

Nr 186.

Godkänd av första kammaren den 3 juni 1916.
Godkänd av andra kammaren den 3 juni 1916.

Riksdagens skrivelse till Konungen, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen ävensom i särskilda till riksdagen avlåtna propositioner gjorda framställningar om vissa anslag för utgifter för kapitalökning i avseende å statens järnvägar och vattenfallsverk jämte i dessa ämnen väckta motioner.

(Statsutskottets utlåtande nr 118.)

Till Konungen.

Statens järnvägar.

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

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

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

dels fortsättande av inlandsbanan från Volgsjön förbi Vilhelmina kyrkoby, Stensele, Sorsele, Lojtoträsk, Slagnäsforsen, Avaviken, Jokkmokk och Porjus fram till Gällivare ävensom anläggande av bispår från lämplig punkt å bansträckan Volgsjön—Stensele till Malgomajsjön och anordnande därstädes av en mindre hamnplats, allt för en med tillämpning av de före kristidens början under år 1914 rådande arbets- och materialpriser beräknad kostnad av sammanlagt 31,580,000 kronor,

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

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

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

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

än även för år 1917 anvisa följande belopp, nämligen:

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

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

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

I sammanhang härmed har riksdagen till behandling förehaft dels två inom riksdagen väckta motioner, i vilka hemställts, att riksdagen, med avslag å Eders Kungl. Maj:ts proposition nr 142, i vad densamma avser anvisande å 1917 års stat av 1,000,000 kronor för påbörjande av tvär-

banan Forsmo—Hoting, måtte för påbörjande av arbetena å bansträckan Porjus—Jokkmokk för år 1917 anvisa ett belopp av 1,000,000 kronor, att utgå av lånemedel, dels ock en inom riksdagen väckt motion, uti vilken föreslagits, att riksdagen, i den mån Eders Kungl. Maj:ts i proposition nr 142 gjorda framställning anses böra bifallas, måtte besluta, att härav föranledda kostnader skola, helt eller delvis, bestridas av andra medel än lånemedel.

Då till prövning i ett sammanhang upptagits åtskilliga av de anslagskrav för kapitalökning i fråga om statens järnvägar och vattenfallsverk, varom Eders Kungl. Maj:t såväl i statsverkspropositionen som i särskilda till riksdagen avlåtna propositioner framställt förslag, har riksdagens vederbörande utskott funnit sig böra upprätta vissa, vid ifrågavarande utskottsutlåtande fogade sammanställningar till belysning av frågan, vilka utgifter för produktiva ändamål, som äro att förvänta under de närmaste åren.

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

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

Vad nu särskilt angår de föreslagna statsbanebyggnaderna i Norrland vill riksdagen till att börja med erinra därom, att, såsom i särskild

skrivelse anmäles, riksdagen, med bifall till Eders Kungl. Maj:ts därom i statsverkspropositionen framställda förslag, för år 1917 anvisat 500,000 kronor för fullbordande av den vid 1911 års riksdag beslutade statsbanan mellan Ströms vattudal (Ulriksfors) och Ångermanälven (Volgsjön). Det nu föreliggande förslaget om inlandsbanans fortsättande norrut från Volgsjön över Porjus till Gällivare är givetvis att betrakta såsom en konsekvens av det år 1911 fattade beslutet. Inlandsbanans sammanknytande med tvärbanan genom övre Norrland är ock enligt riksdagens uppfattning av den stora betydelse ur kulturell, nationalekonomisk och militär synpunkt, att beslut om banbyggnadens utförande nu, då järnvägen söderifrån till Volgsjön nalkas sin fullbordan, bör fattas. Riksdagen har emellertid ej funnit det nödvändigt att i ett sammanhang fastslå, vilka linjesträckningar som böra väljas mellan Volgsjön och Porjus. Medan beträffande sträckningen mellan Volgsjön och Sorsele samt mellan Jokkmokk och Gällivare någon anledning till avvikelse från vad Eders Kungl. Maj:t föreslagit ej lär föreligga, synes det däremot mera ovisst, om banan mellan Sorsele och Jokkmokk bör dragas över Kasker eller över Avaviken. Riksdagen har därför nu allenast beslutat, att inlandsbanan skall fortsättas från Volgsjön över Vilhelmina kyrkoby, Stensele, Sorsele, Jokkmokk och Porjus till Gällivare. Vad åter den mellan Sorsele och Jokkmokk liggande delen angår, torde frågan om valet av linjesträckning framdeles böra upptagas till förnyad prövning. Några olägenheter härav lära ej kunna uppstå, då nu ej är fråga om att bevilja anslag å riksstaten för andra bandelar än de närmast norr om Volgsjön och söder om Porjus liggande.

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

Då riksdagen alltså icke kunnat fatta omedelbart beslut om anläggande av nya tvär- och bibanor i Norrland, har riksdagen ej kunnat

inlåta sig på en prövning av den allmänna plan för bedrivande av de norrländska statsbanebyggnaderna, vilken framlagts i statsrådsprotokollet.

Vidkommande därefter storleken av de anslag, som för nästkommande år erfordras för inlandsbanans fortsättande, har riksdagen ej något att erinra mot Eders Kungl. Maj:ts förslag om anvisande av 2,500,000 kronor för påbörjande av arbetet å sträckan Volgsjön—Stensele med bispåret till Malgomajsjön. Då riksdagen emellertid anser det angeläget, att inlandsbanan — ehuru väl utan fördyrande forcering av arbetet — färdigställes snarast möjligt, i den mån den ekonomiska situationen det medgiver, och då riksdagen håller före, att banbygget redan från början, ehuru i jämförelsevis mindre omfattning, bör bedrivas jämväl norrifrån, har riksdagen även för komplettering å bandelen Gällivare—Porjus samt påbörjande av arbetena å bandelen Porjus—Jokkmokk för år 1917 anvisat ett belopp av 1,000,000 kronor.

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

Vad angår den motionsledes väckta frågan, att riksdagen nu principiellt skulle bestämma, i vilken omfattning lånemedel eller andra statsinkomster skola användas för täckande av de utav ett bifall till den förevarande propositionen föranledda kostnader, har riksdagen redan år 1912 beslutat, att banan Sveg—Hede skall byggas för skattemedel, d. v. s. att anslaget skall utgå av andra statsinkomster än lånemedel. Eders Kungl. Maj:t har ock i enlighet härmed avgivit förslag rörande täckande av den del av anslaget för nämnda bana, som äskats å 1917 års stat. Någon plan för finansieringen av de nya banbyggnader, om vilkas beslutande Eders Kungl. Maj:t nu framställt förslag, har Eders Kungl. Maj:t icke framlagt, utan allenast — i anslutning till den praxis, som förut tillämpats — inskränkt sig till att avgiva förslag angående täckandet av de anslagsbelopp, som äskats för år 1917.

Enligt riksdagens uppfattning tala goda skäl för, att jämväl andra inkomster än lånemedel tagas i anspråk för inlandsbanebygget. Riksdagen vill dock framhålla att, även om någon nettoinkomst på järnvägsdriften å inlandsbanan ej är att förvänta under lång tid framåt, staten inom en snar framtid bör tillföras direkta inkomster tack vare banan ifråga, nämligen genom ökad avkastning från statens skogar

i Norrland. Och härtill ävensom till den värdestegring, statsskogarna komma att undergå på grund av inlandsbanans tillkomst, torde man även böra taga hänsyn vid bedömandet av frågan om banans statsökonomiska berättigande och dess finansiering. Riksdagen har emellertid med det material och den tid, som stått till förfogande, icke kunnat bilda sig erforderlig översikt över de faktorer, till vilka hänsyn bör tagas vid upprättandet av en sådan plan, som avsetts i den nu omhandlade motionen. Det har fördens skull syntts riksdagen vara mest ändamålsenligt, att Eders Kungl. Maj:t i samband med förnyad framställning till riksdagen om fortsättning av de norrländska järnvägsbyggnaderna framlägger en allmän plan för finansieringen av ifrågavarande företag med hänsyn jämväl tagen till övriga utgifter för kapitalökning.

Vad vidkommer sättet för täckande av de för nästkommande år erforderliga anslagen för inlandsbanan, kommer riksdagen att i särskild skrivelse anmäla sitt i detta avseende fattade beslut.

I enlighet med vad sålunda anförts, får riksdagen

ej mindre anmäla, att riksdagen

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

dels för påbörjande av arbetena å bansträckan Volgsjön—Stensele jämte bispåret till Malgomajsjön m. m. för år 1917 anvisat ett belopp av 2,500,000 kronor, med rätt för Eders Kungl. Maj:t att redan under år 1916 låta förskottsvis utav detta belopp av tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor;

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

dels ock för påbörjande av arbetena å statsbanan Sveg—Hede för år 1917 anvisat ett belopp av 500,000 kronor;

än även anhålla, att Eders Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning, huruvida och i vilken omfattning andra statsinkomster än låne-medel böra komma till användande för statsbanebyggnaderna i Norrland, samt i samband med avgivande av framställning till riksdagen

angående ytterligare anslag för ifrågavarande banbyggnader framlägga det förslag, vartill utredningen kan föranleda.

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

Då riksdagen funnit det angeläget, att färdigställandet av statsbanan Sveg—Brunflo ej ytterligare uppskjutes utöver vad redan nödvändiggjorts på grund av de tidigare skedda minskningarna av de i den ursprungliga byggnadsplanen för järnvägen beräknade anslagsbeloppen, har riksdagen bifallit det av Eders Kungl. Maj:t nu gjorda anslags-äskandet. Riksdagen får alltså anmäla, att riksdagen till fortsättning av statsbanan Sveg—Brunflo för år 1917 anvisat ett anslag av 3,000,000 kronor.

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

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

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

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

dock funnit det nödigt, att det nu förevarande anslagskravet tills vidare undanskjutes.

Jämväl andra vägande skäl förefinnas enligt riksdagens uppfattning för intagandet av en sådan ståndpunkt. Härvid vill riksdagen i första hand peka på den i fråga om vissa av de för elektrifieringen erforderliga materialier inträdda prisstegringen, vilken måste föranleda en högst betydande fördyring av anläggningen. Vidare är att märka, att den elektriska driften å riksgränsbanan på grund av de genom världskriget inträdda förhållandena ännu ej blivit prövad i sådan omfattning, att man på grundval av de hittills vunna erfarenheterna från denna bana, synes kunna bilda sig ett fullt tillförlitligt omdöme om de fördelar och olägenheter, som äro förenade med den elektriska driften.

Eders Kungl. Maj:ts förevarande framställning har alltså icke blivit av riksdagen bifallen.

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

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

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

Då emellertid olägenheterna av saknaden av dubbelspår, enligt vad riksdagens vederbörande utskott inhämtat, ej göra sig gällande i lika hög grad å hela sträckan Tranås—Sävsjö utan framför allt hänföra sig till bandelarna närmast norr och söder om Nässjö, har riksdagen, med hänsyn tagen till angelägenheten därav, att man under nu-

varande ovissa ekonomiska situation ej mer än nödigt binder sig för framtida utgifter, begränsat beslutet rörande dubbelspårsutbyggnaden till bansträckan Aneby—Sandsjö. Kostnaden för dubbelspårsanläggningen å denna bandel uppgår — inräknat utgifterna för ombyggnad av Nässjö personstation och övriga å bandelen befintliga bangårdar — till 4,102,700 kronor. Då det anslag, som av Eders Kungl. Maj:t äskats för år 1917, avsetts för påbörjande av arbetena å bansträckorna närmast Nässjö, torde någon ändring i Eders Kungl. Maj:ts förslag härutinnan ej böra vidtagas.

Riksdagen har alltså beslutat anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö för en beräknad kostnad av sammanlagt 4,102,700 kronor samt för påbörjande av nämnda anläggning för år 1917 anvisat ett belopp av 500,000 kronor.

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

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

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

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

Den till Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag hörande huvudbansträckan utgör — såsom redan en blick på kartan ger vid handen — jämte bandelarna mellan Mora och Sveg den enda naturliga förbindelse-

leden mellan statens järnvägsnät i det inre Norrland samt statsbanelinjerna i sydvästra Sverige. Såväl på grund av vad i statsrådsprotokollet blivit anført som ock med stöd av de upplysningar, riksdagens vederbörande utskott från järnvägsstyrelsen erhållit, har riksdagen därför funnit det vara av den största betydelse för en rationell utveckling av statsbanesystemet, att ifrågavarande förbindelseled kommer i statens hand. Härigenom skulle sålunda bland annat vinnas den fördelen, att statens järnvägar frigöras från ett beroende av de enskilda järnvägarna, som eljest kan bli till stor olägenhet för statsbanorna.

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

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

Vad angår den budgettekniska behandlingen av transaktionen, har riksdagen ej kunnat biträda Eders Kungl. Maj:ts förslag. Enligt detta skulle endast för den kontanta delen av köpeskillingen uppföras anslag å riksstaten. Detta förfaringssätt står emellertid icke i överensstämmelse med grunderna för den vid 1911 års riksdag genomförda förändringen av riksstatens uppställning. Enligt denna reform bör riksstaten vara ett såvitt möjligt fullständigt uttryck för statshushållningen under budgetåret och fördensskull även uppvisa, vilket statskapital som under

året skall nedläggas i statens produktiva fonder. Med tillämpning av dessa principer bör hela köpeskillingen ifråga uppföras å riksstaten för år 1917.

Beträffande den del av köpeskillingen, som skall likvideras genom kvittning av vad som vid tillträdestiden, den 1 januari 1917, beräknats återstå oguldet av det bolaget beviljade statslån, 920,459 kronor 53 öre, bör för detta belopp å riksstatens inkomstsida ske en motsvarande höjning av inkomstiteln för i anspråk tagna kapitaltillgångar från allmänna järnväglånefonden. Såväl de belopp, tillsammans 5,863,471 kronor 59 öre, utgörande vid 1916 års slut återstående kapitalskuld å de av bolaget upptagna obligationslån jämte därå vid samma tid upplupen ej förfallen ränta, som ock de belopp å sammanlagt 3,504,000 kronor, för vilka till bolaget skall överlämnas svenska 5 % statsobligationer, respektive certifikat å dylika obligationer, öka svenska statens skuld och böra alltså föranleda motsvarande höjning av inkomstiteln lånemedel för produktiva ändamål.

Vidkommande det bemyndigande, som beträffande köpeskillingens likviderande bör lämnas riksgäldskontoret, kommer riksdagen att lämna närmare föreskrifter i reglementet för riksgäldskontoret.

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

I enlighet med vad sålunda anförts, har riksdagen

dels med godkännande av de i statsrådsprotokollet över civilärenden för den 25 april 1916 angivna huvudgrunder för förvärvande för svenska statens räkning av Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelarna Mora—Persberg med bilinjen Brintbodarne—Malung samt Persberg—Kristinehamn och Malung—Limedsforsen jämte en bolaget tillhörig byråbyggnad i Kristinehamn, dock med iakttagande av ovan omförmälda ändring beträffande sättet för köpeskillingens likviderande, för inköp av nämnda bandelar och byråbyggnad för år 1917 anvisat ett anslag av 11,275,000 kronor;

dels ock för kompletteringar å banan och förändringsarbeten å dess rullande materiel för år 1917 anvisat ett anslag av 630,000 kronor.

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

dels att för anläggande för statens järnvägars räkning av en torvpulverfabrik vid Hästhagens mosse och för omändring av erforderligt

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

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

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

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

Det begärda anslagsbeloppet fördelar sig på följande poster:

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

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

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

Riksdagen får sålunda anmäla,

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

dels ock att Eders Kungl. Maj:ts förslag om bemyndigande för järnvägsstyrelsen att vid torvpulverfabrikationens avslutande försälja till anläggningen hörande mark, byggnader och inventarier icke av riksdagen bifallits.

Statens vattenfallsverk.

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

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

Då vid 1912 års riksdag beslut fattades om statsinköp av Södertälje kanal, förutsatte såväl vederbörande departementschef som riksdagen, att en utvidgning av kanalen skulle komma att ske inom en snar framtid. Riksdagen uttalade sålunda i den skrivelse, varuti beslutet om kanalens inköpande anmälades för Eders Kungl. Maj:t, att det syntes vara angeläget, att det ifrågasatta inköpet snarast möjligt måtte komma till stånd, på det att staten i varje fall måtte vara i tillfälle att taga erforderligt initiativ i den viktiga frågan om kanalens ombyggnad. Och då samma riksdag, med ändring av 1910 års riksdags beslut rörande västra stambanans framdragande över Södertälje enligt den så kallade Glasbergalinjen, beslöt, att stambanan skulle framdragas över Näset, uttalade sig riksdagen, i anslutning till vad föredragande departementschefen förordat, för att vid järnvägsanläggningen erforderliga sidoschakt måtte uttagas vid södra delen av kanalen, detta i syfte bland annat att underlätta en framtida ombyggnad av kanalen. 1913 års

riksdag beslöt ock efter av Eders Kungl. Maj:t därom gjord framställning, att Södertälje kanal å sträckan från Maren till Saltsjön finge för en kostnad icke överstigande 550,000 kronor utgrävas för 5,5 meter djupgående fartyg, och har riksdagen 1914 och 1915 på Eders Kungl. Maj:ts förslag för ändamålet beviljat anslag till nämnda belopp.

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

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

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

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

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

För genomförande av det ovan omhandlade förslaget om införande av elektrisk drift å järnvägslinjen Kiruna—Svartön, skulle en ny enfasgenerator behöva anskaffas och inmonteras i den redan förefintliga kraftstationen vid Porjus. Någon utbyggnad av stationen skulle alltså ej behöva vidtagas för detta ändamål. Det föreliggande förslaget avser emellertid även att för tillgodoseende av industriella behov i kraftverket installera en sjätte maskin, monterad med en trefasgenerator. Härför skulle en utbyggnad av kraftstationen erfordras.

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

Vad åter beträffar frågan om installerandet av ett trefasaggregat för industriell drift har riksdagen funnit det vara synnerligen önskvärt, att anslag för detta ändamål nu beviljas, på det att utvidgning av trefasanläggningen må kunna vidtagas omedelbart, efter det kontrakt om kraftleverans träffats. Maskineriet för trefasaggregatet torde emeller-

tid ej böra beställas, förrän kraftleveransfrågan är definitivt avgjord. Anslagets lyftande bör fördenskull göras beroende på särskilt beslut av Eders Kungl. Maj:t.

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

Riksdagen har alltså för fullbordande av första utbyggnaden av kraftstationen vid Porjus beviljat ett anslag av 775,000 kronor samt därav för år 1917 anvisat ett belopp av 625,000 kronor, med rätt för Eders Kungl. Maj:t att av tillgängliga medel under år 1916 utanordna 150,000 kronor.

9:o) I en till riksdagen den 25 april 1916 avlåten proposition, nr 223, har Eders Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag föreslagit riksdagen att för gäldande av statens kostnader i anledning av vattenfallsstyrelsens inträde för Älvkarleby vattenfall i Dalälvens regleringsförening u. p. a. för år 1917 bevilja ett anslag å högst 67,000 kronor, att utgå av lånemedel, ävensom besluta, att de i 1917 års riksstat bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål skola höjas med motsvarande belopp.

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

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

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

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

Då vägande skäl synas riksdagen tala för, att staten i sin mån bidrager till det omhandlade regleringsföretagets förverkligande, har riksdagen beslutat att för gäldande av statens kostnader i anledning av vattenfallsstyrelsens inträde för Älvkarleby vattenfall i Dalälvens regleringsförening u. p. a. för år 1917 bevilja ett anslag å högst 67,000 kronor.

Stockholm den 3 juni 1916.

Med undersätlig vördnad.