

Nr 9.

Ankom till riksdagens kansli den 15 februari 1927 kl. 2 e. m.

Utlåtande angående regleringen för budgetåret 1927—1928 av utgifterna för kapitalökning i avseende å post- och telegrafverken samt statens järnvägar och vattenfallsverk.
(4:e avd.)

Postverket.

1:o Uti den till riksdagen den 4 januari 1927 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1927—1928 har Kungl. Maj:t i avseende å postverket (punkt 1 av det vid propositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning, Bil. I» fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag) föreslagit riksdagen att för inköp av inventarier för postverkets behov för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 700,000 kronor.

Inköp av inventarier.
[1.]*

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet sid. 4—8.

För inköp av inventarier hava för budgetåren 1924—1927 anvisats respektive 500,000, 700,000 och 750,000 kronor.

Generalpoststyrelsen har hemställt om beviljande för ändamålet av ett anslag om 700,000 kronor för budgetåret 1927—1928. Av detta belopp skulle 250,000 kronor användas för inköp av nya automobilomnibussar och andra motorfordon. Återstoden är avsedd för nyanskaffning av inventarier såsom skriv- och räknemaskiner, amerikanska fack, vissa transportåkdon (kälkar och kärror, velocipeder) vågar m. m. Styrelsen har till stöd för sitt förslag anfört bland annat följande:

Medan vid ingången av budgetåren 1924—1925 och 1925—1926 kunnat till inventarieanslaget från nästföregående budgetårs anslag för ändamålet överföras odisponerade anslagsmedel till så stora belopp som 327,000 respektive 207,000 kronor, fanns vid ingången av budgetåret 1926—1927 ingen dylik besparing att överföra. Ej heller kunde det väntas, att under sistnämnda budgetår något belopp skulle bliva besparat för att överföras till budgetåret 1927—1928. Därest icke med tillämpning av de genom kungl. brevet den 19 mars 1926 meddelade nya bestämmelserna om postverkets förnyelsefond medel i större utsträckning än förut kunde tagas ur fonden för ersättningsanskaffningar i utrangerade inventariers ställe, hade svårligen utgifterna kunnat hållas inom ramen av tillgängligt anslagsbelopp.

*) Hänvisar till punkt i statsrådsprotokollet.

Vad beträffade behovet av inventarier under budgetåret 1927—1928, ville styrelsen till en början framhålla omöjligheten av att så lång tid i förväg, som här vore förhållandet, i detalj angiva vad som i inventarieväg kunde komma att erfordras under sagda budgetår. I en del avseenden läte sig en i allt väsentligt riktig kalkyl verkställas med ledning av den vanliga årsanskaffningen av inventarier under tidigare år; i andra avseenden åter, där anskaffning vore beroende av resultatet av utredningar eller av framkommande krav, vilka det ur ekonomiska och andra synpunkter vore angeläget att kunna efterkomma, eller av trafikens stegring m. m., vore det givetvis vanskligare att framlägga något detaljerat anskaffningsprogram. Vad särskilt trafikökningen anginge, vore det ju ofrånkomligt, att denna föranledde utökning av redan befintlig inventariestock. Såsom närmast ansvarig för postverkets skötsel kunde emellertid styrelsen icke undgå att framhålla nödvändigheten av att inventarieanslaget bestämdes till sådant belopp, att postverket icke hindrades från att tillgodogöra sig arbetsbesparande maskiner och andra hjälpmedel, varigenom verkets driftkostnader kunde nedbringas, postarbetet underlättas och allmänhetens berättigade krav på ett snabbt, bekvämt och effektivt betjänande efterkommas. Det vore med andra ord oundgängligen erforderligt, att styrelsen hade en viss marginal att röra sig inom, då det gällde inventarieanskaffning. I sådant hänseende finge styrelsen även återropa och ytterligare understryka 1925 års riksdags uttalande vid behandling av frågan om postverkets inventarieanslag. I detta uttalande framhöll riksdagen vikten av att tillräckliga anslag beviljades för anskaffning av de nya mekaniska hjälpmedel av olika slag, som med teknikens fortskridande utveckling numera erfordrades för ett rationellt bedrivande av poströrelsen inom dess skilda grenar.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må för *inköp av inventarier för postverkets behov* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 700,000 kronor.

**Ombyggnad
av central-
posthuset i
Stockholm.**

2:o) Kungl. Maj:t har (punkt 2) föreslagit riksdagen att för ombyggnad av centralposthuset i Stockholm för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 125,000 kronor.

[2.] Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 9—16 av återopade statsrådsprotokollet.

Ifrågavarande ombyggnadsarbeten beräknas draga en totalkostnad av 473,000 kronor, varav dock cirka 50,000 kronor kan täckas av befintligt överskott å tidigare för tillbyggnad av centralposthuset anvisade anslag och 300,000 kronor skulle utgå av förnyelsefondsmedel. Återstoden, i runt tal 125,000 kronor, är avsedd att täckas med nytt anslag.

Departementschefen har i ärendet erinrat, hurusom i den skrivelse den 28 augusti 1923, varmed generalpoststyrelsen framlade förslag till uppförande av bangårdspostkontor i Stockholm, anförts bland annat, att detta förslags genomförande skulle innebära en lösning av ett stort antal av postverkets övriga lokalfrågor. Flertalet sådana lokalförändringar, som dittills ej kunnat planeras, därför att utrymme för deras genomförande ej tidigare funnits inom centralposthuset, läte sig efter bangårdspostkontorets tillkomst utan svårigheter ge-

nomföras. För samtliga erforderliga omändringsarbeten syntes icke komma att krävas mer än 80,000 kronor. I anslutning härtill har departementschefen vidare anfört följande:

»Det omfattande ombyggnadsförslag, som styrelsen nu framlagt, har av styrelsen motiverats dels med behovet av ökade utrymmen, förutom för avgående och ankommande avdelningarna, jämväl för den stora expeditionshallen, dels ock med nödvändigheten att — i motsats mot vad som förutsatts i tidigare ombyggnadsförslag — för postkontorets utvidgade lokaler erhålla en mera sammanhängande golvyta. Genom att sålunda bereda varje avdelning lokaler i ett sammanhang med lätta förbindelser mellan avdelningarna ävensom genom att medelst postdirektionens förläggning till postkontorets lokaler möjliggöra ett fullt effektivt samarbete mellan direktionen och postkontoret skulle enligt styrelsens mening ernås en bättre arbetsfördelning och en koncentration av arbetet. Härigenom skulle vinnas besparingar i personalkostnader, vilka besparingar, enligt vad jag inhämtat, av styrelsen beräknas komma att uppgå till omkring 60,000 kronor årligen.

Jag har icke kunnat undgå att finna det anmärkningsvärt, att nu föreslås betydligt vidlyftigare och dyrbarare omändringsarbeten än de, som kort förut vid statsmakternas beslut om inrättande av ett bangårdspostkontor förutsattes såsom behövliga. Det har därför varit mig angeläget att undersöka, huruvida icke de höga kostnaderna för ifrågakvarande förslags genomförande skulle kunna nedbringas. Därvid har det visat sig, att genom det ifrågasatta överbyggandet av posthusets gård samt av norra och södra ljusgårdarna skulle för jämförelsevis billig kostnad vinnas en betydande golvyta. Däremot synas kostnaderna för ändrings- och reparationsarbetena i övrigt högst avsevärda i förhållande till de lokalutrymmen, som därmed skulle ernås. Detta har emellertid uppgivits bero dels på ändringsarbetenas svåra beskaffenhet, såsom genombrytande av murar och borttagande av en del entresoleringar, samt dels och ej minst därpå, att ifrågakvarande arbeten måste utföras steg för steg under pågående postalt arbete i angränsande lokaler, vilka måste provisoriskt avstängas från de platser där ändringsarbetena pågå. På grund härav och då det alltid torde vara svårt att noggrant beräkna kostnaderna för ändringsarbeten i en gammal byggnad, har det befunnits omöjligt att åvägabringa nedsättning i kostnaderna för ifrågakvarande tillbyggnads- och ändringsarbeten, därest de skulle utföras i av styrelsen föreslagen omfattning.

Då vid upprepade överläggningar från styrelsens sida bestämt hävdats, att ett genomförande av styrelsens förevarande förslag i dess helhet vore det enda sätt, varpå en verkligt ändamålsenlig och mot skäligen nutida krav svarande lösning av centralpostkontorets lokalfråga kunde vinnas, och då förslaget förverkligande även enligt min mening skulle medföra åtskilliga fördelar måhända även av ekonomisk art, har jag icke ansett mig böra vägra min medverkan till att detta förslag nu framläggas för riksdagen.

Mot styrelsens förslag till täckande av kostnaderna för ifrågakvarande ombyggnad lärer intet vara att invända. Därest riksdagen icke däremot uttalar någon erinran, skulle alltså ett belopp av 300,000 kronor utgå av postverkets förnyelsefond.»

Under hänvisning till vad departementschefen i ärendet anfört, hemställer utskottet,

att riksdagen må för *ombyggnad av centralposthuset i Stockholm* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 125,000 kronor.

*Utskottets
yttrande.*

Motion om ny posthusbyggnad i Umeå. 3:o) I en inom andra kammaren av herr *E. Lindberg* väckt motion, nr 37, har hemställts, att riksdagen måtte anvisa ett reservationsanslag å 300,000 kr. av lånemedel för uppförande enligt generalpoststyrelsens förslag av ett posthus i Umeå.

Beträffande denna motion kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande; vilket utskottet skolat härigenom för riksdagen

anmäla.

Motion ang posthusbyggnad i Sandviken. 4:o) I en inom andra kammaren av herrar *C. J. Högström* och *A. Olsson* i Gävle väckt motion, nr 140, har hemställts, att riksdagen måtte besluta att för uppförande av posthusbyggnad i Sandviken för budgetåret 1927—1928 under utgifter för kapitalökning anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor att utgå av lånemedel.

Beträffande denna motion kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande; vilket utskottet velat härigenom för riksdagen

anmäla.

Telegrafverket.

Tillbyggnad av stationsbyggnaden vid Kasärntorget i Göteborg. 5:o) Kungl. Maj:t har (punkt 3) föreslagit riksdagen att för tillbyggnad av stationsbyggnaden vid Kasärntorget i Göteborg för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

[3.] Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning har riksdagen för tillbyggnad av telegrafverkets stationsbyggnad vid Kasärntorget i Göteborg för budgetåret 1926—1927 anvisat ett reservationsanslag av 180,000 kronor.

Kostnaderna för tillbyggnaden hava beräknats till 570,000 kronor, varav 380,000 kronor skulle täckas medelst kapitalökningsmedel. Det förutsattes i nästlidet års statsverksproposition, att sistberörda belopp skulle fördelas på två budgetår.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må för *tillbyggnad av stationsbyggnaden vid Kasärntorget i Göteborg* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

Stationsbyggnad i Alingsås. 6:o) Kungl. Maj:t har (punkt 4) föreslagit riksdagen att för uppförande av stationsbyggnad i Alingsås för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 230,000 kronor.

[4.] Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 18—21 i åberopade statsrådsprotokollet.

I skrivelse den 29 augusti 1923 med anslagsäskanden till 1924 års riksdag framlade telegrafstyrelsen förslag om uppförande, för en beräknad kostnad av 235,000 kronor, å en telegrafverket tillhörig tomt i Alingsås av en stationsbyggnad, innefattande lokaler jämväl för postkontoret i nämnda stad.

Förslaget i fråga föranledde emellertid icke till någon framställning till riksdagen.

I skrivelser den 27 augusti 1924 och den 25 augusti 1925 förnyade telegrafstyrelsen sin framställning och hemställde, att för ändamålet måtte beviljas ett belopp motsvarande kostnaden för företaget, vilken beräknades år 1924 till 210,000 kronor och år 1925 till 230,000 kronor. Ärendet blev emellertid ej heller framlagt för riksdagen vare sig år 1925 eller år 1926.

I en vid sistnämnda års riksdag väckt motion (II: 51) hemställdes på anförda skäl, att medel måtte av riksdagen anvisas för genomförande av telegrafstyrelsens förslag. Statsutskottet (utlåtande nr 26) fann lokalförhållandena för post- och telegrafverken i Alingsås otillfredsställande, men då definitiva ritningar och kostnadsberäkningar till den ifrågasatta stationsbyggnaden icke föreläge samt då byggnadskostnaderna, 230,000 kronor, förefölle högt tilltagna och torde kunna nedbringas; syntes något slutligt ståndpunktstagande till frågan icke då böra äga rum. Utskottet, som visserligen förutsåge, att förevarande fråga inom den närmaste tiden måste vinna sin lösning, kunde alltså icke tillstyrka, att riksdagen då fattade beslut om medels anvisande för ändamålet. Motionen blev också av riksdagen avlagen.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må för uppförande av *stationsbyggnad i Alingsås* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 230,000 kronor.

7:o) Kungl. Maj:t har (punkt 5) föreslagit riksdagen att för inköp för telegrafverkets räkning av riksbankshuset i Umeå för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 232,000 kronor.

**Inköp av
riksbankshuset i
Umeå.**

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 21—22 i åberopade statsrådsprotokollet.

[5.]

Sedan överenskommelse träffats mellan fullmäktige i riksbanken och telegrafstyrelsen, att nämnda styrelse för en köpeskilling av 232,000 kronor skulle övertaga riksbankens byggnad i Umeå, avlätto fullmäktige framställning i ämnet till bankoutskottet. I utlåtande (nr 40) hemställde detta utskott hos 1926 års riksdag, att riksdagen måtte bemyndiga fullmäktige i riksbanken att till telegrafverket överlåta ifrågavarande fastighet mot den sålunda överenskomna köpeskillingen och med förbehåll, att riksbanken finge i enlighet med gällande hyresbestämmelser mellan riksbanken samt post- och telegrafverken fortfarande tills vidare under minst 10 år disponera den nuvarande banklokalen inom fastigheten.

Denna hemställan blev av riksdagen bifallen.

I sin skrivelse den 25 augusti 1926 rörande anslag för kapitalökning beträffande telegrafverket för budgetåret 1927—1928 har telegrafstyrelsen hemställt, att det för fastighetens övertagande erforderliga beloppet, 232,000 kronor, måtte för nyssnämnda budgetår anvisas.

*Utskottets
yttrande.*

Under erinran, att Kungl. Maj:ts förevarande förslag tillkommit såsom en följd av det utav nästlidet års riksdag fattade beslutet om överlåtande på telegrafverket av riksbankens byggnad i Umeå mot en köpeskilling av 232,000 kronor, hemställer utskottet,

att riksdagen må för inköp för telegrafverkets räkning av *riksbankshuset i Umeå* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 232,000 kronor.

**Inköp av
tomt för
samt upp-
förande av
stations-
byggnad i
Lycksele.**

8:o) Kungl. Maj:t har (punkt 6) föreslagit riksdagen att för inköp för telegrafverkets räkning av tomten nr 4 i kvarteret Nybruket i Lycksele municipalsamhälle samt uppförande därstädes av en stationsbyggnad för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 85,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 22—24 i åberopade statsrådsprotokollet.

[6.]

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 11 september 1926 har telegrafstyrelsen hemställt om ett belopp av 85,000 kronor för inköp av tomt i Lycksele samt uppförande därå av en stationsbyggnad. Till stöd härför har styrelsen anför, att vid den eldsvåda, som natten mellan den 15 och 16 juli 1926 härjade en stor del av Lycksele municipalsamhälle, även den fastighet nedbrunnit, varest telegrafverket förhyrt lokal för sin station. Efter branden har stationens lokalfråga ordnats på så sätt, att telegrafverket förhyrt en mindre lägenhet och därstädes inrett en provisorisk station.

Den förhyrda lägenheten bestode av en tambur, som användes såsom allmänhetens rum, samt två rum. Lägenheten i fråga vore mycket kall och saknade tillräckliga uppvärmningsmöjligheter, varjämte densamma vore för liten för att nöjaktigt tillgodose stationens lokalbehov. Någon väsentlig utvidgning av den förhyrda lokalen kunde icke ske, och telegrafkommissarie- och telegrafistbostäder kunde ej inrymmas i fastigheten.

Telegrafstyrelsen hade, såsom styrelsen vidare anför, med olika fastighetsägare, vilka hade för avsikt att återuppbygga sina genom branden förstörda fastigheter, inlett förhandlingar om inredande av lämplig stationslokal att av telegrafverket förhyras på antagliga villkor. Dessa förhandlingar hade emellertid icke lett till önskat resultat. Någon för ändamålet lämplig lägenhet stode efter branden icke att förhyra i samhället, och de äldre byggnader, som telegrafverket erbjudits att köpa, hade varit otjänliga för sitt ändamål. Enda utvägen att under sådana förhållanden lösa denna synnerligen angelägna lokalfråga vore, att telegrafverket inköpte en för ändamålet lämplig tomt och å densamma, så fort ske kunde, uppförde en stationsbyggnad.

Bland de tomter, som erbjudits telegrafstyrelsen, hade styrelsen funnit en, vars läge syntes styrelsen fördelaktigt och som därjämte betingade, efter vad styrelsen kunde finna, skäligt pris. Telegrafstyrelsen hade nämligen erbjudits att för ett pris av 2 kronor per kvadratmeter inköpa den blivande tomten nr 4 i kvarteret Nybruket. Tomten hade en areal av cirka 1,482 kvadratmeter, och köpeskillingen skulle sålunda komma att uppgå till ett belopp av cirka 2,964 kronor. Enligt vad ortsmyndigheterna meddelat styrelsen, syntes dem tomtens läge synnerligen fördelaktigt och priset för densamma billigt.

Å ifrågavarande tomt, vilken vore tillräckligt stor för telegrafverkets behov, skulle sålunda den planerade stationsbyggnaden uppföras. Telegrafstyrelsen ansåge lämpligast att i Lycksele uppföra en stationsbyggnad av samma kon-

struktion som den, vilken vore under uppförande i Kalix municipalsamhälle och till vars uppförande 1926 års riksdag anvisat medel. Stationsbyggnaden skulle sålunda bli ett hus i två våningar, innehållande på nedre botten tjänstelokaler och en trappa upp bostad för telegrafkommisarien och eventuellt en reparatör. Kostnaden för en dylik stationsbyggnad skulle bli cirka 82,000 kronor.

Byggnadsstyrelsen har i infordrat yttrande tillstyrkt tomtinköpet och förklarat sig icke hava något att erinra mot den tilltänkta stationsbyggnaden och den därför betingade kostnaden.

Med hänsyn till den i ärendet lämnade utredningen vill utskottet tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag om uppförande av nybyggnad för telegrafverket i Lycksele.

*Utskottets
yttrande.*

Enligt vad utskottet i samband med förevarande fråga inhämtat, är postkontoret i Lycksele för närvarande inrymt inom en intill järnvägsstationen belägen bankfastighet, där lokal förhyrts för tiden till den 1 oktober 1928. Ifrågasatt lokal anses emellertid för sitt ändamål fullt lämplig, och förlängning av nuvarande kontrakt torde kunna erhållas på skäliga villkor. Anledning torde sålunda icke föreligga att nu ifrågasätta beredande av lokal för postkontoret inom telegraffastigheten. Utskottet förutsätter dock, att innan ritningarna för telegrafbyggnaden slutligen fastställas, trygghet vunnits för att postverkets lokalfråga i Lycksele kan på ett tillfredsställande sätt ordnas.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må för inköp för telegrafverkets räkning av tomten nr 4 i kvarteret Nybruket i Lycksele municipalsamhälle samt uppförande därstädes av en stationsbyggnad för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 85,000 kronor.

9:o) Beträffande Kungl. Maj:ts förslag (punkt 7) rörande anslag för inköp av tomt för och uppförande av telefonstationsbyggnad å Södermalm i Stockholm kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande; vilket utskottet velat härigenom för riksdagen

anmäla.

Inköp av tomt för och uppförande av telefonstationsbyggnad å Södermalm i Stockholm.

[7.]

10:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts därom framställda förslag (punkt 8) hemställer utskottet,

att riksdagen må för inköp och bebyggande av fastigheter för telegrafverkets räkning, vilkas förvärvande eller färdigställande icke utan synnerlig olägenhet kan uppskjutas i avbidan

Anslag till inköp och bebyggande av fastigheter.

[8.]

på särskilt riksdagsbeslut, för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

**Fortsatt
utveckling
av statens
telefon- och
telegraf-
väsande.**

11:o Kungl. Maj:t har (punkt 9) föreslagit riksdagen att för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsande för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 8,000,000 kronor.

I fråga om den i ärendet förebragta utredningen får utskottet hänvisa till sid. 30—33 i åberopade statsrådsprotokollet.

[9.]

För fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsande har riksdagen för budgetåret 1926—1927 anvisat 15,000,000 kronor, varav 2,000,000 kronor voro avsedda till en telefonkabel mellan Sverige och Tyskland samt 6,000,000 kronor till den sista avbetalningen enligt kontraktet med aktiebolaget Stockholmstelefon angående inköp av det enskilda telefontätet i Stockholm med omnejd.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 25 augusti 1926 har telegrafstyrelsen gjort framställning om anvisande av anslag för ifrågavarande ändamål för budgetåret 1927—1928. Styrelsen har därvid till en början meddelat, att av tidigare för ändamålet anvisade medel vid 1925 års utgång återstodo 12,380,818 kronor 24 öre, att av de under arbetsåret 1926 för rörelsens normala utveckling tillgängliga medlen 19,380,818 kronor 24 öre för närvarande ett belopp av 13,050,000 kronor beräknades åtgå under år 1926 samt att återstoden 6,330,000 kronor, syntes komma att förslå för tiden till den 1 juli 1927.

Beträffande anslagsbehovet för budgetåret 1927—1928 har telegrafstyrelsen beräknat, att ett belopp av 12,900,000 kronor skulle motsvara det nödvändigaste behovet för telefon- och telegrafväsendets utveckling under nämnda budgetår, samt hemställt om anvisande av berörda belopp.

Departementschefen har i ärendet yttrat, bland annat, följande:

»För fyllande av det mest trängande medelsbehovet under budgetåret 1927—1928 för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsande har telegrafstyrelsen ansett ett belopp av 12,900,000 kronor vara erforderligt. Med anledning av detta beloppets betydande storlek har jag för frågans bedömning från telegrafstyrelsen infordrat en plan rörande behovet av kapitalökningsanslag för utvidgning av telegrafverkets anläggningar under femårsperioden 1927—1931. Enligt denna plan, i vilken styrelsen utgått ifrån en årlig ökning av abonnentantalet med omkring 15,000 samt en jämn stegring av samtalsfrekvensen å riksnätet, skulle för ändamålet — oberäknat 2,000,000 kronor för en telefonkabel mellan Sverige och Finland samt smärre belopp för telegrafnätets utvidgning — i medeltal för vart och ett av dessa år erfordras omkring 12,000,000 kronor, varav 6,000,000 kronor för lokalnäten, 1,500,000 kronor för blanka ledningar inom riksnätet, 2,000,000 kronor för rikskablar, 1,500,000 kronor för radioanläggningar samt 1,000,000 kronor för oförutsedda utgifter. Även om av dessa utgifter kostnaderna för anläggande av rikskablar på grund av dessa arbetens natur torde kunna helt eller delvis bestridas med medel från telegrafverkets förnyelsefond, synes emellertid en sådan ökning av det i tele-

grafverket redan nedlagda avsevärda lånekapitalet, som denna plan förutsätter, under rådande förhållanden betänkligt stor. Jag har därför från telegrafstyrelsen införskaffat utredning angående möjligheten att under ovannämnda femårsperiod kunna förränta ett dylikt starkt tillväxande kapital. Denna utredning giver vid handen, att under förutsättning av under femårsperioden i huvudsak oförändrade grunder för taxor och avlöningar den årliga avkastningen å det i medeltal disponerade kapitalet skulle utgöra något mer än 6 procent. Vid bedömning av denna utrednings resultat måste emellertid, oavsett den osäkerhet, som alltid är förenad med en dylik räntabilitetsberäkning, hänsyn tagas därtill, att med den snabba utvecklingen å teknikens område den möjligheten icke är utesluten, att telegrafverkets nuvarande anläggningar, i vilka betydande kapital — icke minst under kristiden — nedlagts, hastigt kunna bli föråldrade. De stora krav på kapitalkillskott, som en i sådant fall erforderlig omläggning och modernisering av telefon- och telegrafväsendet kunde komma att medföra, skulle förnyelsefonden, till vilken avsättning sker med utgångspunkt från normal användningstid för vederbörande anläggningar, icke vara rustad att tillgodose. Det av telegrafverket disponerade kapitalet beräknas av telegrafstyrelsen uppgå vid 1926 års slut till omkring 295 miljoner kronor och år 1931 till 348 miljoner kronor. Förnyelsefonden uppgår för närvarande till omkring 10 miljoner kronor. Under nu angivna förhållanden måste uppenbarligen en alldeles särskild försiktighet iakttagas, då det gäller att medelst nya anslag öka telegrafverkets redan nu stora kapital. Med hänsyn till vad sålunda anförts har jag ansett mig nödsakad förorda en avsevärd nedsättning i det av styrelsen begärda anslaget, och vill jag i sådant hänseende föreslå, att för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende för budgetåret 1927—1928 avses ett belopp av 8,000,000 kronor.»

Utskottet, som icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts ifrågasvarande förslag, hemställer,

*Utskottets
yttrande.*

att riksdagen må för *fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 8,000,000 kronor.

Statens järnvägar.

12:o) Beträffande statens järnvägar har Kungl. Maj:t (punkt 10) föreslagit riksdagen, att för omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 800,000 kronor.

**Omläggning
av västra
stambanans
ingångs-
linje över
Hammarby-
leden samt
förbättrade
anordning-
ar vid
Stockholms
central-
station
m. m.**

Med anledning av Kungl. Maj:ts i proposition, nr 171, gjorda framställning i ämnet har 1923 års riksdag bemyndigat Kungl. Maj:t att under viss angiven förutsättning å svenska statens vägnar godkänna det mellan delegerade för

staten och Stockholms stad den 15 februari 1923 träffade preliminära avtalet rörande Stockholms bangårdsfråga. Kostnaderna för de i berörda avtal avsedda arbetena för omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. ävensom för en av 1925 års riksdag medgiven utvidgning av planen för nämnda anordningar vid centralstationen hava beräknats till 16,550,000 kronor, varav 5,000,000 kronor förutsatts skola utgå av förnyelsefondsmedel och 11,550,000 kronor av riksdagen beviljas såsom särskilt anslag. Av sistnämnda belopp hava för budgetåren 1923—1927 anvisats tillhopa 10,050,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har i skrivelse den 22 september 1926 angående anslagsfrämställningar till 1927 års riksdag meddelat, att på grund av arbetarkonflikter och försvårade arbetsförhållanden entreprenadarbetena med djupgrundläggningen för den i arbetsprogrammet såsom största post ingående bron över Hammarbyleden så försenats, att broarbetet i sin helhet nu måste beräknas icke kunna färdigställas förrän tidigast under år 1929. Till följd härav kunde det i 1925 års arbetsplan såsom för budgetåret 1927—1928 erforderligt angivna anslagsbeloppet, 1,500,000 kronor, begränsas till 800,000 kronor. Därjämte erfordrades visst belopp av förnyelsefondsmedel, varom styrelsen på vanligt sätt komme att göra framställning i samband med avgivande av förslag till driftkostnadsstat för år 1927.

Styrelsen hemställer därför, att för ifrågavarande ändamål måtte för budgetåret 1927—1928 anvisas 800,000 kronor.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må för omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 800,000 kronor.

Ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg. 13:o) Beträffande Kungl. Maj:ts förslag (punkt 11) rörande anslag för ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande; vilket utskottet velat härigenom för riksdagen

[11.]

anmäla.

Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem. 14:o) Kungl. Maj:t har (punkt 12) föreslagit riksdagen att för spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationslag av 112,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 37—39 av åberopade statsrådsprotokollet.

[12.]

Järnvägsstyrelsen har för budgetåret 1927—1928 till spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem begärt ett belopp av 212,000 kronor, varav 55,000 kronor för utvidgning av spårssystemet m. m. vid Mora samt tillhopa 157,000 kronor för utvidgning av spårssystemen vid följande stationer vid Riks-

gränsbanan, nämligen Torneträsk, Rensjön och Krokvik. Kostnaderna för de ifrågasatta arbetena hava beräknats till för Torneträsk 80,000 kronor, för Rensjön 67,000 kronor och för Krokvik 67,000 kronor. Härav skulle emellertid 23,000, 17,000 respektive 17,000 kronor såsom avseende ändringsarbeten bestridas av förnyelsefonden, medan återstående belopp, sammanlagt 157,000 kronor, skulle utgå av kapitalökningsmedel.

Beträffande de föreslagna spårutvidgningarna vid vissa stationer å riksgränsbanan har departementschefen framhållit, hurusom det givetvis vore av vikt, att statens järnvägar vore rustade att mottaga den ytterligare ökning, som den redan nu livliga malmtrafiken å denna bana kan komma att undergå. Då emellertid under rådande förhållanden stationsutvidgningar torde böra ske endast när trängande behov därav föreläge, ansåge departementschefen sig för närvarande endast böra tillstyrka anvisande av medel för utförande av de föreslagna arbetena vid Torneträsks station.

Därjämte har departementschefen tillstyrkt anslaget för utvidgning av Mora station, vilken utvidgning finge anses påkallad såväl ur trafiksäkerhetssynpunkt som för nedbringande av driftkostnaderna.

Utskottet får tillstyrka den föreslagna utvidgningen av Mora station.

*Utskottets
yttrande.*

Vad angår de ifrågasatta nya spårordningarna vid Torneträsk, Rensjön och Krokvik vid Riksgränsbanan anser utskottet — i likhet med departementschefen — anslag icke för närvarande böra beviljas till spårutvidgningar vid Rensjön och Krokvik, då därmed torde tillsvidare kunna anstå i avvaktan på huru den väntade ökningen i malmtransporterna utmed riksgränsbanan kommer att gestalta sig. Däremot torde medel nu böra anvisas för utvidgning av Torneträsks station.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet alltså,

att riksdagen må för *spårordningar i anslutning till förefinliga spårssystem* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 112,000 kronor.

15:o) Kungl. Maj:t har (punkt 13) föreslagit riksdagen att för anordnande av vatten- och avloppsledningar vid Gällivare för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 123,000 kronor.

**Vatten- och
avlopps-
ledningar.**

[13.]

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 39—41 av statsrådsprotokollet.

I en inom andra kammaren av herr *J. Grapenson* väckt, till utskottet remitterad motion, nr 142, har hemställts, att riksdagen ville under förutsättning, att ifrågavarande anslag till anordnande av vatten- och avloppsledning vid Gällivare beviljas, bemyndiga Kungl. Maj:t att av tillgängliga medel utbetala redan under innevarande budgetår andel, som järnvägsstyrelsen finner lämplig.

I fråga om de skäl, motionären anfört till stöd för sin framställning, får utskottet hänvisa till motionen.

Enligt ett under år 1926 mellan statens järnvägar och Gällivare municipalsamhälle under förutsättning av vederbörligt anslags beviljande träffat avtal har samhället förbundit sig att, sedan samhällets vattenledningsnät blivit iordningställt till statens järnvägars gräns, vilket skall hava skett senast den 1 juli 1928, och statens järnvägar samtidigt anordnat eget vattenledningsnät, från samhällets vattenledning tillhandahålla statens järnvägar vatten för all den konsumtion, som kan ifrågakomma inom statens järnvägars område vid stationen. Vidare har statens järnvägar medgivits rätt att ansluta sina avloppsledningar till samhällets nät. Ledningarna inom statens järnvägars område skola bekostas av statens järnvägar men utanför detsamma av samhället. För anslutningsrätten erlægga statens järnvägar i ett för allt 17,000 kronor samt för levererat vatten 25 öre per kubikmeter, dock minst 3,000 kronor per år.

De på statens järnvägar ankommande kostnaderna för ifrågavarande anläggning beräknas, inklusive ovanberörda anslutningsavgift, uppgå till 123,000 kronor.

*Utskottets
yttrande.*

Utskottet tillstyrker, att anslag anvisas för utsträckning av Gällivare municipalsamhälles vatten- och avloppsledningar till statens järnvägars därvarande område, vilket hittills varit i avsaknad av dylikt vatten- och avloppsledningssystem.

I den i ämnet väckta motionen har — under erinran att kännbar arbetslöshet rådde å orten — framhållits önskvärdheten av att arbetet med anslutningsledningen mellan järnvägsområdet och municipalsamhällets ledningsnät påbörjades snarast möjligt; ledningen i fråga ginge delvis fram över sank myrmark, där ledningens framdragningslämpligast skedde under årstid, då marken vore frusen. I likhet med motionären finner utskottet önskvärt, att sådana anstalter träffas att arbetena med ifrågavarande förbindelseledning må kunna i lämplig utsträckning igångsättas redan innevarande vinter. Något särskilt beslut av riksdagen i detta avseende torde dock icke påkallas.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

a) att riksdagen må för anordnande av *vatten- och avloppsledningar vid Gällivare* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 123,000 kronor;

b) att herr Grapensons motion II:142 må anses besvarad med vad utskottet ovan anfört.

**Gångbroar
och gång-
tunnlar.**

16:o) Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 14) hemställer utskottet,

[14.]

att riksdagen må för *gångbroar och gångtunnlar* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

**Ny malm-
vagns-
verkstad vid
Notviken.**

17:o) Kungl. Maj:t har (punkt 15) föreslagit riksdagen att för påbörjande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

[15.]

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 41—47 av åberopade statsrådsprotokollet.

I proposition nr 151 till 1926 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t riksdagen medgiva, att för påbörjande av ny malmvagnsverkstad i Notviken — vilken anläggning beräknades draga en kostnad av 825,000 kronor — finge användas ett belopp av 392,000 kronor av det utav riksdagen å tilläggsstat för år 1919 för förvärv av vissa för nya bangårdsanordningar samt nya verkstadsanläggningar i Göteborg erforderliga markområden beviljade reservationsanslag å 1,500,000 kronor.

Statsutskottet (utlåtande nr 123) tillstyrkte arbetets utförande men ansåg kostnaderna för detsamma böra bestridas ur förnyelsefonden. I sin motivering anförde utskottet följande:

»Att med utförandet av den redan tidigare planerade malmvagnsverkstaden vid Notviken icke längre ansetts kunna anstå, beror på de alltjämt tilltagande malmtransporterna å banan Luleå—Riksgränsen. Järnvägsstyrelsen har avsett att i sammanhang med utbyggnaden av malmvagnsverkstaden vid Notviken successivt avveckla hela verkstadsrörelsen i Boden. För egen del måste utskottet finna en sådan åtgärd ur driftsynpunkt vara rationell. Utskottet har dock icke velat motsätta sig, att med slopningen av den gamla verkstadsanläggningen i Boden tillsvidare må anstå, varvid sistnämnda anläggning skulle komma till användning för reparation av den vagnmateriel, varmed trafiken å stambanan genom övre Norrland bestrides. På sätt järnvägsstyrelsen föreslagit, torde ifrågavarande byggnad vid Notviken kunna utföras med medel ur förnyelsefonden; dock att därvid må tillses, att detta ej må inverka på omfattningen av malmbolagens förpliktelser på grund av lämnad garanti för malmbanornas avkastning.»

Elva reservanter hemställde om avslag å förslaget.

Sedan kamrarna fattat skiljaktiga beslut i frågan, avlog riksdagen vid anställd gemensam omröstning med 180 röster mot 175 utskottets hemställan.

Under framhållande att svårigheterna att medhinna reparationerna å malmvagnsmaterielen på grund av den alltjämt tilltagande malmtrafiken vore i ständigt växande samt att vid sådant förhållande det ej vore tillrådligt att längre låta anstå med vidtagande av effektiva åtgärder för möjliggörande av reparationsarbetets bedrivande i den omfattning, som betingas av vagnparkens förslitning, har *departementschefen* nu anfört följande:

»Vad angår sättet för vinnande av detta syfte, synes mig den av järnvägsstyrelsen förebragta ytterligare utredningen i ärendet giva vid handen, att en utvidgning av den nuvarande verkstaden i Boden, även om densamma är tekniskt genomförbar, icke blott i avseende å verkstadsdriftens ekonomi utan jämväl, sedd ur synpunkten av anläggningens tillräcklighet för någon tid framåt, blir betydligt ofördelaktigare än anläggandet av en ny malmvagnsverkstad i anslutning till redan befintliga, fullt moderna verkstadsanläggningar vid Notviken. Anledning synes alltså icke förefinnas att frågå järnvägsstyrelsens av statsmakterna tidigare biträdda förslag härutinnan. Beträffande de av

Bodens stad uttalade farhågorna må, såsom ock under ärendets behandling vid nästlidet års riksdag framhölls av min företrädare i ämbetet, betonas, att det icke är avsett att i och med malmvagnsreparationernas förläggande till Notviken slopa den gamla verkstaden i Boden. Denna, som till uppenbart förfång för en ekonomisk drift nu är avsevärt överbelastad, kommer att, såvitt nu kan bedömas, en längre tid framåt användas för reparation av den vagnmateriel, varmed trafiken å stambanan genom övre Norrland bestrides och vilken materiel nu måste repareras å mera ogynnsamt belägna verkstäder. Till följd härav torde även endast ett mindre antal arbetare komma att överflyttas till den nya anläggningen vid Notviken. Under sådana förhållanden synas verkningarna av förslagets genomförande icke för Bodens stad bliva av den innebörd, som förmodats.

Vidkommande slutligen frågan om beredande av medel för den sålunda förordade anläggningen i Notviken anförde min företrädare i ämbetet i förberörda proposition nr 151, att han icke funne det lämpligt att för detta ändamål på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit disponera förnyelsefondsmedel. Det vore nämligen icke avsett att slopa den gamla verkstaden i Boden och därjämte vore att märka, att bestridandet av kostnaden i fråga med förnyelsefondsmedel möjligen kunde komma att inverka på omfattningen av malmbolagens förpliktelser på grund av lämnad garanti för malmbanornas avkastning.

Med den ståndpunkt jag intager till frågan om bibehållandet av verkstadsanläggningen i Boden föreligger för mig icke skäl att i förevarande avseende avvika från vad min företrädare föreslagit. Kostnaderna för företaget, 825,000 kronor, torde alltså bära bestridas med kapitalökningsmedel. Då ovan omfördälda besparade anslagsmedel om 392,000 kronor, på sätt förut meddelats, tidigare denna dag föreslagits skola tagas i anspråk för finansiering av budgeten för budgetåret 1927—1928, lärer det för nämnda budgetår erforderliga beloppet, avrundat till 400,000 kronor, bära anvisas såsom särskilt anslag. Återstående belopp, 425,000 kronor, torde lämpligen bära utgå under budgetåret 1928—1929.»

*Utskottets
yttrande.*

Under hänvisning till vad departementschefen i ärendet anført hemställer utskottet,

att riksdagen må för påbörjande av *ny malmvagnsverkstad vid Notviken* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

**Hjulverk-
stad vid
Tomteboda.**

[16.]

18:o) Kungl. Maj:t har vidare föreslagit riksdagen (punkt 16) att för uppförande av hjulverkstad vid Tomteboda för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 60,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 47 och 48 av statsrådsprotokollet.

Järnvägsstyrelsen har i ärendet anført bland annat följande:

»Av den till Stockholm förlagda huvudverkstaden, varav en avdelning är belägen i Liljeholmen och en i Tomteboda, har den senare främst till uppgift att

ombesörja de periodiska så kallade mindre revisionerna å den till stockholmsstationerna samlade, mycket betydande personvagnparken. Emellertid är verkstadens i Tomteboda tekniska utrustning i viss mån otillräcklig. Sålunda saknas bland annat anordningar för hjulpåkrympning. Detta arbete måste därför nu utföras vid verkstaden i Liljeholmen, vilket alltid vållat tidsutdräkt och extra kostnader för hjulens transport mellan de båda verkstadsavdelningarna men hädanefter, sedan järnvägslinjen skall omläggas till att ej längre föra över Liljeholmen, kommer att göra detta i ännu högre grad.

Förslaget till förebyggande härav avser anordnandet vid Tomteboda av en särskild hjulverkstad genom en mindre tillbyggnad av den nuvarande verkstadsbyggnaden därstädes. Härigenom beredes vid denna verkstad möjlighet att utan transporter till Liljeholmen utföra allt hjulreparationsarbete, varvid detta kommer att ske både snabbare och billigare än som vid nuvarande ordning är möjligt. Enbart i transportkostnader kan en besparing av cirka 3,000 kronor per år härvid beräknas uppstå. Genom planerad överflyttning från den gamla till den nya verkstadstillbyggnaden av vissa arbetsmaskiner för hjulreparationer vinnes därjämte i förstnämnda lokaler större utrymme för uppställnings-spår, varigenom en ytterst välbehörlig utökning av verkstadens kapacitet åstadkommes.»

Under erinran att förevarande förslag endast innebär en mindre utvidgning av statens järnvägars nuvarande huvudverkstad i Stockholm, vilken utvidgning ur driftsynpunkt skulle medföra avsevärda fördelar, får utskottet tillstyrka förslaget.

Utskottets
yttrande.

Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen må för uppförande av *hjulverkstad vid Tomteboda* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 60,000 kronor.

19:o) Kungl. Maj:t har (punkt 17) föreslagit riksdagen att för tillbyggnad av och diverse förbättringar vid lokomotivstationer för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

Tillbyggnad
och diverse
förbättringar
vid lokomotivstationer.

[17.]

Vid äldre lokomotivstationer finnas en del anordningar och tillbehör, vilkas utbyte eller förändring till ändamålsenligare driftsystem skulle medföra drifts-ekonomiska fördelar. Hit höra, enligt vad järnvägsstyrelsen framhållit, anordningar för uppvärmning, vilken i äldre stallar sker med kaminer med åtföljande större kostnader för personal och bränsle i jämförelse med användande av central värmekälla. Hit höra vidare anordnande av ångcentraler för uppvärmning av personvagnar å bangårdarna, elektrifiering av diverse maskinerier m. m.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hemställer utskottet, Utskottets
yttrande.

att riksdagen må för *tillbyggnad av och diverse förbättringar vid lokomotivstationer* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

**Driftverk-
stad vid
Hagalund.**

[18.]

20:o) Kungl. Maj:t (punkt 18) föreslagit riksdagen att för uppförande av driftverkstad vid Hagalund övre för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 60,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 49 och 50 av statsrådsprotokollet.

Järnvägsstyrelsen har anfört, bland annat, följande:

»Vagnarna i de person- och snälltåg, som hava sin utgångs- respektive slutstation i Stockholm, uppställas under tiden mellan tågen vid Hagalunds personvagnsstation, där som bekant hallar för vagnsättens rengöring, uppvärmning och tillsyn finnas anordnade. Antalet boggiévagnar, som därstädes hava sin så kallade hemstation, uppgår till ungefär 200 stycken.

Förutom den varje fjärde månad återkommande revisionen av boggiévagnarna erfordras å desamma titt och tätt mindre reparationer av olika slag, såsom boggie- eller hjulutbyten, lyftning för lagertillsyn, avhjälpande av mindre bristfälligheter å ljus-, värme- eller bromsanordningarna m. m. Det är givetvis av stor ekonomisk betydelse, att för dessa arbetens utförande tillräckliga och praktiska anordningar finnas tillgängliga så nära vagnarnas uppställningsplats som möjligt. Så är emellertid för närvarande icke fallet vid Hagalund, i det att därstädes nödiga spårutrymmen samt lyft- och traversanordningar saknas. Det blir därför ofta erforderligt att för relativt obetydliga reparationsarbeten å vagnarna uttaga dem ur tågsätten samt transportera dem till Tomtebodas vagnverkstad.»

Genom anläggningen av ifrågavarande driftverkstad vid Hagalund skulle undvikas de olägenheter och den tidspillan, varmed dessa transporter äro förenade.

Kostnaderna för den nya verkstadsanläggningen hava beräknats till 85,000 kronor, varav emellertid ett belopp av 25,000 kronor skulle beredas av förnyelsefondsmedel.

*Utskottets
yttrande.*

Under hänvisning till den i ämnet lämnade utredningen får utskottet tillstyrka förevarande förslag. Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må för uppförande av *driftverkstad vid Hagalund övre* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 60,000 kronor.

**Växel- och
signalsäker-
hetsanlägg-
ningar.**

[19.]

21:o) Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen (punkt 19) att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 150,000 kronor.

Beträffande det allmänna syftet med ifrågavarande anslag har järnvägsstyrelsen anfört följande.

»Under denna rubrik beviljade anslagsmedel användas för utveckling av säkerhets- och signalväsendet vid statens järnvägar enligt de riktlinjer, som i huvudsak uppdrogos av 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten, vilken tillsattes av Kungl. Maj:t i anledning av järnvägsolyckan vid Malmslätt.

Växel- och signalsäkerhetsanläggningar hava sålunda utförts företrädesvis vid mindre stationer, som passeras av snabbgående tåg eller där tågmöten ofta förekomma. Vid större eller medelstora stationer, där spårsystemen blivit mera definitivt ordnade, utföras säkerhetsanläggningar för underlättande av växel-

inspektionen och föregling av tågvägarna. Därjämte erfordras utvidgningar och förbättringar å äldre säkerhetsanläggningar för att tillgodose av trafiken påkallade krav på nya anordningar för trafiksäkerheten.

Huvudsyftet med växel- och signalsäkerhetsanläggningar har från början varit att därmed ernå en höjning av järnvägens säkerhetsstandard för att möjliggöra större tågastighet, snabbare tågexpediering m. m. I mån som de tekniska hjälpmedlen utvecklats har det därjämte visat sig möjligt i flertalet fall att samtidigt med den eftersträfvade ökningen i trafiksäkerhet åstadkomma avsevärda driftbesparingar, medförande full förräntning å det i anläggningen nedlagda kapitalet.»

Kungl. Maj:ts förevarande förslag har icke givit utskottet anledning till erinran. Utskottet hemställer alltså,

Utskottets
yttrande.

att riksdagen må för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 150,000 kronor.

22:o) Kungl. Maj:t har (punkt 20) föreslagit riksdagen att av statens järnvägars förnyelsefond må för elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg anvärdas ett belopp av 3,100,000 kronor.

Elektrifi-
ering av
linjen
Stockholm—
Göteborg.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 51—55 av statsrådsprotokollet.

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning anvisade 1920 års riksdag för elektrifiering av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg ett reservationsanslag av 23,000,000 kronor. Beslut om arbetenas påbörjande meddelades den 15 juni 1923.

[20.]

Kostnaderna för elektrifieringen, inklusive kostnader för erforderliga elektriska lokomotiv, uppskattades av järnvägsstyrelsen i maj 1923 till 39,000,000 kronor. Härav förutsattes 5,000,000 kronor skola utgå av förnyelsefonden samt 34,000,000 kronor anvisas såsom kapitalökningsanslag. Därefter har riksdagen för ifrågavarande ändamål för budgetåren 1924—1926 beviljat tillhoppa 11,000,000 kronor, vadan hela ovannämnda anslagsbelopp, 34,000,000 kronor, numera är disponibelt för ändamålet.

I sin skrivelse den 22 september 1926 angående anslagsframställningar till 1927 års riksdag har järnvägsstyrelsen anmält, att den tidigare beräknade totalkostnaden för elektrifieringen sannolikt komme att överskridas med i runt tal 3,100,000 kronor, häri inräknat en merkostnad av 700,000 kronor för de elektriska lokomotivens beställning i Sverige. I avseende härå har styrelsen vidare anfört följande.

»Beträffande anledningen till denna ökade kostnad får styrelsen anföra, att, under det kostnaderna för vissa delar av arbetet kunnat hållas vid eller under den beräknade storleken, så har å andra sidan och i större omfattning kostnaden för andra delar av arbetet blivit högre. Förutom ovannämnda merkostnad för de elektriska lokomotiven äro merkostnader sålunda att konstatera även beträffande arbetena å själva linjen. Sålunda ha arbetena för de befintliga tunnelarnas anordnande för den elektriska driften icke kunnat hållas inom den beräknade ramen, utan ha dessa arbeten medfört en ökad kostnad av cirka 200,000 kronor. Bostadshusbyggnaderna hava betingat en merkostnad av cirka 100,000 kronor och omformarestationerna av cirka 600,000 kronor, vartill kommer såsom dominerande, att kontaktledningarna kommit att draga en kostnad av cirka

2.4 miljoner kronor mer än den beräknade. Häremot står, att exempelvis den beräknade kostnaden för ändring av svagströmsledningarna underskridits, så att där erhållits en besparing av cirka 1 miljon kronor.

Slutligen har det under elektrifieringen fortgående utredningsarbetet visat, att å de elektrifierade linjerna erfordras ångfinkor för tåguppvärmningen av större typ än de vanliga. Någon kostnad för dessa finkor var icke upptagen i de ursprungliga kostnadsberäkningarna. Det torde böra påpekas, att desamma icke äro avsedda för de tågsätt, som uteslutande gå å linjen Stockholm—Göteborg — dessa uppvärmas på elektrisk väg — utan för vagnar till och från de ångdrivna linjerna. Kostnaden är med andra ord närmast en följd av den blandade driften, men har järnvägsstyrelsen i allt fall ansett byggandet av finkorna i fråga böra ingå som ett oundkomligt led i elektrifieringsarbetet, och har styrelsen därför också som nödvändigt var för trafikens rätta besörjande under den nya driftsformen gått till anskaffning av desamma i god tid för instundande vintersäsong. Denna anskaffning har kommit att betinga en sammanlagd kostnad av 795,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen måste ju beklaga, att den konstaterade överskridelsen av anslaget icke varit att undgå, men anser sig styrelsen dock kunna göra gällande, att den totala elektrifieringskostnaden icke desto mindre är att anse som synnerligen låg, i det att den betydligt understiger motsvarande kostnad för anläggningar av detta slag, som kommit till utförande utomlands.»

*Utskottets
yttrande.*

Även med tagen hänsyn till att ifrågavarande elektrifieringsföretag varit tekniskt synnerligen vittomfattande samt planlagts och utförts under en tid, då alla kostnads kalkyler måst bliva mer än vanligt ovissa, framstår dock den uppkomna merkostnaden som betydande. Ofrånkomligt torde likvisst vara att medel nu beredas för täckning av densamma.

Mot förslaget att för ändamålet taga i anspråk statens järnvägars förnyelsefond har utskottet ingen erinran att framställa. Härigenom undvikas bland annat en utökning av det i statens järnvägar investerade kapitalet.

Under återopande härav hemställer utskottet,

att riksdagen må medgiva, att av statens järnvägars förnyelsefond må för *elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg* användas ett belopp av 3,100,000 kronor.

**Disposi-
tionsanslag
för oförut-
sedda och
mindre
arbeten.**

[21.]

23:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 21) hemställer utskottet,

att riksdagen må såsom *dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 800,000 kronor.

**Inlands-
banan mel-
lan Volg-
sjön och
Gällivare.**

[22.]

24:o) Kungl. Maj:t har (punkt 22) föreslagit riksdagen att för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 1,600,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 56—61 i statsrådsprotokollet.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition och i riksdagen väckt motion har 1916 års riksdag, under vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m., beslutat fortsättande av inlandsbanan från Volgsjön förbi Vilhelmina kyrkoby, Stensele, Sorsele, Jokkmokk och Porjus fram till Gällivare ävensom anläggande av sidospår från lämplig punkt å bansträckan Volgsjön—Stensele till Malgomajsjön och anordnande därstädes av en mindre hamnplats. För arbeten å ifrågavarande banbyggnad, som med dess av 1917 års riksdag beslutade sträckning över Kasker och med tillämpande av före kristidens inträdande gällande priser beräknats i sin helhet draga en kostnad av 30,150,000 kronor, hava för tiden från och med år 1917 till och med budgetåret 1926—1927 beviljats sammanlagt 33,250,000 kronor, varjämte Kungl. Maj:t till bedrivande av nödhjulsarbeten å inlandsbanan anvisat 300,000 kronor. Sammanlagt hava alltså för ifrågavarande banbyggnad varit tillgängliga 33,550,000 kronor.

I fråga om behovet av anslag för budgetåret 1927—1928 för arbetenas fortsättande å inlandsbanan anför järnvägsstyrelsen beträffande nämnda banas norra del eller sträckan Porjus—Jokkmokk, att det tidigare för bandelens fullbordande såsom behöfligt beräknade slutanslaget för budgetåret 1927—1928 på grund av vissa förenklade anordningar, som under byggnadsarbetenas gång ansetts kunna vidtagas, numera icke erfordrades. — Vidkommande inlandsbanans södra del eller sträckan från Storuman norrut erinrar styrelsen, att 1923 års riksdag i anledning av styrelsens av Kungl. Maj:t biträdda förslag att tillfälligt avbryta arbetena å denna sträcka, då järnvägen färdigstälts till Storuman, uttalade, att något avbrott i arbetena å inlandsbanan icke borde äga rum samt att arbetena å södra delen av banan skulle närmast avse ett fortsättande i långsamt tempo från Storuman upp till Vindelälven. Vidare hade 1926 års riksdag anslutit sig till styrelsens av Kungl. Maj:t förordade förslag, att, oavsett vad som kunde komma att framdeles beslutas rörande inlandsbanans fortsättande, nämnda bana framdroges till den för befolkningen i dessa trakter lämpligare orten Blattnicksele 5 kilometer norr om Vindelälven. För fullbordande av banan till sistnämnda ort erfordrades, utöver för innevarande budgetår beviljat belopp, 1,600,000 kronor, för budgetåret 1927—1928 1,500,000 kronor samt för budgetåret 1928—1929 500,000 kronor.

Beträffande ett fortsatt utbyggande av inlandsbanan har järnvägsstyrelsen, vad angår dess norra del, ansett, att banbygget med hänsyn till nuvarande järnvägsekonomiska och statsfinansiella läge ovillkorligen bör i avvaktan på förhållandenas utveckling tillsvidare stanna vid Jokkmokk, vilken punkt nu snart vore uppnådd. Vad däremot angår inlandsbanans södra del förordar styrelsen på anförda skäl dess fortsatta utbyggande till Sorsele. För detta ändamål skulle enligt styrelsens mening för budgetåret 1927—1928 erfordras dels ett belopp av 1,500,000 kronor för fortsättande av arbetena å sträckan Storuman—Blattnicksele och dels ett belopp av 300,000 kronor för påbörjande av arbetena å bandelen Blattnicksele—Sorsele eller tillhoppa 1,800,000 kronor.

I utlåtande den 25 oktober 1926 har chefen för generalstabens på det kraftigaste betonat vikten för landets försvar av att arbetet å inlandsbanan icke avbrytes samt hemställt, att erforderliga medel måtte anvisas för nästkommande

budgetår för fortsättande av arbetena å såväl södra som norra delarna av inlandsbanan.

Departementschefen har i ärendet anfört följande:

»Byggnadsarbetena å inlandsbanans såväl norra som södra del hava numera fortskridit så långt, att banan inom den närmaste tiden kommer att bliva fullbordad fram till de orter, Jokkmokk respektive Blattnicksele, till vilka arbetena enligt statsmakternas beslut åren 1923 och 1926 äro avsedda att närmast fullföljas. Den frågan uppställer sig nu, huruvida under rådande förhållanden ett fortsättande av arbetena efter banans framdragande till nämnda orter bör äga rum eller icke. Beträffande först inlandsbanans norra del torde böra uppmärksammas, att banan med den av riksdagen beslutade sträckningen över Kasker är avsedd att mellan Jokkmokk och Arjeplogsbygden framgå genom trakter, vilka så gott som uteslutande bestå av glest befolkade ödemarker. Något större behov av kommunikationer lärers alltså icke här förefinnas, utan torde beslutet om inlandsbanans framdragande genom dessa trakter få anses motiverat huvudsakligen av militära skäl. Om än skäl av sistnämnda art fortfarande föreligga för ett omedelbart fullföljande av statsmakternas beslut om utbyggande av inlandsbanan i hela dess längd, måste likväl, med hänsyn till såväl anläggningskostnadernas storlek som förväntade driftförluster, statsfinansiella skäl anses tala för att under nuvarande förhållanden icke genomföra samma beslut i full utsträckning. På grund härav anser jag mig böra i likhet med järnvägsstyrelsen föreslå, att arbetena å ifrågavarande bandel tills vidare nedläggas, när järnvägen färdigställts till Jokkmokk. Sedan de ekonomiska förhållandena förbättrats, lärers frågan om återupptagandet av arbetet å denna del av inlandsbanan komma att tagas under förnyat överbäggande.

Vad därefter angår inlandsbanans södra del, så torde ståndpunkt icke nu behöva fattas till frågan om arbetenas avbrytande. Även för det fall, att arbetena å denna bandel skulle finnas böra tills vidare nedläggas, synes avbrytandet av arbetena icke böra ske vid Blattnicksele, dit banan enligt riksdagens år 1926 fattade beslut i varje fall skall framdragas. Såsom järnvägsstyrelsen framhållit är Sorsele kyrkoby långt mer än Blattnicksele lämpad såsom provisorisk slutpunkt för inlandsbanans södra del. Sorsele socken med Sorsele kyrkoby såsom centralpunkt för ett vitt förgrenat och i stark tillväxt varande vägnät är en utvecklingskraftig bygd, och inlandsbanans framdragande till Sorsele kyrkoby skulle säkerligen för ett betydande område skapa ökade möjligheter till odling och framåtskridande. Ett avbrytande av banbyggnaden redan vid Blattnicksele skulle ur allmän synpunkt innebära en så mycket sämre lösning, att detta alternativ icke synes böra ifrågakomma.

Med hänsyn härtill anser jag mig trots de rådande förhållandena böra tillstyrka, att arbetena å inlandsbanans södra del fortsättas från Blattnicksele upp till Sorsele. Huruvida ett avbrott i banbyggnaden bör ske vid Sorsele, synes icke böra avgöras, förrän arbetenas framskridande gör ett ställningstagande nödvändigt.

Vid bifall till vad jag sålunda föreslagit beträffande arbetenas fortsättande till Sorsele erfordras emellertid ytterligare anslag av riksdagen. Det av järn-

vägsstyrelsen för sådant ändamål föreslagna beloppet, 1,800,000 kronor, torde dock, enligt vad jag inhämtat, utan att ett ekonomiskt bedrivande av arbetena äventyras, kunna nedsättas till 1,600,000 kronor. Oaktat en sådan nedsättning skulle möjlighet finnas att, såsom styrelsen förordat, under nästkommande budgetår påbörja arbetena å sträckan Blattnickele—Sorsele. På sätt chefen för finansdepartementet kommer att senare denna dag angiva torde detta belopp böra utgå av andra statsinkomster än lånemedel.»

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot den av departementschefen framlagda planen för arbetenas fortsatta bedrivande å inlandsbanan. Denna plan innebär, att arbetet å banans norra del tillsvidare skulle nedläggas, så snart nu pågående anläggning av bandelen Porjus—Jokkmokk färdigställts. Å södra delen av banan skulle arbetena fortsättas förbi det norr om Vindelälven belägna Blattnickele ytterligare cirka 2,5 mil upp till Sorsele kyrkoby.

Medan för norra sträckan Porjus—Jokkmokk intet vidare anslag erfordras, behöves, enligt gjorda beräkningar, för arbetena å inlandsbanans södra del ett ytterligare anslag av 4,500,000 kronor, avsett att fördelas på och alltefter behov utgå under de närmaste tre budgetåren. Härav belöpa 2,500,000 kronor å den nya sträckan Blattnickele—Sorsele.

För budgetåret 1927—1928 torde, såsom departementschefen tillstyrkt, böra beviljas 1,600,000 kronor.

Enligt vad departementschefen förutsatt torde täckning för ifrågavarande anslag — liksom det under nästföljande punkt tillstyrkta anslaget till statsbanan Hällnäs—Stensele — helt beredas av andra inkomster än lånemedel. I detta hänseende påkallas emellertid icke i detta sammanhang något beslut av riksdagen.

Under åberopande härav hemställer utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag,

att riksdagen må för fortsättande av arbetena å *inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 1,600,000 kronor.

25:o) Kungl. Maj:t har (punkt 23) föreslagit riksdagen att till fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 62—63 i statsrådsprotokollet.

Under vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. har 1917 års riksdag beslutat anläggande av en tvärbana från Hällnäs å norra stambanan till Stensele vid inlandsbanan för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriserna beräknad anläggningskostnad av 11,150,000 kronor. För bananläggningen hava sedermera för tiden från och med år 1919 till och med budgetåret 1926—1927 anvisats tillhoppa 11,875,000 kronor, varjämte Kungl. Maj:t genom beslut den 26 augusti 1921 för nöd-

*Utskottets
yttrande.*

**Statsbanan
Hällnäs—
Stensele.**

[23.]

hjälparbeten å banan anvisat 1,000,000 kronor. För bananläggningen hava sålunda disponerats tillhoppa 12,875,000 kronor. För banarbetenas fortsatta bedrivande har nu järnvägsstyrelsen hemställt om ett anslag för budgetåret 1927—1928 av 1,500,000 eller samma belopp, som beviljats de närmast föregående två budgetåren.

Härom yttrar departementschefen:

»Jag anser mig böra tillstyrka järnvägsstyrelsens framställning i denna del. På sätt chefen för finansdepartementet kommer att senare denna dag angiva torde det erforderliga beloppet, 1,500,000 kronor, i likhet med vad nästlidet år skedde böra utgå av andra statsinkomster än lånemedel.

I detta sammanhang får jag anmäla, att medel utöver redan beviljade anslag måste tagas i anspråk för denna bana under innevarande vinter. Sedan fråga uppkommit om beredande av arbete åt arbetslösa väg- och vattenbyggnadsarbetare, upplyste järnvägsstyrelsen i avgivet utlåtande, att å ifrågavarande bana förekomme en del bergskärningar, som lämpligen skulle kunna bearbetas under vintern 1926—1927. Dessa bergskärningar vore belägna å sträckan norr om Gunnarn, å vilken sträcka enligt arbetsplanen arbeten icke skulle igångsättas förrän under budgetåret 1927—1928. Vid dessa arbeten skulle, under förutsättning att för ändamålet finnes disponibelt ett belopp av 200,000 kronor utöver de för ifrågavarande banbyggnad för tiden till och med budgetåret 1926—1927 anvisade medel, under vintern kunna sysselsättas ungefär 110 man. Genom beslut den 17 december 1926 har Kungl. Maj:t godkänt järnvägsstyrelsens förslag om igångsättande under vintern 1926—1927 av omförmälda arbeten å statsbanan Hällnäs—Stensele, varjämte Kungl. Maj:t bemyndigat styrelsen att för ifrågavarande ändamål av trafikmedel förskottsvis taga i anspråk ett belopp av högst 200,000 kronor. Därest det nu tillstyrkta anslaget beviljas, kommer givetvis nyssnämnda förskjutna belopp att återgåldas från anslaget.»

Utskottets
yttrande.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må till fortsättning av *statsbanan Hällnäs—Stensele* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

Statsbanan
Jörn—
Gubbli-
jaure.
[24.]

26:o) Kungl. Maj:t har (punkt 24) föreslagit riksdagen att till fortsättande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

Utredningen återfinnes å sid. 63 i statsrådsprotokollet.

Under vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. har 1917 års riksdag beslutat anläggande av en tvärbana från Jörn å norra stambanan till Gubblijaure vid inlandsbanan för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriserna beräknad anläggningskostnad av 8,180,000 kronor. För bananläggningen hava sedermera för budgetåren 1924—1927 anvisats tillhoppa 3,500,000 kronor.

För fortsättande av banans utbyggande till Arvidsjaur erfordras enligt järnvägsstyrelsens beräkning ett anslag av 3,200,000, därav 2,000,000 för budgetåret 1927—1928.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må, till fortsättande av arbetena å *statsbanan Jörn—Gubblijaure* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

27:o) I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 85, av herrar *O. Bergqvist* och *C. I. Asplund* och den andra inom andra kammaren, nr 158, av herr *N. E. Nilsson* i Antnäs m. fl., har hemställts, att riksdagen ville för budgetåret 1927—1928 bevilja och ställa till järnvägsstyrelsens förfogande för påbörjande av en banbyggnad från Övertorneå till Pajala ett belopp av 1,000,000 kronor att utgå av lånemedel.

Motion ang. banbyggnad Övertorneå—Pajala.

Beträffande dessa motioner kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande; vilket utskottet skolat härigenom för riksdagen

anmäla.

Statens vattenfallsverk.

28:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 25) hemställer utskottet under förevarande punkt,

att riksdagen må för *bestridande av kostnader i samband med domstolsbehandling av frågan om Vänerens reglering* för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

Kostnader i samband med domstolsbehandling av frågan om Vänerens reglering.

[25.]

29:o) Kungl. Maj:t har (punkt 26) föreslagit riksdagen att för utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

Distributionsanläggningar för statens kraftverk.

[26.]

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 66—67 i återropade statsrådsprotokollet.

För utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten för statens kraftverk har 1926 års riksdag för budgetåret 1926—1927 anvisat 1,200,000 kronor.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1926 har vattenfallsstyrelsen för ifrågavarande ändamål för budgetåret 1927—1928 äskat ett anslag å 2,000,000 kronor. Enligt vattenfallsstyrelsens förslag skulle det nu äskade anslaget, 2,000,000 kronor, avses för nya anläggningar, varav behov tid efter annan uppkomme i samband med underhandlingar om kraftavsättning.

Departementschefen anför i ärendet följande:

»Givetvis måste det för styrelsen vara av vikt att äga tillgång till nödiga medel för en ändamålsenlig utveckling av kraftledningsnätet. Såvitt nu kan bedömas förestår emellertid ingen större utvidgning av kraftledningsnätet, sedan det till Norrfors kraftverk hörande nätet nu blivit utbyggt. Därjämte torde de tryckta tiderna alltjämt komma att verka återhållande i fråga om tillkomsten av nya abonnenter. Med hänsyn härtill anser jag mig kunna föreslå en nedsättning i det äskade beloppet till 1,500,000 kronor.»

*Utskottets
yttrande.*

Utskottet, som icke har något att erinra mot Kungl. Maj:ts ifrågavarande förslag, hemställer,

att riksdagen må för utförande av *distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten* vid statens kraftverk för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

30:o) Beträffande sättet för täckande av de utav utskottet här ovan tillstyrkta anslagen kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande; vilket utskottet skolat härigenom för riksdagen

anmäla.

Stockholm den 15 februari 1927.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, A. F. Vennersten, Oscar Olsson, J. L. Widell, J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *J. G. Walles, P. A. Bergström, C. A. Carlsson* i Gävle, *A. R. Rooth* och *J. B. Johansson* i Fredrikslund;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *L. J. Carlsson-Frosterud, O. Olsson* i Kullenbergstorp, *A. Å:son Törnkvist* i Karlskrona, *P. M. Olsson* i Blädinge, *E. Kristensson* i Göteborg, *B. F:son Holmgren, O. Nilsson* i Örebro, *S. Persson* i Fritorp, *E. G. E. Eriksson* i Stockholm, *J. Olofsson* i Digernäs och *O. E. F. Järte*.

Reservation.

Vid *punkt 17* (ny malmvagnsverkstad vid Notviken) av herr *J. Olofsson* i Digernäs, vilken ansett, att utskottet bort hemställa om avslag å Kungl. Maj:ts framställning i ämnet.

Stockholm 1927. Kungl. Boktryckeriet, P. A. Norstedt & Söner.