vid uppförande av nu befintliga jägmästarbostäder i samma delar av landet. Vad beträffar de kostnader, som måste beräknas, så begärde domänstyrelsen uti skrivelse den 21 september 1917, angående anslag till kapitalökning för statens domäners fond år 1919, 200,000 kronor till anordnande av 5 stycken nya jägmästarbostäder uti norra delarna av landet, som i medeltal gör 40,000 kronor per styck. Då efter avlåtandet av nämnda skrivelse såväl arbets- som materialpriser avsevärt stigit, och då man för tiden intill år 1920 torde hava att motse en än större höjning häruti, vågar domänstyrelsen icke nu beräkna lägre belopp än 55,000 kronor i medeltal för nämnda 6 bostäder.

Som jägmästaren i Kinda revir icke kunnat erhålla lämplig bostad inom reviret, har styrelsen måst medgiva honom att tills vidare vara bosatt i Eksjö, vilken stad är belägen i Eksjö revir. Framdeles blir det likväl nödvändigt, att även denne jägmästare är bosatt i sitt revir, för vilket ändamål det då blir erforderligt att där uppföra bostad åt honom. Lämpligaste platsen härför är Österbymo järnvägsstation. Som det emellertid är stark efterfrågan å där befintliga lämpliga tomtplatser, har styrelsen inlett underhandlingar om köp av passande sådan och även erhållit anbud å en tomt om 0.2616 hektar till ett pris av 2,616 kronor. Däremot har det varit omöjligt förmå anbudsgivaren att binda sig att stå fast vid anbudet till den 1 maj 1919, enär ägaren vill vara oförhindrad att sälja tomten, när helst köpare till detta pris anmäla sig. I förhoppning dock att tomten skall stå att köpa även senare, får styrelsen nu hemställa om ett anslag av 2,616 kronor till inköp av sagda tomt.

Med stöd av vad domänstyrelsen sålunda anfört får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t tacktes för 1919 års riksdag framlägga förslag om beviljande av ett anslag å 332,616 kronor, utjämnat till 333,000 kronor, såsom kapitalökning för anordnande av bostäder åt jägmästarna uti ovan angivna revir.»

I yttrande den 10 oktober 1918 har byggnadsstyrelsen anfört, att enligt styrelsens förmenande vore den av domänstyrelsen beräknade kostnadsökningen för de sex nya jägmästarbostäderna i Norrland — 37.5 procent — alldeles för lågt upptagen. Domänstyrelsen hade tänkt sig en kostnad av omkring 40 kronor per kubikmeter, men byggnadsstyrelsen ville hålla före, att kostnaden för närvarande måste beräknas till 50 kronor per kubikmeter inrett utrymme eller 70,500 kronor för varje bostad. Till uppförande av ifrågavarande sex byggnader syntes alltså ett anslag av 423,000 kronor vara erforderligt.

Med skrivelse den 18 november 1918 har därefter domänstyrelsen överlämnat en skrift av ägarna till omförmälda tomt vid Österbymo, vari de förklara sig stå fast vid försäljningsanbudet till den 1 augusti 1919.

Jag biträder domänstyrelsens förslag om anordnande av jägmästarbostäder i Pärälvens, Görjeå och Västra Arvidsjaur's revir. Likaså anser jag mig kunna förorda styrelsens förslag om inköp av en tomt för jägmästarbostad inom Kinda revir, oaktat tomtpriset synes mig väl högt. Vad beträffar de nu jämväl föreslagna bostäderna för jägmästarna i tre nya revir inom Malå, Stensele och Tåsjö socknar, kommer jag att vid framläggandet av förslag till proposition rörande driftkostnader för statens domäner för år 1920 tillstyrka dessa revirs inrättande. Under förutsättning av bifall härtill anser jag, att medel böra anvisas till anordnande av jägmästarbostäder jämväl i dessa nya revir.

*Departementets
chefen.*

Beträffande kostnaderna för anordnande av ifrågavarande sex jägmästarbostäder biträder jag vad byggnadsstyrelsen i sådant hänseende anført. Med tillägg av kostnaden för omförmälda tomtköp blir den erforderliga anslagssumman 426,000 kronor.

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

att för anordnande av jägmästarbostäder i vissa revir i Norrland ävensom till inköp av en tomt för jägmästarbostad inom Kinda revir i huvudsaklig överensstämmelse med domänstyrelsens förslag den 19 september 1918 såsom kapitalökning för statens domäners fond för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av kronor 426,000.

Statens utlåningsfonder.

Vid 1883 års riksdag beslutades bildandet av en fond med ändamål att genom lån understödja odling av sankatrakter, och har denna fond varit tillgänglig sedan år 1884. Enligt av riksdagen lämnade medgivanden har ett belopp av 1,000,000 kronor årligen fått som lån disponeras från denna fond, som benämnes odlingslånefonden. Vid 1917 års riksdag lämnades dylikt medgivande från och med år 1918 tills vidare.

[2.]
Odlingslåne-
fonden.

Alltsedan fondens bildande har emellertid före år 1918 detta medgivande allenast under ett år, 1908, till fullo utnyttjats.

Den utsträckning, i vilken odlingslånefonden anlåtats, framgår närmare av nedanstående, av lantbruksstyrelsen sammanställda tablå över beviljade lån under åren 1884—1917.

År.	Låne- belopp.	År.	Låne- belopp.	År.	Låne- belopp.
1884	115,400	1896	531,000	1908	1,000,000
1885	911,100	1897	278,730	1909	878,200
1886	832,880	1898	306,730	1910	864,100
1887	825,090	1899	342,300	1911	944,840
1888	678,400	1900	445,450	1912	998,730
1889	566,600	1901	446,350	1913	993,090
1890	309,460	1902	948,650	1914	911,330
1891	659,700	1903	719,500	1915	825,950
1892	633,700	1904	388,050	1916	589,160
1893	887,370	1905	551,500	1917	905,210
1894	455,300	1906	623,550		
1895	400,880	1907	939,500		

I skrivelse den 10 augusti 1918 har lantbruksstyrelsen gjort framställning om ökning av det belopp, som borde årligen kunna få utlånas från denna fond, och har styrelsen därvid anfört huvudsakligen följande:

Under år 1918 hade enligt till lantbruksstyrelsen dittills lämnade meddelanden odlingslån beviljats till 40 företag med ett sammanlagt belopp av 388,410 kronor. Dessutom hade lantbruksstyrelsen hos Kungl. Maj:t tillstyrkt odlingslån till ytterligare 15 företag med ett sammanlagt belopp av 124,210 kronor. Lantbruksstyrelsen hade sålunda dittills tillstyrkt odlingslån till ett sammanlagt belopp av 512,620 kronor. Därjämte funnes hos styrelsen inneliggande 35 ansökningar om odlingslån, vilka i olika avseenden vore beroende av ytterligare utredning och komplettering. De lånebelopp, som komme att tillstyrkas till dessa företag, kunde därför icke ännu bestämt uppgivas. Tillnärmelsevis kunde dock lånebeloppen för ifrågavarande fall uppskattas till 600,000 kronor. Under återstående delen av år 1918 kunde med ledning av erfarenhet från närmast föregående två år ytterligare ansökningar förväntas inkomma, representerande ett sammanlagt lånebelopp av 260,000 kronor. För år 1918 syntes alltså ansökningarna om understöd från odlingslånefonden komma att avse ett sammanlagt belopp av $512,620 + 600,000 + 260,000 = 1,372,620$ kronor eller i runt tal 1,400,000 kronor.

Den för ifrågavarande ändamål avsedda fonden skulle enligt dessa beräkningar för år 1918 med 400,000 kronor understiga den beräknade erforderliga lånesumman. Möjligt vore visserligen, att vederbörande lantbruksingenjörer, som i allmänhet icke kunnat anställa nödiga biträden till de omfattande göromål, som under år 1918 pålagts dem, ej skulle medhinna alla de kompletteringsarbeten, som påkallades av

inkomna ansökningar. Dessutom syntes vara att antaga, att en del av de väntade nya ansökningarna skulle inkomma så sent på året, att granskningen av desamma ej kunde medhinnas innan årets slut. I allt fall rådde intet tvivel därom, att odlingslånefonden under år 1918 komme att helt utnyttjas, och att åtskilliga företag i brist på medel icke skulle kunna under året bliva delaktiga av odlingslån, varför frågan om lån till dessa företag måste anstå, tills de för år 1919 avsedda låne-medlen bleve tillgängliga.

På grund av dels det ökade behovet av och intresset för utvinande och utnyttjande av till odling lämplig mark, dels ock de för arbeten av ifrågavarande slag avsevärt stegrade kostnaderna skulle säkerligen det för kommande år fastställda anslagsbeloppet av 1,000,000 kronor komma att visa sig än mera otillräckligt.

Bidrag från allmänna och norrländska avdikningsanslagen kunde enligt nu gällande bestämmelser erhållas intill resp. en tredjedel och hälften av kostnaden för vederbörande företag, och därjämte kunde understöd från odlingslånefonden i allmänhet utlämnas till återstoden av samma kostnad. Ett visst förhållande mellan odlingslånefonden och berörda avdikningsanslag syntes därför faktiskt existera. Med avseende härå borde framhållas, att lantbruksstyrelsen i skrivelse den 2 augusti 1918 på angivna grunder hemställt, att Kungl. Maj:t måtte till 1919 års riksdag avlåta proposition, att riksdagen måtte å extra stat för år 1920 anvisa reservationsanslag av dels 1,000,000 kronor till allmänna avdikningar och dels 1,900,000 kronor till norrländska avdikningar att utgå enligt nu gällande grunder. Komme dessa anslagssummor att beviljas, borde vid det förhållandet, att med ansökan om bidrag från allmänna avdikningsanslaget i allmänhet följde framställning om odlingslån, odlingslånefonden beräknas till omkring det dubbla beloppet av sistnämnda anslag. Väl skulle häremot kunna erinras dels att av allmänna avdikningsanslaget kunde komma att utgå 150,000 kronor för endast frostländighetens förminskande å närliggande bygd — till vilket ändamål odlingslån ej samtidigt lämnades — dels ock att en del sökande, vilka begärde bidrag från allmänna avdikningsanslaget, icke framställde anspråk på odlingslån. Med hänsyn emellertid därtill, att många, som sökte bidrag från norrländska avdikningsanslaget, även begärde lån från odlingslånefonden, borde denna bestämmas till minst det dubbla beloppet av allmänna avdikningsanslaget d. v. s. till minst 2,000,000 kronor.

På grund av vad sålunda blivit anført har lantbruksstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att anvisa medel till odlingslånefonden till så stort belopp, som kunde erfordras för fyllande av ett belopp utav högst 2,000,000 kronor årligen att utgå enligt de grunder, som återfunnes i kungörelsen den 9 oktober 1914 angående villkoren för lån från odlingslånefonden (nr 278).

Under år 1918 hava lån från odlingslånefonden av Kungl. Maj:t beviljats till belopp av sammanlagt 1,027,760 kronor, varav 27,760 kronor genom beslut den 31 december 1918 anvisats från 1919 års utlåningsbelopp, av vilket alltså härigenom återstår allenast 972,240 kronor.

Såväl detta förhållande som vad lantbruksstyrelsen anført synes mig giva grundad anledning att tillstyrka, att det till 1,000,000 kronor nu bestämda högsta årliga utlåningsbeloppet må höjas redan från och med innevarande år. Dock kan jag icke finna det nödvändigt att

Departementshöfver.

genast gå så långt som till beloppets fördubbling. Ifall detsamma höjes med hälften, eller sålunda till 1,500,000 kronor, bör detta vara en ganska kraftigt verkande åtgärd.

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 1918 års utgång hade odlingslånefonden, enligt från statskontoret erhållen uppgift, en kontant behållning av i runt tal 160,000 kronor. Under år 1919 inflyta kapitalinbetalningar, som enligt i föl lämnad uppgift kunna beräknas till omkring 500,000 kronor. Med tillägg av 1919 års kapitalökningsanslag å 500,000 kronor kan årets disponibla tillgång inalles beräknas till 1,160,000 kronor. Detta belopp bör antagas komma att i sin helhet lyftas under året. För år 1920 finnas då att tillgå allenast inflytande amorteringar, beräknade till 475,000 kronor. Då utbetalningarna under år 1920 få antagas bliva större än förut, ifall utlåningsbeloppet höjes redan för år 1919, anser jag ett kapitalökningsanslag å 1,000,000 kronor vara behöfligt för år 1920.

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

dels medgiva, att från och med år 1919 tillsvidare lån från odlingslånefonden må av Kungl. Maj:t beviljas till ett belopp av högst 1,500,000 kronor årligen,

dels ock till kapitalökning för denna fond för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av kronor 1,000,000.

[3.]
Egnahems-
lånefonden.

Årliga maximutlåningen från egnahemslånefonden har varit bestämd för åren 1913—1915 till 7,500,000 kronor, för åren 1916 och 1917 till 6,000,000 kronor samt för åren 1918 och 1919 ånyo till 7,500,000 kronor. Såsom kapitalökning har anvisats för år 1919 ett anslag av 6,400,000 kronor.

Enligt beslut vid 1918 års riksdag hava maximivärdena å de lägenheter, som må kunna förvärfvas med hjälp av lån från denna fond, blivit väsentligt höjda. På grund härav och med hänsyn därjämte till att jag ämnar inom kort underställa Kungl. Maj:ts prövning vissa förslag, åsyftande att främja egnahemsrörelsen i vidsträckt bemärkelse och speciellt egnahemslånerörelsen, anser jag maximibeloppet av årsutlåningen från fonden böra höjas till 10,000,000 kronor. Enär ansökningar om lån skola vara ingivna viss tid före ingången av det kalenderår, för vilket lånen begäras, synes det tillräckligt, att denna ökning inträder från och med år 1920.

Enligt uppgift från statskontoret hade fonden vid 1918 års slut en kontant behållning av 2,620,000 kronor. Härtill komma dels 1919 års kapitalökningsanslag å 6,400,000 kronor och dels under året inflytande ordinarie amorteringar, i fjöl beräknade till 600,000 kronor. Det synes emellertid kunna utan risk antagas, att genom extra inbetalningar skola ytterligare inflyta 500,000 kronor. Tillgången för år 1919 skulle härigenom bliva 10,120,000 kronor. För år 1919 har Kungl. Maj:t beviljat egnahemslån till belopp av i runt tal 7,500,000 kronor. Då därjämte till förvaltningsbidrag böra beräknas omkring 280,000 kronor, kunna årets utgifter antagas bliva 7,780,000 kronor. Enligt denna beräkning skulle sålunda vid utgången av år 1919 återstå odisponerat ett belopp av 2,340,000 kronor.

Till detta för år 1920 disponibla belopp komma inflytande kapitalinbetalningar under samma år. Dessa hava nu enligt uppgift från statskontoret uppskattats till 1,400,000 kronor, vilket stora belopp antagligen beror på att erfarenheten visat, att extra inbetalningar i avsevärd utsträckning äga rum. Från dessa tillgångar, tillhoppa 3,740,000 kronor, bör emellertid dragas förvaltningsbidrag med förslagsvis 320,000 kronor, varefter återstår till utlåning ett belopp av 3,420,000 kronor. I fall ett kapitalökningsanslag av 6,500,000 kronor anvisas för år 1920, torde detta vara tillräckligt.

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

dels medgiva, att från och med år 1920 ett belopp av 10,000,000 kronor må av Kungl. Maj:t årligen disponeras såsom lån från egnahemslånefonden;

dels ock såsom kapitalökning för samma fond för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av kronor 6,500,000.

[4.]
Fiskerilåne-
fonden.

För fiskerilånefonden är årliga maximiutlåningen enligt beslut vid 1918 års riksdag tillsvidare bestämd till 1,100,000 kronor.

Vid utgången av år 1918 hade denna fond en kontant behållning av 180,000 kronor. Under år 1919 beräknas i amorteringar inflyta 765,000 kronor, vartill kommer årets kapitalökningsanslag å 150,000 kronor, så att tillgången å fonden detta år blir 1,095,000 kronor. Hela detta belopp bör beräknas bliva utlånat under året. För år 1920 finnas då tillgängliga allenast de under året inflytande amorteringarna, beräknade till 760,000 kronor. För att möjliggöra en utlåning av 1,100,000 kronor kräves ett kapitalökningsanslag av i avjämnat tal 350,000 kronor.

Under återopande av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Eders Kungl. Majt måtte föreslå riksdagen

att till kapitalökning för fonden för fiskerinäringens befrämjande för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av kronor 350,000.

[5.]
Dränerings-
fonden.

Till den enligt beslut av 1918 års riksdag inrättade dräneringsfonden anvisade samma riksdag såsom kapitalökning 3 miljoner kronor för år 1918 och 6 miljoner kronor för år 1919. Därjämte medgav riksdagen, att fondens hela kapitaltillgång finge disponeras för det med fonden avsedda ändamål. Någon maximibegränsning för årsutlåningen finnes alltså icke stadgad.

Kungörelse angående villkoren för lån från dräneringsfonden m. m. är utfärdad den 20 juni 1918, nr 461.

Statens odlingskommitté har nu i skrivelse den 24 oktober 1918 anmält, att de till kommittén från de särskilda hushållningssällskapen redan då inkomna förberedande ansökningarna angående behoven för år 1918 avsevärt överskredet det för samma år anslagna beloppet. Det vore därför sannolikt, att för år 1919, då denna lånerörelse hunnit fullt organiseras, det för detta år anslagna beloppet, 6 miljoner kronor, komme att fullt användas. Under dessa förhållanden hemställde kommittén, att samma belopp måtte ställas till förfogande även för år 1920.

Departementschefen.

Jag vill erinra, att produktionskommittén, som först framlade förslaget om en särskild fond för kraftigt understödjande av täckdikning under kristiden, föreslog, att de ifrågasatta åtgärderna skulle avse de tre åren 1918—1920. För min del uttalade jag, att jag visserligen i likhet med kommittén hölle för antagligt, att förhållandena skulle komma att under hela denna treårsperiod göra åtgärder av ifrågavarande slag

från statens sida motiverade, men att jag icke ansåg det behöfvligt att redan i fjol anvisa medel till åtgärder, som skulle utföras först under år 1920.

Även med beaktande av de förändringar, som, sedan detta uttalande fälldes, inträffat i förhållandena mellan främmande makter och som giva anledning antaga, att kristiden är på återgång, finner jag det särdeles viktigt, att de extra åtgärder, som vidtagits för att säkerställa vår folkförsörjning under ogynnsamma eventualiteter, icke i förtid inställas. Jag anser i enlighet härmed, att åtminstone även under år 1920 ytterligare medel böra tillföras dräneringsfonden, så att täckdikningsarbeten må kunna understödjas medelst lån ur densamma i en omfattning, som verkligen är avsevärd. Emellertid anser jag kapitalökningsbeloppet för år 1920 kunna inskränkas till 5 miljoner kronor och hemställer därför, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till kapitalökning för dräneringsfonden för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av kronor 5,000,000.

Från allmänna nyodlingsfonden må enligt 1918 års riksdags beslut årligen disponeras 200,000 kronor till utlåning.

[6.]
Allmänna ny-
odlings-
fonden.

Fondens kontanta behållning vid 1918 års utgång uppgick till 110,000 kronor. Läggas härtill årets kapitalökningsanslag å 130,000 kronor samt inflytande amorteringar under året, i fjol beräknade till 25,000 kronor, blir det tillgängliga beloppet för år 1919 265,000 kronor. Härav kan ett belopp av minst 65,000 kronor antagas återstå till år 1920. Då amorteringar anses komma att under sistnämnda år inflyta med ett belopp av omkring 30,000 kronor, synes det tillräckligt, ifall ett kapitalökningsanslag å 100,000 kronor nu anvisas.

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

att till kapitalökning för allmänna nyodlingsfonden för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av kronor 100,000.

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 har anvisats såsom kapitalökning för vartdera av åren 1918 och 1919.

[7.]
Norrländska
andelsmejeri-
fonden.

För år 1920 torde en kapitalökning av 100,000 kronor vara tillräcklig, och jag hemställer därför, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att såsom kapitalökning till norrländska andelsmejerifonden för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av kronor 100,000.

[8.]
Kraftledningslåne-
fonden.

På därom av Kungl. Maj:t gjord framställning har 1918 års lagtima riksdag *dels* beslutat, att en särskild fond skulle inrättas, benämnd kraftledningsslånefonden, från vilken lån skulle intill ett belopp av 1 miljon kronor årligen av kommerskollegiet och lantbruksstyrelsen gemensamt beviljas ekonomiska föreningar för anläggande på landsbygden av distributionsnät för elektrisk energi ävensom tillsvidare, intill dess en statslånefond för vattenkraftanläggningar kunde varda inrättad, till vissa mindre lokala sådana anläggningar för distribution inom orten av elektrisk energi, *dels* fastställt vissa huvudgrunder för ifrågavarande lånereelse, *dels ock* såsom kapitalökning för denna fond anvisat reservationsanslag å 1,000,000 kronor för vardera av åren 1918 och 1919.

Sedermera har Kungl. Maj:t enligt kungörelse den 13 september 1918, nr 718, fastställt allmänna bestämmelser för lån från kraftledningsslånefonden.

I skrivelse den 29 november 1918 hava kommerskollegiet och lantbruksstyrelsen anmält, att inom den av ämbetsverken med stöd av nyssnämnda bestämmelser kungjorda ansökningstiden för lån ur fonden för år 1918 hade inkommit ett åttital ansökningar med ett sammanlagt sökt lånebelopp å omkring sex miljoner kronor. Ehuruval ämbetsverken ännu icke hunnit ingå på närmare prövning av de inkomna ansökningarna, vore det likväl uppenbart, att det för år 1918 till fördelning tillgängliga beloppet av 1 miljon kronor icke skulle förslå till täckande av samtliga de lånebehov, som kunde anses vara av den art, att lån av statsmedel borde ifrågakomma. Sannolikt skulle därför åtskilliga av de sålunda ingivna ansökningarna komma att förnyas under år 1919 och i förening med det stora antal nya ansökningar, som då kunde förväntas, göra disproportionen mellan lånebehov och tillgängliga medel än mera omfattande.

Med hänsyn till den förut vid olika tillfällen framhållna vikten av en vidsträckt utbredning inom vårt land av elektrifieringen för belysning och drivkraft hade det synts ämbetsverken, som om staten borde träda emellan för att åtminstone i något större omfattning, än som kunde bli va möjligt med nu tillgängliga medel, täcka behovet av lån

för elektrifierings genomförande. Enligt ämbetsverkens mening borde därför redan för år 1919 beviljas ytterligare medel för ökning av kraftledningslånefonden. Givetvis kunde icke ifrågasättas en sådan ökning, att ens samtliga berättigade lånebehov kunde täckas. En stor del av kapitalbehovet för elektrifierings genomförande borde även ur lämplighetssynpunkt tillgodoses på annan väg än genom lån av statsmedel. Men ämbetsverken ansåge, att för ändamålet borde för år 1919 anvisas åtminstone ytterligare 1 miljon kronor, varigenom det då till fördelning tillgängliga beloppet skulle uppgå till sammanlagt 2 miljoner kronor.

I sammanhang härmed hade ämbetsverken sökt bedöma behovet av medel för ifrågavarande ändamål jämväl för år 1920. Enligt de av Kungl. Maj:t meddelade bestämmelserna för lånens tillgodonjutande skulle amortering av erhållet lån påbörjas först under det tredje året från första lyftningsdagen räknat. På grund härav skulle medel till nya lån genom gjorda amorteringar bliva tillgängliga tidigast efter årsskiftet 1920—1921. Det syntes ämbetsverken emellertid, som om medel jämväl under loppet av år 1920 borde finnas tillgängliga för utdelning av lån för elektrifieringsföretag. Under nämnda år komme lånebehovet likvisst sannolikt icke att vara så stort som för närvarande, varför ett belopp av 1 miljon kronor syntes vara tillräckligt såsom ökning av kraftledningslånefonden under år 1920.

I likhet med ämbetsverken anser jag det vara behöfligt, att kraftledningslånefonden tillföres ytterligare kapital under år 1919. Då ansökningarna redan under år 1918, då lånerörelsen var ny och kungörelse i ämnet utkom först i senare hälften av september, avsågo ett lånebelopp av 6 miljoner kronor, samt all anledning finnes att antaga, att kraven på lån ur fonden även för år 1919 skola bliva mycket stora, vill det synas mig, som om den av ämbetsverken föreslagna tillökningen av 1 miljon kronor för innevarande år, varigenom de tillgängliga medlen skulle uppgå till inalles 2 miljoner kronor, vore väl snävt tilltagen. Snart sagt överallt inom landet pågår just nu ett intensivt arbete för spridning av elektrisk kraft och det torde kunna sägas, att konsumtionen är redo att upptaga all den kraft, som nu erbjudes, om blott penningmedel erhållas och nödiga materialier stå att få. I sistnämnda avseende synas förhållandena kunna påräknas bliva något bättre än under fjolåret. Kostnaderna äro dock fortfarande höga. Med hänsyn till dessa förhållanden och under erinran att lån kan lämnas till hela anläggningskostnaden vill jag för min del tillstyrka för innevarande år ett tillöknings-

Departementschefen.

belopp av 1,500,000 kronor, varigenom sammanlagt 2,500,000 kronor skulle bliva disponibla för detta år.

Till följd härav bör den högsta medgivna årsutlåningen höjas för år 1919 till sistnämnda belopp.

Även för år 1920 är en kapitalökning givetvis behövlig. Beloppet har av ämbetsverken föreslagits till 1 miljon kronor men synes mig böra av ovan anförda skäl höjas till 1,500,000 kronor. Från och med år 1920 torde högsta årsutlåningen böra bestämmas till sistnämnda belopp.

Jag kommer senare att särskilt hemställa om tillskottsanslag å tilläggsstat för innevarande år samt medgivande till höjd utlåning för samma år och tillstyrker nu, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels medgiva, att från och med år 1920 tillsvidare lån ur kraftledningslånefonden må beviljas in- till ett belopp av 1,500,000 kronor årligen,

dels ock såsom kapitalökning för denna fond anvisa för år 1920 ett reservationsanslag av... kronor 1,500,000.

[9.]
Gödselvårds-
lånefonden.

Vid 1918 års riksdag beslöts på Kungl. Maj:ts förslag inrättandet av en gödselvårdslånefond, från vilken statslån må till ett belopp av 1 miljon kronor årligen tilldelas hushållningssällskap, som förklarar sig villigt att utlämna gödselvårdslån. Såsom kapitalökning till fonden anvisades för år 1919 1 miljon kronor.

Kungörelse angående villkoren för lån från fonden är utfärdad den 11 juli 1918 (nr 576).

För år 1920 bör samma kapitalökningsbelopp beviljas som för år 1919, och jag hemställer därför, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till kapitalökning för gödselvårdslånefonden för år 1920 anvisa ett reservations-
anslag av kronor 1,000,000.

[10.]
Lånefond för
mindre lin-
berednings-
anstalter.

I den av mig i punkten 50 av nionde huvudtiteln omförmälda skrivelse den 25 oktober 1918 hava kommerskollegiet och lantbruksstyrelsen förmått sig hava för avsikt, att, sedan tillkallade sakkunniga avslutat sitt betänkande angående åtgärder för linodlingens befrämjande, inkomma med förslag om inrättande av en lånefond för understödjande av anläggning av mindre linberedningsanstalter samt om anvisande till denna fond av ett anslag av 150,000 kronor för vartdera av åren 1919 och 1920.

I anledning härav och med förmälan, att jag kommer att göra särskild hemställan om beräkning av anslag härtill å tilläggsstat för innevarande år, får jag nu tillstyrka, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att i avbidan på den proposition angående inrättande av en lånefond för mindre linberedningsanstalter, som Kungl. Maj:t må komma att avlåta till riksdagen, såsom kapitalökning för denna fond för år 1920 beräkna ett reservationsanslag av kronor 150,000.

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 1920.

Ur protokollet:

Osborne Koch.

Bil. 3.

FÖRTECKNING
över
utgifterna för kapitalökning.

Punkt i bil. 1.	Att täckas av		Sid. i bil. 1.
	lånemedel.	andra stats- inkomster.	
	Kronor.	Kronor.	

Statens affärsverksamhet.

A. Postverket.

[1.] Inköp av inventarier	300,000: —	—	6
[2.] Ombyggnad av centralposthuset i Stockholm	100,000: —	—	11
[3.] Posthusbyggnad i Göteborg	1,500,000: —	—	16
[4.] Om- och tillbyggnad av posthusbyggnaden i Ystad ..	43,500: —	—	19
[5.] Posthusbyggnad i Gällivare	195,000: —	—	20

B. Telegrafverket.

[6.] Utvidgning av telegrafbyggnaden i Sundsvall	200,000: —	—	24
[7.] Stationsbyggnad i Strömsund	40,000: —	—	25
[8.] Telefonstationsbyggnad i Göteborg (Järntorgsstationen)	200,000: —	—	27
[9.] Uppförande av arbetarbostäder i Norrköping	206,000: —	—	29
[10.] Uppförande av arbetarbostäder i Eskilstuna	121,000: —	—	33
[11.] Bostadshus i Ludvika	60,000: —	—	35
[12.] Anslag till inköp av fastigheter	200,000: —	—	39
[13.] Fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende	15,000,000: —	—	46

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 1 saml.

Punkt i bil 1.	Att täckas av		Sid. i bil. 1.
	lånemedel. Kronor.	andra stats- inkomster. Kronor.	
C. Statens järnvägar.			
[14.] Ombyggnad av Malmö statsbangård	1,466,000: —	—	74
[15.] Anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg	800,000: —	—	75
[16.] Ombyggnad av bangården vid Ljusdal	250,000: —	—	77
[17.] Ombyggnad av bangården vid Sundsvall	100,000: —	—	77
[18.] Utvidgning av bangården vid Katrineholm	220,000: —	—	94
[19.] Ny lokal godsbangård i Kristinehamn	100,000: —	—	96
[20.] Ombyggnad av bangården vid Ånge	100,000: —	—	99
[21.] Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårsystem	262,100: —	—	102
[22.] Anläggningar vid kol- och vattenstationer	313,000: —	—	109
[23.] Gångbroar och gångtunnlar	50,000: —	—	110
[24.] Speciella anläggningar	98,700: —	—	112
[25.] Dubbelspår Norrköping—Mjölby	1,650,000: —	—	116
[26.] Dubbelspår Örebro—Hallsberg—Laxå	1,200,000: —	—	119
[27.] Dubbelspår Aneby—Sandsjö	1,000,000: —	—	120
[28.] Omläggning av linjen Lindome—Anneberg	550,000: —	—	122
[29.] Omläggning av Varbergs bangård	185,000: —	—	123
[30.] Ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Säreån	623,000: —	—	127
[31.] Ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå— Charlottenberg	400,000: —	—	129
[32.] Uppförande av plåtslagarverkstad med smedja vid Not- viken	155,000: —	—	130
[33.] Utvidgning av lokomotivverkstaden vid Örebro	1,009,000: —	—	131
[34.] Anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro, Öster- sund—Bollnäs och Notviken—Boden	365,000: —	—	132
[35.] Utförande av sanitära anordningar vid huvudverk- städerna	100,000: —	—	134
[36.] Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid vissa loko- motivstationer	544,500: —	—	135
[37.] Driftverkstäder	68,000: —	—	139
[38.] Husbyggnader	3,836,100: —	—	139
[39.] Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol vid importhamnar m. m.	51,000: —	—	155
[40.] Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten	660,000: —	—	156
[41.] Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	1,900,000: —	—	158
[42.] Elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön	1,000,000: —	—	161

Punkt i bil. 1.	Att täckas av		Sid. i bil. 1.
	lånemedel. Kronor.	andra stats- inkomster. Kronor.	
[43.] Arbeten å bandelen Kristinehamn—Mora för ökande av dess trafikkapacitet	1,070,000: —	—	162
[44.] Ordnande av brandväsendet vid statens järnvägar	35,000: —	—	163
[45.] Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten	1,000,000: —	—	165
[46.] Konjunkturtillägg till vissa före år 1918 beviljade anslag	3,657,000: —	—	166
[47.] Statsbanan Sveg—Brunflo	3,000,000: —	—	186
[48.] Markförvärv	500,000: —	—	197
[49.] Rullande materiel	15,000,000: —	—	198
[50.] Införande av genomgående tryckluftsbroms	1,000,000: —	—	202
[51.] Inventarier vid statens järnvägar	3,500,000: —	—	216
[52.] Förlag vid statens järnvägar	3,000,000: —	—	218

D. Statens vattenfallsverk.

[53.] Ombyggnaden av Södertälje kanal	1,000,000: —	—	230
[54.] Kraftstation vid Lilla Edet	4,150,000: —	—	236
[55.] Fortsättande av första utbyggnaden av en kraftstation vid Harsprånget	2,000,000: —	—	238
[55.] Stora Lule älvs reglering	1,000,000: —	—	238
[56.] Tredje utbyggnaden av Västerås ångkraftstation	500,000: —	—	242
[57.] Första utbyggnaden av kraftstationen i Motåla	2,800,000: —	—	243
[58.] Påbörjande av nya kraftstationsanläggningar och utvidgning av redan befintliga sådana	¹⁾ 1,000,000: —	—	246
[59.] Vänerns reglering	200,000: —	—	247
[60.] Inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar	1,500,000: —	—	248
[61.] Distributionsanläggningar för statens kraftverk	5,000,000: —	—	252
[62.] Inventarier för statens vattenfallsverk	1,000,000: —	—	257
[63.] Uppförande av bostadshus åt statens vattenfallsverks personal m. m.	300,000: —	—	260

E. Statens domäners fond.

Punkt i bil. 2.			Sid. i bil. 2.
[1.] Anordnande av jägmästarbostäder m. m.	—	426,000: —	1

¹⁾ Beräknat belopp.

Punkt bil. 1.	Att täckas av		Sid. bil. 1.
	lånemedel. Kronor.	andra stats- inkomster. Kronor.	
Statens utlåningsfonder.			
[64.] Allmänna järnvägslånefonden.....	---	---	263
[65.] Fonden för bibanor i vissa delar av riket	---	---	264
[66.] Vattenkraftslånefonden	2,000,000: —	---	265
Punkt i bil. 2.			Sid. i bil. 2.
[2.] Odlingsslånefonden	1,000,000: —	---	3
[3.] Egnahemsslånefonden	6,500,000: —	---	6
[4.] Fiskerilånefonden	350,000: —	---	8
[5.] Dräneringsfonden, alt utgå av tillfälliga lånemedel	5,000,000: —	---	8
[6.] Allmänna nyodlingsfonden	100,000: —	---	9
[7.] Norrländska andelsmejerifonden	100,000: —	---	9
[8.] Kraftledningsslånefonden	1,500,000: —	---	10
[9.] Gödselvärdsslånefonden	1,000,000: —	---	12
[10.] Lånefond för mindre linberedningsanstalter	1) 150,000: —	---	12
Punkt i prot. .			Sid. i prot.
[1.] Avbetalning å statsskulden	---	5,818,400: —	3
Statsverkets fond av rusdrycksmedel.			
[2.] Enligt § 1 i förordningen den 18 juli 1913 angående statsverkets fond av rusdrycksmedel	---	5,800,000: —	3
[3.] Överskott å statsverkets fond av rusdrycksmedel	---	360,000: —	3
[4.] Återbetalning av tillfälliga låne- medel	---	10,000,000: —	4

1) Beräknat belopp.