

N:o 144.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående försäljning af ett staten tillhörigt vattenfall i Lagan vid Laholm m. m.; gifven Stockholms slott den 9 april 1908.*

Under åberopande af bifogade utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag, vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen

*dels* medgifva,

att Kungl. Maj:t må mot en köpeskilling af 274,000 kronor och på de villkor i öfrigt, som innefattas i ett vid statsrådsprotokollet i afskrift fogadt, af Sydsvenska kraftaktiebolaget den 24 mars 1908 undertecknadt kontrakt, försälja det staten såsom ägare till Laholms kungsladugård tillhöriga vattenfallet i Lagan jämte de i kontraktet angifna jorodområden; samt

att omförmälda köpeskilling, 274,000 kronor, må användas till inköp af andra vattenfall för statens räkning och i samband därmed stående utredningar;

*dels ock* besluta, att den afkastning sålunda inköpta vattenfall kunna komma att lämna under tiden, intill dess de varda för det med inköpet afsedda ändamålet använda eller annorledes förordnas, skall inlevereras till statskontoret för att redovisas under titel extra uppbörd.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

*Hugo Hamilton.*

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 9 april 1908.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,  
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,  
 Statsråden: ALBERT PETERSSON,  
 ALFRED PETERSSON,  
 HEDERSTIERNA,  
 HAMMARSKJÖLD,  
 ROOS,  
 SWARTZ,  
 grefve HAMILTON,  
 grefve EHRENSVÅRD  
 MALM.

---

Departementschefen, statsrådet grefve Hamilton anförde:

*1906 års vattenfallskreditiv.*

Uppå därom af Kungl. Maj:t gjord framställning har 1906 års Riksdag anvisat ett belopp af intill 5 miljoner kronor till inköp af sådana, helt eller delvis, i enskild ägo befintliga vattenfall, som inom den närmaste framtiden ansåges komma att för drift af statens järnvägar erfordras, och hvilkas inköp icke utan men för staten ansåges kunna uppskjutas.

*Redan inköpta vattenfall.*

Kungl. Maj:t har därefter på särskilda framställningar af järnvägsstyrelsen inköpt följande vattenfall till nedan angifna belopp, nämligen:

enligt beslut den 12 december 1906 och den 22 februari 1907 de i Motala ström mellan Roxen och Norrbysjön belägna vattenfallen för tillhoppa .....	kr. 2,352,000: —
enligt beslut den 30 januari 1907 Karseforsen i Lagan för .....	» 1,285,200: —
enligt beslut den 22 mars 1907 Hammarby vattenfall i Järleån, inom Nora och Linde socknar nedanför Norasjön, för .....	» 600,000: —
samt enligt beslut den 16 mars 1908 Skeens vattenfall i Bolmån för .....	» 250,000: —
Dessutom har Kungl. Maj:t för bestridande af kostnaderna för de i samband med ifrågavarande inköp erforderliga undersökningar och utredningar, att utanordnas från vattenfalls-kreditivet, anvisat tillhoppa .....	» 110,000: —
	<hr/> Summa kr. 4,597,200: —
Af kreditivet återstår sålunda för närvarande .....	» 402,800: —
	<hr/> Summa kr. 5,000,000: —

I skrifvelse den 16 januari 1908 har nu järnvägsstyrelsen inkommit med förslag till inköp af Hjulsnäs vattenfall i Lagan.

Vidare har järnvägsstyrelsen i skrifvelse den 17 januari 1908 gjort framställning i fråga om försäljning af det staten tillhöriga vattenfallet vid Laholm i Lagan, hvarjämte styrelsen, under förutsättning af bifall till nyssnämnda framställning, hemställt, att för statens räkning måtte inköpas vattenfallen vid Floboda, Tofhult, Traheryd och Kasteberg jämväl i Lagan.

Läget af ifrågavarande vattenfall jämte de af staten förut inköpta fallen vid Skeen och vid Karseforsen framgår af en af järnvägsstyrelsen ingifven situationsplan, hvilken torde få såsom bilaga fogas vid detta protokoll.

Järnvägsstyrelsen har anfört, att under vissa förutsättningar genom de af Kungl. Maj:t under åren 1906 och 1907 beslutade vattenfallsinköp så mycket vattenkraft förvärfvats, att densamma efter verkställda sjöregleringar jämte lämpligt kraftbelopp från statens anläggningar vid Trollhättan efter *nuvarande trafikförhållanden* vore tillräcklig för drift såväl af västra stambanan som af samtliga söder om densamma befintliga statsbanelinjer. En af dessa förutsättningar var, att järnvägsstyrelsens förslag om inköp af Svartåforsen i Östergötland vann Kungl. Maj:ts godkännande, något som emellertid icke blef fallet.

Järnvägs-  
styrelsens  
framställ-  
ningar om  
förvärf-  
vande af  
ytterligare  
vattenfall  
m. m.

Då det emellertid, fortsätter järnvägsstyrelsen, kan förväntas, att, innan elektrisk drifkraft blifvit införd å ifrågavarande statsbanelinjer, trafiken å desamma ej oväsentligt ökats, och ökning äfven sedermera naturligen kan motses, så komma dessa vattenfall säkerligen redan inom snar framtid att vara för sitt ändamål otillräckliga. I betraktande häraf och då de återstående vattenfall i södra Sverige, som lämpa sig för elektrisk järnvägsdrift, ej äro synnerligen många, och de sannolikt, om ej staten i tid ingriper, komma att tagas i anspråk för andra ändamål, anser styrelsen önskvärdt, att, medan det ännu till rimligt pris är möjligt, söka förvärfva ytterligare en del sådana vattenfall.

Lagans  
vattenfall.

Järnvägsstyrelsen har härvidlag i första rummet haft sin uppmärksamhet riktad på vissa vattenfall i Lagaån, hvilka synts för ändamålet lämpliga. I afseende på detta vattendrag erinrar styrelsen, att Kungl. Maj:t i enlighet med styrelsens i underdånig skrifvelse den 11 januari 1907 gjorda förslag beslutit inköpa det största af dess vattenfall, nämligen Karseforsen, samt att styrelsen i samma skrifvelse framhållit, att Karseforsen kunde komma till användning för drift af ej blott en del af västkustbanan, utan trots det till 55 km uppgående afståndet från Karseforsen till närmaste punkt på södra stambanan äfven till en del af denna bana, exempelvis sträckan mellan Malmö och Säfsjö, hvarjämte styrelsen anmärker såsom själfklart, att äfven öfriga statsbanelinjer i Skåne med fördel kunna drifvas från detta vattenfall.

Järnvägsstyrelsen anför vidare.

Lagan bildas af tre grenar, af hvilka den västligaste är Bolmån, som kommer från sjön Bolmen. Det första fallet i Lagan nedanför Bolmåns tillflöde bildas vid *Hjulsnäs* och det nästa omedelbart därefter vid *Floboda*. Ungefär 3 kilometer nedanför Flobodafallet kommer ett mindre fall vid *Tofhult* och 2 kilometer längre ned ett ungefär lika stort fall vid *Traheryd*. Af dessa fall äro de vid Hjulsnäs och Tofhult icke alls och de vid Floboda och Traheryd endast till mycket ringa grad tagna i anspråk, de senare genom en kvarn och en såg. Nedanför Traheryd komma fall, som äro bebyggda och utnyttjas af Svenska filfabriken, Strömsnäs bruk och Thimsfors aktiebolag. Sedan följa i ordningen de Sydsvenska kraftaktiebolaget tillhöriga fallen vid Majenfors, Bassalt, Knäred, Hjørnered och *Kasteberg*, af hvilka ett par äro under utbyggnad. Nedanför Kasteberg följa de kronan tillhöriga fallen vid *Karseforsen* och *Laholm*, hvarefter Lagan faller ut i hafvet.

Af de här nämnda fallen kunna af flera skäl, säger styrelsen, endast de, som äro belägna närmast nedanför de båda grenarnas sammanflöde, komma i fråga till statsinköp. Det öfversta af dessa fall, nämligen det vid Hjulsnäs, äger en fallhöjd af ungefär 4,5 meter. Nuvarande lågvattenmängden i Lagan vid Hjulsnäs uppgår enligt af aktiebolaget vattenbyggnadsbyrån den 7 september 1907 dagtecknadt utlåtande till 11,6 à 14,3 sm<sup>3</sup>.

Hjulsnäs-  
fallet.

Järnvägsstyrelsen meddelar, att en reglering af de betydande sjöarna Bolmen, Vidöstern, Rusken m. fl. är planerad, hvarigenom en värdefull utjämning af afrinningen skulle vinnas och lågvattenmängden väsentligt ökas samt att enligt ofvannämnda utlåtande den för kraftanläggningen disponibla lågvattenmängden vid Hjulsnäs skulle efter verkställda sjöregleringar kunna beräknas till 42,6 sm<sup>3</sup>.

Beträffande Hjulsnäs-fallet yttrar järnvägsstyrelsen vidare.

Den konstanta effekt, som vid detta fall kan erhållas, beräknas efter reglering och efter afdrag af fallförluster uppgå till 1,840 turbinhästkrafter. Anläggningskostnaden inklusive andel i kostnaden för sjöreglering beräknas till 570,000 kronor eller 310 kronor per hästkraft. Någon större variation i aftappningen kan, om detta fall enbart förvärfvas, knappast påräknas, då bassäng för utjämning af en variabel aftappning ej kan erhållas mellan detta fall och det strax nedanför liggande fallet vid Floboda.

Emellertid torde möjlighet förefinnas att exempelvis vid mobiliseringsstillfällena genom tappning från det ofvanför liggande betydliga magasinet kunna uttaga större effekt genom att då äfven låta reservmaskineriet arbeta. I kombination med blifvande kraftstationer vid Karseforsen och Skeen, om hvilket senare fall omförmäles i det följande, torde Hjulsnäs-fallet äfven oberoende af de närmast nedanför liggande fallen kunna med fördel användas för elektrisk drift af statens järnvägar.

Fallets läge i förhållande till statens järnvägar är gynnsamt såtillvida, att, såsom af ofvannämnda situationsplan framgår, en elektrisk ledning från en blifvande kraftstation vid Karseforsen till södra stambanan kan dragas förbi detta fall, så att en här uppförd kraftstation kan blifva elektriskt hopkopplad med Karseforsens kraftstation.

Fallet vid Hjulsnäs tillhör dels staten såsom ägare till kronoegendomarna Öckershult och Fägerhult, och dels ett konsortium, bestående af fem personer, nämligen C. Krüger, G. F. Bratt, E. M. Öman, H. Thoresen och C. R. Prytz, som äga större delen af östra stranden och den del af västra stranden, som ej tillhör nyssnämnda kronoegendomar.

Del i fallsträckor å östra stranden tillkommer dessutom Thimsfors aktiebolag, Frithiof Karlström m. fl. Den omständigheten, att staten således redan är delägare i detta fall, och att denna statens falldel endast i samband med nyssnämnda fallsträckor kan med fördel utnyttjas, utgör, menar järnvägsstyrelsen, ytterligare ett skäl, som talar för hela detta falls förvärfvande.

Järnvägsstyrelsen hemställer, att Kungl. Maj:t måtte godkänna följande, vid styrelsens skrivelse den 16 januari 1908 i afskrift fogade kontrakt, hvarigenom hela Hjulsnäsfallet skulle komma i statens ägo, nämligen:

1) ett dagtecknadtt den 2, den 6 och den 8 november 1907, enligt hvilket ofvannämnda konsortium till Kungl. Maj:t och kronan försäljer  $\frac{1}{4}$  mantal kronoskatte Hjulsnäs i Hamneda socken med mera för en köpeskillning af 150,000 kronor, hvilken sedermera enligt tillägg till kontraktet den 26 och den 29 november samt den 2 december 1907 nedsatts till 125,000 kronor; varande ytterligare tillägg till kontraktet gjorda den 11, den 14 och den 18 december 1907 samt den 4 februari 1908;

2) ett dagtecknadtt den 2 december 1907, enligt hvilket Thimsfors aktiebolag till Kungl. Maj:t och kronan försäljer det bolaget såsom ägare af  $\frac{1}{4}$  mantal Hjulsnäs Litt. C i Hamneda socken tillkommande vattenområde med vattenrätt, grund och fiske i Lagan för en köpeskillning af 8,000 kronor;

3) ett dagtecknadtt den 19 november 1907, enligt hvilket Frithiof Karlström till Kungl. Maj:t och kronan försäljer  $\frac{1}{48}$  mantal Hjulsnäs Litt. B för en köpeskillning af 29,000 kronor;

4) ett dagtecknadtt den 18 november 1907, enligt hvilket Anders Jeppsson och hans hustru Ingrid Mathilda Jeppsson, född Christiansen, till Kungl. Maj:t och kronan försälja  $\frac{1}{8}$  mantal Hjulsnäs Litt. B i Hamneda socken för en köpeskillning af 9,892 kronor 75 öre; och

5) ett dagtecknadtt den 18 november 1907, enligt hvilket Karl Isak Månsson och Sven Månsson såsom ägare af  $\frac{1}{16}$  mantal Hjulsnäs Litt. B samt Elof Andreasson såsom ägare af  $\frac{1}{24}$  mantal Hjulsnäs Litt. B allt i Hamneda socken, till Kungl. Maj:t och kronan försälja dem såsom ägare af nämnda hemmansdelar tillkommande vattenområde med vattenrätt, grund och fiske i Lagaån för en köpeskillning af 3,500 kronor.

Ifrågavarande köpeanbud äro för säljarna bindande under förutsättning, att de blifva af Kungl. Maj:t godkända senast den 1 juni 1908.

Beträffande ofvan nämnda köpekontrakt af Frithiof Karlström rö-

rande  $\frac{1}{48}$  mantal Hjulsnäs litt. B erinrar järnvägsstyrelsen, att vid häradssyn år 1899 i och för vattenverksanläggning vid Floboda dåvarande ägaren af  $\frac{1}{48}$  mantal Hjulsnäs litt. B, N. J. Nilsson, medgifvit erforderlig uppdämning å hemmanet till en viss gräns. Skulle, såsom järnvägsstyrelsen äfven föreslagit, Kungl. Maj:t och kronan genom antagande af ett af Floboda vattenfalls- och industriaktiebolag afgifvet anbud af den 2 november 1907 å detta bolag tillhörigt vattenfall vid Floboda, förvärfva detta senare vattenfall, torde, säger järnvägsstyrelsen, nyssnämnda å  $\frac{1}{48}$  mantal Hjulsnäs medgifna uppdämningsrätt äfven medfölja. Enligt vattenbyggnadsbyråns utlåtande den 15 november 1907 har den del af till hemmansdelen hörande vattenfall, som där-efter återstår, en höjd af endast 0,6 meter och skulle i proportion till öfriga pris ej betinga större värde än 12,000 å 15,000 kronor, hvadan ock, då den i köpet ingående jorden endast utgör några tunnland ängs-  
mark utan byggnader, det af Karlström begärda priset syntes järnvägs-  
styrelsen oskäligt högt. Styrelsens försök att åstadkomma nedsättning  
däraf hafva, enligt hvad styrelsen meddelar, ej medfört önskad  
resultat. Om vattenfallet vid Floboda skulle förvärfvas af Kungl. Maj:t,  
anser styrelsen det därför kunna ifrågasättas att ej antaga Karlströms  
ofvannämnda kontrakt.

De i det föregående omnämnda köpekontrakten betinga en sammanlagd köpeskilling af 175,392 kronor 75 öre. Om statens andel fråndrages, blir hela den återstående fallhöjd, som genom dessa kontrakts antagande skulle förvärfvas, omkring 3.35 meter och priset per hel fallmeter således omkring 52,500 kronor, eller ungefär samma pris, som betalades vid den af Kungl. Maj:t inköpta Karseforsen i Lagan. Om statens andel åsättes ett lika högt pris per fallmeter, blir dess värde omkring 60,000 kronor, och hela förvärfskostnaden för fallet vid Hjulsnäs 235,400 kronor. Räknas med 4,5 % ränta och amortering å förvärfskostnaden, blir denna 10,600 kronor per år eller 5 kronor 75 öre per turbinhästkraft och år. Enligt vattenbyggnadsbyråns förut åberopade utredningar, meddelar järnvägsstyrelsen vidare, kunna de årliga kostnaderna för kraftstation vid Hjulsnäs, då andel i kostnaderna för sjöreglering är inberäknad, beräknas till 68,000 kronor eller 37 kronor per hästkraft. Läggas härtill den ofvan beräknade, mot inköpssumman svarande årliga kostnaden per hästkraft af 5 kronor 75 öre, skulle således hela kostnaden uppgå till 42 kronor 75 öre per hästkraft och år, hvilket visserligen vore högre kostnad än för något annat fall, som af järnvägsstyrelsen föreslagits till inköp men likväl väsentligt billigare än det pris, till hvilket man på teknikens nuvarande ståndpunkt kunde

på annat sätt erhålla elektrisk drifkraft, exempelvis genom utnyttjande af torfmossarnas bränslevärde. Dessutom erinrar styrelsen, att den effekt, som till detta pris stode till förfogande, kunde erhållas konstant dygnet och året om, sedan sjöregleringarna blifvit utförda, hvadan den beräknade årliga kostnaden pr uttagen turbinhästkraft icke kunde anses hög.

Fallen vid  
Floboda,  
Tofhult och  
Traheryd.

Järnvägsstyrelsen har vidare till inköp föreslagit fallen vid Floboda, Tofhult och Traheryd, belägna nedanför Hjulsnäsfallet, och anför i fråga om dessa fall följande.

Fallet vid Floboda äger en fallhöjd af omkring 5,5 meter, och hafva fallen vid Tofhult och Traheryd tillsammans en höjd af nära 5 meter. Flobodafallet kan med fördel utbyggas tillsammans med det ofvanför liggande fallet vid Hjulsnäs, genom en vid Floboda belägen damm, hvarvid erhålles en samlad fallhöjd af nära 10 meter. Fallen vid Tofhult och Traheryd kunna likaledes sammanbyggas medelst en damm vid Traheryd. Det öfre af dessa fallkomplex har utom större fallhöjd äfven fördelen af att äga — resp. genom de nedre fallens förvärfvande kunna erhålla — samlingsbassänger på båda sidor, hvarigenom en viss grad af varierande aftappning möjliggöres, hvilket vid vattenkraftens användande för järnvägsdrift är af särskild betydelse. Då därtill kommer, att byggnadskostnaderna för hela fallkomplexet Hjulsnäs—Floboda enligt verkställda utredningar äro låga och att dess läge, såsom ifråga om Hjulsnäsfallet framhållits, måste betraktas såsom gynnsamt, anser järnvägsstyrelsen synnerligen önskvärdt, att äfven vattenfallet vid Floboda förvärfvas. I afseende på resultaten af de tekniska undersökningarna rörande nu ifrågavarande vattenfall hänvisar järnvägsstyrelsen till dels vattenbyggnadsbyråns utlåtande den 7 september 1907 rörande vattenkraften mellan Bolmäns utlopp och Strömsnäs bruk, dels samma byrås den 8 november 1907 dagtecknade utredning med tillägg af den 28 november 1907.

Järnvägsstyrelsen anför vidare.

Af vattenbyggnadsbyråns utredning framgår, att mellan de projekterade anläggningarna vid Floboda och Traheryd bildas en bassäng med en areal af cirka 170,000 m<sup>2</sup>. Nedanför Traheryd finnes ingen bassäng, men ofvanom Hjulsnäs en mycket stor sådan, i hvilken bland annat sjön Exen ingår. På grund häraf är det möjligt att vid en vid Floboda utförd anläggning i viss grad variera aftappningen och därför utbygga kraftstationen för en något större effekt, än som konstant kan afgifvas. Kraftstationen vid Traheryd måste däremot, såvida



icke annan öfverenskommelse kan träffas med ägarna till nedanför liggande vattenverk, bebyggas för och drivas med konstant effekt. På grund såväl af denna omständighet som af den relativt höga anläggningskostnaden äro Tofhult—Traherydfallen naturligen icke i samma grad ägnade för järnvägsdrift. Om emellertid Hjulsnäs—Flobodafallen skulle komma att användas för detta ändamål, är det viktigt att äfven disponera de närmast nedanför liggande fallen, på det att dessa måtte utbyggas och nyttjas på sådant sätt, att Flobodaanläggningen erhåller så stor frihet som möjligt i afseende på aftappningen. Den disponibla lågvattenmängden vid frågavarande kraftanläggningar beräknas efter verkställda sjöregleringar till 42,6 sm<sup>3</sup>. Då hela fallhöjden från lugnvattnet ofvanför Hjulsnäs ned till svenska filfabrikens fall uppgår till ungefär 15,5 meter, skulle motsvarande effekt med afdrag för fallförluster blifva cirka 6,400 turbinhästkrafter. I vattenbyggnadsbyråns utlåtande den 7 september 1907 antages den öfre anläggningen vid Floboda skola utnyttja en fallhöjd af något öfver 9 meter och till följd af möjligheten till varierande aftappning utbyggas för en maximieffekt af 5,500 turbinhästkrafter. Utbyggnadskostnaden inklusive vattenbyggnader, andel i kostnaden för sjöregleringar, turbiner och elektrisk utrustning beräknas till 1,100,000 kronor, motsvarande 200 kronor per hästkraft. Årliga kostnaden, exklusive ränta och amortering å fallens förvärfskostnad, beräknas af vattenbyggnadsbyrån till 120,000 kronor eller 21,80 kronor per maximiturbinhästkraft.

Af vattenbyggnadsbyråns utredning den 8 november 1907 framgår, att den projekterade anläggningen för utnyttjande af fallen vid Tofhult och Traheryd får en nettofallhöjd af 4,7 meter och en konstant effekt af 2,000 turbinhästkrafter efter sjöregleringars verkställande. Byggnadskostnaden beräknas till 770,000 kronor eller 385 kronor per hästkraft.

Efter långvariga underhandlingar har det, meddelar järnvägsstyrelsen vidare, lyckats att erhålla för säljarna bindande köpeanbud från samtliga delägare i de ofvannämnda vattenfallen vid Floboda, Tofhult och Traheryd. De största delägarna äro dels Floboda vattenfalls- och industriaktiebolag, som äger Flobodafallet och hvars aktiemajoritet innehafves af Sydsvenska kraftaktiebolaget i Malmö, dels konsul G. S. Arfwidson, som är hufvuddelägare i Tofhultsfallet, dels slutligen fabrikören C. O. Österlund såsom ägare af Traheryd-fallet. Öfriga anbudsgifvare äro ingenjören I. Pehrsson, Gustaf Pettersson, Albert Christensson och Erik Hansson, och hafva anbud från dem anskaffats dels för förvärfvande af vattenområden och mark, som kunna genom vatten-

verksanläggning öfversvämmas, dels med hänsyn till den möjligheten, att resp. säljare skulle kunna äga del i vattenrätten, enär det ej torde få anses ostridigt, att äganderätten till vattnet är förenad med äganderätten till stranden. De ifrågavarande köpekontrakten, som i afskrift bifogats järnvägsstyrelsens skrivelse och om hvilkas godkännande järnvägsstyrelsen hemställt, anmärkas här nedan under punkterna 1)—7).

1) Floboda vattenfalls- och industriaktiebolag försäljer genom köpekontrakt den 2 november 1907 till Kungl. Maj:t och kronan vissa fastigheter på ömse sidor om Lagan jämte vattenområde och vattenrätt för ett pris af 265,000 kronor. Detta kontrakt är bindande för säljarna under två förutsättningar, nämligen dels den att det af Kungl. Maj:t antages senast den 1 juni 1908 samt dels den, att ett af Sydsvenska kraftaktiebolaget den 2 november 1907 undertecknadt köpekontrakt, genom hvilket detta bolag erbjuder sig att på vissa i kontraktet närmare angifna villkor köpa det staten tillhöriga vattenfallet vid Laholm i Lagan för ett pris af 250,000 kronor, blifver af Kungl. Maj:t antaget.

2) I. Persson försäljer enligt köpekontrakt den 24 november 1907 ett strandområde längs Lagan m. m. till ett pris af 7,000 kronor.

3) Konsul G. S. Arfwidson försäljer genom köpekontrakt den 14 november 1907 vissa fastigheter på båda sidor om Lagan med grund och vattenrätt till ett pris af 80,000 kronor.

4) Fabrikören C. O. Österlund försäljer genom köpekontrakt den 6 december 1907 vissa områden på båda sidor om Lagan med grund och vattenrätt till ett pris af 80,000 kronor.

5) Gustaf Pettersson försäljer genom köpekontrakt den 26 november 1907 från sina hemmansdelar om tillhoppa <sup>11/64</sup> mantal Sjöboda en strandremsa vid Lagan m. m. för en köpeskilling af 19,000 kronor.

6) Albert Christensson försäljer enligt köpekontrakt den 26 november 1907 en strandremsa vid Lagan m. m. för en köpeskilling af 5,000 kronor.

7) Erik Hansson försäljer enligt köpekontrakt den 26 november 1907 visst vattenområde med vattenrätt, grund och fiske i Lagan för ett pris af 2,000 kronor.

Äfven de under 2)—7) upptagna köpekontrakten äro för säljarna bindande under förutsättning att de blifva af Kungl. Maj:t antagna senast den 1 juni 1908.

Beträffande Gustaf Petterssons köpetrakt har järnvägsstyrelsen erinrat därom, att denne genom köpekontrakt den 15 februari 1898 med öfverlåtelse till ofvannämnde konsul Arfwidson försålt en strandremsa utmed Lagaån af <sup>11/64</sup> mantal Sjöboda jämte hemmansdelens strand och

vattenrätt i Lagaån för 1,900 kronor, å hvilket fång lagfart dock ej kunnat erhållas, och att den rätt, som Arfwidson genom sistnämnda kontrakt kunde hafva förvärfvat, öfverlåtits af Arfwidson genom hans ofvanberörda kontrakt till Kungl. Maj:t och kronan.

De i det föregående omnämnda köpekontrakten betinga en sammanlagd köpesumma af 458,000 kronor. Järnvägsstyrelsen anmärker, att om därtill lägges det pris, som Hjulsnäsfallet betingar eller 175,392 kronor 75 öre, erhålles en summa af 633,392 kronor 75 öre, utgörande köpeskillingen för förvärfvande af hela fallsträckan Hjulsnäs—Traheryd. Därest statens andel i denna fallsträcka frändrages, blir, fortsätter styrelsen, hela den återstående fallhöjd, som genom dessa kontrakts antagande skulle förvärfvas, cirka 14,3 meter, och priset för hel fallmeter således ungefär 44,000 kronor eller något lägre än vid den af Kungl. Maj:t inköpta Karseforsen i Lagan. Om statens andel, i enlighet med hvad förut anförts, åsättes ett värde af 60,000 kronor, blir hela förvärfskostnaden för ifrågavarande vattenfall cirka 693,000 kronor, hvaraf på Hjulsnäs—Flobodaanläggningen belöper en summa af 507,000 kronor och på Tofhult—Traheryd 186,000 kronor. Räknas med 4,5 % ränta och amortering å förvärfskostnaden, blir kostnaden härför per år för den öfre anläggningen cirka 22,800 kronor och för den nedre 8,400 kronor per år eller resp. 4,15 och 4,20 kronor per turbinhästkraft och år. Hela årliga kostnaden vid den öfre anläggningen beräknas således i enlighet med hvad förut nämnts till  $21,80 + 4,15 = 25,95$  eller i rundt tal 26 kronor. Äfven om anläggningskostnaden per hästkraft i verkligheten af en eller annan orsak skulle blifva något större än vattenbyggnadsbyråns preliminära beräkningar gifva vid handen, synes man dock, säger järnvägsstyrelsen, hafva goda skäl att antaga, det kostnaden per turbinhästkraft och år vid denna anläggning under alla omständigheter ej skall komma att öfverstiga 30 kronor, hvilket måste betraktas som ett lågt värde. Vid den nedre anläggningen torde årliga kostnaden per hästkraft inklusive ränta och amortering å förvärfskostnaden komma att uppgå till cirka 45 kronor.

Förvärfskostnaden för hela fallsträckan Hjulsnäs—Traheryd.

I underdånig skrifvelse den 11 januari 1907 angående förslag till inköp af Karseforsen i Lagan hade järnvägsstyrelsen öfvermält, att mellan detta fall och det närmast ofvanför belägna Sydsvenska kraftaktiebolaget delvis tillhöriga fallet vid Kasteberg finnes ett jämförelsevis obetydligt fall, som likaledes äges af detta bolag. Detta fall borde lämpligen genom uppdämning utnyttjas vid Karseforsen, men kunde järnvägsstyrelsen då ej erhålla köpeanbud af bolaget.

Kastebergsfallet.

Detta har emellertid, enligt hvad styrelsen i sin förenämnda skrifvelse af den 17 januari 1908 meddelar, nu lyckats i det att med bolaget uppgjorts ett köpekontrakt af den 2 november 1907, enligt hvilket bolaget till Kungl. Maj:t och kronan försålde  $\frac{3}{3200}$  mantal n:r 1 Gosterbygget jämte hemmanets vattenrätt, grund och fiske i Lagan m. m. för en köpeskilling af 50,000 kronor. Kontraktet, om hvars godkännande järnvägsstyrelsen hemställt, är gällande under samma båda förutsättningar som kontraktet angående Flobodafallet, nämligen dels den att det blifver af Kungl. Maj:t antaget senast den 1 juni 1908, och dels den att bolagets erbjudande att köpa Laholmsfallet antages.

Angående den fallhöjd och den effekt, som finnas vid det härigenom erbjudna lilla fallet ofvanför Karseforsen, har järnvägsstyrelsen hänvisat till en utredning af vattenbyggnadsbyrån den 23 augusti 1907, enligt hvilken fallhöjden varierar mellan 1,2 och 0,7 meter och effekten mellan 250 och 330 turbinhästkrafter vid olika vattenföring. I betraktande af denna ringa effekt och den omständigheten, att fallet ej utan tämligen stora kostnader torde kunna utnyttjas i samband med blifvande anläggning vid Kasteberg, är priset, såsom järnvägsstyrelsen påpekar, tämligen högt, men å andra sidan framhåller styrelsen, att detta falls förvärfvande är af mycket stor betydelse i och för ett rationellt utnyttjande af Karseforsen. Icke endast att denna erhåller ett tillskott i effekt och fallhöjd, utan hufvudsakliga vinsten består däruti, att den ofvanför Karseforsen disponibla bassängen blir större och byggnadskostnaden lägre, än om detta fall ej skulle förvärfvas.

#### Laholmsfallet.

Det staten tillhöriga vattenfallet vid Laholm erbjuder sig Sydsvenska kraftaktiebolaget, såsom ofvan nämnts, att enligt ett den 2 november 1907 dagtecknad köpekontrakt köpa för ett pris af 250,000 kronor, och är detta anbud för köparen bindande, under förutsättning att det blifver af statsmakterna antaget senast den 1 juni 1908. Det område, som skulle ingå i köpet, omfattar enligt af landtmätare verkställd uträkning en areal af 17,564 hektar. I köpet ingå grund och vatten i Lagan samt dämmningsrätt, men ej fisket. Någon noggrann utredning rörande kostnaden för utbyggandet af ifrågavarande vattenfall föreligger icke, men ett på preliminära undersökningar baserad utlåtande, dagtecknad den 24 maj 1901 af ingenjören, numera professor J. G. Richert förefinnes. Enligt denna beräknas fallhöjden till endast 4,5 meter, men torde den i vanliga fall utgöra 5,0 à 5,5 meter. Räknas med i genomsnitt 5,0 meter, blir, säger järnvägsstyrelsen, det erbjudna priset per fallmeter 50,000 kronor och således ungefär lika högt som de pris, hvilka i det

föregående till statsinköp föreslagna fallen i Lagan betinga. Enligt Richerts förslag tänkes kraftstationen utbyggd för 4,500 turbinhästkrafter, hvarvid byggnadskostnaden beräknas till 1,075,000 kronor eller cirka 240 kronor per hästkraft. I detta förslag är dock, anmärker järnvägsstyrelsen, kostnaden för det elektriska maskineriet efter nuvarande förhållanden för högt räknadt, och borde reduceras, hvilken minskning i anläggningskostnaden dock sannolikt torde motvägas af i afseende på andra poster inträffande prisstegringar. Fallets värde har i samma utlåtande af Richert upptagits till 125,000 kronor. I förhållande till de pris, för hvilka staten köpt eller blifvit erbjuden att köpa vattenfall i Lagan syntes således det af Sydsvenska kraftaktiebolaget bjudna priset 250,000 kronor för Laholmsfallet vara skäligt. Då Laholmsfallet enligt järnvägsstyrelsens åsikt numera ej lämpligen kan komma i fråga för elektrisk drift å statens järnvägar, under det att Flobodafallet, såsom i det föregående blifvit nämndt, i samband med andra därintill belägna till Kungl. Maj:t och kronan äfvenledes hembjudna vattenfall är för elektrisk järnvägsdrift synnerligen lämpligt, finner järnvägsstyrelsen det vara i hög grad önskvärdt, att ett utbyte af ifrågavarande vattenfall mellan staten och Sydsvenska kraftaktiebolaget kommer till stånd.

I sammanhang med förslaget om inköp af Hjulsnäsfallet hemställde järnvägsstyrelsen tillika, att Kungl. Maj:t måtte besluta inköpa det Sydsvenska kraftaktiebolaget tillhöriga vattenfallet vid Skeen i Bolmän, beläget omkring 18 kilometer norr om Hjulsnäs. Detta fall, som har en fallhöjd af omkring 9 meter, ansågs så tillvida vara af särskild betydelse, som genom utförandet af en dammbyggnad därstädes en viss reglering af aftappningen från sjön Bolmen äfven med nuvarande otillfredsställande förhållanden på vattenlagstiftningens område kan åstadkommas. För elektrisk järnvägsdrift ansågs fallet väl ägnadt, enär det är beläget mellan två sjöar, och aftappningen därför kan varieras inom vida gränser, så att fallet kan utbyggas för afsevärdt större effekt än den i genomsnitt disponibla. Fallets konstanta effekt efter sjöregleringen beräknades till 1,500 turbinhästkrafter, men ansågs på grund af ofvan anförda omständigheter kunna utbyggas för en effekt af 4,200 turbinhästkrafter.

Köpeskillingen utgjorde 250,000 kronor. I köpet ingick emellertid äfven ett ålfiske, som afkastar nära 4,000 kronor om året. Om fisket beräknas äga ett kapitalvärde af allenast 50,000 kronor, återstår för vattenkraften 200,000 kronor eller 133 kronor för turbinhästkraft af den effekt, som efter sjöreglering kan konstant påräknas. Sedan fallet blifvit

Fallet vid  
Skeen.

bebyggdt, beräknades årliga kostnaden per maximiturbinhästkraft och år till omkring 30 kronor.

Det hade varit min afsikt att samtidigt kunna framlägga alla ifrågasatta framställningar till Eders Kungl. Maj:ts pröfning. Emellertid yppade sig vissa svårigheter med afseende å den ifrågasatta försäljningen till Sydsvenska kraftaktiebolaget af statens vattenfall vid Laholm. Nämnda bolag gjorde med anledning därpå antydningar, att bolaget skulle vilja göra jämväl försäljningen af Skeenfallet beroende af att bolagets ifrågasatta förvärf af Laholmsfallet förverkligades. Då något sådant förbehåll icke gjorts i kontraktet angående fallet vid Skeen, och detta fall ansågs värdefullt för staten att förvärfva, beslöt Eders Kungl. Maj:t på min tillstyrkan, såsom jag förut tillåtit mig erinra, den 16 sistlidne mars att antaga bolagets anbud om försäljning af fallet, hvarigenom köp sålunda kom till stånd.

Sedermera upptogos förnyade förhandlingar med bolaget rörande Laholmsfallet, om hvilka jag blir i tillfälle att framdeles yttra mig.

**Yttranden  
ang. järn-  
vägsstyrel-  
sens fram-  
ställningar.**

I anledning af järnvägsstyrelsens ifrågasatta framställningar hafva yttranden afgifvits af åtskilliga myndigheter.

**Utlåtande af  
befälhafvaren  
för general-  
staben.**

Sålunda har befälhafvaren för generalstaben inkommit med underdånigt utlåtande och därvid till en början erinrat, att chefen för generalstaben uti ett till Kungl. Maj:t ingifvet underdånigt yttrande af den 17 januari 1907 ansett sig böra resa vissa betänkligheter mot anläggning af kraftstation vid Karseforsen i Lagan på grund af dess exponerade läge, och endast under förutsättning af en mera tryggad reservstation samt med det uttryckliga förbehåll, att denna reservstation skulle anordnas *samtidigt* med anläggningarna vid Karseforsen, tillstyrkt då ifrågasatta inköp af denna fors. Befälhafvaren för generalstaben anför vidare. Nu vore Karseforsen inköpt, och därmed syntes också beslutet vara fattadt att till denna punkt förlägga kraftstationen för driften af statsbanorna i det sydligaste Sverige. Det vore därför en fråga af allvarig betydelse att i tid vidtaga anstalter för skapande af en tryggad reservstation. Då nu järnvägsstyrelsen föreslagit till inköp fallen vid Hjulsås, Floboda, Tofhult och Traheryd i Lagaån samt vid Skeen i Bolmån, så vore detta tvifvelsutan att betrakta såsom första steget till en sådan reservstations bildande. Anläggningarna vid dessa fall skulle ingenstädes komma närmare kusten än något öfver fem mil fågelvägen räknadt och finge därigenom en relativt stor trygghet mot

öfverraskande företag från sjön. Då därtill komme, att de teknisk-topografiska förhållandena vid komplexet Hjulsnäs—Floboda samt vid Skeen medgäfvit bildandet af mycket stora ansamlingsbassänger, hvaraf följde möjlighet till uttagande under kortare tid af en kraft vida utöfver den konstanta tillgången, så syntes de föreslagna fallen äfven ur denna synpunkt lämpliga för en reservstation till Karseforsen, hvilken sistnämnda hade sin egentliga styrka i den konstanta tillgången, men saknade möjligheter till bildande af större vattenmagasin och alltså till forceradt uttagande af kraft under kortare tid, något som kunde blifva erforderligt vid militära masstransporter sammanträngda till ett fåtal dygn.

På grund häraf har befälhafvaren för generalstaben tillstyrkt de föreslagna inköpen.

Till följd af nådig remiss har vidare landtbruksstyrelsen den 29 januari 1908 afgifvit underdånigt utlåtande, såvidt angår de föreslagna inköpens inverkan på fiskerinäringen i Lagan, och därvid beträffande de fall, som skulle af staten förvärfvas och som äro belägna längre upp i vattendraget, d. v. s. nedåt till och med Traheryd, framhållit, att vid dessa fall, då dammar skulle byggas öfver dem, säkerligen under alla förhållanden ålyngelledare komme att behöfva uppföras. Kostnaderna för sådana ledare äro emellertid, enligt hvad styrelsen meddelar, jämförelsevis ringa. Om lax numera någon gång skulle komma upp så långt som till Traheryd, syntes detta säkerligen endast hända undantagsvis under vissa år. Möjligen kan, säger styrelsen, någon ändring i detta afseende komma att inträffa, om och när laxtrappor blifvit byggda i alla de större fall eller dammar, hvilka äro belägna i Lagan nedanför Traheryd. Därest tillstånd kommer att lämnas till öfverbyggande af kungsådran, om sådan skulle förklaras förefinnas i Lagan vid de här ifrågavarande fallen från och med Traheryd och där ofvanför, eller om åns hela bredd eljest skulle få öfverbyggas, anser styrelsen det vara gifvet, att såsom villkor för sådant tillstånd komme att föreskrifvas inrättandet af ålyngelledare, möjligen äfven laxtrappa vid ett hvar af fallen i fråga. Under alla förhållanden anser styrelsen de extra kostnader, som kunna komma att i fiskerifafseende förorsakas vid blifvande dammbyggnader öfver Lagan eller Bolmán från och med Traheryd uppåt, icke blifva så stora, att de kunna anses i afsevärd mån inverka på köpesummorna för de vattenfall, hvilka föreslagits skola för statens räkning därstädes inköpas.

Landtbruks-  
styrelsens  
utlåtande.

Äfven beträffande laxfisket särskildt vid Laholmsfallet har landtbruksstyrelsen yttrat sig, men därom blir jag i tillfälle att sedermera yttra mig.

Utlåtanden  
af justitie-  
kanslern och  
landtmäteri-  
styrelsen.

Till följd af särskilda nådiga remisser hafva därjämte underdåniga utlåtanden i ärendet afgifvits af justitiekanslern den 3 februari 1908 och af landtmäteristyrelsen den 4 och den 28 mars 1908. Landtmäteristyrelsen har i sina utlåtanden meddelat resultaten af utaf styrelsen verkställda ingående utredningar rörande skiftes- och äganderättsförhållandena å land och vatten vid såväl de ifrågavarande till inköp föreslagna vattenfallen i Lagan som det staten tillhöriga vattenfallet vid Laholm.

I anledning af innehållet i dessa utlåtanden hafva vederbörande säljare gjort vissa förtydliganden eller tillägg till respektive kontrakt.

Domänstyrel-  
sens yttrande  
angående  
Hjulsnäs-  
fallet.

På nådig befallning har domänstyrelsen yttrat sig beträffande kronodomänerna Öckershult och Fägerhult, för hvilka kronan äger del i det till inköp ifrågasatta vattenfallet vid Hjulsnäs. Styrelsen meddelar, att någon arrendator å nämnda båda egendomar icke är antagen för tiden efter den 14 mars 1908, till följd hvaraf desamma stå till Kungl. Maj:ts disposition utan annan inskränkning än i fråga om ett vid Lagan beläget torp, Östra Högahult, som utan kontrakt tillsvidare innehafves af en torpare mot skyldighet att handhafva skogens bevakning. Domänstyrelsen, som ej har något att erinra mot att kronans andel i vattenfallet omhändertages af järnvägsstyrelsen, har anmodat vederbörande öfverjägmästare att med innehafvaren af nämnda torp öfverenskomma om afstående af den jord, som kunde komma att behövas för vattenfallets utnyttjande, och kommer styrelsen, enligt hvad i dess utlåtande angifves, att, i afvaktan på Kungl. Maj:ts beslut om vattenfallets användning, tillse, att vid utarrendering af kronoegendomarna vattenrätten i Lagan blifver undantagen, och att upplåtelse af den mark, som för vattenfallets användning kunde komma att behövas, endast sker för ett år i sänder.

Hjulsnäs—  
Traheryd.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har, på nådig befallning, den 29 januari 1908 afgifvit utlåtande i ärendet.

Väg- och  
vattenbygg-  
nadsstyrel-  
sens yttrande  
den 29 janu-  
ari 1908.

Beträffande fallsträckan Hjulsnäs—Traheryd erinrar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att sammanlagda inköpspriset för de sammanslagna Hjulsnäs- och Flobodafallen skulle utgöra 507,400 kronor, och sammanlagda inköpspriset för de sammanslagna Toftulfs- och Traherydfallen skulle uppgå till 186,000 kronor.



Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför vidare.

Vid normalt lågvatten är vattenmängden icke mera än cirka 18,3 sm<sup>3</sup> i denna del af Lagan och under nuvarande förhållanden kan under normala lågvattensperioder icke uttagas större nyttig effekt än cirka 1,840 turbinhästkrafter af sammanslagna Hjulsnäs—Flobodafallet och cirka 950 turbinhästkrafter af sammanslagna Tofhult—Traherydsfallet.

Den föreslagna inköpskostnaden skulle sålunda för Hjulsnäs—Flobodafallet uppgå till  $\frac{507,400}{1,840} = 276$  kronor per effektiv turbinhästkraft, som fallet *nu* utan föregående sjöregleringar kan lämna, och för Tofhult—Traherydsfallet uppgå till  $\frac{186,000}{950} = 196$  kronor per effektiv

turbinhästkraft, som nu kan uttagas. Dessa pris äro, säger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, höga, särskildt priset för Hjulsnäs—Flobodafallet. Vid den utredning rörande vattenfall i Lagan, som af vattenbyggnadsbyrån år 1905 verkställdes på uppdrag af kommitterade för utarbetande af plan för det sedermera bildade »Sydsvenska elektriska kraftaktiebolaget», beräknades sålunda bland annat inköpspriset för Hjulsnäs—Flobodafallet till 350,000 kronor, eller till cirka 190 kronor per effektiv turbinhästkraft, som fallet nu utan föregående sjöregleringar kan lämna.

Styrelsen erinrar vidare, att vid de af staten redan gjorda vattenfallsköpen i Motala ström och i Lagan vid Karsefors betalats ännu högre pris. För sistnämnda fall betaltes sålunda 263 kronor per effektiv hästkraft, som nu kan uttagas utan föregående sjöregleringar. Förvärfskostnaden för samtliga fallen vid Hjulsnäs—Floboda, Tofhult och Traheryd skulle utgöra sammanlagdt 693,400 kronor och genomsnittskostnaden skulle uppgå till  $\frac{693,400}{2,790} = 248$  kronor för hvarje effektiv turbin-

hästkraft, som nu utan föregående sjöregleringar kunde ur fallen uttagas. De nu föreslagna inköpen af vattenfallen å sträckan Hjulsnäs—Traheryd äro följaktligen, enligt styrelsens åsikt, i någon mån gynnsammare än inköpet af Karseforsfallet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påpekar vidare, att kraftstationen vid Traheryd för fallsträckan Tofhult—Traheryd måste bebyggas och drifvas för konstant effekt, då det nedanför denna station saknas möjlighet till åstadkommande af utjämningsmagasin för olika tappning. Emellertid anser styrelsen det vara af vikt för staten att disponera äfven denna station och fallsträcka, emedan annars kraftsta-

tionen vid Floboda finge drifvas för konstant kraft och sålunda ej finge den frihet i afseende å aftappning och belastningsvariation, som beredes denna kraftstation genom utjämningsbassängen mellan Floboda och Traheryd.

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 2 mars 1908.

Med anledning af hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sålunda anfört har yttrande infordrats från järnvägsstyrelsen, som därvid anfört, att vid beräkning af ett vattenfalls pris den siffra, som erhålles genom att, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort, dividera köpesumman för hvarje fall med motsvarande effekt i hästkrafter vid nuvarande lågvattenmängd, icke är af afgörande betydelse vid bedömande af ett vattenfalls pris. För detta ändamål måste, säger järnvägsstyrelsen, hänsyn jämväl tagas till fallets belägenhet, byggnadskostnaden, möjligheten att reglera aftappningen allt efter den tillfälliga belastningen och den därmed sammanhängande möjligheten att bebygga och utnyttja fallet för större effekt än den konstant disponibla. Belägenheten af de till inköp föreslagna fallen vore tydligen mycket gynnsam med hänsyn till det därmed afsedda ändamålet. Möjligheten att variera aftappningen och under viss tidsperiod, då belastningen så kräfde, uttaga afsevärdt större effekt än den konstant disponibla förefinnes hos fallen vid Hjulsnäs—Floboda, men däremot ej vid Tofhult—Traheryd. Byggnadskostnaden och den årliga kostnaden per uttagen hästkraft vore enligt utförda beräkningar relativt låga vid Hjulsnäs—Floboda och Skeen, men höga vid Tofhult—Traherydsfallen, hvadan också såsom af järnvägsstyrelsens underdåniga skrivelser den 16 och den 17 januari 1908 framginge, kostnaden per hästkraft och år inklusive ränta och amortering å förvärfskostnaden beräknats till ett minst 50 % större värde vid Tofhult—Traherydsfallen än vid de öfriga af järnvägsstyrelsen till inköp föreslagna fallen. Under sådana förhållanden synes det, menar järnvägsstyrelsen, vara tydligt, att af ifrågavarande vattenfall, de vid Tofhult—Traheryd belägna äro de relativt dyraste och icke, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen håller före, Hjulsnäs—Flobodafallen.

Järnvägsstyrelsen har vidare såsom jämförelse meddelat, att Tofhult—Traherydsfallen, hvilka nu af järnvägsstyrelsen föreslagits till inköp för 186,000 kronor, år 1902 af dåvarande byråingenjören, numera byråchefen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen O. Z. Ekdahl i ett till enskilda personer afgifvet utlåtande värdesatts till minst 300,000 kronor. Dessutom hade samma tjänsteman i ett år 1899 afgifvet utlåtande värderat det endast 2,4 meter höga Traherydsfallet ensamt,

hvilket enligt järnvägsstyrelsens åsikt näppeligen lönade sig att bygga annat än i samband med Tofhultsfallet, och som således endast tillsammans med detta fall finge något värde, till 150,000 kronor. Vid en jämförelse mellan dessa värderingar och de af järnvägsstyrelsen föreslagna prisen borde ytterligare beaktas, att vattenfallen i Sverige och i synnerhet inom den södra delen af landet under de senaste fem åren undergått en betydande värdestegring.

Beträffande den ifrågasatta försäljningen till sydsvenska kraftaktiebolaget af det staten tillhöriga vattenfallet vid Laholm, erinrar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt förutnämnda underdåniga utlåtande af den 29 januari 1908, att järnvägsstyrelsen jämfört priset per fallmeter vid Laholm med prisen per fallmeter vid Hjulsnäs—Traheryd. En dylik jämförelse är emellertid, säger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, endast riktig, om de jämförda vattenfallen hafva samma vattenmängd, men gifver i annat fall en oriktig föreställning om det inbördes värdet, som bestämmes af den nyttiga effekten, hvilken åter är beroende af både fallhöjd och vattenmängd. Då nu vattenfallet vid Laholm vid Lagans mynning hade en nuvarande normal lågvattenmängd af cirka 40 m<sup>3</sup> i sekunden, men vattenfallen Hjulsnäs och Hjulsnäs—Traheryd en nuvarande normal lågvattenmängd af endast cirka 18,3 m<sup>3</sup> i sekunden, så kunde nu utan föregående sjöregleringar uttagas ur hvarje fallmeter af Laholmsfallet cirka  $\frac{40}{18,3} = 2,18$  gånger så stor nyttig

effekt som ur hvarje fallmeter vid Hjulsnäs eller Hjulsnäs—Traheryd. Hvarje fallmeter i Laholmsfallet vore därför, fortsätter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, också värd mera än dubbelt så mycket som hvarje fallmeter i de förra vattenfallen. Det kunde därför icke heller vara skäligt pris vid dess försäljning att få per fallmeter det samma som staten skulle gifva per fallmeter vid Hjulsnäs långt upp ifrån Lagans mynning. Det erbjudna priset 250,000 kronor för Laholmsfallet skulle, enär detta fall nu utan föregående sjöreglering kunde lämna cirka 1,617 turbinhästkrafters nyttig effekt, i själfva verket utgöra endast 155 kronor per turbinhästkraft, medan staten vid de erbjudna köpen af samtliga vattenfallen å sträckan Hjulsnäs—Traheryd själf skulle betala ett genomsnittspris af 248 kronor per nyttig turbinhästkraft. Det syntes därför, och då staten vidare skulle betala efter 200 kronor per nyttig hästkraft, som nu utan sjöregleringar kunde uttagas af det erbjudna obetydliga vattenfallet vid Kasteberg, ingalunda vara oskäligt, att staten toge betaldt för Laholmsfallet efter 248 kronor per nyttig hästkraft eller

*Laholmsfallet.*

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande den 29 januari 1908.

efter samma belopp per nyttig hästkraft, som staten själf skulle betala vid de föreslagna köpen i Lagan, och att sålunda dess försäljningspris sattes till åtminstone 401,000 kronor.

På grund af hvad sålunda anförts har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del hemställt, att Kungl. Maj:t, därest de af järnvägsstyrelsen nu föreslagna inköpen af vattenfall i Lagan vunne Kungl. Maj:ts bifall, likvisst ville taga i öfvervägande huruvida icke vid försäljning af statens vattenfall i Lagan vid Laholm till Sydsvenska kraftaktiebolaget ett pris af 248 kronor per effektiv hästkraft eller sålunda tillhoppa 401,000 kronor borde betingas.

Järnvägsstyrelsens  
yttrande den  
2 mars 1908.

I anledning af nu anförda anmärkningar från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida har järnvägsstyrelsen uti sitt förenämnda yttrande af den 2 mars 1908 anført följande.

För att man rättvisligen skulle kunna jämföra prisen å olika vattenfall per fallmeter fordrades naturligen, att vattenmängden vore ungefär densamma och förhållandena i afseende på byggnadskostnad m. m. något så när likvärdiga. I sitt utlåtande hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påstått, att normala lågvattenmängden vid Laholm skulle vara 40 sm<sup>3</sup>, under det att den vid Hjulsnäs endast vore 18,3 sm<sup>3</sup>, och skulle således en fallmeter vid Laholm vara mer än dubbelt så mycket värd som vid Hjulsnäs. Så vore emellertid icke förhållandet. Mellan Hjulsnäs och Laholm erhöles Lagan endast obetydliga tillflöden, och vore nederbördsområdet vid Laholm ej synnerligen mycket större än vid Hjulsnäs. I själfva verket vore enligt af aktiebolaget vattenbyggnadsbyrån verkställda undersökningar normala lågvattenmängden på de båda ställena 21 resp. 18,3 sm<sup>3</sup>. I vattenfallskommitténs förteckning öfver statens vattenfall uppgäfves motsvarande vattenmängder till 29 å 30 och 26 sm<sup>3</sup>, hvilka siffror stode till hvarandra i praktiskt taget samma proportion, som de af vattenbyggnadsbyrån funna värdena. I det af professor Richert den 24 maj 1901 afgifna preliminära utlåtandet rörande Laholmsfallet, som af järnvägsstyrelsen bilades den underdåniga skrifvelsen den 17 januari 1908 i ändamål att gifva en föreställning om ungefärliga byggnadskostnaden, talades visserligen om en vattenmängd af 40 sm<sup>3</sup>, men vore detta utlåtande afgifvet, innan de senare noggranna utredningarna rörande Lagans afrinningsförhållanden vore utförda. Såsom af järnvägsstyrelsens berörda skrifvelse framginge, vore priset per fallmeter vid Hjulsnäs—Floboda 44,000 kronor, men vid Laholm 50,000 kronor, hvilka

siffror stode till hvarandra i ungefär samma proportion som de ofvan nämnda vattenmängderna. Då därtill komme, att byggnadskostnaden såväl vid Hjulsnäs—Floboda som vid Karsefors vore väsentligt lägre än vid Laholm, och att kontraktet rörande Laholmsfallet innehölle vissa inskränkningar i afseende på köparens rätt, hvartill motsvarighet ej funnes vid de fall, som föresloges till statsinköp, så syntes ej med fog kunna påstås, att priset för Laholmsfallet vore för lågt i förhållande till förvärfskostnaden för de fall, som af järnvägsstyrelsen föresloges till inköp. Då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under antagande af en normal lågvattenmängd af 40 sm<sup>3</sup> värderade vattenfallet vid Laholm till 401,000 kronor, så insåges, att, om man i stället räknade med den riktiga vattenmängden, 21 sm<sup>3</sup>, fallets värde enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens egen beräkning blefve 210,000 kronor. I öfrigt har järnvägsstyrelsen hänvisat till ett af vattenbyggnadsbyrån den 25 februari 1908 i ämnet afgifvet yttrande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har därefter till Kungl. Maj:t ingifvit en ytterligare skrifvelse i ärendet af den 10 mars 1908, däruti styrelsen upplyser, att styrelsen endast använt de af järnvägsstyrelsen i den framställningen bilagda utredningen lämnade uppgifter om Lagaåns vattenmängd vid de olika platserna, rörande hvilka uppgifter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under förevarande förhållanden icke haft tillfälle ingå i någon närmare pröfning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afstyrker fortfarande på det bestämdaste, att fallet vid Laholm, på sätt af järnvägsstyrelsen föreslagits, afyttras till ungefärligen samma pris pr fallmeter räknadt, som det vid Floboda, alldenstund själfklart syntes vara, att vattenmängden i Lagan måste vara större vid dess utlopp vid Laholm än 6 mil längre upp efter ån vid Floboda, nedanför hvilken plats flera tillflöden, såsom Krokån m. fl. tillkomme.

Skulle, säger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Kungl. Maj:t, till följd af de sväfvande uppgifterna i den af järnvägsstyrelsen förebragta utredningen, anse sig böra tills vidare afslå framställningen i hvad den afser försäljning af fallet vid Laholm, kunde staten med god fördel enbart för sig använda vattenfallen vid Skeen, Hjulsnäs och Tofhult-Traheryd, hvilka vattenfall salubjudits utan något villkor med afseende på försäljning af Laholmsfallet. Floboda vattenfall torde, utbyggdt ensamt för sig, icke för den enskilde hafva det värde, som det efter ofvan nämnda förvärf erhöles i statens hand, och beträffande det kvarvarande obetydliga fallet vid Kasteberg ofvanför Karseforsen, hvilket likaledes salubjudits endast under förutsättning af försäljning af Laholmsfallet,

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande den 10 mars 1908.

och för hvilket staten dock skulle till Sydsvenska kraftaktiebolaget betala ett pris af icke mindre än 50,000 kronor, framginge af utredningen, att det icke utan stora kostnader kunde tillgodogöras i samband med nämnda bolags egen anläggning vid Kasteberg.

Landtbruksstyrelsens och domänstyrelsens yttranden.

I sitt förut omförmälda utlåtande har landtbruksstyrelsen beträffande laxfisket vid Laholm och Karseforsen gjort åtskilliga erinringar äfvensom meddelat, att ett kronan tillhörigt laxfiske vid Laholms broar i Lagan, hvilket icke skulle vid den ifrågasatta försäljningen af Laholmsfallet tillfalla köparen utan af kronan behållas, vid ett utbyggande af fallet antagligen komme att ödeläggas. Det kapitaliserade värdet af detta fiske kunde beräknas till 24,000 kronor, hvilket belopp sålunda utgjorde en för kronan uppkommande förlust vid försäljningen.

Järnvägsstyrelsen har emellertid i afgifvet utlåtande uttalat den uppfattning, att ifrågavarande laxfiske skulle förflyttas till annan plats, där kronan hade fiskrätt.

Därjämte har domänstyrelsen, efter domänintendentens m. fl. vederbörandes hörande, yttrat sig angående den ifrågasatta försäljningen af Laholmsfallet.

Nytt kontrakt ang. Laholmsfallet.

Med anledning af landtbruksstyrelsens utlåtande samt innehållet i domänstyrelsens yttrande jämte de därvid fogade handlingar inleddes förnyade underhandlingar med Sydsvenska kraftaktiebolaget.

Dessa förhandlingar ledde därhän, att bolaget ökade den bjudna köpeskillingen till 274,000 kronor, hvarjämte bolaget förklarade sig villigt att godkänna vissa påyrkade bestämmelser rörande ytterligare begränsning af bolagets rätt till vattenuppdämning å kronan tillhörig mark, rätt till utfartsväg öfver försålda områden äfvensom stadgande i syfte att bolaget skulle taga tillbörlig hänsyn till nuvarande innehafvare af lägenheter, verk eller andra anläggningar inom försålda området jämväl efter utgången af nu gällande kontrakt. Härefter har bolaget den 24 mars 1908 underskrifvit och till järnvägsstyrelsen öfverlämnat ett enligt dessa grunder upprättadt kontrakt. Afskrift af detta kontrakt torde såsom bilaga få fogas vid detta protokoll.

Järnvägsstyrelsen har därjämte öfverlämnat bestyrkta afskrifter af två den 26 mars 1908 dagtecknade skrivelser från Floboda vattenfalls- och industriaktiebolag i likvidation samt Sydsvenska kraftaktiebolaget, däruti dessa bolag förklarar, att de förut omnämnda af bolagen den 2 november 1907 undertecknade kontrakten angående försäljning till Kungl. Maj:t och kronan af vattenfallen vid Floboda och Kasteberg gällde under förutsättning att Kungl. Maj:t och kronan senast den 1 juni 1908 godkände nyssnämnda den 24 mars 1908 dagtecknade köpekontraktet angående Laholmsfallets försäljning till Sydsvenska kraftaktiebolaget

Innan jag yttrar mig angående järnvägsstyrelsens ifrågavarande framställningar, tillåter jag mig erinra, att i det statsrådsprotokoll, som åtföljde propositionen n:r 102 till 1906 års Riksdag angående det förut nämnda vattenfallskreditivet, lämnades en redogörelse för den elektriska järnvägsdriftens ståndpunkt i allmänhet, de resultat, som i hufvudsak vunnits vid de dittills anställda försöken i Sverige, äfvensom en del andra på frågan om lämpligheten af elektrisk drift i större omfattning å statens järnvägar inverkan faktorer; och ber jag att få hänvisa till nämnda redogörelse.

De försök med elektrisk järnvägsdrift, som alltsedan början af år 1905 bedrifvits till en början å linjen Tomteboda—Värtan och sedermera äfven å linjen Stockholms Central—Järfva, äro nu i hufvudsak afslutade. Jag har därför beredt mig tillfälle att taga del af de hufvudsakliga resultat, hvartill försökens ledare, byrådirektören R. Dahlander kommit, och tillåter jag mig här meddela en sammanfattning däraf.

Den provisoriska kraftstationen vid Tomteboda, som anordnats för ångturbiner, har endast i ringa grad varit föremål för försöken.

Hvad angår kontaktledningen, så har genom försöken konstaterats möjligheten att använda så höga spänningar, som för de svenska statsbanorna af ekonomiska skäl är önskvärdt. Det har också konstaterats, att man medelst lämpliga skyddsanordningar kan minska faran för trafikanterna och järnvägsfunktionärerna, så att några betänkligheter ur denna synpunkt i allmänhet ej hehöfva förefinnas rörande användandet af högspända kontaktledningar, liksom ej heller för deras införande å bangårdar. För strömaftagandet bereda dessa höga spänningar inga svårigheter, utan tvärtom, då den strömstyrka som skall öfverföras genom strömaftagarna minskas i samma proportion som spänningen växer. Med tillhjälp af lämpliga isolatorer och i öfrigt omsorgsfullt utarbetade konstruktionsdetaljer synes man också vid ifrågakommande spänningar kunna påräkna en hög grad af driftsäkerhet. I afseende på dessa detaljer har under försöken samlats en mångsidig och värdefull erfarenhet, icke minst därigenom att vid försöksanläggningen äfven provvats en del mindre tillfredsställande anordningar och detaljer, hvilkas olägenheter blifvit noggrannt studerade och gifvit upphof till förbättrade konstruktioner. På grund af denna erfarenhet har äfven utarbetats ett särskildt system af nya synnerligen enkla anordningar för kontaktledningens uppbärande, hvilket synes fylla högt ställda fordringar och torde vara synnerligen lämpligt för våra förhållanden, och som särskildt för enkelspår medgifver en enkel och ändamålsenlig kombination af upphängningsanordningen för kontaktledningen och matarledningarna. För erhållande

af något så när konstant dragspänning i och nedhängning af kontakttråden och för undvikande af de olägenheter och kostnader, som äro förbundna med hittills vanliga anordningar, användas vid detta system spännvikter, hvarmed mycket tillfredsställande erfarenheter vunnits. Då till följd af försökssträckornas natur större hastighet än 60 à 70 km i timmen ej kunnat erhållas och detta blott under mycket kort tidsmoment, hafva några iakttagelser rörande strömaftagandet vid mycket stora hastigheter ej kunnat göras, men sådan kännedom har vunnits i afseende på de omständigheter, som inverka på strömaftagandet, att på grund häraf och den kända erfarenheten från andra anläggningar allmänna slutsatser kunna dragas rörande strömaftagandet vid olika hastigheter och anordningar.

De undersökningar och mätningar, som utförts rörande skenornas användande för strömåterledningen, hafva gifvit till resultat, att det elektriska motståndet i skenledningen är betydligt mindre än man haft anledning förmoda, beroende på den omständigheten att en stor del af strömmen tager vägen genom jorden i högre grad ju fuktigare jordmånen och väderleken äro. De elektriska skenförbindningar, som äro nödvändiga vid alla med likström drifna bananläggningar, synas vid användandet af högspänd växelström i allmänhet kunna undvaras. Genom att förbinda med skenorna alla närbelägna föremål af metall kan möjligheten af fara till följd af eljest uppstående spänningsdifferenser förebyggas. Differenser af detta slag mellan aflägsna punkter å skenledningen kunna dock förorsaka vissa olägenheter och störningar i närbelägna telefon-och telegrafledningar. Användandet af skenorna för banströmmens återledning medför likväl så väsentliga fördelar, att de olägenheter, som därigenom förorsakas, äro i jämförelse därmed obetydliga.

I afseende på banströmmens inverkan på sådana svagströmsledningar ha ett stort antal lärerika försök blifvit gjorda, och hafva flera metoder för upphäfvande eller förminskande af sådana störningar blifvit med större eller mindre framgång profvade. I samband härmed hafva hithörande frågor underkastats en ingående teoretisk behandling, medelst hvilken det är möjligt att i viss mån generalisera de resultat i detta afseende, som genom försöken vunnits, och därigenom draga vissa slutsatser äfven rörande de störningar af detta slag, som uppstå vid långa ledningar för elektrisk järnvägsdrift, och de medel, som måste användas till förebyggande därpå. På detta område återstår emellertid ännu mycket att utforska, men så mycket kan dock sägas, att de kostnader, som kunna komma att erfordras för förebyggande af genom banströmmen förorsakade störningar i telefon- och telegraftrafiken ej uppgå till



sådana värden, att de ekonomiska förutsättningarna för den elektriska järnvägsdriften därigenom röna väsentligt inflytande.

Beträffande den rullande materielen är det i första rummet motorerna, som äro af betydelse. Den vid försöken vunna erfarenheten gifver tydligt vid handen, att växelströmkommutatormotorerna redan nu kommit till en så hög ståndpunkt, att de i afseende på driftsäkerhet, verkningsgrad och regleringsförmåga uppfylla alla rimliga anspråk på en god järnvägsmotor. Kommuteringen vållar numera ej några svårigheter, ej heller har kommutatorn visat sig förorsaka några höga kostnader för underhåll och reparation. Sedan den tidpunkt, då de vid försöken använda motorerna konstruerades, hafva afsevärda framsteg gjorts i afseende på detaljernas utarbetande och materialets utnyttjande vid sådana motorer, hvarigenom bland annat vunnits, att vikten kunnat ej obetydligt reduceras, så att numera vikten af en banmotor för växelström ej behöfver afsevärdt öfverstiga vikten af en sådan motor för likström. Såväl den kompenserade seriemotorn som den kompenserade repulsionsmotorn hafva vid försöken lämnat goda resultat, och synes intet skäl föreligga att gifva någondera typen ett bestämdt företräde. De olägenheter, hvarmed dessa kommutatormotorer principiellt äro behäftade, hafva således genom sinnrika anordningar och konstruktiva förbättringar blifvit reducerade till så små dimensioner, att de icke på något vis kunna tillmätas någon afgörande betydelse. Genom försöken har betydelsen af afkylning af dessa motorer medelst inpressad luft för höjande af deras arbetsförmåga blifvit tydligt påvisad, och hafva de för detta ändamål nyttjade anordningar visat sig fungera tillfredsställande.

Rörande detaljanordningarna för manövrering och reglering af motorerna samt för strömmens aftagande från kontakttråden och ledning inom lokomotiv och motorvagnar har en värdefull jämförande erfarenhet samlats, och hafva de vid försöken använda anordningarna i stort sedt lämnat goda resultat. Samma sak gäller i afseende på strömmens användande för uppvärmning, belysning och bromsning af elektriska tåg.

Försöken hafva med mycket obetydliga undantag endast utförts med ett enda periodtal nämligen 25, och byrådirektören Dahlander har uttalat den åsikten, att, hvad våra förhållanden beträffar, de fördelar, som vinnas genom att välja en lägre frekvens än 25, äro mindre än de därmed förenade olägenheterna. Det förefaller också, som om man flestades i utlandet kommit till den uppfattningen, att 25 vore i stort sedt det för ifrågavarande ändamål lämpligaste periodtalet.

Genom försöken har man för statens järnvägar vunnit dels en god öfverblick öfver teknikens ståndpunkt på detta område — järnvägsdrift

medelst högspänd växelström — dels en ingående och värdefull jämförande erfarenhet angående de olika detaljanordningar och system, som för ändamålet kunna komma ifråga och därigenom möjlighet att vid en blifvande större anläggning målmedvetet fastställa lämpliga anordningar. Dessutom hafva säkra hållpunkter vunnits för beräkning af kostnaden för såväl anläggning som drift af elektriska järnvägar med växelström.

Byrådirektören Dahlander anser sig utan tvekan kunna påstå, att problemet om elektrisk drift å statens järnvägar till följd af elektroteknikens framsteg under de senaste åren nu är tekniskt löst. Ehuru detaljförbättringar naturligen alltjämt komma att göras, anser han knappast tänkbart, att något enklare, bättre och billigare system än det vid försöken använda systemet med enfass växelström inom den närmaste framtiden skall kunna komma att framträda. Intet skäl synes honom därför förefinnas att på denna grund uppskjuta införandet af elektrisk drift å statsbanorna. De oförutsedda svårigheter, som kunna komma att möta, anser Dahlander kunna öfvervinnas utan synnerligt stora kostnader.

Till de åsikter, Dahlander sålunda uttalat, har en nämnd, bestående af inspektören öfver elektriska anläggningar E. C. Ericson, representerande kommerskollegium, filosofie doktorn H. Pleijel, representerande telegrafstyrelsen, byrådirektören och chefen för järnvägsstyrelsens telegrafbyrå E. I. Billing samt professorn i teoretisk elektroteknik vid tekniska högskolan K. A. Lindström, uttalat sin fulla anslutning.

Beträffande den ekonomiska sidan af saken torde denna fråga, hvilken icke direkt utgjort föremål för nyssnämnda försök, ännu icke vara tillräckligt utredd. Jag har emellertid tagit del af ett utaf byrådirektören Dahlander hållet föredrag vid årsmötet med Svenska teknologföreningens andra sektion 1907, däri Dahlander framlagt resultaten af de beräkningar i ifrågavarande afseende, som under hans ledning verkstälts inom järnvägsstyrelsen. Dessa beräkningar hafva omfattat alla statsbanelinjer söder om Bollnäs med undantag af linjerna Laxå—Charlottenberg, Örebro—Svartå och Göteborg—Strömstad. Alternativa beräkningar hafva gjorts dels med hänsyn till trafiken år 1905 och dels med en 60 % större trafik, som efter den progression, hvarmed trafiken på senaste åren växt, beräknas vara uppnådd senast år 1920. Byrådirektören Dahlander, som säger sig hafva räknat synnerligen försiktigt, har funnit att, därest elektrisk drift varit införd på ifrågavarande statsbanelinjer under år 1905, man med säkerhet kunnat vänta en besparing af 452,440 kronor. Med en 60 % större trafik — som bekant ställer sig den elektriska driften ekonomiskt gynnsammare ju starkare trafiken är — skulle man en-

ligt Dahlander kunna räkna med en årlig besparing af 1,477,000 kronor för år. Utom dessa rena besparingar tillkomma genom införande af elektrisk drift åtskilliga andra fördelar, bland hvilka särskildt äro att nämna den betydande nationalekonomiska vinsten och förmånen att kunna erbjuda persontrafiken större antal tåg, något som å sin sida torde medföra ökad resandefrekvens.

Byrådirektör Dahlanders beräkningar hafva visserligen varit föremål för kritik, men de torde väl dock få anses peka hän åt rätt håll.

Såsom af den förut lämnade redogörelsen framgår, har staten redan i mellersta och södra delarna af Sverige så stor vattenkraft, att densamma med någon komplettering efter nuvarande trafikförhållanden kan anses tillräcklig för drift af västra stambanan och de söder om densamma befintliga statsbanelinjerna. Det torde dock dröja ännu någon tid, innan dessa järnvägslinjer komma att anordnas för elektrisk drift, och det synes därför vara förenligt med klok förtänksamhet att söka så snart ske kan förvärfva de kraftkällor, som blifva erforderliga för drifvande af en betydligt stegrad trafik. Detta är så mycket angelägnare, som de vattenfall, hvilka lämpa sig för elektrisk drift, i södra delarna af landet icke äro synnerligen många.

De i Lagan befintliga vattenfallen äro emellertid med hänsyn till sitt läge samt på grund af åtskilliga andra förhållanden väl lämpade för ifrågavarande ändamål. Af dessa vattenfall är staten ägare dels till fallet vid Laholm, beläget å Laholms kungsladugårds ägor, dels till andelar i Hjulsnäsfallet, dels ock till Karseforsen, som inköpts den 30 januari 1907. Därjämte har såsom nämnt det i Lagans biflod Bolmån belägna Skeenfallet den 16 sistlidne mars förvärfvats för statens räkning.

Fråga föreligger nu dels att försälja det staten tillhöriga Laholmsfallet dels ock att inköpa åtskilliga längre upp i Lagan belägna fall vid Hjulsnäs, Floboda samt Tofhult och Traheryd äfvensom Kastebergsfallet; och närmast tillåter jag mig nu underställa Eders Kungl. Maj:ts pröfning frågan om försäljning af Laholmsfallet.

Uti underdånigt betänkande den 6 juli 1901 uttalade vattenfallskommittén, att detta fall hade sådant läge och energiförråd, att det lämpligen kunde användas för elektrisk drift af någon del af statens västkustbana. Det är därför gifvet, att man ställer sig i någon mån tveksam, huruvida en försäljning af fallet öfver hufvud bör ifrågakomma. Emellertid gäller det härvidlag att väga fördelar och nackdelar mot hvarandra. Först och främst är att märka, att fallets läge af militära skäl måste anses ogynnsamt såsom kraftkälla för järnvägsdrift. När

chefen för generalstaben yttrade sig angående det föreslagna inköpet af den ofvanför Laholmsfallet belägna Karseforsen, uttalade han sina betänkligheter mot anläggande af en kraftstation därstädes på grund af det exponerade läget. Beträffande Laholmsfallet, som ej kan utbyggas gemensamt med Karseforsen, måste gifvetvis den af generalstabschefen framhållna synpunkten framträda med än större styrka. Laholmsfallet är vidare jämförelsevis dyrt att bebygga, och ledningarna från detta fall öfver till södra stambanan ställa sig också dyrbara.

Nu är, såsom förut nämnts, staten satt i tillfälle att förvärfva det längre upp i Lagan och sålunda ur militär synpunkt väsentligt bättre belägna vattenfallet vid Floboda, men endast under den förutsättning att staten samtidigt försäljer Laholmsfallet.

För Laholmsfallet skulle staten erhålla en köpeskilling af 250,000 kronor enligt järnvägsstyrelsens ursprungliga framställning, hvilket belopp emellertid sedermera ökats till 274,000 kronor.

För Floboda vattenfall skulle staten erlægga till Floboda vattenfalls- och industriaktiebolag 265,000 kronor samt till I. Persson 7,000 kronor eller sålunda sammanlagdt 272,000 kronor.

I sin framställning har järnvägsstyrelsen beräknat fallhöjden vid Floboda till omkring 5.5 meter och vid Laholm till i genomsnitt 5 meter. Vid jämförelse med priset per fallmeter skulle sålunda köpeskillingen enligt styrelsen blifva ungefär densamma för de båda fallen eller omkring 50,000 kronor per fallmeter.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har emellertid mycket riktigt anmärkt, att en dylik jämförelse har skäl för sig endast under den förutsättning, att de jämförda fallen hafva samma vattenmängd, och åberopar styrelsen, att lågvattenmängden vid Laholm skulle vara  $40 \text{ m}^3$  i sekunden men vid Floboda allenast  $18.3 \text{ sm}^3$ . Förstnämnda siffra har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hämtat ur ett af professor Richert år 1901 afgifvet, järnvägsstyrelsens nu ifrågavarande framställning i annat syfte bilagdt utlåtande.

Sedan berörda utlåtande, hvilket grundats allenast på en okulärbesiktning af Laholmsfallet, afgifvits, hafva emellertid på föranstaltande af vattenfallskommittén verkställts på ingående mätningar grundade vattenmängdsberäkningar såväl vid Laholmsfallet som i närheten af Flobodafallet.

Enligt dessa skulle lågvattenmängden utgöra

vid Laholm .....	29 à 30 $\text{sm}^3$
vid Floboda .....	26 $\text{sm}^3$

Den industriella medelvattenmängden skulle utgöra

vid Laholm .....	43 sm <sup>3</sup>
vid Floboda .....	37 à 40 sm <sup>3</sup>

Sedan dessa mätningar fullbordats, har vidare aktiebolaget vattenbyggnadsbyrån för Sydsvenska kraftaktiebolaget år 1905 verkställt förnyad utredning beträffande den lågvattenmängd, som skulle kunna läggas till grund för beräkning af den effekt, som mot bindande garanti skulle kunna distribueras i de skånska och halländska städerna. Denna lågvattenmängd skulle enligt vattenbyggnadsbyråns utredning uppgå

vid Laholm .....	till 21 sm <sup>3</sup>
vid Floboda .....	» 18.3 sm <sup>3</sup>

Alla dessa beräkningar visa följaktligen en obetydlig skillnad i vattenmängd vid de båda fallen af omkring 3 sm<sup>3</sup>. Då vid Laholm en ej obetydlig vattenmängd torde komma att reserveras för laxens upp- och nedgång — något som ej torde vara behöfligt vid Floboda — lär den för kraftuttagning tillgängliga vattenmängden icke blifva nämnvärdt större vid det förra än vid det senare fallet.

De faktorer, som förutom vattenmängden vid bedömandet af ett vattenfalls värde spela den viktigaste rollen, äro fallhöjden och regleringsmöjligheten.

Hvad nu angår fallhöjden vid Laholmsfallet, som på grund af hafstytans växlande höjd är varierande, beräknades denna af Richert år 1901 till i genomsnitt allenast 4.5 meter. Vattenfallskommittén uppger en fallhöjd af 6 meter, under det vattenbyggnadsbyrån i sin utredning af år 1905 upptager fallhöjden till 5.4 meter. Järnvägsstyrelsen räknar såsom nämnt i sin skrifvelse med en fallhöjd af i genomsnitt 5 meter. Det synes mig emellertid vara försiktigast att vid kalkyleringen antaga den af vattenbyggnadsbyrån år 1905 funna höjden, afjämnad till 5.5 meter.

Beträffande fallhöjden vid Floboda uppgafs denna i vattenbyggnadsbyråns utredning af år 1905 till 5.6 meter samt i ett af samma byrå den 7 september 1907 afgifvet, utaf järnvägsstyrelsen åberopadt utlåtande till 6.1 meter vid östra stranden och 6 meter vid den västra. De olika uppgifterna torde hänföra sig till skilda förslag till kraftens uttagande. Antager man, såsom i järnvägsstyrelsens framställning skett, en fallhöjd af 5.5 meter, synes man kunna vid kalkyleringen befinna sig på den säkra sidan.

Man skulle sålunda hafva att räkna med lika stor fallhöjd vid Flodafallet och Laholmsfallet, men möjligen med *något* större vattenmängd vid det senare än vid det förra. Köpeskillingarna skulle åter kunna anses ungefär lika stora 272,000 kronor för Flodafallet och 274,000 kronor för Laholmsfallet.

Då det emellertid gäller att bedöma saken ur affärssynpunkt för staten, bör man gifvetvis icke såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen stanna vid jämförelse af fallhöjd och vattenmängd.

Fallhöjden spelar, såsom förut antydts, sin stora roll i fråga om ett vattenfalls värde. Ett högre fall är sålunda i regel billigare att bebygga än ett lägre, ty dels fördelas kostnaden för dammanläggning på större antal hästkrafter, dels erhålla turbiner och generatorer större rotations-hastighet och i följd däraf mindre dimensioner.

Men af större vikt är möjligheten till reglering af vattenaftappningen. Detta gäller särskildt vid en kraftanläggning för elektrisk järnvägsdrift, där strömförbrukningen är så växlande, beroende på antalet tåg under dygnets olika timmar. Efter låg beräkning torde maximiförbrukningen uppgå till dubbla medelförbrukningen. På grund häraf är det tydligt-vis synnerligen fördelaktigt, att såväl ofvanför som nedanför en sådan kraftanläggning förfoga öfver bassänger af tillräckliga dimensioner för att kunna utjämna de nödiga variationerna i vattenförbrukningen.

Ett vattenfall om 5,000 hästkrafter kan, om dylika bassänger stå till förfogande, monteras för 10,000 hästkrafter och fullständigt utnyttjas. I motsatt fall kunna endast 5,000 hästkrafter installeras, och halfva vattenmängden bortrinner obegagnad. Monteras fallet för 10,000 hästkrafter, blir därjämte monteringskostnaden per hästkraft lägre, än om endast 5,000 hästkrafter kunna uttagas. Ett vattenfall med utjämningsbassänger är följaktligen för elektrisk järnvägsdrift och jämväl för de flesta industriella ändamål värdt betydligt mer än ett lika beskaffadt fall utan sådana bassänger.

Vid Laholmsfallet äro dessa regleringsförhållanden föga gynnsamma. Nedanför fallet finnes visserligen en bassäng af obegränsad storlek, hafvet. Däremot är uppdamning på grund af närheten till Karseforsen möjlig endast i helt ringa omfattning. I det uppgjorda förslagskontraktet har dessutom köparen förbundit sig att dämma endast i den mån utnyttjandet af Karseforsen därigenom icke lider intrång och högst till ett visst angifvet maximum, hvaremot köparen tillförbundit sig att åtnöjas med den aftappning af vattnet i Lagaån, som kronans anläggningar vid Karseforsen betinga — en för kronan synnerligen förmånlig uppgörelse.

Å andra sidan tillåter jag mig påpeka, att, därest Eders Kungl. Maj:t och Riksdagen skulle lämna sitt medgifvande till Laholmsfallets försäljning, jag har för afsikt tillstyrka, att, förutom Flobodafallet, jämväl fallen vid Hjulsnäs samt vid Tofhult och Traheryd inköpas för statens räkning.

Flobodafallet skulle då bebyggas tillsammans med Hjulsnäsfallet. Härigenom erhålles en samlad fallhöjd af åtminstone 9 meter. Förvärfvas tillika Tofhults- och Traherydfallen, kommer anläggningen att ligga mellan två bassänger af den storlek, att, enligt hvad uppgifves, den effekt, för hvilken fallet kan utbyggas, är 50 % större än medel-effekten efter sjöreglering. Anläggningen har dessutom sådant läge i förhållande till, å ena sidan, Karseforsen och Skeenfallet samt, å andra sidan, södra stambanan, att densamma med fördel kan elektriskt sammankopplas med de blifvande kraftstationerna vid sistnämnda båda fall, och effekten sålunda än ytterligare ökas.

Köpeskillingen för Hjulsnäsfallet enligt de i järnvägsstyrelsens skrifvelse den 16 januari 1908 omförmälda fem kontrakt skulle belöpa sig till sammanlagdt 175,392 kronor 75 öre, däraf 125,000 kronor till det i skrifvelsen omförmälda konsortium, 8,000 kronor till Thimsfors aktiebolag, 9,892 kronor 75 öre till Anders Jeppsson och hans hustru, 3,500 kronor till Karl Isak Månsson m. fl. samt 29,000 kronor till F. Karlström.

Emellertid har landtmästeristyrelsen uti sitt i ärendet afgifna utlåtande kommit till det resultat, att för ett betryggande förvärf af vattenrätt i fallen icke erfordras att antaga kontrakten med Thimsfors aktiebolag, med Anders Jeppson och hans hustru samt med Karl Isak Månsson m. fl. Då de af landtmästeristyrelsen härför anförda skäl icke synas mig kunna gendrifvas, anser icke heller jag, att dessa förslagskontrakt böra godkännas.

Beträffande köpekontraktet med Karlström har järnvägsstyrelsen erinrat, att ägaren af  $\frac{1}{48}$  mantal Hjulsnäs vid häradssyn 1899 rörande dammanläggning vid Floboda medgifvit erforderlig uppdämning å hemmanet till viss gräns, och att staten blefve innehafvare af denna dämningrätt, därest det föreslagna inköpet af Floboda vattenfall blefve antaget. Järnvägsstyrelsen har i anledning häraf och då det af Karlström begärda pris syntos oskäligt högt, ansett det kunna ifrågasättas att ej antaga kontraktet med Karlström. Enligt hvad landtmästeristyrelsen med ledning af kartor och handlingar utrönt, skulle staten, äfven sedan Floboda vattenfall och därmed sagda dämningrätt inom  $\frac{1}{48}$  mantal Hjulsnäs förvärfvats, komma att sakna uppdämningrätt inom samma hemmanslott på en strandlängd af omkring 35 meter. Häradsrättens

ofvanberörda utslag afsåg nämligen, enligt hvad landtmäteristyrelsen meddelar, icke uppdämningsrätt längre uppåt Lagaån än midt för gränsen å västra stranden emellan Kärringelida ägor, å ena sidan, samt Öckershults och Fägershults ägor, å andra. Norra gränsen för  $\frac{1}{48}$  mantal Hjulsnäs löper emellertid ned till ån å östra stranden ungefär 35 meter längre i norr. Därest kontraktet med Karlström ej vinner nådigt godkännande, men öfriga kontrakt angående förvärf af vattenrätt antagas, varder denna jämförelsevis korta strandsträcka den enda på åns båda sidor vid Hjulsnäs och Floboda vattenfall, där staten ej blefve ägare af vatten eller uppdämningsrätt. Det synes dock lämpligast att nu afböja Karlströms anbud, då med all säkerhet en för staten väsentligen fördelaktigare uppgörelse torde kunna träffas i sammanhang med det rättsliga afgörandet af frågan om fallets bebyggande.

Köpeskillingen för Hjulsnäsfallet skulle sålunda nu belöpa sig till 125,000 kronor. För Flobodafallet skulle staten, såsom förut nämnts, betala 272,000 kronor, eller sålunda för de båda fallen sammanlagdt 397,000 kronor. Sammanlagda fallhöjden beräknas, såsom förut angifvits, till minst 9 meter. Här af anses dock 1,15 meter redan tillhöra staten såsom ägare till kronoegendomarna Öckershult och Fägershult. För 7,85 meter (minimum) fallhöjd skulle sålunda erläggas 397,000 kronor, motsvarande ett pris af omkring 50,000 kronor för fallmeter eller det samma, som staten skulle erhålla för Laholmsfallet.

Valet synes härvidlag icke vara svårt. I utbyte mot ett ogynnsamt beläget fall med små variationsmöjligheter och dyra anläggningskostnader skulle staten till samma pris per fallmeter erhålla ett i alla dessa hänseenden bättre fall, hvilket beträffande vattenmängd vore endast obetydligt underlägset det förra.

Till ytterligare bedömande af skäligheten i det erbjudna priset för Laholmsfallet ber jag få erinra, att staten för Karseforsen, där vattenmängden är densamma som vid Laholm, betalt 1,285,200 kronor. Då fallhöjden vid Karseforsen är 25 meter, utgjorde således priset per fallmeter 51,400 kronor. Karseforsen är ett högt fall, billigt att bebygga och möjligt att reglera, medan Laholmsfallet, såsom förut nämnts, är ett lågt fall, dyrt att bebygga och svårt att reglera. Under sådana förhållanden måste det erbjudna priset för Laholmsfallet anses högt i jämförelse med det för Karseforsen betalda, och till inköp af denna senare hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämnat sitt förord.

Under förutsättning af bifall till den ifrågasatta försäljningen af Laholmsfallet är det, såsom jag förut tillätit mig nämna, min afsikt att



tillstyrka Eders Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärder för förvärfvande jämväl af fallen vid Tofhult och Traheryd. Köpeskillingen enligt de i järnvägsstyrelsens framställning omförmälda kontrakt belöper sig till 186,000 kronor. På grund af en erinran i landmäteristyrelsens utlåtande i ärendet har det emellertid ansetts angeläget att förvärfva ytterligare ett mindre jordområde, och har anbud om försäljning af detta område för ett belopp af 800 kronor genom järnvägsstyrelsens försorg införskaffats. Fallhöjden är 4,7 meter och lågvattenmängden densamma som vid Hjulsnäs—Floboda eller 18,3 sm<sup>3</sup>. Priset per fallmeter skulle sålunda blifva omkring 40,000 kronor. Med hänsyn till den ringa fallhöjden och den dyra anläggningskostnaden ställer sig detta fall dock dyrare än Hjulsnäs—Flobodafallen och torde närmast kunna jämföras med Laholmsfallet. Fallsträckan Traheryd—Tofhult måste dessutom bebyggas och drivas för konstant effekt. Emellertid är det af vikt för staten att förfoga äfven öfver denna fallsträcka för att kunna anordna Hjulsnäs—Floboda för varierande effekt. Af denna anledning är det som jag, såsom nämnts, har för afsikt att i sinom tid tillstyrka det nu omhandlade förvärfvet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har icke heller haft något att erinra mot föreslagna inköpet af Tofhult—Traherydfallen.

Vidare ber jag få nämna, att jag på de af järnvägsstyrelsen anförda skäl ämnar tillstyrka inköp af det lilla Kastebergsfallet, under förutsättning att försäljningen af Laholmsfallet kommer till stånd.

Jag tillåter mig här meddela en på min begäran i järnvägsstyrelsen gjord sammanställning, utvisande de olika fallens fallhöjd, vattenmängd och effekt, resp. köpeskillingar samt byggnadskostnader m. m.

Fallets namn.	Fallhöjd i meter.	Lågvattenmängd i sm <sup>3</sup> .	Minsta vattenmängd efter sjöreglering i sm <sup>3</sup> .	Turbinhästkrafter efter sjöreglering.	Köpeskilling. Kr.
Hjulsnäs .....	4.50, däraf 1.15 statens 3.35 enskildes	18.3 (efter uppförande af dammbyggnad vid Skeen)	42.6	1,840, däraf 460 statens 1,380 enskildes	125,000
Floboda .....	5.5	18.3 (d:o)	42.6	2,350	272,000
Hjulsnäs—Floboda sammanbyggda .....	9 à 10, däraf 1.15 statens 7.85 enskildes (minst)	18.3	42.6	4,000, däraf 460 statens 3,540 enskildes	397,000
Tofhult—Traheryd .....	4.7	18.3	42.6	2,000	186,800
Kasteberg .....	0.7 à 1.2	21.0	47.0	—	50,000
Laholm .....	5.5	21.0	47.0	2,350	274,000

Köpeskillingarna för de till inköp nu föreslagna fallen uppgå till följande belopp:

för Hjulsnäs—Floboda .....	kr. 397,000: —
» Tofhult—Traheryd .....	» 186,800: —
» Kastebergsfallet .....	» 50,000: —
	<hr/> Summa kr. 633,800: —

Af vattenfallskreditivet återstå,  
såsom förut nämnts .....

kr. 402,800: —	
Hos Riksdagen torde böra utverkas bemyndigande att använda köpeskillingen för Laholmsfallet .....	» 274,000: —

till förvärfvande af nya fall och i samband därmed stående utredningar, hvadan .....

kr. 676,800: —
----------------

skulle till sådant ändamål erhållas disponibla.

Det belopp, som sålunda skulle blifva tillgängligt, skulle följaktligen vara tillräckligt för likviderande af nyssnämnda inköp, hvarjämte ett rätt afsevärdt belopp skulle kunna användas för fortsatta utredningar.

På grund af hvad jag sålunda anfört, får jag i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t behagade föreslå Riksdagen  
dels medgifva,

Köpeskilling i runda tal		Beräknas utbyggas för turbין- hästkr.	Beräknad byggnads- kostnad, incl. sjö- reglerings- kostnad. Kr.	Beräknad årlig kostnad pr utbyggd turbין- hästkraft, excl. köpesk. Kr.	Beräknad årlig kostnad pr utbyggd turbין- hästkraft, incl. köpesk. Kr.	Anmärkingar.
pr turbין- hästkraft. Kr.	pr fallmeter Kr.					
90	37,000	1,840	570,000	37.00	42.00	Konstant aftappning, kan användas för järnvägsdrift tillsammans med Karseforsen och Skeen.
116	50,000	2,350	?	?	?	Utbygges lämpligen tillsammans med Hjulsåsfallat.
112	50,000	5,500	1,100,000	21.80	25.00	Gynnsamt för järnvägsdrift, om äfven Tofhult—Traheryd förvärvas, då bassänger erhållas på båda sidor om anläggningen.
93	40,000	2,000	770,000	40.00	45.00	Konstant aftappning.
—	c:a 50,000	—	—	—	—	Värdefullt i och för Karseforsens rationella utbyggande.
116	50,000	—	sannolikt c:a 300 kr. pr hästkraft vid konstant aftappn.	—	sannolikt minst 38.00	Af vattommängden efter sjöreglering torde sannolikt c:a 5 sm <sup>3</sup> krävas för fiskets bevarande.

att Kungl. Maj:t må mot en köpeskilling af 274,000 kronor och på de villkor i öfrigt, som innefattas i det förut omförmälda, af Sydsvenska kraftaktiebolaget den 24 mars 1908 undertecknade kontrakt, försälja det staten såsom ägare till Laholms kungsladugård tillhöriga vattenfallet i Lagan jämte de i kontraktet angifna jordområden; samt

att omförmälda köpeskilling, 274,000 kronor, må användas till inköp af andra vattenfall för statens räkning och i samband därmed stående utredningar;

*dels ock* besluta, att den afkastning, sålunda inköpta vattenfall kunna komma att lämna under tiden, intill dess de varda för det med inköpet afsedda ändamålet använda eller annorledes förordnas, skall inlevereras till statskontoret för att redovisas under titel extra uppörd.

Till denna af statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Hans Maj:t Konungen i nåder lämna bifall; och skulle proposition i ämnet af den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, till Riksdagen aflåtas.

Ur protokollet:

*Sölve Berger.*

Afskrift.

## Köpekontrakt.

Sydsvenska Kraftaktiebolaget erbjuder sig härmed att af Kungl. Maj:t och kronan köpa vattenfallet i Lagan vid Laholms kungsladugård på följande villkor:

### § 1.

I köpet ingår:

*dels* de invid Lagan belägna områden, som, å ett kontraktet vidfogadt och med bolagets påskrift om, att det åberopas i kontrakt den 2 november 1907 försedt utdrag af den af förste landtmätaren Jonas Ahnfeldt öfver Kungsladugården år 1898 upprättad karta, äro betecknade med röd färg, och hvilka enligt af v. kommissionslandtmätaren Eskil Jansson verkställd uträkning innehålla en areal af tillhoppa 175,640 kvadratmeter;

*dels* grund och vatten i Lagan utanför de försålda områdena;

*dels* ock, i den mån tillstånd därtill i laga ordning erhålles, rätt till erforderlig ränsning i Lagan å kronans grund samt rätt till uppdämning å kronans mark för utnyttjande af den försålda vattenkraften, i den mån därigenom utnyttjandet af Karseforsen enligt Aktiebolaget Vattenbyggnadsbyråns förslag af den 1 september 1906 icke lider intrång, dock högst till höjden + 19,20 å den vattenståndsskala för Lagan vid Laholm, som omnämnes i kungl. vattenfallskommitténs betänkande den 17 mars 1903 och med skyldighet för bolaget att gälda ersättning för skada, som genom uppdämningen förorsakas vägar eller byggnader å kronans områden;

*dels* de kronan tillhöriga åbyggnader, som nu finnas å de försålda områdena;

*dels* rätt att genom kanal öfver det inköpta området bortleda vattenet för såvidt tillstånd härtill i laga ordning erhålles.

## § 2.

Tillträdet sker den 1 juli 1908, dock är grosshandlaren O. E. Hallberg, som genom den 8 november 1905 upprättadt kontrakt arrenderar ifrågavarande vattenfall och områden samt dessutom en del andra därtill belägna områden, berättigad att vid arrendet utan inskränkning och på oförändrade villkor förblifva under den återstående arrendetiden. Af den enligt nämnda arrendekontrakt kronan tillkommande årliga afgiften 5,530 kronor äger Sydsvenska Kraftaktiebolaget från tillträdesdagen under arrendetiden uppbära 5,000 kronor för år räknadt.

## § 3.

I köpet ingår icke rätten till fiske i Lagan utanför de försålda områdena, hvilken rätt fortfarande tillkommer kronan, dock skall kronan utan särskild ersättning, utöfver den, som är i köpeskillingen inberäknad, finna sig i den värdeminskning, som genom fallets utbyggande enligt i laga ordning fastställd plan kan vederfaras det kronan tillhöriga, genom kontrakt af den 29 juli 1904 till handlanden Philip Holmström utarrenderade fiske vid Laholms kungsladugård. Bolaget vare dock skyldigt underkasta sig de bestämmelser, som i laga ordning kunna komma att fastställas till skyddande af vandringsfisks upp- och nedgång förbi de blifvande kraftanläggningarne.

## § 4.

Köparen tillförbinder sig att åtnöjas med den aftappning af vattnet i Lagaån, som kronans anläggning vid Karsefors betingar, dock att det åligger kronan att meddela köparen de normer, som för aftappningen skola vara gällande.

Önskar kronan afvika från de normer kronan sålunda för aftappningen bestämt, skall tillsägelse därom lämnas köparen senast ett halft år innan förändring vidtages. Vid aftappningen bör kronan taga hänsyn till köparens önskemål, i den mån det kan ske utan olägenhet för kronans egna intressen.

## § 5.

Bolaget medgifver å lämpliga ställen obehindradt tillträde till Lagaån öfver de försålda områdena för fiskets utnyttjande och för vattenhämt-

ning enligt närmare bestämmelser, som, därest så påfordras, meddelas af Konungens befallningshafvande. Likaså förbinder sig bolaget att öfver den del af det genom detta kontrakt försålda området, som ligger söder om Lagaån och öster om järnvägen, medgifva rätt att anlägga och använda lämplig utfartsväg för de öster därom belägna kronan tillhöriga områden, där sådan väg med minsta olägenhet för bolaget lämpligen kan anläggas.

### § 6.

Vattenverksanläggning och arbeten för det genom detta kontrakt försålda fallets utnyttjande få ej utföras så, att därigenom skada förorsakas den Lagan straxt ofvanför fallet korsande järnvägen med hvad därtill hörer, och är köparen skyldig att i sådant afseende underkasta sig de bestämmelser, som kunna komma att meddelas af kungl. järnvägsstyrelsen.

Uppstår genom bolagets anläggningar skada å området korsande landsväg med därtill hörande broar, är bolaget skyldigt att vidkännas den kostnad, som genom landsvägens resp. broarnes iståndsättande eller ombyggnad uppstår.

### § 7.

Skulle de i köpet ingående byggnaderna före tillträdesdagen genom ellsolycka skadas eller förstöras, äger Kronan uppbära brandskadeersättning, hvilken afdrages å köpeskillingen.

### § 8.

Alla utskylder, onera och besvär, som belöpa å de försålda fastigheterna för tiden efter tillträdesdagen, utgöras af köparen.

### § 9.

Bolaget medgifves rätt för all framtid ej mindre att utan annan ersättning än den som kan komma att i laga ordning åligga honom, begagna tid efter annan å kungsladugården befintliga utfartsvägar än äfven att å kungsladugården utan särskild afgift till kronan enligt anvisning af Konungens befallningshafvande utföra och underhålla sådana för framledande af elektrisk energi afsedda ledningar och erforderliga stolpar eller andra anordningar för ledningarnes fästande, som bevisligen

äro för bolagets verksamhet nödvändiga, dock att skada, som därvid göres, skall särskildt ersättas.

### § 10.

En hvar, som vid tiden för detta köp erhåller kraft från ifrågasvarande vattenfall, skall äga rätt att utan afbrott i kraftleveransen och enligt bolagets gällande taxa från bolaget erhålla motsvarande kraftbelopp.

### § 11.

Samtliga enligt detta kontrakt af kronan gjorda upplåtelser gälla under förbehåll af enskild rätt.

### § 12.

Bolaget förbinder sig att i förhållande till nuvarande innehafvare af lägenheter, verk eller andra anläggningar inom det försålda området jämväl efter utgången af nu gällande kontrakt, fastän de icke äga några lagligen grundade rättigheter, handla med tillbörlig hänsyn äfvensom mot skäliga afgifter medgifva dem fortfarande nyttjanderätt, i den mån sådant kan ske utan skada eller hinder för bolaget; och förbinder sig bolaget att, därest uppgörelse icke kan träffas med vederbörande i förevarande hänseende, underkasta sig afgörande af en skiljenämnd, bestående af fem personer, af hvilka bolaget utsett två, Laholms stads magistrat en, vederbörande lägenhetsinnehafvare en samt domaren i orten den femte.

Skulle sådan skiljenämnd påkallas af flere innehafvare af lägenheter, verk eller anläggningar, men dessa icke kunna enas rörande utseende af skiljeman, skall chefen för domänstyrelsen utse denne; och skall i öfrigt beträffande denna skiljenämnd tillämpas bestämmelserna i gällande lag om skiljenämnd.

### § 13.

Därest kronan skulle afhända sig sådan mark, tillhörig kungsladugården, som beröres af köparen medgifven rätt till uppdämning, utförandet och underhållandet af för framledande af elektrisk energi afsedda ledningar eller begagnandet af utfartsvägar, skall kronan därvid göra förbehåll om beståendet af sådan köparen medgifven rätt, samt att denna rätt må genom inteckning i det försålda skyddas.

## § 14.

Köpeskillingen utgör våhundra sjuttiofyrtusen (274,000) kronor och erlägges kontant å tillträdesdagen.

## § 15.

Det åligger kronan att på egen bekostnad vidtaga sådana åtgärder, att köparen må kunna erhålla lagfart å det försålda, dock skall bolaget betala alla lagfartskostnader.

## § 16

Detta köpekontrakt upphör att vara för bolaget bindande, därest icke statsmakterna senast den 1 juni 1908 antagit detsamma.

Halmstad den 24 mars 1908.

För Sydsvenska Kraftaktiebolaget

AUG. SCHMITZ.

*Mats Hedlund.*

Bevittnas

*Georg Bissmark.*

Rådman, Halmstad.

*Emil Jönsson.*

Halmstad.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

*Karl Rosborg.*



SITUATIONSPLAN ÖFVER VATTENFALL I LAGAN OCH BOLMÅN  
FÖR DRIFT AF STATENS JÄRNVÄGAR.

