

Nr 85.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående
förändringar vid Centralstationen i Stockholm m. m.;
given Stockholms slott den 23 februari 1917.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen

dels att för utförande av vissa förändringar av spårsystemet vid Centralstationen i Stockholm jämte därmed sammanhängande arbeten för år 1918 anvisa ett anslag av 1,550,000 kronor, att utgå av lånemedel, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna ett belopp av 260,000 kronor,

dels ock att, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att de i 1918 års riksstat bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål skola höjas med 50,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Oscar von Sydow.

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 23
februari 1917.*

Närvarande:

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

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

Uti innevarande års statsverksproposition har Kungl. Maj:t på min hemställan föreslagit riksdagen att i avvaktan på den proposition, som kunde komma att avlätas angående anslag för utförande av vissa förändringar av spårsystemet vid Centralstationen i Stockholm jämte därmed sammanhängande arbeten, för år 1918 för ändamålet beräkna ett anslag av 1,500,000 kronor.

Jag ber nu ånyo få upptaga denna fråga till behandling och tillåter mig därvid till en början erinra om de anslag, som förut för nämnda ändamål av riksdagen beviljats.

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning beviljade 1914 års senare riksdag för utförande av vissa förändringar av spårsystemet vid Centralstationen i Stockholm jämte därmed sammanhängande

arbeten ett anslag av 5,480,000 kronor samt anvisade därav för år 1915 2,480,000 kronor.

Anslaget var avsett att fördelas på följande sätt:

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

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

Vidare beslöt 1916 års riksdag att höja anslaget med 409,900 kronor till 5,889,900 kronor samt anvisade för år 1917 det sålunda återstående beloppet 1,409,900 kronor.

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

ökad plattform- och plattformstakyta vid Centralstationen	kronor	168,000: —
anordnande av lokomotivstallar vid Norra stationen ..	»	168,000: —
arbeten och ersättningar på grund av villkor, som uppställts av Stockholms stad för markupplåtelse ..	»	73,900: —
<u>Summa kronor</u>		<u>409,900: —</u>

Redan vid anmälan inför Kungl. Maj:t den 14 januari 1916 av frågan om ytterligare anslag för bangårdsombyggnadernas fullföljande hade jag tillfälle att framhålla, hurusom järnvägsstyrelsen i sin framställning i ämnet anmält, att det vid 1914 års senare riksdag beviljade anslaget för ombyggnaden visat sig otillräckligt för fullföljande av de arbeten, som avsågos med anslaget, samt att styrelsen förmält sig hava för avsikt att först framdeles göra framställning om fyllnadsanslag för arbetenas slutförande. Under sådana förhållanden ansåg jag mig för det dåvarande ej behöva närmare ingå på denna fråga, men ville dock beträffande uppkomsten av bristen, vilken av styrelsen approximativt beräknats till

950,000 kronor, framhålla den inträffade stegringen av priserna å vissa materialier, vilken givetvis varit av stor betydelse. De ursprungliga kostnadsberäkningarna hade tyvärr även visat sig vara för lågt tilltagna, varvid emellertid borde ihågkommas, att det på den grund, att arbetena skulle utföras på trånga bangårdar under pågående stark trafik, vilken dessutom befunnit sig i ständig stegring, måste hava mött stora svårigheter att på förhand riktigt bedöma anläggningskostnaderna.

Järnvägs-
styrelsen
d. 1/11 1916.

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

Samtidigt förklarade styrelsen sig ämna för Kungl. Maj:t framlägga förslag om beviljande av ytterligare anslag för vissa med de pågående ombyggnadsarbetena sammanhängande anläggningar, beträffande vilka utredningsarbetet ännu icke vore slutfört. Dessa nya arbeten avsågo, enligt vad styrelsen meddelade, dels anordnande av en för lokaltågresandena avsedd persontunnel vid Centralstationen, dels ock anläggande vid Tomtebodas godsrangerbangård av en spårgrupp för så kallad stationsrangering.

I sin skrivelse den 1 november 1916 anförde styrelsen vidare beträffande arbetena vid Norra stationen följande:

»Frågan om omedelbart utförande av ombyggnad av godsmagasinen vid Norra station på permanent sätt i stället för allenast provisoriskt, såsom 1914 års beslut innebar, har kommit i nytt läge, sedan styrelsen 1915 gjorde framställning om beviljande av anslag för möjliggörande av permanent ombyggnad av magasinen i fråga ävensom för anordnande av nya lokomotivstallar vid Norra station. Den av Kungl. Maj:t år 1915 tillsatta kommittén för granskning av 1914 års bangårdsförslag har nämligen i en till styrelsen den 18 oktober 1916 avlåten skrivelse uttalat sig för att fraktstyckegodsrorelsen omedelbart och i sin hela omfattning förflyttas från Norra station till Norrtull. Med anledning av detta förslag har styrelsen funnit nödigt, att underhandlingar upptagas med Stockholms stad angående den medverkan, som staden är villig lämna för den av kommissionen förordade anordningens genomförande. Dessa förhandlingar kunna ej beräknas vara avslutade i så god tid, att frågan kan föreläggas 1917 års riksdag, och torde man därför ännu något år framåt få söka reda sig med de befintliga anordningarna vid Norra station samt det provisorium, som måste anordnas vid Norrtull.

Därest förflyttning av godsrorelsen från Norra station till Norrtull framdeles kommer till stånd, bör givetvis de för ombyggnadsarbetena vid förstnämnda station beviljade anslagsmedlen tagas i anspråk för anläggningar vid Norrtull.»

Sedan de i järnvägsstyrelsens nu berörda skrivelse omförmälda utredningsarbeten blivit avslutade, har styrelsen i skrivelse den 20 februari 1917 framlagt resultaten av utredningen.

Styrelsen berör därvid till en början frågan om den uppkomna anslagsbristen. I detta sammanhang ber jag få erinra, att styrelsen i skrivelse den 17 november 1915, vilken låg till grund för den av Kungl. Maj:t till 1916 års riksdag i ämnet gjorda framställningen, beträffande berörda brist framhöll, att orsakerna till att de kostnadsberäkningar, på vilka styrelsens år 1912 framlagda förslag till utvidgning av Centralstationen vilade, i vissa delar icke visat sig hållbara, väsentligen varit att dels, sedan förslaget utarbetats, högst väsentliga konjunktursteppingar inträtt, särskilt vad anginge materialpriser och dylikt, dels vissa kostnader ej tillräckligt beaktats på grund av att förslaget icke då var i detalj genomarbetat och dels slutligen större fordringar måst i och med trafikens så betydande stegring och banteknikens utveckling ställas på arbetets plananordning och utförande än vad fallet varit, då förslaget, utarbetades.

Den kostnadsökning, som uppkommit sedan det ursprungliga förslaget upprättats, beräknades, såsom förut nämnts, av järnvägsstyrelsen år 1915 till 950,000 kronor.

Huru denna ökning ställde sig för de olika huvudgrupperna av arbeten, sökte styrelsen påvisa i en upprättad tablå, vilken jag här till jämförelse med nu beräknad kostnadsökning tillåter mig återgiva.

	Beräknad kostnad enligt				Kostnads- ökning.	
	ursprungliga kostnadsförslaget.		1915 års kostnadsförslag.			
	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.
Terrasseringsarbeten	866,900	—	1,125,840	—	258,940	—
Vattengenomlopp	70,000	—	177,500	—	107,500	—
Väggkorsningar och vägomläggningar	478,300	—	768,200	—	289,900	—
Bangårdsanordningar	757,035	—	836,470	—	79,435	—
Stationshus och godsmagasin	598,770	—	637,000	—	38,230	—
Järnvägsområdets inhägnande	—	—	6,900	—	6,900	—
Jordlösen och ersättningar	1,742,000	—	1,742,000	—	—	—
Överbyggnad ...	476,360	—	598,835	—	122,475	—
Telegraf, telefon och linjesignaler	—	—	8,000	—	8,000	—
Allmänna omkostnader	490,635	—	529,255	—	38,620	—
Summa kronor	5,480,000	—	6,430,000	—	950,000	—

Beträffande ökningen för de särskilda posterna anförde styrelsen i sin skrivelse den 17 november 1915, att kostnadsökningen för terrasseringsarbeten berodde på ökning av massor och à-priser utöver vad som ursprungligen beräknats. Vad beträffade massorna hade detta till stor del sin orsak i ökningen för vissa bankar, å vilka sjunkningar förekommit. Ökningen av kostnaderna för vattengenomlopp hade enligt styrelsens mening väsentligen sin grund däri, att kostnaderna för avloppsledningen från Rudsjön visat sig från början hava varit för lågt beräknade. Vidkommande åter vägkorsningar och väganläggningar, var till hörde vägportar och viadukter, vore den huvudsakliga anledningen till kostnadsökningen att söka i ökning i materialpris. Av återstående i tablån upptagna kostnader ansåg styrelsen på frågans dåvarande stadium endast nödvändigt att beröra posten överbyggnad. Den väsentliga kostnadsökning, som där visat sig uppstå, berodde såväl på avsevärda stegringar av materialpris som därpå, att vid den ursprungliga kostnadsberäkningen svårigheterna att under pågående trafik utföra spåröflyttningar och andra arbeten ej blivit rätt uppskattade.

I sin föreliggande skrivelse anför styrelsen i denna del följande:

»De kostnadsberäkningar, på vilka styrelsens år 1912 framlagda förslag till utvidgning av centralstationen vilade och som voro utförda på grundval av de beräkningar, som verkstälts för 1910 års bangårdsförslag, hava — såsom styrelsen i sin underdåniga skrivelse den 17 november 1915 antydde — vid den granskning, styrelsen 1915 underkastat desamma, visat sig böra avsevärt höjas.

Till belysande av den brist, som sålunda beräknades uppstå, lämnade styrelsen i nyss nämnda skrivelse en tablå, innefattande en jämförelse mellan de år 1912 upprättade och år 1915 preliminärt reviderade kostnadsberäkningarna. Enligt denna tablå skulle bristen uppgå till 950,000 kronor. Kostnaderna för jordlösen upptogos dock i det reviderade kostnadsförslaget till samma belopp som i det ursprungliga, enär det vid tidpunkten för kostnadsberäkningarnas revidering icke ansågs kunna bedömas, huruvida det härför beräknade anslagsbehovet skulle bliva tillräckligt eller icke.

Sedan erforderliga utredningar nu slutförts, kunna kostnadsökningarna preciseras på sätt framgår av efterföljande tablå.

	Beräknad kostnad enligt				Kostnadsökning.	
	ursprungliga kostnadsförslaget.		nu reviderade kostnadsförslaget.			
	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.
Terrasseringsarbeten	866,900	—	1,147,000	—	280,100	—
Vattengenomlopp	70,000	—	187,000	—	117,000	—
Väggkorningar och vägomläggningar	478,300	—	977,500	—	499,200	—
Bangårdsanordningar	757,035	—	844,000	—	86,965	—
Stationshus och godsmagasin	598,770	—	640,500	—	41,730	—
Järnvägsområdets inhägnande	—	—	8,000	—	8,000	—
Jordlösen och ersättningar	1,742,000	—	1,867,000	—	125,000	—
Överbyggnad	476,360	—	540,000	—	63,640	—
Telegraf, telefon och linjesignaler	—	—	9,000	—	9,000	—
Allmänna omkostnader	490,635	—	550,000	—	59,365	—
Summa kronor	5,480,000	—	6,770,000	—	1,290,000	—

Beträffande ökningen av de särskilda posterna förtjänar, förutom vad styrelsen i detta avseende anfört i sin underdåniga skrivelse av den 17 november 1915, följande anmärkas.

I enlighet med de avtal, som träffats om förvärv av de för ifrågasvarande bangårdsombyggnader erforderliga markområdena, komma kostnaderna för jordlösen och de i samband därmed utförda arbeten, som av respektive jordägare påfordrats, att draga en kostnad av 1,867,000 kronor och sålunda en brist av 125,000 kronor här att uppstå.

Av den år 1915, oavsett kostnaderna för jordlösen, beräknade bristen, 950,000 kronor, för alla de arbeten, som enligt 1914 års riksdagsbeslut skola utföras, belöpa sig 75,000 kronor på ombyggnad av Norra station. Såsom styrelsen i sin skrivelse av den 1 november 1916 omförmäلت, har emellertid frågan om ombyggnad av denna station kommit i nytt läge, sedan styrelsen år 1915 gjorde framställning om beviljande av anslag för möjliggörande av permanent ombyggnad av godsmagasinen därstädes ävensom för anordnande av nya lokomotivstallar vid Norra station. Då sålunda ovisshet råder beträffande genomförande av den år 1914 godtagna planen för ombyggnad av Norra station, har styrelsen icke ansett sig böra vid beräkningarna av den brist, till vilkens täckande medel nu begäres, medräkna den på ombyggnaden av Norra station fallande kostnadsökningen, vadan de för denna ombyggnad tidigare beviljade anslagsmedlen nu icke ifrågasättas ändrade. Skulle förflyttning av gods rörelsen från Norra station till Norrtull framdeles komma till stånd, bör givetvis nämnda anslagsmedel tagas i anspråk, förutom till vissa arbeten, som under alla förhållanden behöva komma till utförande vid Norra station, för anläggningarna vid Norrtull.

Den allmänna stegringen av såväl material- som arbetspriser, vilken förtgått alltsedan förenämnda revidering av kostnadsberäkningarna företogs 1915, har för samtliga arbeten med undantag av ombyggnaden av Norra station beräknats medföra en ytterligare ökning i kostnaderna för nu ifrågasvarande arbeten av

sammanlagt 290,000 kronor. Den största ökningen omkring 200,000 kronor kommer på posten vägkorsningar och vägomläggningar och hänför sig till järnkonstruktionerna för de större i bangårdsomläggningarna ingående viadukterna. Att prisstegringen härutinnan blivit så stor förklaras därav, att de kontrakt, som tidigare uppgjorts med utländska firmor angående leverans av järnkonstruktionerna, icke kunnat fullgöras, på grund varav järn till avsevärt dyrare priser måst anskaffas inom landet.

Med inräknande av den ökade kostnaden för marklösen, 125,000 kronor, men med frånräknande av den förut på utbyggnaden av Norra stationen beräknade merkostnaden, 75,000 kronor, kommer alltså bristen att med 340,000 kronor överstiga vad som år 1915 beräknats och totalt belöpa sig till 1,290,000 kronor.»

Beträffande härefter de i styrelsens skrivelse den 1 november 1916 ifrågasatta nya arbeten anför styrelsen följande:

»I den underdåniga skrivelsen av den 1 november 1916 omförmälde styrelsen, att styrelsen hade för avsikt att återupptaga frågan om anläggande av en ny persontunnel från norra flygeln av centralstationshuset, vilken i samband härmed skulle undergå vissa förändringar, till personplattformen för de söderut avgående lokaltågen. Det förändrade läge, vari frågan om Norra stations ombyggnad kommit däri genom, att 1915 års bangårdskommission föreslagit, att huvudgodsbangården skall förflyttas till Norrtull, har emellertid, enligt vad vidare utredningar nu givit vid handen, även övat inverkan på förevarande fråga. Vid dessa ytterligare utredningar, som inom styrelsen verkställts med anledning av bangårdskommissionens berörda förslag, har nämligen visat sig, att genom godsstationens bortflyttande från Norra Bantorget möjlighet yppats att verkställa en provisorisk ombyggnad av Centralstationen, varigenom dess slutliga ombyggnad skulle kunna avsevärt framskjutas. Huruvida den omhandlade tunnelanläggningen erfordras vid berörda provisoriska ombyggnad, har ännu ej låtit sig fastställas, och styrelsen har därför icke ansett sig, åtminstone för närvarande, böra framlägga något förslag om äskande av medel för anläggningens utförande.

Då järnvägsstyrelsen år 1912 framlade förslag till de omgestaltningar av bangårdsförhållandena i Stockholm, till vilka 1914 års senare riksdag sedermera beviljade anslag, utgick styrelsen från att en utvidgning utöver den då till utförande föreslagna ombyggnaden av Tomtebodas station skulle bli erforderlig omkring fem år efter det berörda ombyggnad avslutats, vilket antogs komma att ske omkring år 1916. Utvidgningen ifråga avsåg i främsta rummet anläggandet av en spårgrupp för stationsrangering. Intill dess en sådan spårgrupp kunde komma till utförande, var avsikten att verkställa stationsrangeringen å södra ändan av den för riktningrangering avsedda spårgrupp, som omedelbart skulle utföras. Därvid skulle den för stationsrangeringens utförande erforderliga växlingsrörelsen äga rum i motsatt riktning mot riktningrangeringen. På grund härav måste särskild varsamhet vid båda slagen av rangering iakttagas, för att sammanstötningar skulle kunna undvikas. Spårgruppen skulle för den skull ej kunna utnyttjas i så hög grad som möjligt vore, om särskilda spår för stationsrangering stode till buds.

De stora krav, som den alltjämt stegrade trafiken ställer särskilt på Tomteboda som huvudrangerbangård, göra att, även fränsett den exceptionella trafikstegring, som inträtt under kristiden, den provisoriska anordning av rangeringsrörelsen vid stationen, som 1912 tänktes genomförd, icke anses tillfredsställande, utan bör redan i samband med bangårdsombyggnaden i övrigt en särskild spår-

grupp för stationsrangeringen komma till utförande. Härigenom skulle bangårdens kapacitet i hög grad ökas.

Den försening av de år 1914 beslutade omändringsarbetena å Stockholms bangårdar, varom styrelsen i sin ovanberörda underdåniga skrivelse den 17 november 1915 förmålde, har även drabbat arbetena å Tomteboda växlingsbangård. Det låter sig för den skull göra att utföra den nu ifrågakvarande spårgruppen för stationsrangering i samband med de redan beslutade anläggningarna å bangården. En sådan anordning vore givetvis till stor fördel för arbetets ändamålsenliga bedrivande, vilket förhållande för styrelsen utgjort ytterligare ett skäl att framställa förslag därom, att medel för spårgruppsanläggningen måtte äskas hos 1917 års riksdag. Kostnaden har beräknats till 260,000 kronor, vilket belopp bör ställas till förfogande redan under år 1917.

Anläggningen av spårgruppen ifråga kan utföras utan att ytterligare mark behöver tagas i anspråk från Karlbergs kungsgård.»

På grund av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för utförande av vissa förändringar av spårsystemet vid Centralstationen i Stockholm jämte därmed sammanhängande anläggningar för år 1918 bevilja ett anslag av 1,550,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att därav redan under år 1917 utanordna 260,000 kronor.

I mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 14 januari 1916 uttalade jag förhoppning om, att bangårdskommissionen skulle kunna avsluta sitt arbete så tidigt, att proposition om bangårdsfrågans slutliga ordnande skulle kunna framläggas för innevarande års riksdag, och förordade jag i anslutning därtill, att den av järnvägsstyrelsen väckta frågan om godsmagasinet vid Norra stationen permanenta utförande skulle anstå till samma riksdag. Kommissionens förslag om förflyttning av huvudgodsbangården till Norrtull innebär emellertid en så väsentlig förändring i förut framlagda planer till bangårdsfrågans lösning, att det på grund därav torde vara omöjligt att till den nu samlade riksdagen framlägga förslag i ämnet. Jämväl frågan om anordnandet av en persontunnel vid Centralstationen har, såsom styrelsen framhållit, rönt sådan inverkan av kommissionens berörda förslag, att densamma i avvaktan på ytterligare utredning måste ställas på framtiden.

Departements-
chefen.

Järnvägsstyrelsens föreliggande framställning avser anslag dels för fyllande av den brist, som uppkommit i de av riksdagen för bangårdsombyggnaden hittills beviljade medel, och dels för anläggande vid Tomteboda station av en spårgrupp för stationsrangering.

Den av styrelsen nu beräknade bristen överstiger med ett belopp av 340,000 kronor den år 1915 beräknade och uppgår till 1,290,000 kronor. Därvid har dock icke tagits hänsyn till eventuell kostnadsök-

ning för ombyggnad av Norra stationen. Orsakerna till skillnaden mellan de år 1915 gjorda beräkningarna och de nu föreliggande äro, såsom av styrelsens skrivelse framgår, att söka dels däri, att kostnaderna för marklösen, vilka i 1915 års tablå upptagits till samma belopp som i det ursprungliga förslaget, icke kunnat hållas inom den beräknade ramen och dels i den inträffade allmänna prisstegringen. Av den verkställda utredningen torde framgå, att det föreliggande underskottet till väsentligaste del uppkommit till följd av förhållanden, som vid det ursprungliga kostnadsförslagets upprättande icke kunnat förutses. Med hänsyn härtill finner jag mig böra tillstyrka styrelsens framställning i denna del.

Vad härefter angår frågan om anslag för anläggandet av en spårgrupp för stationsrangering vid Tomtebodas station, har jag icke funnit anledning till erinran mot vad styrelsen i denna del anför. Ett genomförande av styrelsens förslag skulle innebära en synnerligen önskvärd förbättring i de vid denna station rådande trafikförhållanden, vilka sedan länge varit otillfredsställande. Kostnaden för ifrågavarande anläggning har beräknats till 260,000 kronor. Då det, såsom styrelsen framhållit, lär vara av vikt, att arbetena med anläggningen kunna utföras i samband med redan beslutade anläggningar vid samma station, synes det erforderliga beloppet böra redan under år 1917 ställas till styrelsens förfogande.

Vid bifall till förslaget skulle sålunda för år 1918 erfordras ett anslag om tillhoppa 1,550,000 kronor, därav 260,000 kronor borde göras tillgängliga redan under år 1917. Då i innevarande års statsverksproposition för ändamålet beräknats ett belopp, att utgå av lånemedel av 1,500,000 kronor, erfordras i följd härav en höjning av de i riksstaten bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål med 50,000 kronor.

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

dels att för utförande av vissa förändringar av spårsystemet vid Centralstationen i Stockholm jämte därmed sammanhängande arbeten för år 1918 anvisa ett anslag av 1,550,000 kronor, att utgå av lånemedel, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna ett belopp av 260,000 kronor,

dels ock att, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att de i 1918 års riksstat bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål skola höjas med 50,000 kronor.

Vad departementschefen sålunda hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen bifalla; och skulle proposition till riksdagen avlätas av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Niklas A. Lindhult.