

Nr 12 A.

Godkänd av första kammaren den 13 juni 1919.

Godkänd av andra kammaren den 13 juni 1919.

Riksdagens skrivelse till Konungen angående regleringen av utgifterna för kapitalökning för år 1920 i avseende å post- och telegrafverken samt statens järnvägar och vattenfallsverk.

(Statsutskottets utlåtanden nr 12 A, 82, 138 och 198.)

Till Konungen.

I avseende å regleringen av utgifterna för kapitalökning för år 1920, i vad angår post- och telegrafverken samt statens järnvägar och vattenfallsverk, får riksdagen för Eders Kungl. Maj:t anmäla följande beslut.

A. Postverket.

1:o) I den till riksdagen den 9 januari 1919 avlåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov under år 1920 har Eders Kungl. Maj:t, under återopande av det vid propositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning: bil. 1» fogade statsrådsprotokollet över civilärenden för nämnda dag, punkt 1, föreslagit riksdagen att för inköp av inventarier för postverkets behov för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

För inköp av inventarier för postverkets behov har riksdagen anvisat 350,000 kronor för vart och ett av åren 1916—1918. Beträffande de sålunda beviljade anslagen har riksdagen medgivit Eders Kungl. Maj:t rätt att redan under det år, respektive anslag beviljats, taga i anspråk

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 14 saml. Nr 12 A—12 B.

175,000 kronor. Av 1918 års lagtima riksdag hava för ifrågavarande ändamål anvisats dels 175,000 kronor å tilläggsstaten för år 1918 dels ock samma belopp å 1919 års riksstat. Utöver av Eders Kungl. Maj:t å 1920 års stat äskade 300,000 kronor har Eders Kungl. Maj:t av innevarande riksdag för enahanda ändamål äskat ett anslag av 250,000 kronor å tilläggsstaten för år 1919.

Då behovet av de utav Eders Kungl. Maj:t nu äskade anslagsbeloppen till inventarier för postverket synts riksdagen vara ådagalagt, får riksdagen, som i särskild skrivelse denna dag anmäler sitt beslut beträffande anvisande av medel för ändamålet å 1919 års tilläggsstat nu anmäla, att riksdagen för inköp av *inventarier för postverkets behov* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

2:o) Eders Kungl. Maj:t har vidare (punkt 2) föreslagit riksdagen att för ombyggnad av centralposthuset i Stockholm för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

Av de av riksdagen åren 1914—1917 för till- och ombyggnad av centralposthuset i Stockholm beviljade anslag om tillhopa 1,010,000 kronor beräknades ursprungligen 833,000 kronor belöpa på tillbyggnaden, som redan färdigställts, och återstående 177,000 kronor på ombyggnaden, vilken däremot ännu ej påbörjats. Av det sammanlagda anslaget hava för tillbyggnaden använts 785,269 kronor 26 öre. Återstående 224,730 kronor 74 öre äro emellertid numera icke tillräckliga för utförande av ombyggnaden, vilken enligt förnyade kostnadsberäkningar ansetts komma att draga en kostnad av i runt tal 523,000 kronor eller omkring 300,000 kronor utöver det disponibla anslagsbeloppet. Generalpoststyrelsen har nu hemställt om anvisande för ändamålet av 300,000 kronor å tilläggsstat för år 1919. Något anslag å tilläggsstaten har emellertid ej äskats av Eders Kungl. Maj:t.

Riksdagen, som blivit övertygad om, att igångsättandet av ombyggnaden icke bör uppskjutas utöver vad som föranledes av den utav Eders Kungl. Maj:t vidtagna ändringen i generalpoststyrelsens anslagsäskande, får anmäla, att riksdagen för *ombyggnad av centralposthuset i Stockholm* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

3:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 3) föreslagit riksdagen att för fortsättande av uppförandet å det för postverkets räkning inköpta område om 5,583,1 kvadratmeter av tomten nr 67 A i Göteborgs stads tolfte rote av ett centralposthus för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

För inköp av tomt för och uppförande av centralposthus i Göteborg har riksdagen under åren 1914—1918 anvisat sammanlagt 3,010,000

kronor, varav 2,298,695 kronor 69 öre för själva byggnadsföretaget. I de år 1914 upprättade ursprungliga kostnadsberäkningarna för byggnaden beräknades densamma komma att kräva en kostnad av 2,670,000 kronor, vilket belopp genom vissa förenklings- och ändringsarbeten sedermera ansågs kunna nedbringas till 2,400,000 kronor eller 26 à 27 kronor för kubikmeter. Då anslag till byggnadsarbetets påbörjande äskades av 1916 års riksdag, beräknades kostnaden för byggnaden till följd av stegrade arbets- och materialpriser komma att uppgå till 2,900,000 kronor eller till omkring 32 kronor per kubikmeter. Av statsrådsprotokollet framgår emellertid, att enligt beräkning av byggnadsstyrelsen i september 1918 kostnaden dåmera uppskattats till ej mindre än 8,000,000 kronor eller omkring 85 kronor per kubikmeter. Enligt upplysningar, som riksdagens vederbörande utskott erhållit från byggnadsstyrelsen, anses ej ens detta belopp numera vara tillfyllest, utan sluta de senast verkställda beräkningarna på en summa av omkring 9,450,000 kronor, utgörande omkring 100 kronor per kubikmeter. För byggnadsarbetets fortsättande har byggnadsstyrelsen hemställt om anvisande dels av 350,000 kronor å tilläggsstat för år 1919, dels ock av 3,400,000 kronor å riksstaten för år 1920. Något anslag å tilläggsstat har ej äskats av Eders Kungl. Maj:t, som ock nedsatt det av byggnadsstyrelsen begärda anslaget för år 1920 med 1,900,000 kronor.

Den kostnadsökning, som sålunda inträtt, har synts riksdagen — även med vederbörlig hänsyn tagen till den allmänna prisstegringen — vara anmärkningsvärt hög. Riksdagen har redan av denna anledning ansett sig böra taga under övervägande, om icke, trots de olägenheter för postverket, som därav skulle följa, byggnadsarbetet tillfälligt borde avbrytas i avvaktan på inträdande gynsammare ekonomiska förhållanden. Såsom framgår av bifogade av riksdagens vederbörande utskott från byggnadsstyrelsen införskaffade yttrande i ärendet (Bil. I.), kan ej heller med det av Eders Kungl. Maj:t för år 1920 äskade anslagsbeloppet, 1,500,000 kronor, byggnadsarbetet bedrivas på ändamålsenligt sätt, utan måste ett avbrott i arbetet äga rum. Därest ett sådant avbrott skall ske, bör detta enligt samma utlåtande lämpligen göras, sedan byggnadens stensockel blivit uppförd samt en provisorisk intäckning av byggnaden verkställt. Med en sådan begränsning av byggnadsarbetet skulle erfordras ett ytterligare anslag av 700,000 kronor. Med hänsyn till vad sålunda blivit upplyst, har riksdagen funnit sig böra nedsätta det av Eders Kungl. Maj:t äskade anslaget med 800,000 kronor. Skulle förhållandena till nästkommande år utveckla sig så, att ett fortsättande under samma år av byggnadsarbetet befinnes böra äga rum, torde få

tagas under omprövning, om medel för ändamålet kunna anvisas å tilläggsstat för år 1920.

Under återopande av vad sålunda anförts, får riksdagen anmäla, att riksdagen för fortsättande av uppförandet av *centralposthus i Göteborg* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 700,000 kronor.

4:o) Eders Kungl. Maj:t har vidare (punkt 4) föreslagit riksdagen att för om- och tillbyggnad av posthusbyggnaden i Ystad för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 43,500 kronor.

Såsom av statsrådsprotokollet inhämtas är ifrågavarande anslagsbelopp konjunkturtillägg till den för om- och tillbyggnadsarbetena ursprungligen beräknade kostnaden, 225,000 kronor. Då riksdagen ej funnit anledning till erinran mot det äskade tilläggsanslaget, har riksdagen för *om- och tillbyggnad av posthusbyggnaden i Ystad* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 43,500 kronor.

5:o) Eders Kungl. Maj:t har vidare (punkt 5) föreslagit riksdagen att för uppförande av en posthusbyggnad i Gällivare för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 195,000 kronor.

I anledning av Eders Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har 1917 års riksdag för uppförande för en beräknad kostnad av 275,000 kronor å den kronan tillhöriga tomten i kvarteret nr 29 inom Gällivare municipalsamhälle av ett posthus, inrymmande jämväl lokaler för telegrafverkets behov, för år 1918 anvisat ett reservationsanslag av 100,000 kronor. Därefter har 1918 års riksdag för fortsättande av uppförandet av ifrågavarande posthus på tilläggsstat för år 1918 anvisat 175,000 kronor.

Av statsrådsprotokollet inhämtas, att vid i oktober 1918 upprättade förnyade beräkningar byggnadskostnaden uppskattats till ej mindre än 595,000 kronor. Och enligt vad från byggnadsstyrelsen upplysts, har ej heller entreprenad å byggnadens utförande kunnat erhållas efter sistnämnda beräkning, utan torde, därest byggnadsarbetet, vilket ännu icke påbörjats, skulle utföras under nu rådande arbets- och materialpriser, kostnaden bliva ännu högre. Vid sådant förhållande har riksdagen funnit det vara lämpligast, att med uppförandet av ny posthusbyggnad åtminstone tills vidare får anstå samt att utredning verkställas, om icke postverkets behov av förbättrade tjänstelokaler samt bostäder för personalen i Gällivare lämpligen kan tillgodoses genom inköp av därför lämpad, bebyggd fastighet. Därest en sådan lösning av lokalfrågan skulle kunna vinnas medelst anlitande av det utav 1918 års riksdag anvisade anslaget för påbörjandet av posthusbyggnaden, är från riksdagens sida intet att erinra mot en dylik ändrad användning av nämnda anslag.

Under återopande av vad sålunda anförts, får riksdagen, som i särskild skrivelse denna dag anmäler sitt beslut i anledning av Eders Kungl. Maj:ts förslag om anvisande för ifrågavarande ändamål av 125,000 kronor å tilläggsstat för år 1919, anmäla, att Eders Kungl. Maj:ts nu förevarande framställning icke av riksdagen bifallits.

6:o) I en inom riksdagen väckt motion har hemställts, att riksdagen måtte *dels* medgiva, att för inköp av fastigheter för postverkets räkning, vilkas förvärvande icke utan synnerlig olägenhet kan uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, må efter Eders Kungl. Maj:ts prövning och avgörande disponeras ett belopp av högst 600,000 kronor, *dels ock* för ändamålet för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor.

I samband med denna motion har riksdagen till behandling förehaft två andra inom riksdagen väckta motioner, däri hemställts, i den ena att riksdagen måtte besluta att å tilläggsstat för år 1919 uppföra ett anslag av 100,000 kronor att användas för inköp för postverkets räkning av fastigheten Älfhem i Krylbo, samt i den andra att riksdagen ville anvisa *dels* å tilläggsstat för innevarande år 19,000 kronor för inköp för postverkets räkning av tomten nr 57 i kvarteret Balder i Borlänge, *dels ock* för år 1920 erforderligt belopp för uppförande å samma tomt av lämplig posthusbyggnad.

I merberörda statsrådsprotokoll över civilärenden den 9 januari 1919, sid. 22, har departementschefen i avseende å postverket omförmålt, att generalpoststyrelsen gjort framställning om anvisande av medel till inköp av fastigheter, med vilkas förvärvande icke utan synnerlig olägenhet kunde anstå i avvaktan på särskilt riksdagsbeslut, samt att styrelsen för sådant ändamål äskat ett anslag å 600,000 kronor å tilläggsstat för år 1919. Generalpoststyrelsens berörda framställning är av följande lydelse:

»Postverket har i en nära framtid behov av förbättrade och utvidgade lokaler även på vissa andra platser, där lokalfrågan icke torde kunna på annat sätt lämpligen lösas än genom nybyggnad för postverkets räkning. Å somliga platser har det dessutom visat sig förenat med sådana svårigheter för postpersonalen att skaffa sig bostad, att generalpoststyrelsen anser det oundvikligt, att staten på något sätt träder emellan.

I stort sett torde det vara obestridligt, att förvärvande av egna fastigheter för inrymmande av postkontorslokaler och bostäder åt personalen är den i längden nästan enda betryggande och mest ekonomiska formen för ordnande av postkontorens lokalfråga samt att skaffa sig säkerhet för, att icke bostadssvårigheter för personalen skola lägga hin-

der för dennas disponerande, som bäst ägnar sig med hänsyn till tjänstens fordringar. Å flera dylika platser har generalpoststyrelsen sökt erhålla antagliga anbud å lämpliga byggnadstomter, men ännu icke lyckats.

Generalpoststyrelsen ser sig dock icke försvarad med att låta enbart av sådan anledning alldeles anstå med förslag till lokal- och bostadsförhållandenas ordnande å dessa orter, utan finner det nödvändigt, att i alla händelser medel av riksdagen ställas till disposition för förvärvande snarast, då lämpligt tillfälle yppar sig, av erforderliga byggnadstomter.

Svårigheten att erhålla fördelaktigt erbjudande ifråga om byggnadstomt beror mycket ofta därpå, att fastighetsägare icke vill binda sig för så lång tid i förväg, som är erforderligt, därest det enskilda anbudets antagande skall bero på riksdagens prövning för varje särskilt fall. Betydligt förmånligare köpevillkor kunna ock i de flesta fall betingas, då avgörande och likvidering kunna ske inom en kort tidsperiod.

Den utväg synes därför kunna anlitas, som redan 1918 års riksdag beträtt, då den medgav, att för inköp av fastigheter för telegrafverkets räkning, vilkas förvärvande icke utan synnerlig olägenhet kunde uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, måtte efter Eders Kungl. Maj:ts prövning och avgörande disponeras ett visst angivet belopp.

De omständigheter och skäl, som föranledde riksdagens ifråvarande beslut för telegrafverkets vidkommande och vilka delvis här ovan berörts, äro i lika hög grad för handen och gällande för postverkets del. Generalpoststyrelsen ifrågasätter därför anvisande under motsvarande former av ett reservationsanslag av 600,000 kronor å 1919 års tilläggsstat för inköp av fastigheter för postverkets räkning.»

Departementschefen har för egen del anfört följande:

»Behov av i nu ifrågasatt form anvisade anslag har gjort sig gällande jämväl för andra statens affärsdrivande verk. Sålunda hava under senare åren årligen beviljats anslag för inköp av mark, som erfordras för utvidgning av vissa järnvägsstationer och för blivande dubbelspår-anordningar. Vidare hava 1917 och 1918 års riksdagar beviljat medel till inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar, i den mån sådana åtgärder kunna erfordras för ändamålsenlig utveckling av statens kraftverk. Slutligen har 1918 års riksdag anvisat medel för inköp av fastigheter för telegrafverkets räkning, vilkas förvärvande icke utan synnerlig olägenhet kan uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut.

Ehuru goda skäl synas föreligga för att medel för motsvarande ändamål ställas jämväl till postverkets förfogande, har jag, med hänsyn till de rådande förhållandena å lånemarknaden, funnit mig icke

böra föreslå, att beslut i ämnet påkallas av innevarande års riksdag, utan torde därmed kunna anstå något år.»

Beträffande sistnämnda båda motioner har riksdagens vederbörande utskott låtit införskaffa yttrande av generalpoststyrelsen, som tillstyrkt de i motionerna omförmälda fastighetsköpen ävensom föreslagit att för uppförande av posthusbyggnad i Borlänge måtte för år 1920 anvisas ett anslag av 250,000 kronor.

Av den utredning generalpoststyrelsen förebragt, har riksdagen visserligen funnit, att behov av förbättrade lokalförhållanden för postverket föreligger beträffande såväl Krylbo som Borlänge. Det synes dock riksdagen icke vara till fullo ådagalagt, att den av generalpoststyrelsen förordade lösningen är den bästa. Vad särskilt angår Krylbo, bör det sålunda enligt riksdagens uppfattning närmare undersökas, om icke lämplig tomtmark kan erhållas från statens järnvägar eller statens domäner. Och vidkommande Borlänge har riksdagen funnit det ovisst, om den i vederbörande motion omförmälda fastigheten med hänsyn till belägenheten äger så stort företräde framför en annan, i generalpoststyrelsens yttrande omförmäld tomt, att det avsevärt högre priset för förstnämnda tomt kan anses motiverat.

Ehuruval riksdagen alltså icke kunnat bifalla merberörda båda motioner, har det synts riksdagen böra beredas möjlighet för generalpoststyrelsen att — efter närmare utredning — förvärva de fastigheter å ifrågavarande orter, vilka kunna finnas vara för ändamålet lämpligast. Detta syfte torde bäst vinnas därigenom att, i anslutning till generalpoststyrelsens ovanberörda framställning till Eders Kungl. Maj:t samt förstämnda motion i ämnet, ett visst anslag av riksdagen anvisas för att efter Eders Kungl. Maj:ts prövning användas för inköp av fastigheter för postverkets räkning. Det statsfinansiella läget medger visserligen icke, att medel anvisas i den utsträckning generalpoststyrelsen föreslagit, men har riksdagen, med hänsyn tagen till de besparingar, som riksdagens beslut beträffande vissa andra anslag till kapitalökning vid postverket innebära, ansett sig kunna för ändamålet bevilja ett anslag för år 1920 av 200,000 kronor. I likhet med vad som gäller beträffande de allmänna anslagen till inköp av fastigheter för telegrafverket och statens vattenfallsverk, bör givetvis redogörelse för användningen av ifrågavarande anslag framdeles lämnas riksdagen.

Riksdagen får alltså anmäla, att riksdagen *dels* medgivit, att för *inköp av fastigheter för postverkets räkning*, vilkas förvärvande icke utan synnerlig olägenhet kan uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, må efter Eders Kungl. Maj:ts prövning och avgörande disponeras ett.

belopp av högst 200,000 kronor; *dels ock* för ändamålet för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

B. Telegrafverket.

7:o) I enlighet med Eders Kungl. Maj:ts därom (punkt 6) framlagda förslag har riksdagen för fortsättande av arbetet med *utvidgning av telegrafbyggnaden i Sundsvall* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

8:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 7) föreslagit riksdagen att *dels*, med ändring av sitt år 1918 fattade beslut, medgiva, att å de telegrafverket tillhöriga tomterna Boda nr 2 och 5 i Strömsunds municipalsamhälle må uppföras en telegrafstationsbyggnad för en beräknad kostnad av 122,000 kronor, *dels ock* för ifrågavarande ändamål för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 40,000 kronor.

I anledning av därom av Eders Kungl. Maj:t gjord framställning beslöt 1918 års riksdag, *dels* att för inköp för telegrafverkets räkning av tomterna Boda nr 2 och 5 i Strömsunds municipalsamhälle, utvidgade till en areal av omkring 815 kvadratmeter, för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,500 kronor, *dels ock* att å nämnda tomter finge uppföras en telegrafstationsbyggnad för en beräknad kostnad av högst 98,500 kronor. Något anslag för byggnadens påbörjande blev icke av riksdagen anvisat. Av den nu lämnade utredningen i ärendet framgår, att behovet av nya lokaler för telegrafverket i Strömsund är synnerligen trängande. Riksdagen har därför ansett, att anslag för byggnadsföretagets igångsättande nu bör beviljas. Vad beträffar byggnadskostnaden synes på grund av den inträdda ytterligare stegringen i arbets- och materialpriser numera möjlighet icke förefinnas att fasthålla vid den av 1918 års riksdag beräknade kostnaden.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen, med bifall till Eders Kungl. Maj:ts föreliggande förslag, *dels* med ändring av sitt år 1918 fattade beslut, medgivit, att en *telegrafstationsbyggnad i Strömsunds municipalsamhälle* må uppföras för en beräknad kostnad av 122,000 kronor, *dels ock* för ifrågavarande ändamål för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 40,000 kronor.

9:o) Eders Kungl. Maj:t har vidare (punkt 8) föreslagit riksdagen att till täckande av brist, som uppkommit å av riksdagen anvisade anslag till uppförande av en telefonstationsbyggnad å den telegrafverket tillhöriga tomten nr 9 i fjärde kvarteret av Göteborgs stads elfte rote, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

Enligt de kostnadsberäkningar, som lågo till grund för Eders Kungl. Maj:ts framställning till 1917 års riksdag angående anvisande av anslag för inköp av tomt för samt påbörjande av ifrågavarande telefonstationsbyggnad, skulle kostnaden komma att uppgå till 380,040 kronor, vilket belopp jämväl av riksdagen anvisats för ändamålet. Sedan entreprenadavtal angående största delen av byggnadsarbetet avslutats och de viktigaste byggnadsmaterialierna blivit inköpta, hava nya kostnadsberäkningar verkställt, vilka givit vid handen, att för byggnadsföretagets fullbordande erfordras ytterligare ett anslag av 410,000 kronor, varav 210,000 kronor av Eders Kungl. Maj:t äskats å tilläggsstat för år 1919.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen, med bifall till Eders Kungl. Maj:ts förevarande förslag, till täckande av brist, som uppkommit å av riksdagen anvisade anslag till uppförande av en *telefonstationsbyggnad i Göteborg*, för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

10:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 9) föreslagit riksdagen att för uppförande av arbetarbostäder å tomterna nr 1, 2, 3, 4, 5 och 6 i kvadraten Klinten i Norrköping, för en beräknad kostnad av 306,000 kronor, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 206,000 kronor.

I anslutning till riksdagens år 1918 gjorda uttalanden i samband med behandlingen av anslagen till bostadsbyggnader vid telegrafverket och i överensstämmelse med departementschefens i statsrådsprotokollet sid. 4 gjorda allmänna uttalande, anser riksdagen, att under nu rådande förhållanden på bostadsmarknaden det är av synnerlig vikt, att staten i största möjliga utsträckning sörjer för, att tjänstemännen vid statens kommunikationsverk beredas lämpliga bostäder.

Av det utav Eders Kungl. Maj:t för beredande av bostäder åt telegrafverkets personal i Norrköping äskade beloppet — med inräknande av å tilläggsstaten begärda 133,000 kronor tillsammans 339,000 kronor — äro 32,981 kronor 90 öre avsedda till inköp av erforderliga tomter samt återstoden beräknad utgöra kostnad för en första utbyggnad å tomtkomplexet.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen för uppförande av *arbetarbostäder i Norrköping*, för en beräknad kostnad av 306,000 kronor, för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 206,000 kronor.

11:o) Eders Kungl. Maj:t har vidare (punkt 10) föreslagit riksdagen att för uppförande av arbetarbostäder å tomterna nr 12, 13, 14 och 15 i kvarteret Opalen i Eskilstuna, för en beräknad kostnad av 221,000 kronor, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 121,000 kronor.

Enligt Eders Kungl. Maj:ts föreliggande förslag skulle ifrågavarande tomter inköpas för ett sammanlagt belopp av 5,900 kronor, samt ett bo-

stadshus uppföras för en beräknad kostnad av 221,000 kronor. För tomtinköpet samt byggnadsarbetets påbörjande äskas 105,900 kronor å tilläggsstat för år 1919.

Av telegrafstyrelsens framställning i ämnet inhämtas, att byggnaden skulle uppföras av trä. Med hänsyn till betydelsen av att underhållskostnaderna i möjligaste mån nedbringas, vill det emellertid synas riksdagen, att därest byggnaden ifråga kan utan nämnvärd kostnadsökning uppföras av sten, sistnämnda byggnadsmaterial bör komma till användning.

Under uttalande härav får riksdagen anmäla, att riksdagen för uppförande av *arbetarbostäder i Eskilstuna*, för en beräknad kostnad av 221,000 kronor, för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 121,000 kronor.

12:o) Eders Kungl. Maj:t har vidare (punkt 11) föreslagit riksdagen att för uppförande av ett bostadshus å tomterna nr 9 och 10 i sjuttioandra kvarteret i Ludvika, för en beräknad kostnad av 120,000 kronor, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 60,000 kronor.

Utöver den beräknade kostnaden för ifrågavarande bostadshus, 120,000 kronor, komma 6,900 kronor till inköp av de erforderliga tomterna. Anslag för tomtinköpet samt påbörjande av byggnaderna har av Eders Kungl. Maj:t äskats å 1919 års tilläggsstat med 66,900 kronor.

Riksdagen, som ej haft något att erinra mot Eders Kungl. Maj:ts föreliggande förslag, får anmäla, att riksdagen för uppförande av ett *bostadshus i Ludvika*, för en beräknad kostnad av 120,000 kronor, för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 60,000 kronor.

13:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 12) föreslagit riksdagen *dels* medgiva, att för inköp av fastigheter för telegrafverkets räkning, vilkas förvärvande icke utan synnerlig olägenhet kan uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, må efter Eders Kungl. Maj:ts prövning och avgörande disponeras ett belopp av högst 200,000 kronor, *dels ock* för ändamålet för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen *dels* medgivit, att för *inköp av fastigheter för telegrafverkets räkning*, vilkas förvärvande icke utan synnerlig olägenhet kan uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, må efter Eders Kungl. Maj:ts prövning och avgörande disponeras ett belopp av högst 200,000 kronor; *dels ock* för ändamålet för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

14:o) Såsom riksdagen i särskild skrivelse anmält, har riksdagen i enlighet med Eders Kungl. Maj:ts därom framställda förslag för *fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 15,000,000 kronor.

C. Statens järnvägar.

15:o) Eders Kungl. Maj:t har beträffande statens järnvägar (punkt 14) föreslagit riksdagen att för ombyggnad av Malmö statsbangård för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,466,000 kronor.

De anslag för kapitalökning vid statens järnvägar, som Eders Kungl. Maj:t äskat av innevarande riksdag, uppgå till ett sammanlagt belopp av 81,155,500 kronor. Motsvarande av 1918 års riksdag beviljade anslagssumma uppgick till 85,228,800 kronor. Av det nu äskade anslagsbeloppet utgöres omkring en tredjedel av på grund av prisstegringen nödvändiggjorda tilläggsanslag till förut anvisade anslag. Prisstegringen har även medfört, att av de i övrigt begärda anslagsbeloppen större delen motsvarar de i förhållande till 1914 års priser ökade kostnader, som vederbörande arbeten betinga. De riksdagen förelagda anslagskraven avse ock huvudsakligen fortsättning av redan pågående arbeten. För vissa anläggningar, till vilka medel tidigare av riksdagen beviljats, men som ännu ej blivit igångsatta, hava fortsättningsanslag ej begärts, enär med hänsyn till den statsekonomiska situationen arbetenas påbörjande ansetts böra framskjutas någon tid.

Den företagna granskningen av framställningarna angående kapitalökning vid statens järnvägar har bibringat riksdagen den uppfattningen, att redan järnvägsstyrelsen sökt att begränsa anslagskraven, så långt som styrelsen ansett vara försvarligt med hänsyn till uppehållet av driften. Medan sålunda enligt den av järnvägsstyrelsen tidigare utarbetade planen för nya byggnader och anläggningar samt anskaffande av rullande materiel vid statens järnvägar för 10-årsperioden 1918—1927 med tillämpning av nu rådande priser skulle av innevarande riksdag behöva äskas 135,000,000 kronor, har järnvägsstyrelsen nedsatt anslagskraven till 96,769,500 kronor. Ytterligare inskränkningar i järnvägsstyrelsens förslag utöver dem, som Eders Kungl. Maj:t vidtagit, har riksdagen ej heller funnit lämpligen böra äga rum.

Vad nu särskilt angår det äskade anslaget till ombyggnad av Malmö statsbangård, utgör detsamma återstoden av det ursprungligen beräknade kostnadsbeloppet för arbetena ifråga. På grund av prisstegringen erfordras emellertid betydande fyllnadsanslag för anläggningarnas färdigställande, men föreligga ännu icke några beräkningar angående bristens storlek.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen för ombyggnad av Malmö statsbangård för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,466,000 kronor.

16:o) Eders Kungl. Maj:t har vidare föreslagit riksdagen att för anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg jämte därmed sammanhängande arbeten för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 800,000 kronor.

Såsom framgår av statsrådsprotokollet beräknades med tillämpning av de under senare delen av år 1916 rådande arbets- och materialprisen första utbyggnaden av huvudrangerbangården i Hallsberg medföra en kostnad av 3,502,000 kronor, varav riksdagen hittills anvisat 3,150,000 kronor. Det nu äskade anslaget är emellertid icke tillräckligt för arbetenas avslutande, utan äro enligt statsrådsprotokollet framdeles nya anslagskrav för ändamålet att emotse.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen för anläggning av *huvudrangerbangård vid Hallsberg jämte därmed sammanhängande arbeten* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 800,000 kronor.

17:o) Eders Kungl. Maj:t har vidare (punkt 16) föreslagit riksdagen att för ombyggnad av Ljusdals station för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 250,000 kronor.

Riksdagen, som av statsrådsprotokollet inhämtat, att av det äskade anslaget 100,000 kronor utgöra erforderligt konjunkturtillägg för ombyggnadens avslutande, får anmäla, att riksdagen för *ombyggnad av Ljusdals station* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 250,000 kronor.

18:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 17) föreslagit riksdagen att för ombyggnad av bangården i Sundsvall för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

Den föreslagna ombyggnaden av bangården i Sundsvall, vilken nödvändiggöres av Ostkustbanans framdragande genom nämnda stad, avser anläggning av en ny, för statens järnvägar och den enskilda banan gemensam huvudstation. Kostnaderna för de erforderliga markområdena ävensom de anläggningar, vilka äro avsedda att begagnas av båda järnvägarna, hava med de i början av år 1918 rådande priser beräknats till 2,500,000 kronor. De för statens järnvägars eget behov erforderliga anläggningarna skulle enligt samma priser draga en kostnad av 540,000 kronor. Emellertid kunna genom bangårdsombyggnaden frigöras statens järnvägar nu tillhöriga markområden, för vilka Sundsvalls stad enligt träffad överenskommelse skall erlægga en köpeskilling av 500,000 kronor. I vilken omfattning Ostkustbanans aktiebolag skall bidraga till kostnaden för de gemensamma anläggningarna är ännu oavgjort, men skall bestämmelse därom meddelas av Eders Kungl. Maj:t.

Då det ifrågavarande förslaget synes utgöra den mest ändamålsenliga lösningen av Sundsvalls bangårdsfråga och då det med bolaget

träffade avtalet förfaller, därest beslut om ombyggnadens verkställande icke föreligger före den 1 juli 1919, har riksdagen funnit sig böra nu bevilja medel för företagets igångsättande.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen för *ombyggnad av bangården i Sundsvall* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

19:o) Eders Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att för utvidgning av bangården i Katrineholm för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 220,000 kronor.

Den provisoriska utvidgning av Katrineholms bangård, som avses med ifrågavarande anslag, omfattar dels förbättring av plattformsförhållandena å stationen, dels ock tillbyggnad av godsmagasinet samt anordnande av en provisorisk magasinsbyggnad för ilgods.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen för *utvidgning av bangården vid Katrineholm* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 220,000 kronor.

20:o) Eders Kungl. Maj:t har vidare (punkt 19) föreslagit riksdagen att för anordnande av ny lokal godsbangård i Kristinehamn för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

Av utredningen i ärendet inhämtas, att det föreliggande förslaget, vilket är uppgjort i anslutning till en planerad större ombyggnad av Kristinehamns bangårdar, innebär en förflyttning av den lokala styckegodsrorelsen till huvudstationen från Kristinehamns nedre station, vilken är belägen på ett avstånd av omkring 1 kilometer från huvudstationen. Då den nuvarande anordningen ur driftssynpunkt är synnerligen otillfredsställande, har riksdagen funnit sig böra nu anvisa medel för genomförande av det framlagda förslaget. Riksdagen, som i särskild skrivelse denna dag anmäler sitt beslut i fråga om anvisande å tilläggsstat för år 1919 av 100,000 kronor för ändamålet, får anmäla, att riksdagen för anordnande av *ny lokal godsbangård i Kristinehamn* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

21:o) I enlighet med Eders Kungl. Maj:ts därom (punkt 20) framlagda förslag har riksdagen för *ombyggnad av bangården vid Ånge* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

22:o) Eders Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att för utförande av spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 262,100 kronor.

För anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar ävensom för förlängning av mötes-spår och utläggning av ett tredje tågspår å vissa stationer äskas av innevarande riksdag 1,262,100 kronor, varav 1,000,000 kronor uppförts å förslaget till tilläggsstat för år 1919. Av det å tilläggsstaten äskade

beloppet avse 930,000 kronor fyllnadsanslag till av 1918 års riksdag för ifrågavarande ändamål beviljade medel.

Riksdagen, som ej haft något att erinra mot Eders Kungl. Maj:ts förevarande förslag, får anmäla, att riksdagen för utförande av *spår-anordningar i anslutning till förefintliga spårssystem* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 262,100 kronor.

23:o) Med bifall till Eders Kungl. Maj:ts därom (punkt 22) framlagda förslag har riksdagen, som i särskild skrivelse denna dag anmäler sitt beslut beträffande tilläggsanslag till 1919 års anslag för ändamålet, för utförande av *anläggningar vid kol- och vattenstationer* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 313,000 kronor.

24:o) I enlighet med Eders Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har riksdagen för anordnande av *en gångbro vid Höganäs station* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

25:o) På grund av Eders Kungl. Maj:ts därom framlagda förslag (punkt 24) har riksdagen, som i särskild skrivelse denna dag anmäler sitt beslut i fråga om tilläggsanslag för å 1919 års riksstat anvisat anslag för ifrågavarande slag av anläggningar, för utförande av *speciella anläggningar å bangårdar* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 98,700 kronor.

26:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 25) föreslagit riksdagen att för anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,650,000 kronor.

Det för dubbelspårsbyggnaden Norrköping—Mjölby ursprungligen beräknade kostnadsbeloppet, 7,400,000 kronor, har av riksdagen anvisats under åren 1914—1918. För arbetets färdigställande beräknas nu att ett ytterligare belopp av 4,150,000 kronor erfordras, och hava härav 2,500,000 kronor äskats å tilläggsstat för år 1919.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen för anläggande av *ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,650,000 kronor.

27:o) Med bifall till Eders Kungl. Maj:ts därom gjorda förslag (punkt 26) har riksdagen för anläggande av *ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,200,000 kronor.

28:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 27) föreslagit riksdagen att för anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

Dubbelspårsbyggnaden Aneby—Sandsjö beräknades med de under senare delen av år 1915 rådande arbets- och materialpriser komma att

draga en kostnad av 4,102,700 kronor, vilket belopp ock av riksdagen anvisats. Numera beräknas anläggningens genomförande kräva ytterligare 3,525,000 kronor. Järnvägsstyrelsen har för ändamålet hemställt om anvisande dels å 1919 års tilläggsstat av 1,500,000 kronor, dels ock å 1920 års riksstat av 2,025,000 kronor. Eders Kungl. Maj:t har emellertid för vartdera året nedsatt anslagskravet till 1,000,000 kronor.

I sin framställning till Eders Kungl. Maj:t angående anslag för dubbelspårsanläggningen Aneby—Sandsjö har järnvägsstyrelsen framhållit, att de av styrelsen föreslagna anslagsbeloppen äro erforderliga för att den för trafikens regelbundna besörjande så ytterst viktiga dubbelspårsbyggnadens fullbordande icke skall behöva uppskjutas mera än ett år utöver vad som ursprungligen beräknats eller från 1919 till 1920. Även riksdagen anser det vara angeläget, att dubbelspåret i fråga snarast möjligt färdigställles, varför riksdagen velat ifrågasätta, om icke för denna anläggning tillfälligt kunde tagas i anspråk de medel, som av 1918 års riksdag anvisats för utläggning av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Aneby samt mellan Sandsjö och Sävsjö, men som icke kommit till användning, då sistnämnda dubbelspårsbyggnader ännu icke påbörjats. Det synes nämligen riksdagen, att ansträngningarna i första hand böra inriktas på att avsluta de redan pågående dubbelspårsanläggningarna, innan nya sådana påbörjas. Eders Kungl. Maj:t har ej heller av innevarande riksdag äskat medel för dubbelspårsbyggnaderna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö samt dubbelspåret Hässleholm—Ballingslöv, för vilken sistnämnda anläggning, som ännu ej igångsatts, begynnelseanslag anvisats av 1918 års riksdag. Självfallet är att, därest Eders Kungl. Maj:t finner en sådan tillfällig överflyttning av anslagsmedlen för dubbelspårsbyggnaderna, som riksdagen ovan ifrågasatt, böra komma till stånd, vederbörlig ersättning i sinom tid bör beredas det anslag, från vilket medlen tagits.

Under åberopande av vad sålunda anförts får riksdagen anmäla, att riksdagen för anläggande av *ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

29:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 28) föreslagit riksdagen att för omläggning av statsbanelinjen Lindome—Anneberg för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 550,000 kronor.

Riksdagen, som av utredningen i ärendet inhämtat, att ifrågavarande anslag utgör konjunkturtillägg till de för linjeomläggningen mellan Lindome och Anneberg ursprungligen beräknade och av 1917 och 1918 års riksdagar anvisade anslagen å 800,000 kronor, har för *omläggning*

av statsbanelinjen *Lindome—Anneberg* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 550,000 kronor.

30:o) Eders Kungl. Maj:t har vidare föreslagit riksdagen att för omläggning av södra ingångslinjen till Varbergs bangård för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 185,000 kronor.

För om- och tillbyggnad av Varbergs bangård samt omläggning av södra ingångslinjen till bangården har riksdagen åren 1913 och 1914 anvisat sammanlagt 376,000 kronor, varav 200,000 kronor beräknats utgöra kostnaden för linjeomläggningen. Sedan arbetet under 1917 igångsatts, har det visat sig, att de ursprungliga kostnadsberäkningarna komma att betydligt överskridas. Linjeomläggningen antages sålunda numera komma att kräva ett ytterligare anslag av 785,000 kronor. Härav falla ej mindre än 260,000 kronor på kostnaderna för markförvärv, som från början uppskattats till 40,000 kronor, men som nu visat sig uppgå till 300,000 kronor. Även kostnaderna för själva bangårdsombyggnaden förväntas komma att överskridas, men har någon beräkning rörande bristen i denna del ännu ej framlagts.

Även med hänsyn tagen till den långa tid, som förflutit mellan upprättandet av ifrågavarande kostnadsberäkningar och den tidpunkt, då arbetet kunde igångsättas, synes det riksdagen vara ägnat att väcka uppmärksamhet, att skillnaden mellan de beräknade och verkliga kostnaderna blivit så stor, som ovan angivits. Särskilt har riksdagen härvid fäst sig vid den betydande felkalkylen beträffande kostnaderna för markförvärv. Då emellertid anläggningen givetvis måste färdigställas, torde anslag böra anvisas i enlighet med Eders Kungl. Maj:ts förslag, vilket upptager — förutom det för år 1920 äskade anslaget — jämväl 600,000 kronor å tilläggsstat för år 1919.

Riksdagen får alltså anmäla, att riksdagen för *omläggning av södra ingångslinjen till Varbergs bangård* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 185,000 kronor.

31:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 30) föreslagit riksdagen att för ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Sävån för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 623,000 kronor.

Enligt den kostnadsberäkning, som låg till grund för 1917 års riksdags beslut angående ifrågavarande brobyggnadsarbete, skulle för ändamålet erfordras ett belopp av 1,272,000 kronor, som även av riksdagen anvisats. Det nu äskade anslaget utgör konjunkturtillägg, mot vilket riksdagen ej haft något att erinra.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen för *ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Sävån* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 623,000 kronor.

32:o) I enlighet med Eders Kungl. Maj:ts därom (punkt 31) framlagda förslag har riksdagen för *ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

33:o) Med bifall till Eders Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning (punkt 32) har riksdagen, för uppförande av *plåtslagarverkstad med smedja vid Notviken* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 155,000 kronor.

34:o) Eders Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att för utvidgning av lokomotivverkstaden vid huvudverkstaden i Örebro för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,009,000 kronor.

Då den föreslagna utvidgningen av lokomotivverkstaden i Örebro, som beräknats med hänsyn till normala trafikförhållanden och varigenom 9 nya uppställningsplatser för lokomotiv skulle vinnas, syntes riksdagen ändamålsenlig och då densamma icke utan stora olägenheter torde kunna uppskjutas, har riksdagen för *utvidgning av lokomotivverkstaden vid huvudverkstaden i Örebro* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,009,000 kronor.

35:o) Eders Kungl. Maj:t har vidare (punkt 34) föreslagit riksdagen att för utförande av anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro och Östersund för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 365,000 kronor.

Såsom av utredningen i ärendet framgår, skulle med anlitande av detta anslag bland annat företagas en utvidgning av ångcentralen i Örebro, vilken med nuvarande ångpanneantal blir otillräcklig vid den ifrågasatta utvidgningen av lokomotivverkstaden. Den föreslagna utvidgningen av ångcentralen kommer ock, enligt vad riksdagens vederbörande utskott förvissat sig om, att bliva behöflig, även om den av 1917 års statsrevisorer ifrågasatta anordningen med inläggande av innertak i verkstäderna skulle komma till stånd.

Riksdagen, som ej funnit skäl till erinran mot Eders Kungl. Maj:ts förevarande förslag och som beträffande anslag för ändamålet å 1919 års tilläggsstat i särskild skrivelse denna dag anmäler sitt beslut, får nu anmäla, att riksdagen för utförande av *anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro och Östersund* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 365,000 kronor.

36:o) På grund av Eders Kungl. Maj:ts därom framlagda förslag har riksdagen för utförande av *sanitära anläggningar vid huvudverkstäderna* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

37:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 36) föreslagit riksdagen att

för utförande av tillbyggnad av och diverse anläggningar vid vissa lokomotivstationer för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 544,500 kronor.

För tillbyggnad av lokomotivstallar, anordningar för förbättrad driftsekonomi m. fl. anläggningar vid lokomotivstationer äskas av innevarande riksdag sammanlagt 876,500 kronor, varav 332,000 kronor uppförts å förslaget till tilläggsstat för år 1919. I sistnämnda belopp ingå emellertid konjunkturtillägg å anslag, som för enahanda ändamål anvisats av 1918 års riksdag, med 182,000 kronor.

Riksdagen, som funnit behovet av de föreslagna nya anläggningarna vid lokomotivstationerna ådalagt och ej funnit skäl till erinran mot det äskade tilläggsanslaget, får anmäla, att riksdagen för utförande av *tillbyggnad av och diverse anläggningar vid vissa lokomotivstationer* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 544,500 kronor.

38:o) Eders Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att till utförande av arbeten vid driftverkstäder för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 68,000 kronor.

Riksdagen, som i särskild skrivelse denna dag anmäler sitt beslut i fråga om anvisande för ifrågavarande ändamål av 35,000 kronor å tilläggsstaten för år 1919, får anmäla, att riksdagen till utförande av arbeten vid *driftverkstäder* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 68,000 kronor.

39:o) Eders Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen (punkt 38) att för husbyggnader för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 3,836,100 kronor.

För husbyggnader vid statens järnvägar har av innevarande års riksdag tillhopa äskats 8,271,200 kronor, därav å tilläggsstat för år 1919 4,435,100 kronor. Av sistnämnda belopp utgöra dock 1,435,100 kronor tilläggsanslag till de av 1918 års riksdag för husbyggnader anvisade anslagen. De för nya husbyggnader och fastighetsförvärv nu begärda beloppen fördela sig på de olika slagen av byggnader sålunda:

boställshus	kronor 5,918,100: —
manskaps- och överliggningshus	» 395,000: —
stationshusbyggnader	» 141,000: —
godsmagasinsbyggnader	» 112,000: —
beredande av tvårumslägenheter åt den lägst	
avlönade tjänstemannagruppen av den	
ordinarie statsbanepersonalen	» 70,000: —
övriga husbyggnader	» 200,000: —

Summa kronor 6,836,100: —

De anslagskrav beträffande husbyggnader vid statens järnvägar, som nu förelagts riksdagen, äro synnerligen betydande, vilket dock givetvis till väsentlig del är beroende på de för närvarande mycket höga byggnadskostnaderna. Vad särskilt angår boställshusen, äro 5,688,600 kronor beräknade för uppförande av nybyggnader, medan 229,500 kronor äro avsedda för inköp av bebyggda fastigheter. Av anslagsbeloppet till nybyggnader hänföra sig 1,292,000 kronor till bostadshus vid huvudverkstäderna i Örebro, Bollnäs och Notviken.

Av enahanda skäl, som föranlett riksdagen bifalla Eders Kungl. Maj:ts förslag om uppförande av bostadshus för telegrafverkets personal, har riksdagen även funnit sig böra bevilja nu ifrågavarande anslag. Skulle någon nedgång i byggnadskostnaderna inträda och besparing å de beräknade anslagsbeloppen erhållas, synes det riksdagen icke böra möta hinder att använda eventuellt överskott till förvärv för statens järnvägars räkning av bebyggda fastigheter å sådana orter, där bostäder behöva anskaffas för statsbanornas personal, men där bostadsförhållandena icke kunna anses påfordra uppförandet av nya boställshus.

Beträffande övriga slag av husbyggnader har riksdagen ej funnit anledning till erinran mot det föreliggande förslaget.

Riksdagen får alltså nu anmäla, att riksdagen för *husbyggnader* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 3,836,100 kronor.

40:o) I enlighet med Eders Kungl. Maj:ts därom framställda förslag (punkt 39) har riksdagen för *anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol vid importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnarna* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 51,000 kronor.

41:o) Eders Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att för anläggande av telegraf- och sektionstelefonledningar samt för utförande av kabelarbeten för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 660,000 kronor.

Riksdagen, som i särskild skrivelse denna dag anmäler sitt beslut om anvisande å 1919 års tilläggsstat av konjunkturtillägg till de för telegraf- och sektionstelefonledningar av 1918 års riksdag anvisade anslagen med 225,000 kronor, får nu anmäla, att riksdagen för anläggande av *telegraf- och sektionstelefonledningar* samt för utförande av *kabelarbeten* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 660,000 kronor.

42:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 41) föreslagit riksdagen att för utförande av växel- och signalsäkerhetsanläggningar för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,900,000 kronor.

Utöver å 1920 års riksstat för växel- och signalsäkerhetsanläggningar åskade 1,900,000 kronor har Eders Kungl. Maj:t föreslagit anvisande

å tilläggsstaten av 600,000 kronor för enahanda ändamål. I jämförelse med de anslag, som av 1918 års riksdag anvisades för ifrågavarande slag av anläggningar, innebär det nu framförda anslagskravet en ökning av 1,000,000 kronor. På grund av de höga material- och arbetsprisen kunna dock med det nu sammanlagt äskade beloppet arbetena icke ens bedrivas i den utsträckning, som järnvägsstyrelsen vid upprättandet av den förut omnämnda utredningen angående anslagsbehovet för åren 1918—1927 ansett erforderligt. Under sådana förhållanden och med hänsyn till växel- och signalsäkerhetsanläggningarnas stora betydelse ur trafik-säkerhetssynpunkt har riksdagen ej ansett sig kunna företaga någon ned-sättning i det av Eders Kungl. Maj:t äskade anslagsbeloppet.

Riksdagen får alltså anmäla, att riksdagen för utförande av *växel- och signalsäkerhetsanläggningar* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,900,000 kronor.

43:o) Eders Kungl. Maj:t har vidare (punkt 42) föreslagit riksdagen att för fortsättande av arbetena med elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

För påbörjande av arbetena med elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön anvisade 1917 års riksdag ett anslag av 3,500,000 kronor. Vid beviljandet av detta anslag förutsatte riksdagen, att elektrifieringen av ifrågavarande statsbanelinje skulle i första hand ske genom införande av elektrisk drift å bandelen Kiruna—Nattavara, varför kostnaden beräknades till 6,400,000 kronor. För ändamålet har 1918 års riksdag sedermera beviljat ett anslag av 1,000,000 kronor.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen för fortsättande av arbetena med *elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

44:o) Eders Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att för utförande av vissa arbeten å bandelen Kristinehamn—Mora för ökande av dess trafikkapacitet för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,070,000 kronor.

Enligt den plan för utförande av arbeten i och för höjande av trafikkapaciteten å bandelen Kristinehamn—Mora, som förelades 1918 års riksdag, skulle kostnaderna av anslagsmedel uppgå till 1,310,000 kronor. Härav anvisades vid samma riksdag 700,000 kronor. På grund av den inträdda prisstegringen beräknas numera förstärkningsarbetena draga en kostnad av 460,000 kronor utöver det ursprungligen antagna beloppet.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen för utförande av *vissa arbeten å bandelen Kristinehamn—Mora för ökande av dess trafikkapacitet* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,070,000 kronor.

45:o) Med bifall till Eders Kungl. Maj:ts därom framlagda förslag (punkt 44) har riksdagen för fortsättande av arbetet med *ordnande av brandväsendet vid statens järnvägar* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 35,000 kronor.

46:o) Eders Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

Såsom i statsrådsprotokollet erinras, beviljade 1918 års riksdag för ifrågavarande ändamål sammanlagt 1,250,000 kronor. Av innevarande riksdag äskas tillhopa 1,500,000 kronor, varav 500,000 kronor å tilläggsstat. Då anslagshöjningen synts riksdagen välmotiverad, har riksdagen såsom *dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

47:o) Eders Kungl. Maj:t har vidare (punkt 46) föreslagit riksdagen att såsom konjunkturtillägg till vissa före år 1918 av riksdagen beviljade anslag till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 3,657,000 kronor.

För täckande av brister, som uppkommit å de av riksdagen under åren 1913—1917 under anslagstiteln »nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar» beviljade anslag, äskas av innevarande riksdag sammanlagt 6,657,000 kronor, varav 3,000,000 kronor å tilläggsstat för år 1919. I anslagsbeloppen ingå emellertid 1,481,000 kronor avseende anslagsbrister, för vilka järnvägsstyrelsen redan år 1917 hemställde om fyllnadsanslag men beträffande vilkas täckande förslag ej förelades 1918 års riksdag.

Riksdagen har väl funnit vissa av de beräknade bristerna vara avsevärt höga, men har med hänsyn till det rådande osäkra prisläget icke tilltrött sig att kunna företaga någon nedsättning i de av Eders Kungl. Maj:t äskade anslagsbeloppen.

Riksdagen får alltså anmäla, att riksdagen såsom *konjunkturtillägg till vissa före år 1918 av riksdagen beviljade anslag till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 3,657,000 kronor.

48:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 47) föreslagit riksdagen att till fortsättning av statsbanan Sveg—Brunflo för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor.

I sammanhang med förevarande proposition har riksdagen till behandling förehåft vissa inom riksdagen väckta motioner, i vilka hemställts om anvisande av anslag för år 1920 till fortsättande dels av inlands-

banan mellan Volgsjön och Gällivare, dels ock av statsbanorna Forsmo—Hoting, Hällnäs—Stensele samt Umeå—Holmsund.

Beträffande först frågan om beviljande av anslag till fortsättning av statsbanebyggnaden Sveg—Brunflo, för vilket ändamål jämväl å tilläggsstat för år 1919 äskas ett anslag av 3,000,000 kronor, har riksdagen redan anvisat det belopp, sammanlagt 11,373,000 kronor, vilket ursprungligen beräknats erfordras för banan, med den sträckning som slutligen fastställts. Enligt preliminärt verkställda kostnadsöverslag stannar emellertid kostnadsökningen icke vid 6,000,000 kronor, som nu begärts, utan beräknas bristen komma att uppgå till ej mindre än 9,310,000 kronor. Med hänsyn till den stegring i arbets- och materialpris, som ägt rum sedan år 1912, då anslag för bananläggningens påbörjande beviljades, har riksdagen icke funnit sig böra framställa någon anmärkning med anledning av överskridandet av anslaget.

Då det är av vikt att sammanknytningen av inlandsbanans nordliga del med statsbanelinjerna söder om Sveg, så snart förhållandena det tillåta, kommer till stånd, har riksdagen ansett sig böra bevilja såväl det å 1920 års riksstat begärda beloppet som ock det å tilläggsstaten för år 1919 äskade anslaget, beträffande vilket senare riksdagen i skrivelse nr 12 B anmäler sitt beslut. I detta sammanhang har riksdagen emellertid velat uttala, att järnvägsstyrelsen bör erhålla frihet att, därest omständigheterna sådant skulle påkalla, använda anslaget för arbeten å andra järnvägsbyggnader.

Vidkommande därefter övriga statsbanebyggnader i Norrland har Eders Kungl. Maj:t nu icke av riksdagen äskat några anslag. För fortsättning av inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare har ej heller järnvägsstyrelsen funnit sig böra framställa dylikt förslag utan ansett, att arbetena på inlandsbanan under åren 1919 och 1920 icke borde bedrivas med större fart än att de hittills anvisade anslagen kunde bli tillräckliga jämväl för år 1920. Härvid synas de statsfinansiella synpunkterna hava varit för järnvägsstyrelsen avgörande, ehuru väl styrelsen även framhållit svårigheten att till rimliga priser erhålla erforderlig arbetskraft för banbygget. Beträffande tvärbanan Forsmo—Hoting har järnvägsstyrelsen hemställt om anvisande för år 1920 av ett anslag å 1,500,000 kronor. Detta förslag har emellertid icke upptagits av Eders Maj:t, som ej heller till riksdagen framfört järnvägsstyrelsens anslagsäskande å 1,100,000 kronor för statsbanan Hällnäs—Stensele. För fortsättning av arbetet å banan Umeå—Holmsund har järnvägsstyrelsen icke hemställt om något anslag.

Det statsfinansiella läget gör det enligt riksdagens uppfattning till en tvingande nödvändighet att i möjligaste mån begränsa utgifterna för anläggandet av nya statsbanor. För att emellertid ej ett alltför stort avbrott i banbyggandet i Norrland skall inträffa, har riksdagen med hänsyn tagen jämväl till de nedsättningar, som av riksdagen gjorts ifråga om vissa för kapitalökning vid statens vattenfallsverk av Eders Kungl. Maj:t äskade anslag, funnit sig böra å 1920 års riksstat bevilja dels det anslagsbelopp, som av järnvägsstyrelsen ansetts erforderligt för tvärbanan Forsmo—Hoting, dels ett med 400,000 kronor minskat belopp av vad järnvägsstyrelsen begärt för tvärbanan Hällnäs—Stensele, dels ock 400,000 kronor till banan Umeå—Holmsund. Riksdagen har däremot icke ansett sig kunna nu anvisa särskilt anslag för själva inlandsbanebygget, helst som besparingar å tidigare för denna banbyggnad beviljade anslag förefinnas, men anser, att, därest det kan av järnvägsstyrelsen befinnas vara lämpligare att för inlandsbanans fortsättande taga i anspråk viss del av anslagen till nämnda tvärbanor, hinder icke bör möta för en dylik tillfällig överflyttning av anslagsmedlen.

Under återopande av vad sålunda anförts, får riksdagen anmäla, att riksdagen

dels till fortsättning av statsbanan Sveg—Brunflo för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor,

dels till fortsättning av statsbanan Forsmo—Hoting för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor,

dels till fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 700,000 kronor,

dels ock till fortsättning av statsbanan Umeå—Holmsund för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

49:o) Ut i två inom riksdagen väckta motioner har hemställts, att riksdagen ville besluta inlösen av Höganäs—Mölle järnväg samt uppdraga åt järnvägsstyrelsen att träffa avtal därom till ett pris av högst 360,000 kronor och på de villkor, som järnvägsstyrelsen kan förorda.

Beträffande ifrågavarande motioner har riksdagens vederbörande utskott erhållit från järnvägsstyrelsen i vederbörlig ordning införskaffat yttrande, vilket finnes fogat såsom bilaga till denna skrivelse (bilaga II).

Av den utredning, som järnvägsstyrelsen nu förebragt, framgår att, därest trafiken å järnvägen Höganäs—Mölle skulle komma att nedläggas, statens järnvägar skulle komma att förlora ganska avsevärda inkomstbelopp och att det fördensskull är av intresse för statens järnvägar, att driften å järnvägen uppehålls. Då det allvarligen är att befara, att om järnvägen i fråga bibehålles i enskild ägo, trafiken kommer att ned-

läggas, har järnvägsstyrelsen ansett fog föreligga, att staten träder emellan och inlöser järnvägen, därest detta kan ske på skäligen villkor. Den i motionerna angivna inköpssumman, 360,000 kronor, har järnvägsstyrelsen ansett rimlig, och har styrelsen fördenskull tillstyrkt inköpet.

Även riksdagen anser, att det bör förebyggas, att järnvägen Höganäs—Mölle kommer att nedläggas, och då berörda köpesumma understiger det värde, som järnvägen kan anses äga vid en eventuell realisering av dess tillhörigheter, har riksdagen funnit sig böra ställa det i motionerna föreslagna beloppet till Eders Kungl. Maj:ts förfogande för inlösen av järnvägen från och med ingången av år 1920. Beträffande de närmare villkoren för inköpet har riksdagen ansett det böra överlämnas åt Eders Kungl. Maj:t att träffa avgörande.

Riksdagen får alltså anmäla, att riksdagen för *inlösen för statens räkning av järnvägen Höganäs—Mölle* för år 1920 anvisat ett förslagsanslag, högst, 360,000 kronor.

50:o) Eders Kungl. Maj:t har vidare (punkt 48) föreslagit riksdagen att för inköp av mark, som erfordras för utvidgning av vissa järnvägsstationer och för blivande dubbelspårordningar, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

För markförvärv vid statens järnvägar har av 1918 års riksdag anvisats 800,000 kronor, varav 400,000 kronor å tilläggsstat för år 1918. Riksdagen, som funnit sig böra bevilja såväl nu ifrågavarande anslag för år 1920 som å tilläggsstaten för år 1919 begärda 500,000 kronor för samma ändamål, får nu anmäla, att riksdagen för *inköp av mark, som erfordras för utvidgning av vissa järnvägsstationer och för blivande dubbelspårordningar*, för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

51:o) Eders Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att till anskaffande av rullande materiel vid statens järnvägar för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 15,000,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har i skrivelse till Eders Kungl. Maj:t den 9 oktober 1918 beräknat, att anskaffningen av rullande materiel för statens järnvägar under år 1920 borde — inräknat ersättning för försliten materiel — avse 25 ånglokomotiv, 6 elektriska lokomotiv, 96 personvagnar, 8 postvagnar, 9 resgodsvagnar, 610 godsvagnar för vanlig trafik samt 270 malmvagnar. Av berörda materiel erfordras 5 ånglokomotiv samt 185 malmvagnar för utforsling av den malm, som i enlighet med 1918 års riksdags beslut är avsedd att brytas inom Luossavaara gruvfält. Kostnaden för anskaffning av nämnda materiel ävensom för täckande av uppkommen brist å de av 1916 och 1918 års riksdagar anvisade medel

för inköp av elektriska lokomotiv har järnvägsstyrelsen uppskattat till 31,400,000 kronor. I styrelsens ovanberörda skrivelse angavs, att av detta belopp 11,400,000 kronor beräknades kunna täckas av till styrelsens förfogande stående medel. På grund av att avsättningen till förnyelsefonden sedermera bestämts till lägre belopp än järnvägsstyrelsen i sagda skrivelse beräknade och emedan bidrag till anskaffning av rullande materiel från anslagen till nya statsbanebyggnader icke kan påräknas i den omfattning järnvägsstyrelsen tidigare antagit, läser emellertid, enligt vad riksdagens vederbörande utskott från styrelsen erfarit, det till järnvägsstyrelsens disposition för ifrågavarande ändamål stående beloppet numera icke kunna beräknas till mera än 6,300,000 kronor. Med den av departementschefen vidtagna nedsättningen av anslagskravet skulle alltså för år 1920 sammanlagt 21,300,000 kronor kunna användas för anskaffande av rullande materiel.

Under ovan berörda förhållanden och då materielanskaffningen för år 1919 måst på grund av prisstegringen avsevärt reduceras i jämförelse med vad som beräknades kunna anskaffas med det för nämnda år beviljade anslaget för ändamålet, har riksdagen icke ansett sig kunna ifrågasätta någon minskning av det utav Eders Kungl. Maj:t äskade anslaget för år 1920.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen till anskaffande av *rullande materiel* vid statens järnvägar för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 15,000,000 kronor.

52:o) Såsom riksdagen i särskild skrivelse anmält, har riksdagen för införande av *genomgående tryckluftsbroms beträffande statens järnvägars rullande materiel* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

53:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 51) föreslagit riksdagen att för nya inventarier vid statens järnvägar för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 3,500,000 kronor.

För nya inventarier vid statens järnvägar hava av riksdagen beviljats anslag å 1,200,000 kronor för år 1918 samt 2,100,000 kronor för år 1919. Utöver det å 1920 års riksstat nu äskade anslaget, 3,500,000 kronor, begäres å tilläggsstat för år 1919 ett anslag av 3,000,000 kronor. Det är alltså en högst betydande höjning av anslaget till nya inventarier, som nu ifrågasättes. Av utredningen i ärendet har riksdagen emellertid funnit det framgå, att inventarieanskaffningen under senare åren blivit i hög grad tillbakasatt. De anvisade medlen hava sålunda varit långt ifrån tillräckliga för att fylla de behov, för vilka de varit

avsedda, dels på grund av den stora prisstegringen, dels ock emedan inventarier måst anskaffas för ändamål, för vilka anslag förut ej ansetts erforderliga. Med hänsyn tagen till dessa omständigheter och då stort behov av nya inventarier, särskilt för verkstäderna, otvivelaktigt föreligger, har riksdagen ej ansett sig kunna företaga någon nedsättning i Eders Kungl. Maj:ts förslag.

Riksdagen får alltså anmäla, att riksdagen för *nya inventarier vid statens järnvägar* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 3,500,000 kronor.

54:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 52) föreslagit riksdagen att för ökat förslag vid statens järnvägar för år 1920 anvisa ett förslagsanslag, högst, 3,000,000 kronor.

För ökat förslag vid statens järnvägar har å innevarande års riksstat anvisats 3,000,000 kronor eller samma belopp, som nu ansetts erforderligt för år 1920. Riksdagen, som funnit behovet av det nu äskade anslaget ofrånkomligt, får anmäla, att riksdagen för *ökat förslag vid statens järnvägar* för år 1920 anvisat ett förslagsanslag, högst, 3,000,000 kronor.

D. Statens vattenfallsverk.

55:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 53) föreslagit riksdagen att för fortsättande av arbetena med Södertälje kanals ombyggnad för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

Enligt den ursprungliga planen för fördelning av kostnaderna för ombyggnad av Södertälje kanal skulle av 1919 års riksdag för ändamålet anvisas 2,300,000 kronor. Av Eders Kungl. Maj:t äskas nu sammanlagt 2,000,000 kronor, varav 1,000,000 kronor å tilläggsstat för år 1919.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen för fortsättande av arbetena med *Södertälje kanals ombyggnad* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

56:o) Eders Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att för fortsättande av första utbyggnaden av en kraftstation vid Lilla Edet för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 4,150,000 kronor.

Sedan vattenfallsstyrelsen framlade sina anslagsäskanden rörande kraftstationen vid Lilla Edet, hava förhållandena utvecklats på sådant sätt, att efterfrågan på kraft för elektrokemiska och elektrotermiska ändamål betydligt minskats. På grund härav och då genom vidtagande av

olika åtgärder — bland andra den under nästföljande punkt omhandlade ökningen av fallhöjden vid kraftstationen i Trollhättan — tillgången på prima kraft från sistnämnda kraftstation kan ökas betydligt utöver vad tidigare beräknats, föreligger numera ej så trängande behov av att erhålla kraft från Lilla Edet, som förut antagits bliva fallet. Färdigställandet av första utbyggnaden av Lilla Edets kraftstation lär därför, enligt riksdagens vederbörande utskott från vattenfallsstyrelsen tillhandakomna upplysningar, kunna framskjutas två år utöver vad som ursprungligen avsetts. Att alldeles avbryta de pågående arbetena vid Lilla Edet låter sig emellertid icke göra. För avbördande av Göta älvs högvattenmängd måste sålunda regleringsdammen för kraftstationen förlängas, därest dyrbara och för kraftstationsanläggningen i övrigt olämpliga provisoriska anordningar skola kunna undvikas. För en ändamålsenlig utbyggnad av stationen böra vidare arbetena å fångdammen m. m. utan avbrott fortsättas. På grund härav bör för år 1920 anvisas ett anslag för ändamålet av 2,000,000 kronor. Anslag å tilläggsstat för år 1919, som av Eders Kungl. Maj:t äskats med 1,550,000 kronor, erfordras däremot icke.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får riksdagen anmäla, att riksdagen med anledning av Eders Kungl. Maj:ts förevarande framställning för fortsättande av *första utbyggnaden av kraftstationen vid Lilla Edet* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

57:o) Eders Kungl. Maj:t har i statsverkspropositionen (punkt 58) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde komma att avlåtas, för påbörjande av nya kraftstationsanläggningar och utvidgning av redan befintliga sådana för år 1920 beräkna ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

Sedermera har Eders Kungl. Maj:t uti en till riksdagen avlåten, den 25 februari 1919 dagtecknad proposition (nr 122), under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att för utförande av nyanläggningar vid Trollhätte kraftverk i enlighet med den plan, som kan komma att av Eders Kungl. Maj:t fastställas, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor att utgå av lånemedel.

Ifrågavarande anslag är avsett dels för anskaffande av vissa 50-periodiga generatorer för Trollhätte kraftstation, dels ock för ökning av fallhöjden vid samma kraftstation, vilken ökning skulle åstadkommas genom uppdämning i Göta älv ovanför Trollhättan, eventuellt även genom utförande av vissa sprängningsarbeten i älven nedanför kraftstationen. Då den lämpligaste fördelningen av anslaget på de olika ända-

målen ännu ej kunnat fastställas, har föreslagits, att Eders Kungl. Maj:t skulle äga meddela närmare bestämmelser härom.

Riksdagen, som funnit sig böra bifalla Eders Kungl. Maj:ts ifrågasvarande förslag, får alltså anmäla, att riksdagen för utförande av *nyanläggningar vid Trollhätte kraftverk* i enlighet med den plan, som kan komma att av Eders Kungl. Maj:t fastställas, för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

58:o) Eders Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att för år 1920 anvisa *dels* för fortsättande av första utbyggnaden av en kraftstation vid Harsprånget ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor, *dels ock* för ytterligare arbeten för Stora Lule älvs reglering ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

Vad först angår utbyggnaden av kraftstationen vid Harsprånget har vattenfallsstyrelsen framlagt förslag om anvisande dels av 5,000,000 kronor å riksstaten för år 1920, dels ock av 3,500,000 kronor å tilläggsstaten för år 1919. Eders Kungl. Maj:t har nedsatt anslagsäskandena till 2,000,000 kronor för vardera av åren 1919 och 1920.

I likhet med departementschefen anser riksdagen det vara otänkbart att för ifrågasvarande kraftstationsanläggning bevilja medel i den utsträckning, som vattenfallsstyrelsen ifrågasatt. Riksdagen har till och med funnit sig böra företaga en nedsättning i Eders Kungl. Maj:ts förslag.

På senare tid hava de förhållanden, som föranledde igångsättandet av kraftstationsanläggningen vid Harsprånget, i ej ringa mån förändrats. Det framställer sig sålunda icke numera samma behov av att forcera fram den tillverkning av gödningsämnen, som tidigare ansetts föreligga. Givet är också att under de framträdande förväntningarna på fallande priser nämnda industrigren lika litet som järnförädlingsindustrin i Norrbotten äger intresse av att kraftstationens utbyggande sker under de nuvarande höga arbets- och materialpriserna, då nämligen kraftpriset skall bestämmas med hänsyn till utbyggnadskostnaderna. På grund härav kan enligt riksdagens åsikt det sammanlagda anslagsbeloppet till kraftstationsbygget utan olägenhet sättas till något lägre belopp än Eders Kungl. Maj:t äskat, i det att tilläggsanslaget för år 1919 torde kunna begränsas till 1,000,000 kronor.

Vidkommande därefter anslagen för arbetena å Stora Lule älvs reglering torde någon nedsättning i Eders Kungl. Maj:ts anslagsäskanden, vilka avse anvisande av 1,000,000 kronor för vardera av åren 1919 och 1920, icke böra vidtagas med hänsyn till ett lämpligt bedrivande av arbetena.

Under hänvisning till vad sålunda anförts, får riksdagen, som i skrivelse nr 12 B denna dag anmäler sitt beslut beträffande anslagen för ifrågavarande ändamål på 1919 års tilläggsstat, nu anmäla, att riksdagen för år 1920 anvisat *dels* för *fortsättande av första utbyggnaden av kraftstationen vid Harsprånget* ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor, *dels ock* för *ytterligare arbeten för Stora Lule älvs reglering* ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

59:o) I enlighet med Eders Kungl. Maj:ts därom (punkt 56) framlagda förslag har riksdagen av det för *tredje utbyggnaden av Västerås ångkraftstation* beviljade anslaget å 1,500,000 kronor för år 1920 såsom reservationsanslag anvisat återstående beloppet 500,000 kronor.

60:o) Uti en till riksdagen den 7 mars 1919 avlåten proposition, nr 183, har Eders Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att

dels bemyndiga vattenfallsstyrelsen att, under iakttagande av de särskilda föreskrifter, som Eders Kungl. Maj:t kan komma att meddela, förbinda kronan, såsom ägare av Älvkarleby vattenfall med därtill hörande Stall-, Nygårds- och Masurforsarna samt av Tyttboforsen, att till utförande av partiell reglering av Siljan enligt av Dalälvens regleringsförening utarbetad plan lämna de bidrag, som jämlikt föreningens stadgar åligga ägare av vattenfall;

dels till bestridande av på staten belöpande andel av kostnaden för denna reglering under utgifter för kapitalökning för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 233,050 kronor, att utgå av lånemedel;

dels för fullgörande av de på staten belöpande förskottsinbetalningar till regleringsföreningen, som betingas av att ägarna av obebyggda fall i Dalälven icke äro skyldiga att omedelbart inbetala på dessa fall belöpande andelar i regleringskostnaden, under utgifter för kapitalökning för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 135,000 kronor, att likaledes utgå av lånemedel;

dels ock, vid bifall härtill, besluta, att de i förslaget till 1920 års stat bland inkomsterna upptagna lånemedlen skola höjas, de under rubriken »I. Fast upplåning» upptagna med 233,050 kronor och de, som upptagits under rubriken »II. Tillfällig upplåning», med 135,000 kronor.

Genom ifrågavarande partiella reglering av Siljan skulle vid den nuvarande utnyttjade fallhöjden i Dalälven av 86.45 meter kunna uttagas ett ytterligare kraftbelopp av omkring 35 miljoner kilowattimmar och, sedan hela fallhöjden, omkring 135 meter, börjat utnyttjas, omkring 55 miljoner kilowattimmar. Kostnaden för den kraft, som erhålles genom

denna partiella reglering, skulle bliva 0.39 respektive 0.25 öre per kilovattimme. Till jämförelse härmed må nämnas, att kostnaden för kraft, som framalstras genom värme, enligt av vattenfallsstyrelsen gjorda beräkningar bör för den närmaste tiden uppskattas till minst omkring 4 öre per kilovattimme samt att dylik kraft även vid normala kolpris betingar omkring 1.5—2 öre per kilowattimme.

Enligt de för Dalälvens regleringsförening gällande stadgar är det en förutsättning för att den av föreningen nu beslutade partiella regleringen av Siljan skall komma till stånd, att kronan — som enligt beslut av 1916 års riksdag inträtt i föreningen — förbinder sig att till företagets utförande lämna de bidrag, som enligt stadgarna åligga respektive fallägare.

Med hänsyn härtill och i betraktande jämväl av de ekonomiska fördelar, företaget synes medföra, har riksdagen funnit sig böra bifalla förvarande förslag.

Riksdagen får alltså anmäla, att riksdagen

dels bemyndigat vattenfallsstyrelsen att, under iakttagande av de särskilda föreskrifter, som Eders Kungl. Maj:t kan komma att meddela, förbinda kronan, såsom ägare av Älvkarleby vattenfall med därtill hörande Stall-, Nygårds- och Masurforsarna samt av Tyttboforsen, att till *utförande av partiell reglering av Siljan* enligt av Dalälvens regleringsförening utarbetad plan lämna de bidrag, som jämlikt föreningens stadgar åligga ägare av vattenfall;

dels till bestridande av på staten belöpande andel av kostnaden för denna reglering för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 233,050 kronor;

dels ock för fullgörande av de på staten belöpande förskottsinbetalningar till regleringsföreningen, som betingas av att ägarna av obyggda fall i Dalälven icke äro skyldiga att omedelbart inbetala på dessa fall belöpande andelar i regleringskostnaden, för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 135,000 kronor.

61:o) I enlighet med Eders Kungl. Maj:ts därom framlagda förslag (punkt 57) har riksdagen, som i särskild skrivelse denna dag anmäler sitt beslut beträffande anslag å 1919 års tilläggsstat, för fortsättande av *arbetena med kraftstationen vid Motala* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 2,800,000 kronor.

62:o) Eders Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att för förberedande åtgärder för Vänerns reglering för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

Såsom i statsrådsprotokollet erinras beräknades kostnaderna för ifrågavarande regleringsåtgärder i fjorårets proposition i ämnet till

400,000 kronor, varav 100,000 kronor anvisats å tilläggsstat för år 1918 och 200,000 kronor uppförts å riksstaten för år 1919. Den kostnadsökning av 100,000 kronor, som det föreliggande förslaget innebär, har med hänsyn till penningvärdets fall icke föranlett erinran från riksdagens sida.

Riksdagen får alltså anmäla, att riksdagen för utförande av *föberedande åtgärder för Vänerens reglering* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

63:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 60) föreslagit riksdagen att för inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar, i den mån sådana åtgärder erfordras för ändamålsenlig utveckling av statens kraftverksrörelse och icke utan synnerlig olägenhet kunna uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

Av de medel å tillhopa 8,000,000 kronor, som 1917 och 1918 års riksdagar medgivit skola få användas för inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar, har riksdagen hittills anvisat 6,500,000 kronor.

Det sålunda anvisade anslagsbeloppet har använts på följande sätt:

för inköp av Tyttboforsen i Dalälven.....	kronor 1,307,352: 02
» » » större delen av Österåsforsarna i Indalsälven.....	» 800,000: —
» » » delar av Stadsforsen i Indalsälven...	» 730,260: —
» » » Norr- och Sörforsarna i Ume älv.....	» 1,983,800: —
» » » vissa fastigheter vid Lilla Edet.....	» 125,000: —
» anläggning av en provisorisk kraftstation vid Stadsforsen	» 100,000: —
» inköp av en fastighet i Västerås	» 60,000: —
» » » egendomen Älvstad	» 304,008: —
» » » hemmansdelar i Malöga by	» 26,700: —
<hr/>	
Summa kronor 5,437,120: 02	

Av de hittills anvisade anslagen återstå alltså något mer än 1,000,000 kronor. Härtill kommer det belopp, 1,500,000 kronor, som enligt riksdagens tidigare fattade beslut är avsett att anvisas för år 1920.

Riksdagen har för *inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar*, i den mån sådana åtgärder erfordras för ändamålsenlig utveckling av statens kraftverksrörelse och icke utan synnerlig olägenhet kunna uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

64:o) Eders Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att för utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten för statens kraftverk för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 5,000,000 kronor.

Utöver det å 1920 års riksstat för distributionsanläggningar vid statens kraftverk av Eders Kungl. Maj:t åskade beloppet har Eders Kungl. Maj:t å tilläggsstat för år 1919 begärt ett anslag av 3,000,000 kronor. Vad Eders Kungl. Maj:t sålunda åskat understiger för vardera året med 1,000,000 kronor vattenfallsstyrelsens anslagskrav för ändamålet.

Då det enligt riksdagens uppfattning är angeläget, att den redan utbyggda kraften i statens vattenfall i största möjliga utsträckning varder tillgodogjord, har riksdagen, ehuru väl det numera lär vara synnerligen ovisst, om den kraftöverföring mellan Porjus och Luleå, för vilken vattenfallsstyrelsen beräknat ett belopp av 2,750,000 kronor, kommer att erfordras under den närmaste tiden, icke ansett sig böra vidtaga någon nedsättning i Eders Kungl. Maj:ts förslag.

Riksdagen får alltså nu anmäla, att riksdagen för utförande av *distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten för statens kraftverk* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 5,000,000 kronor.

65:o) Eders Kungl. Maj:t har (punkt 62) föreslagit riksdagen att till inventarier för statens vattenfallsverk för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

Såsom framgår av den i statsrådsprotokollet sid. 257—260 lämnade utredningen i ärendet har behovet av inventarieanslag till statens vattenfallsverk på senare tid starkt ökats till följd av att dels flera kraftverk blivit färdiga, för vilkas drift inventarier behöva disponeras, dels vissa arbetsmaskiner måst nyanskaffas på grund av att arbetena nu bedrivs på ett ökat antal platser och dels slutligen kostnaden för inventarier på grund av prisstegringarna blivit högre än förut.

Riksdagen har med hänsyn härtill icke ansett sig böra företaga någon minskning i Eders Kungl. Maj:ts anslagsäskanden för nu ifrågavarande ändamål, vari även ingår ett anslag å 1,000,000 kronor å tilläggsstat för år 1919, och får alltså anmäla, att riksdagen till *inventarier för statens vattenfallsverk* för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

66:o) Eders Kungl. Maj:t har slutligen (punkt 63) föreslagit riksdagen att för uppförande av bostadshus åt statens vattenfallsverks personal m. m. för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

Riksdagen, som i särskild skrivelse nr 12 B anmäler sitt beslut beträffande anslag å tilläggsstat för år 1919, har för *uppförande av bostads-*

hus åt statens vattenfallsverks personal m. m. för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

67:o) Beträffande sättet för täckande av de utav riksdagen beviljade, ovan omförmälda anslagen för kapitalökning kommer riksdagen att framdeles i särskild skrivelse anmäla sitt beslut.

Stockholm den 13 juni 1919.

Med undersåtlig vörtnad.

Bilaga I.

Till riksdagens statsutskott.

Den 31 januari 1919 har Kungl. Maj:t anbefallt byggnadsstyrelsen att, med anledning av Eder ordförandes i skrivelse till herr statsrådet Bror Petréén den 29 i samma månad gjorda framställning, till Eder avgiva vissa i berörda skrivelse begärda upplysningar rörande det pågående uppförandet av ett centralposthus i Göteborg.

Till åtlydnad härav får byggnadsstyrelsen anföra följande.

För ett rationellt bedrivande av byggnadsarbetena, så att byggnaden snarast möjligt utan forcering må kunna iordningställas för sitt avsedda ändamål, har byggnadsstyrelsen i underdånig skrivelse den 30 september 1918 förklarat, att, utom redan av riksdagen beviljade cirka 2,300,000 kronor, borde för år 1919 beräknas 350,000 kronor och för år 1920 3,400,000 kronor.

Därvid var avsett att under 1919 slutföra nu pågående pålningsarbete, utföra grundgjutning och granitarbeten, de sistnämnda huvudsakligen bestående i en omkring 4,5 meter hög sockelvåning, samt att påbörja huvudentreprenaden. Under 1920 skulle uppföras byggnadens stomme av tegel och järn, betongbjälklag inläggas, byggnaden intäckas, värmelednings- och andra rörinstallationer till större delen utföras.

För att emellertid nedbringa det för 1920 erforderliga anslaget har byggnadsstyrelsen beräknat, att man, utan att fördyra anläggningskostnaden eller äventyra ett gott resultat, skulle kunna uppskjuta betongbjälklagens utförande ävensom påbörjandet av rörledningsarbeten till år 1921, varvid de för 1919—20 erforderliga medlen skulle kunna inskränkas till omkring 2,850,000 kronor utöver de av riksdagen redan beviljade cirka 2,300,000 kronor.

Av årets riksdag har Kungl. Maj:t äskat ett anslag för år 1920 av 1,500,000 kronor.

För ett sålunda minskat belopp kan ej under år 1920 byggnadens stomme helt uppföras och taktäckas, varför arbetet dessförinnan måste avstannas och på lämpligt sätt intäckas.

Någon ändring i nu planerad pålning och grundläggning bör ej företagas. När pålningen för halva byggnaden är verkställd (vilket beräknas inträffa omkring instundande 1 maj) skulle grundgjutningen påbörjas på den färdigpålade delen av tomten och vidare fortgå samtidigt med pålningen på andra hälften, samt hela grundläggningen vara färdig till årets slut.

Ett inställande av arbetet omedelbart efter pålningsarbetets utförande skulle ur flera synpunkter vara olyckligt.

Skulle den bottenplatta, som är avsedd att under hela byggnaden läggas på pålhuvudena, ej omedelbart inläggas, bleve hela tomten snart förvandlad till en damm med stillastående ruttnande vatten, spridande ohälsa, varjämte genom frysning av detta vatten pålningens bestånd äventyrades. De uppschaktade slänterna emot

gatorna skulle ej heller kunna igenfyllas, och mindre jordras skulle uppstå genom vattnets inverkan.

Grundläggningen bör således verkställas i sammanhang med pålningen, och sedan grundgjutningen utförts kunna, efter slänternas igenfyllning, byggnadens parter intäckas med sammanhängande tak.

Lämpligare synes likväl vara att tillika uppföra sockel, vars framsidor äro av granit och bakmur av tegel. Härigenom skulle under detta år välkommet arbete kunna beredas åt västkustens granitindustriarbetare.

Det erforderliga stenarbetet kan möjligen av vissa firmor lagras vid huggningsorten. Svårigheter skulle likvisst uppstå för likvidernas utbekommande för firmorna, ifall ej stenen bleve transporterad till bygget. Då möjlighet till uppläggning för de mängder sten leveransen kommer att omfatta ej finnes vid byggnadsplatsen, finnes intet annat sätt att emottaga densamma än att den inmuras allt efter som den levereras. Detta inmurings- jämte bakmursarbete bör således utföras i samband med grundläggningsarbetet.

Skulle alltså ett avbrott i byggnadsarbetet anses böra äga rum, torde det lämpligast ske sedan nämnda sockel av granit uppförts, det vill säga sedan murarna uppförts till höjd med bottenvåningens fönsterbröstvärn, varefter byggnadens olika parter intäckas med provisoriskt trätak.

Kostnaden för byggnadsarbetet bedrivit till denna punkt beräknas sålunda:

Verkställt rivningsarbete, av generalpoststyrelsen in-			
köpta pålar och av byggnadsstyrelsen träffat avtal om			
schaktning och pålning	cirka kronor	630,000:—	
Slutschaktning, grundgjutning och återfyllning	»	1,170,000:—	
Diverse beslutade utgifter	cirka »	100,000:—	
Granitarbeten	»	400,000:—	
Stenens lossning, körning, uppsättning m. m. kronor	60,000:—		
Isoleringar	»	30,000:—	
Bakmur av tegel	»	120,000:—	
Källarebottenbjälklaget	»	190,000:—	
Provisoriskt tak över byggnaden cirka 6,600 m ² à cirka 15 kronor	»	100,000:—	
Oförutsedda utgifter, arvoden m. m. kronor	150,000:—		
Skötsel, pumpning, underhåll 1 à 2 år	»	50,000:—	
		200,000:—	
		Summa kronor 3,000,000:—	

Utöver av riksdagen beviljade kronor 2,300,000 skulle alltså erfordras 700,000 kronor för byggnadsarbetets framdrivande till en höjd av 4,5 meter över marken.

Byggnadsstyrelsen anser sig böra särskilt påpeka, att avbrott i byggnadsarbetena givetvis måste medföra åtskilliga extra utgifter, vilka, såsom av ovanstående beräkning framgår, anses komma att uppgå till cirka 150,000 kronor huvudsakligen för byggnadsarbetets intäckande, tillsyn, pumpning m. m.

De av Eder uppställda frågorna besvaras med anledning härav sålunda.

Frågan a):

För det belopp av 1,500,000 kronor, som Kungl. Maj:t begärt för år 1920, kan byggnadens stomme endast uppföras till ungefär halva höjden. Byggnadsarbetet kan givetvis planeras att gå så långsamt, att man ej hinner utföra mer arbete under

1920; dock måste man i alla händelser dessförinnan hava kunnat träffa avtal om en byggnadsentreprenad på cirka 5 $\frac{1}{2}$ miljoner kronor, samt vara förvissad att erhålla ytterligare för år 1921 erforderliga medel till entreprenadavtalets likviderande och arbetets fortsättande i oavbruten följd.

Frågan b):

Skall ett avbrott i byggnadsarbetet göras, bör det ske på ovan beskrivet sätt cirka 4 $\frac{1}{2}$ meter över mark, då byggnadens partier provisoriskt intäckas.

Frågan c):

Utöver av riksdagen redan förut för byggnadens uppförande beviljade belopp av i avrundat tal 2,300,000 kronor erfordras ett belopp av 700,000 kronor. Remissakten bifogas.

Stockholm den 13 februari 1919.

IS. GUST. CLASON.

O. HÖKERBERG.

Sten Zethelius.

Bilaga II.

Till riksdagens statsutskott.

Angående inlösen åt staten av Höganäs—Mölle järnväg.

I två inom riksdagen väckta motioner, den ena, nr 49, inom första kammaren och den andra, nr 160, inom andra kammaren har hemställts, att riksdagen ville besluta om inlösen av Höganäs—Mölle järnväg samt uppdraga åt järnvägsstyrelsen att träffa avtal därom till ett pris av högst 360,000 kronor och på de villkor, som järnvägsstyrelsen kunde förorda.

Inledning.

Till åttlydnad av vad genom nådigt brev den 14 februari 1919 blivit järnvägsstyrelsen anbefallt, får styrelsen härmed avgiva av statsutskottet begärt yttrande i ämnet:

Till en början tillåter sig styrelsen meddela följande rörande järnvägens tillkomst, trafikering m. m.

Järnvägen ifråga, som är anlagd med stöd av Kungl. Maj:ts den 5 juli 1907 meddelade koncession och äges av Höganäs—Mölle järnvägsaktiebolag, numera i likvidation, utgår från Höganäs station å den till statens järnvägar hörande bandelen Åstorp—Höganäs, och är därefter till hela sin längd framdragen i närheten av havsstranden över Krapperups fideikommiss till Mölle fiskläge. Å järnvägen, som har en längd av 9,6 kilometer, finnas fyra stationer, nämligen vid Strandbaden, Nyhamnsläge, Krapperup och Mölle.

*Järnvägens
tillkomst,
trafikering
m. m.*

Såsom av motionerna framgår, uppehölls intill 1913 års utgång trafiken å järnvägen med statens järnvägars rullande materiel och tågpersonal. Under en del av år 1914 uppehöll bolaget självt trafiken å järnvägen, men var under senhösten 1914 och de första månaderna 1915 driften helt inställd.

Enligt intill innevarande års utgång gällande avtal mellan järnvägsstyrelsen och bolaget ombesörjer styrelsen från och med den 15 mars 1915 driften å järnvägen. Vid berörda avtals ingående garanterade bolaget genom särskilda garantiförbindelser, att under trafiktiden samtliga räntor å bolagets skulder skulle gäldas, och har bolaget i avtalet berättigat styrelsen att när som helst under avtalstiden förvärva bolagets järnväg för en köpeskilling av 360,000 kronor.

Därest vid den slutredovisning, som vid avtalstidens slut eller vid statens eventuella inköp av banan skall uppgöras, driftkostnaderna överstiga inkomsterna, skall bolaget icke vara skyldigt att ersätta järnvägsstyrelsen skillnadsbeloppet, utan skall detsamma stanna på statens järnvägar. Driftkostnaderna beräknas på vid statens järnvägar vedertaget sätt, dock så att blott statens järnvägars tilläggskostnader för statens järnvägars trafiks utsträckning till Mölle från Höganäs i tillämpliga fall beräknas. Kostnaderna för besörjandet av den enskilda järnvägens trafik vid Höganäs station — vagnväxlingen inbegripen — skola utgå efter verkliga av trafiken å bolagets järnväg föranledda kostnader.

De tekniska bestämmelserna för järnvägen äro följande.

Spårvidd	1,435 meter
Skenvikt per meter	24,6 kilogram
Största syllavstånd	0,74 meter
Skarvsyllavstånd	0,45 »
Syllens längd	2,7 »
» bredd	0,2 »
» tjocklek	0,15 »
Största lutning å banan	10 ‰
Minsta krökningsradie i huvudspåret	300 meter
» » i sidospåren	240 »
Ballastens krönbredd	3,0 »
» djup till balansplanet	0,45 »
Banvallens krönbredd	4,8 »
» sidolutningar	1 : 1,5
Huvudspårets längd	9,600 »
Sidospårens »	1,980 »
<hr/>	
Summa	11,580 meter
Stationer, egna	4 stycken
» , främmande	1 »
Broar	1 stycken å 6,9 meters spännvidd
Sliprar	1,458 » per kilometer.

Järnvägen öppnades för allmän trafik den 30 april 1910.

Balansräkningen för Höganäs—Mölle järnvägsaktiebolag i likvidation åren 1914—1917 utvisar följande resultat.

	År 1914. kr.	År 1915. kr.	År 1916. kr.	År 1917. kr.
Tillgångar m. m.				
1. <i>Anläggningsmedel.</i>				
a) Bana med byggnader m. m.	676,963	676,963	676,963	676,963
b) Inventarier och förråd	9,152	9,152	9,152	9,152
Summa bokförd byggnads- och förrådskostnad	686,115	686,115	686,115	686,115
2. <i>Rörelsemedel.</i>				
a) Diverse fordringar	458	417	5,417	5,230
b) I banker inestående meddel samt kassa	410	150	2,204	1,921
Summa rörelsemedel	868	567	7,621	7,151
3. <i>Förlust.</i>				
a) Förlust överförd från föregående år	38,584	64,586	74,024	71,599
b) Årets förlust	26,002	9,438	—	1,204
Summa brist	64,586	74,024	74,024	72,803
Tillsammans	751,569	760,706	767,760	766,069

	År 1914 kr.	År 1915 kr.	År 1916 kr.	År 1917 kr.
Främmande och eget kapital m. m.				
1. <i>Främmande kapital.</i>				
a) Lån	339,236	356,756	361,385	362,119
b) Ej specificerade skulder	8,783	400	400	400
Summa	348,019	357,156	361,785	362,519
2. <i>Eget kapital</i>				
a) Aktiekapital	403,000	403,000	403,000	403,000
b) Reserver				
aa. Reservfond	550	550	550	550
c) Vinst				
aa. Vinst överförd från föregående år	—	—	—	—
bb. Årets vinst	—	—	2,425	—
Summa	403,550	403,550	405,975	403,550
Tillsammans	751,569	760,706	767,760	766,069

Lånebeloppet omkring 362,000 kronor fördelar sig sålunda

Kullens sparbank	kronor 344,631
N. C. Corfitsons stärbhus	» 7,230
E. Johnsson	» 10,258
Summa kronor	362,119

Driftresultat av järnvägsrörelsen för åren 1911—1918 framgår av följande översikt.

År	Inkomster av järnvägsdriften kr.	Utgifter för järnvägsdriften kr.	Nettoinkomst av järnvägsdriften kr.
1911	65,373	65,546	— 173
1912	62,604	63,379	— 775
1913	62,654	67,913	— 5,259
1914 ¹⁾	47,781	62,465	— 14,684
1915 ¹⁾	51,677	53,208	— 1,531
1916	81,537	71,128	+ 10,409
1917	81,174	98,891	— 17,717
1918 ²⁾	92,802	165,116	— 72,314

Vid 1914 års senare riksdag väcktes motioner om statens inlösen av ifrågasatt järnväg.

Sedan järnvägsstyrelsen på anförda skäl i yttrande den 10 juli 1914 avstyrkt förslagen härom, därvid även med beaktande att trafikens ombesörjande av enskild kunde komma att medföra nedgång i trafiken och dymedelst även i någon mån minsk-

*Fråga om
järnvägens
inlösen år
1914.*

¹⁾ Driften inställd under en del av året.

²⁾ Preliminära uppgifter.

ning i trafiken å närliggande delar av statsbanan, samt statsutskottet likaledes hemställt, att motionen icke måtte av riksdagen bifallas, blev även detta riksdagens beslut. Utskottet betonade emellertid, att det syntes kunna ifrågasättas, huruvida icke upprätthållandet av ordnad trafik å järnvägen Höganäs—Mölle kunde tillmätas större betydelse med hänsyn till trafikinkomsterna å närliggande delar av statsbanorna, än vad järnvägsstyrelsen ansett sig böra göra, och att ur denna synpunkt sett det framtida kunde komma att visa sig med statens fördel mest förenligt att övertaga ombesörjandet av trafiken å ifrågavarande järnvägslinje, men att för det dåvarande syntes icke föreligga tillräckliga skäl för staten att ikläda sig den uppgift, som en inlösen av järnvägen på då ifrågakomna villkor eller för en köpeskilling av 330,000 kronor skulle medföra.

Järnvägs-
styrelsens be-
räkningar år
1914.

I järnvägsstyrelsens nyssberörda yttrande finnas intagna resultaten av en inom styrelsen verkställd ekonomisk utredning rörande järnvägen ifråga.

För åren 1911—1913 anfördes efter järnvägens räkenskaper följande huvudsummor:

År	Trafikinkomster ¹⁾	Driftkostnader	Driftförluster
1911	64,951	65,546	595
1912	61,909	63,379	1,470
1913	61,792	68,011	6,219

I driftkostnaderna inräknades icke räntor å bolagets skulder.

Efter eventuell övergång i statens ägo skulle givetvis så väl utgifts- som inkomstsummorna komma att undergå vissa förändringar. Härvid räknades under normala före kriget gällande förhållanden med följande inkomster:

1.	För postbefordring	kronor	1,000
2.	» persontrafik	»	30,000
3.	» fraktgodstrafik	»	10,000
4.	» ilgodstrafik	»	3,000
5.	» postavlöning	»	2,580
6.	» hyror	»	960
Summa kronor			47,540

De i 1918 års räkenskaper upptagna inkomsterna för persontrafik hade därvid efter ingående beräkningar ansetts böra reduceras med 35 procent, inkomsterna i godstrafik med cirka 20 procent, allt med hänsyn till statens järnvägars billigare taxa, banavgifternas bortfallande samt den fallande tariffskalan.

Beräkningen av utgifterna gav följande resultat:

Banavdelningen.

Banunderhåll	kronor	7,500
Avlöning till banbevakning	»	4,182
Summa kronor		11,682
		11,682

¹⁾ Här avses enbart egentliga trafikinkomster.

Maskinavdelningen.

Lokomotivtjänst	kronor 16,202	
Vagn-tjänst	» 2,359	
Summa kronor	18,561	18,561

Trafikavdelningen.

Avlöningar.....	kronor 14,330	
Andel i stationskostnaderna vid Höganäs	» 2,000	
Övriga utgifter	» 3,600	
Summa kronor	19,930	19,930
Härtill: för personalens pensionering.....		943
Totalsumma kronor		51,116

Enligt förestående beräkning skulle alltså driftförlusten utgöra kronor 3,576 per år.

Härvid är att märka, att beträffande kostnaden för själva tågen endast räknades med den merkostnad, som för statens järnvägar skulle uppstå genom att låta tågen å sträckan Åstorp—Höganäs framgå till Mölle, samt genom att i erforderliga fall anordna tillfälliga tåg mellan Höganäs och Mölle.

Nyss anförda beräkningar äro grundade på uppgifter för de sista åren före krigsutbrottet. De framlagda siffrorna torde därför med så stor sannolikhet, som är möjligt uppnå, angiva det emotsebara ekonomiska resultatet *under förutsättning* av samma trafikstorlek och samma relation mellan tariffer och driftkostnader som före kriget. Under krigstiden hava emellertid i många avseenden en förut oanad förskjutning ägt rum. För att kunna användas för bedömande av de framtida utsikterna skulle därför samtliga trafik-siffror behöva revideras beroende på rubbningarna i olika hänseenden. Intill dess mera stadgade förhållanden inträtt, är det emellertid givetvis mycket vanskligt beräkna, i vad mån de inträdda förskjutningarna komma att bliva bestående för framtiden, och någon bestämd grundval för de framtida utsikterna är därför ej att finna i förenämnda beräkningar.

Samma gäller emellertid och med säkerhet i än högre grad om uppgifterna för de sista 5 åren, vilka samtliga givetvis måste betraktas som i hög grad abnorma. Under hösten 1914 och de första månaderna 1915 var såsom nämnts driften helt inställd. De statistiska uppgifterna för dessa år äro därför ej direkt jämförbara med uppgifterna för övriga år. Men även åren 1916—1918, under vilka år statens järnvägar enligt avtal omhänderhaft drift och underhåll, hava varit mycket extraordinära. Den under dessa år alltjämt fortgående abnorma fördyringen av driftkostnaderna måste nämligen givetvis bli ödestiger för de järnvägar, där det ej varit möjligt genom tariffhöjningar fullt kompensera densamma. Att Höganäs—Mölle järnväg härutinnan var avsevärt sämre ställd än flertalet av våra järnvägar beror huvudsakligen på den omständigheten, att dess ekonomi väsentligen vilar på persontrafiken och speciellt den i hög grad internationella turisttrafiken till Kullen och badorten Mölle. Järnvägen kunde därför ej draga någon nämnvärd nytta av de högkonjunkturer, vilka annorstädes under 1916 och 1917 vållade en så väsentlig ökning av godstrafiken ävensom, fastän i mindre omfattning, av den mera regelbundna persontrafiken. Trafiken å linjen Höganäs—Mölle bibehöll sig, som av nedan anförda siffror framgår, under dessa år praktiskt taget konstant. Under sådana förhållanden var

*Järnvägens
driftresultat
under senare
åren.*

det givet, att för år 1918 med den allmänna nedgången i trafiken och den så väsentligt ökade kostnadsstegringen förhållandena skulle bli synnerligen ogynnsamma.

Efter dessa erinringar må här anföras de viktigaste data rörande de ekonomiska förhållandena åren 1916—1918. Till jämförelse meddelas motsvarande uppgifter för åren 1912 och 1913.

<i>Inkomster.</i>		1912	1913	1916	1917	1918
1) Postbefordran tusentals kr.		1.0	1.0	0.5	0.6	0.8
2) Persontrafik » »		45.1	44.8	55.1	54.0	87.3
3) Godstrafik » »		15.6	15.8	20.0	21.5	
Postarvoden » »		—	—	3.9	2.9	5.5
Övriga inkomster » »		0.9	1.0	2.0	2.2	—
Summa tusentals kr.		62.6	62.6	81.5	81.2	92.8
<i>Utgifter.</i>		1912	1913	1916	1917	1918
Banavdelningen tusentals kr.		12.7	13.4	13.8	28.1	26.8
Maskinavdelningen » »		31.0	31.8	31.6	38.6	84.2
Administrativa och trafikavdelningen » »		19.7	23.2	25.7	32.2	54.1
Summa tusentals kr.		63.4	67.9	71.1	98.9	165.1
Nettoinkomsten av järnvägsdriften tusentals kr.		— 0.8	— 5.3	+ 10.4	— 17.7	— 72.3

Siffrorna för år 1918 äro preliminära, då uppgifter för detta år ännu ej inkommit till statistiska kontoret.

Bristen 1917 berodde huvudsakligen på detta år företagna stora underhållsarbeten å banan, cirka 10,000 kronor över det normala.

För år 1918 är det stora underskottet att tillskriva den väsentliga trafikminskningen. Med normal trafik skulle inkomsterna hava uppgått till cirka 60,000 kronor mera.

Om järnvägslinjen under åren 1916—1918 trafikerats som statsbana, skulle givetvis resultaten hava blivit betydligt sämre. Inkomsterna skulle nämligen på grund av statens järnvägars taxor och övergångsstationernas bortfallande vid nuvarande samtrafikstransporter hava väsentligen minskats. Däremot torde någon nämnvärd reducering av utgifterna icke hava inträtt i och med övergång i statens ägo.

För en exakt beräkning av nu berörda inkomstminskning föreligger icke tillräckligt uttömmande material. Approximativt, men dock med för ändamålet fullt tillräcklig noggrannhet, har dock beräknats i vad mån inkomsterna under åren 1916—1918 skulle hava reducerats, om linjen trafikerats som statsbana, därvid erhållits följande resultat:

Minskning i inkomster av		1916	1917	1918
Persontrafik tusentals kr.		17.4	17.9	22.2
Godstrafik » »		3.9	8.6	8.7
Summa tusentals kr.		21.3	26.5	30.9

Ändringen i övriga inkomster såsom oväsentliga torde kunna bortses från.
Användas nu funna siffror, fås för Höganäs—Mölle såsom del av statens järnvägar följande driftförlust.

	1916	1917	1918
Förlust tusentals kr.	11	44	103

Under krigsåren skulle således järnvägslinjen, trafikerad som statsbana hava åsamkat statsverket en i förhållande till banlängden högst avsevärd förlust. Även med fullt normal trafik skulle denna hava uppgått till

1916 cirka 10,000 kr.
1917 » 40,000 »
1918 » 70,000 »

Till samtliga nu anförda förlustsummor bör läggas ränta å köpeskillingen, efter förslaget 360,000 kr. d. v. s. efter 5 procents räntefot 18,000 kronor.

Ej heller dessa resultat torde man emellertid, som tidigare nämnts, böra tillmäta någon avgörande betydelse för bedömande av framtida utsikter. Man torde dock kunna betrakta desamma som ungefärliga gränssiffror, angivande det ekonomiska resultatet under möjligast ogynnsamma förhållanden, under det att det tidigare angivna på annat sätt beräknade förlustbeloppet, 3,700 kronor, måste få anses såsom ett åtminstone under de närmaste åren ej uppnåbart minimum. Någon ränta å köpeskillingen eller ens någon direkt behållning på driften torde statsverket således tills vidare icke kunna påräkna.

Då emellertid förhållandena numera så utvecklat sig, därför i motionerna lämnas närmare redogörelse, att det allvarligen är att befara, att, om järnvägen förbliver i enskild ägo, driften å densamma kan komma att helt nedläggas, har styrelsen ansett lämpligt jämväl verkställa utredning, i vad mån som trafikinkomsterna å närliggande delar av statsbanorna för sådant fall skulle komma att minskas.

Minskade trafikinkomster för statens järnvägar vid banans nedläggande.

Av utredningen, vilken här bilägges (bil. A) har framgått, att här ifrågakommande belopp med all säkerhet kunna förväntas bliva betydligt mera avsevärda än den vid eventuellt övertagande påräkneliga driftförlusten. Utredningen har för åren 1911—1913 samt 1916—1918 givit följande resultat:

	Statens järnvägars samtrafikinkomst	Härav bortfallande i händelse av driftinställelse	Nettoinkomst av järnvägsdriften	Nettoinkomst av järnvägsdrift beräknad vid drift som statsbana	Ränta å föreslagen köpeskillning	Summa driftförlust för S. J. och ränta
T u s e n t a l s k r o n o r						
1911.....	100	80	— 0.2	± 0	14	14
1912.....	85	70	— 0.8	— 4	14	18
1913.....	85	70	— 5.3	— 4	14	18
1916.....	120	100	+ 10.4	— 11	18	29
1917.....	125	100	— 17.7	— 44	18	62
1918.....	165	135	— 72.3	— 103	18	121

Dessa siffror visa, att ej för något år, med undantag av 1918, förlusten å driften av järnvägen ifråga uppgått till mer än en jämförelsevis ringa del av de brutto-

inkomstbelopp, statens järnvägar skulle hava gått i mistning av i händelse av drift-inställelse. Och även om till driftsförlustsiffran lägges ränta å inlösningspriset, uppstår en avsevärd skillnad i förevarande avseende.

Slutligen må här framhållas, att minskade trafikinkomster för statens järnvägar, om än ej av den omfattning ovan beräknats, antagligen skulle komma att inträda även för det fall, att banans trafik väl ej upphörde men med hänsyn till koncessions-innehavarnas resurser reducerades i en omfattning, som ej kunde anses svara mot trafikbehovet vid eventuell ökning av persontrafiken.

Nu är det sant, att de inkomstbelopp, som skulle bortfalla för statens järnvägar i händelse av trafikens nedläggande på Höganäs—Mölle järnväg, ej äro att betrakta som behållning, då statens järnvägar givetvis ha utgifter för den övertagna trafikens besörjande. Trafikförhållandena på statens järnvägars till järnvägen ifråga gränsande linjer, äro emellertid sådana, att merutgifterna för trafiktillskottet äro ringa, såsom i nyssnämnda bilaga närmare utvecklas. Man kan alltså ånyo göra det uttalandet, att det för statens järnvägar är ett större intresse av att järnvägen hålles i drift än att den nedlägges.

Järnvägens
realisations-
värde.

För bedömandet av det av motionärerna föreslagna inlösningspriset vid statens eventuella inlösen av järnvägen har styrelsen vidare ansett erforderligt låta verkställa en värdering av banan, efter vad järnvägsanläggningen bör antagas inbringa vid byggnadernas, markens, spårmateriellens m. m. försäljning vid järnvägens eventuella nedläggande. Denna värdering, rörande vars detaljer hänvisas till närslutna bilaga B, slutar å ett belopp av 377,000 kronor eller således ungefär motsvarande det motionsvis föreslagna inlösningspriset och det i trafikavtalet förutsatta. Av värderingssumman återfinnas huvudparterna under markområden 74,350 kronor, spåröverbyggnader, räler m. m. 222,200 kronor och husbyggnader 65,150 kronor.

Fråga
om statens
inlösen av
järnvägen.

Efter sålunda lämnade statistiska redogörelser berörande ifrågavarande järnväg övergår styrelsen till själva huvudfrågan, eller huruvida skäl förefinnas för statsmakterna att nu inlösa järnvägen.

Det har i motionerna härvid framhållits, att järnvägen utgör en ren fortsättning av linjen Åstorp—Höganäs och ej någon bibana. Rent geografiskt sett kan ju ock detta sägas, men ur trafiksynpunkt ställer sig förhållandet i viss mån något annorlunda, därvid må hänvisas till följande siffertal, belysande trafikintensiteten dels å Höganäs—Mölle järnväg, dels å statsbanan närmast Höganäs (Engelstråde—Höganäs övre).

Ar.	Antal personkm. i tusental per bankm.		Antal godstonkm i tusental per bankm.	
	Höganäs—Mölle J.	S. J.	Höganäs—Mölle J.	S. J.
1912.....	84.3	163.4	9.9	63.2
1913.....	83.0	169.5	9.2	65.4
1916.....	80.1	198.3	3.5 ¹⁾	118.1
1917.....	77.8	197.3	5.6	112.8

Härav framgår, att persontrafiken å linjen Höganäs—Mölle i genomsnitt är endast hälften så stor som å närmast liggande del av statens järnvägar, samt att praktiskt taget hela godstrafiken börjar och slutar i Höganäs.

Vidare är överbyggnaden å linjen Höganäs—Mölle avsevärt svagare än å linjen Åstorp—Höganäs, rälsvikt kilogram per meter 24.8 mot 33.0—34.0, tillåtet hjultryck

¹⁾ Enligt föreliggande statistiska uppgifter, men torde detta antal varit i verkligheten vida högre.

av lokomotiv ton 5,0 mot 7,0, varigenom eventuellt statens järnvägar kan tvingas att för linjen Åstorp—Mölle använda svagare lokomotiv än vad eljest skulle vara lämpligt.

Av vad nyss anförts rörande trafikintensiteten å järnvägen, jämförd med trafiken å närliggande statsbanedel, måste ju framgå, att järnvägen i och för sig mera har karaktären av en bibana än en från det allmännas synpunkt sett nödvändig länk i statsbanenätet.

Såsom emellertid förhållandena numera utvecklat sig, torde dock allvarligen böra tagas i övervägande, huruvida icke fog förefinnes för statsmakterna att i förevarande fall ställa sig tillmötesgående mot de krav, som från enskildas sida nu i saken framställts. Frågan om järnvägens fortsatta trafikerande efter upphörande med innevarande års utgång av trafikavtalet med statens järnvägar hava nu motionärerna tänkt lösas genom statens inlösen för skäligt pris av järnvägen, och göres i motionerna gällande, att därest dylik inlösen ej skulle ifrågakomma, järnvägen sannolikt komme att säljas exekutivt och driften sedan att helt nedläggas. Dylikt nedläggande är emellertid beroende på därom från Kungl. Maj:ts sida efter gjord ansökning lämnat medgivande. I koncessionen för järnvägen — liksom i koncessioner i allmänhet — stadgas att, därest koncessionsinnehavare underlåter att uppehålla trafiken å banan i det omfång, som av Kungl. Maj:t prövas skäligt, äger Kungl. Maj:t rätt förordna, att trafiken tills vidare må besörjas av staten eller annan med användande av järnvägens materiel och övriga tillhörigheter med rätt för järnvägens ägare att uppbära den behållna avkomsten av banan. Motivet till detta stadgande är ju givetvis att finna däri, att likaväl som staten har intresse av att en järnvägsanläggning, vilken prövats vara av gagn för det allmänna, varder behörigen bragt till utförande, likaväl måste det ligga i statens intresse, att sedan järnvägen kommit till stånd, trafiken å densamma uppehålls i den utsträckning, att de krav, för vilkas tillfredsställande järnvägen koncessionerats, varda behörigen tillgodosedda.

Någon behållen avkomst av banan torde efter den ovan lämnade utredningen om sannolikt driftsresultat ej vara att motse avsevärd tid framåt. Skulle nu staten begagna sig av sin koncessionsenliga rätt att trafikera järnvägen vid koncessionsinnehavarens upphörande med trafiken eller ombesörjande av densamma endast i begränsad omfattning, skulle därav följa, att bolaget såsom ägare av banan försattes i den situation, att dess skuldsumma komme att för varje år ökas, då någon netto-behållning av rörelsen näppeligen är att förvänta. Och vid en exekutiv försäljning skulle inträda enahanda svårigheter för en eventuell ny ägare av järnvägen. Å andra sidan är det, såsom ovan redan berörts, stridande mot det allmännas intresse att tillgripa det av motionärerna antydda andra alternativet att efter vederbörligt medgivande upphöra med trafikrörelsen och realisera järnvägens tillgångar, varvid skulle inträffa det förhållandet, att en efter erhållen koncession anlagd och under trafik varande järnväg, som en gång prövats vara av gagn för det allmänna rörelsen, helt nedlägges till men för samma intresse, som föranlett dess utförande.

För ett rationellt fortsatt bedrivande av trafiken å järnvägen torde vid nu angivna förhållanden ej återstå annan utväg för frågans lösning än den av motionärerna i första hand åsyftade eller statens inlösen av järnvägen för skäligt pris. Här till kan ju förefinnas skäl även i betraktande av den ovanberörda och redan av 1914 års statsutskott påpekade betydelsen med hänsyn till trafikinkomsterna å närliggande statsbanedelar av upprätthållande av ordnad trafik å ifrågavarande järnväg. Den här ovan intagna jämförelsetabellen härutinnan utvisar, att det för statens järnvägar är rätt avsevärda bruttoinkomstbelopp, som äro avhängiga av trafiken å järn-

vägen, och enligt ovanstående torde det vara av intresse för statens järnvägar, att järnvägen hålles i drift. På grund härav synes alltså i föreliggande fall fog föreligga för att statsverket träder emellan och inlöser järnvägen på skäliga villkor.

Vid bedömande av köpeskillings storlek torde hänsyn böra tagas till den genom styrelsens försorg verkställda värderingen av järnvägen efter vad densamma kan antagas inbringa vid försäljning av dess tillhörigheter efter järnvägens eventuella nedläggande, vilken värdering slutade å ett belopp av 377,000 kronor.

Vidare må erinras, att järnvägens bokförda värde uppgår till 676,963 kronor, och att vid värdering av järnvägen genom järnvägsstyrelsens försorg år 1914 densamma då uppskattas till ett värde av 625,000 kronor.

Vid nu angivna förhållanden torde det såväl av motionärerna som i det gällande trafikavtalet förutsatta inlösningspriset, 360,000 kronor, kunna anses skäligt.

På grund av det anförda finner sig styrelsen för sin del böra förorda, att anslag av riksdagen till belopp av 360,000 kronor beviljas för statens inköp av järnvägen ifråga med vad därtill hörer att tillträdas den 1 januari 1920 på de villkor i övrigt Kungl. Maj:t efter därom från riksdagens sida erhållet generellt bemyndigande finner skäligt bestämma.

Med hänsyn till de jämförelsevis enkla personal- och andra förhållanden, som i samband med inköpet böra regleras, torde här — liksom år 1906 vid statens inköp av den 7 kilometer långa bandelen Strömstad-Skee — vara i sakens nuvarande skick, då berörda köpeskillning redan förutsatts i trafikavtalet, tillfyllest lämna dylikt generellt bemyndigande utan vidare förberedande förhandling från statens sida med bolaget.

Stockholm den 19 april 1919.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

Axel Granholm.

Pehr Kjellin.

Bilaga A.

P. M.

angående minskade trafikinkomster för Statens järnvägar vid en eventuell nedläggning för driften Höganäs—Mölle järnväg.

Genom en nedläggning skulle givetvis statens järnvägar gå i mistning av en del av sina samtrafikinkomster därigenom, att trafiken till Mölle skulle dels absolut minskas, dels söka sig andra vägar. Huru stor minskningen i trafikinkomster härigenom skulle bliva, är givetvis omöjligt med någon säkerhet bestämma, varför man måste nöja sig med en uppskattning.

Man har att utgå från i den officiella statistiken förefintliga uppgifter, varav de viktigaste intagits i följande tablå.

Statens järnvägars samtrafik med Höganäs—Mölle järnväg.

År.	Persontrafik antal resande		Godstrafik antal ton		S. J. inkomst av från den enskilda järnvägen avsänd trafik		
	från Höganäs—Mölle j. tusental	till	från Höganäs—Mölle j. tusental	till	Person	Gods tusentals kronor	Summa
1911	27.2	34.9	3.2	3.2	37.4	6.5	43.9
1912	24.4	29.0	3.2	4.4	32.0	6.6	38.6
1913	25.7	26.0	3.4	5.7	34.5	6.5	41.0
1916	31.4	30.5	3.9	5.6	47.5	10.1	57.6
1917	29.6	28.7	2.9	4.9	47.7	11.0	58.7
1918	19.3	—	3.0	—	53.5	27.6	81.1

Åren 1914 och 1915 hava ej medtagits, emedan driften under en del av dessa år varit inställd.

Statens järnvägars inkomst av till den enskilda järnvägen anländ trafik är ej exakt känd. Med användande av tillgängligt material har emellertid densamma approximativt beräknats. Man har funnit följande *totala* samtrafikinkomster:

Statens järnvägars inkomst av samtrafiken med Höganäs—Mölle järnväg.

År	Kronor	År	Kronor
1911	100,000	1916	120,000
1912	85,000	1917	125,000
1913	85,000	1918	165,000

Huru stor del av denna inkomst, som statens järnvägar skulle gå i mistning av, om driften å linjen Höganäs—Mölle nedlades, är givetvis svårt att med någon bestämdhet uttala sig om.

Exempelvis kan emellertid nämnas, att enbart bortfallandet av resandena från och till de fyra städerna Hälsingborg, Landskrona, Malmö och Trälleborg år 1913 hava förorsakat en inkomstminskning av cirka 57,000 kronor. Från dessa städer torde efter driftens eventuella nedläggande, av i riksdagen år 1914 gjorda uttalanden att döma, med stor sannolikt ångbåtsförbindelse komma att anordnas, och torde man därför kunna räkna med, att samtliga dessa resande skulle hava försvunnit från statens järnvägar. Av återstående 28,000 kronor varav 15,000 för godstrafiken, synes man kunna antaga, att lågt taget hälften eller 14,000 kronor skulle hava bortfallit. Man kommer på detta sätt för år 1915 till en slutsumma av cirka 70,000 kronor.

Övriga år synas förhållandena hava varit ungefärligen enahanda. Man torde följaktligen kunna uppskatta den minskning i samtrafikinkomster, som skulle hava drabbat statens järnvägar, om driften å Höganäs—Mölle järnväg varit inställd, till följande belopp.

År	Kronor	År	Kronor
1911	80,000	1916	100,000
1912	70,000	1917	100,000
1913	70,000	1918	135,000

Vid en minskning i trafiken minskas emellertid ej blott inkomsterna utan jämväl utgifterna. Huruvida denna minskning kan bli av någon väsentlig betydelse beror i huvudsak av i vad mån nedgången i trafiken kan förorsaka indragning av tåg. Härutinnan ligga förhållandena mycket gynnsammare beträffande godstrafiken än beträffande persontrafiken, speciellt då det gäller redan förut svagt trafikerade linjer. Å dessa är nämligen antalet personförande tåg i regel avsevärt större än vad som skulle vara nödvändigt för framförande av den förefintliga trafiken. Å den av Mölletrafiken starkast belastade linjen Åstorp—Höganäs uppgick år 1923, då normala förhållanden rådde, antalet vagnaxlar per persontåg till endast 13.1 mot 16.8 för hela statens järnvägar och cirka 22 å vissa linjer. Här förelåge således tydligen skäl för persontrafikens ombesörjande på annat sätt än det ur driftkostnadens synpunkt fördelaktigaste. Det förefaller under sådana förhållanden föga antagligt, att en ytterligare minskning av antalet resande skulle hava lett till tågindragningar, så mycket mer som denna minskning väsentligen skulle hava drabbat endast en del av nämnda linjer (sträckan Kattarp—Höganäs). Däremot torde antagligen en minskning av antalet vagnaxlar per tåg och av vagnparken hava kunnat företagas, men skulle vinsten härav ej hava varit av någon väsentlig betydelse.

Å den näst Åstorp—Höganäs mest berörda sträckan Hälsingborg—Ängelholm voro tågförhållandena ungefärligen enahanda. Här utgjorde för övrigt Mölletrafiken endast cirka 5 procent av den totala persontrafiken. Å bandelen Malmö—Åstorp gick detta procenttal ner till mindre än 2, övriga linjer behöva här ej beröras.

Det förefaller följaktligen som skulle man, vad persontrafiken beträffar, utan att begå något större fel kunna räkna i det närmaste hela den bortfallande samtrafikinkomsten såsom nettoförlust.

Utgifterna för godstrafikens ombesörjande äro däremot, som nämnts, relativt känsliga för en nedgång i trafiken, och gäller detta särskilt vagnslastgodset. Man bör således kunna räkna med en viss utgiftsminskning för denna. Emellertid gäller det relativt små belopp. Några exakta tal kunna givetvis ej angivas. För åren före krigsutbrottet torde man emellertid kunna räkna med 4 å 5 tusen kronor såsom ett någorlunda tillfredsställande angivet maximum. Även om detta belopp för år

1917 fördubblas och år 1918 tredubblas rör det sig för samtliga år om summor, som med hänsyn tagen till osäkerheten i föreliggande beräkningar icke kunna alltför mycket i ogynnsam riktning inverka, då man nu jämför driftförlusten å Höganäs—Mölle järnväg med den bruttointkomst för statens järnvägar, som beräknats bortfalla om driften å nämnda bana nedlagts.

*Bilaga B.***P. M.****rörande värdering av järnvägen Höganäs—Mölle.**

För att bedöma banans nuvarande värde torde staten, med hänsyn tagen till att fortsatt trafikerande av banan icke, åtminstone icke under den närmaste framtiden, kan bära sig, vid eventuell inlösen endast böra räkna med det värde, som anläggningen kan beräknas inbringa vid byggnadernas, markens, spårmaterielens m. m. försäljning.

Den jordareal, som järnvägsanläggningen nu upptager, utgör 180,827 kvadratmeter. Häri ingår icke de områden om sammanlagt 82,975 kvadratmeter, som åtgått i och för anslutningen till statens järnvägars stationer vid Höganäs, ej heller mark för vägomläggningar 8,670 kvadratmeter.

Vid Mölle har marken ansetts vid försäljning till tomter kunna beräknas hava ett värde av 1 krona per kvadratmeter och vid övriga stationer 0.75 krona per kvadratmeter. Marken, som upptages av själva järnvägslinjen kan däremot i regel icke beräknas inbringa något nämnvärt vid försäljning. Endast angränsade jordägare kunna hava någon användning av denna mark, och i regel kostar det så mycket att avschakta gruset, igenfylla diken m. m., att någon inkomst vid försäljning ej kan beräknas. Då emellertid i dessa linjeområden ingå ett par vaktstugeområden, och vissa mindre områden ju kunna beräknas komma till användning, har ett à-pris av 0.50 för vaktstugeområdena och 0.05 krona per kvadratmeter för övriga områden ansetts kunna åsättas denna mark.

De terrasserings-, dränerings-, väg- och tunnelarbeten, som nedlagts på järnvägen, anses vid ifrågavarande försäljning icke kunna inbringa någon inkomst. Däremot torde järnöverbyggnaden för den vid Höganäs belägna vägporten, med ett fritt spann av 6.9 meter, kunna försäljas.

Rälerna, som äro av stål och försedda med vinkelskarvjärn, äro av 10 meters längd, väga 24.8 kilogram per meter och äro i mycket gott stånd, liksom även spårväxlarna. Huvudspårets längd är 9,600 meter och sidospårens 1,980 meter. Växlarnas antal 17 stycken. Dessutom finns i reserv 1,800 meter räler och två växlar.

Av slipprarna torde på grund av det rikliga utbytet de sista åren en hel del kunna användas för diverse byggnadsändamål och återstoden till ved, varigenom de kunna åsättas ett genomsnittspris av 50 öre per styck.

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 14 saml. Nr 12 A—12 B.

Stängslet utgöres å linjen av stolpar av ek med därå fästade 3 stycken platta, vridna järntrådar, och bör denna tråd kunna försäljas.

Semaforerna äro av järn och gallerkonstruktion.

Husbyggnaderna äro med undantag av godsmagasinen samtliga uppförda av tegel. De synas alla vara omsorgsfullt uppförda och väl underhållna.

Stationshusen vid Strandbaden, Nyhamnsläge och Krapperup innehålla vardera på nedre botten vestibul, väntsal, expeditjonsrum samt ett rum och kök ävensom i övre våningen två rum och vind. Uthuset vid varje av dessa stationer innehåller tvättstuga, vedbod, matkällare, resgodsrum samt 3 avträden och en pissoir.

Stationshuset vid Mölle innehåller i källarvåningen mat- och vedkällare samt tvättstuga, i bottenvåningen väntsal, damrum, expeditjons- och resgodsrum samt i övre våningen 4 rum och kök samt tambur.

Boställshuset vid Mölle innehåller i bottenvåningen 2 lägenheter om 1 rum och kök vardera samt 1 trappa upp 2 rum och kök; det ena rummet är dock undermåligt och saknar eldstad. Till boställshuset saknas uthus, källare och vedbod.

Postbyggnaden vid Mölle innehåller 1 rum för allmänheten och 1 rum för postlokal.

Dessutom finns vid Mölle en avträdesbyggnad, en godsbod och en lokomotiv-stallbyggnad, innehållande jämväl vattentorn.

Å linjen finnas uppförda tvenne banvaktsstugor, inrymmande 1 rum och kök vardera, jämte tillhörande uthus, som innehålla tvättstuga, vedbod och ladugård samt fristående källare.

Samtliga stationshusen ävensom boställshusen vid Mölle samt de 2 banvaktsstugorna äro så belägna, att byggnaderna jämte dithörande uthus kunna anses bliva begärliga att inköpa och användas såsom bostadsbyggnader, respektive uthus därtill. Såsom sommarbostad torde även postbyggnaden vid Mölle kunna användas. Övriga byggnader däremot torde vid eventuell försäljning endast vara värda, vad materialerna i byggnaderna efter rivning kunna inbringa.

Enligt förestående har värderingen utfallit sålunda:

1	2	3	4	5	6
Arbetets beskaffenhet	Mått- enhet	Mängd	Kostnad för mått- enhet	Detalj- kostnad	Summa kostnad
			Kronor	Kronor	Kronor
Markområdena:					
vid Mölle	kvkm.	30,300	1.—	30,300.—	—
» övriga stationer	»	48,400	—75	36,300.—	—
för banvaktstugorna	»	5,300	—50	2,650.—	—
» linjen i övrigt	»	102,000	—05	5,100.—	74,350.—
Väggport vid Höganäs:					
Överbyggnad av järn, bestående av 4 st.					
1 Diff. 65 B.	kg.	9,000	—60	—	5,400.—
Spåröverbyggnad:					
Räler 25,000 m.	ton	620	¹ 300.—	186,000.—	—
Skarvjärn	»	40	325.—	13,000.—	—
Spårväxlar med tillbehör	st.	19	800.—	15,200.—	—
Sliprar	»	16,000	—50	8,000.—	222,200.—
Stängsel:					
Stängselsråd, platt, vriden	ton	6	250.—	—	1,500.—
Semaforer	st.	4	200.—	—	800.—
Husbyggnader:					
Stationshus vid Strandbaden	kbm.	380	18.—	6,840.—	—
» » Nyhamnsläge	»	380	18.—	6,840.—	—
» » Krapperup	»	380	18.—	6,840.—	—
» » Mölle	»	660	20.—	13,200.—	—
Postbyggnad »	»	186	15.—	2,790.—	—
Boställshus »	»	337	20.—	6,740.—	—
Banvaktstugor 2 st.	»	365	18.—	6,570.—	—
Uthus vid stationerna Strandbaden, Nyhamns- läge och Krapperup	»	422	15.—	6,330.—	—
Uthus vid banvaktstug, 2 st.	»	200	15.—	3,000.—	—
Lokalstallbyggnad, inrymmande vattentorn vid Mölle	»	1,350	—	—	—
Uthus vid Mölle	»	116	—	—	—
Godsbod »	»	44	—	—	—
Teglets värde efter rivning	»	—	—	4,000.—	—
Godsmagasin vid Strandhagen	»	86	—	—	—
» » Nyhamnsläge	»	86	—	—	—
» » Krapperup	»	86	—	—	—
» » Mölle	»	234	—	—	—
Virkets värde efter rivning	—	—	—	2,000.—	65,150.—
Bangärgsanordningar:					
Lokomotivvandskiva (12 m.)	—	—	—	3,000.—	—
Plattformskanter av armerad betong	m.	400	—05	2,000.—	5,000.—
Inventarier och diverse:					
Telegrafapparater, bord, skåp och stolar samt diverse	—	—	—	—	2,600.—
Summa kronor	—	—	—	—	377,000.—

¹ Beräknat efter inträdande mera normala förhållanden.

