

Nr 9 A.

Ankom till riksdagens kansli den 11 februari 1930 kl. 2 e. m.

Utlåtande angående regleringen för budgetåret 1930/1931 av utgifterna för kapitalökning i avseende å postverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk.

(4:e avd.)

Postverket.

1:o Uti den till riksdagen den 3 januari 1930 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1930/1931 har Kungl. Maj:t i avseende å postverket (punkt 1 av det vid propositionen under rubrik »Utgifter för kapitalökning: bil. 3» fogade utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag) föreslagit riksdagen att till inköp av inventarier för postverkets behov för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 800,000 kronor.

Inköp av inventarier för postverkets behov.
[1].*

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 9—14 i åberopade statsrådsprotokollet.

För inköp av inventarier för postverkets behov hava för budgetåren 1927/1930 anvisats respektive 700,000, 900,000 och 800,000 kronor.

Departementschefen har för egen del anfört följande:

»Liksom under de senaste åren i allmänhet varit fallet, avser generalpoststyrelsens anslagsäskande i huvudsak dels tillgodoseende av det inventariebehov, som sammanhänger med poströrelsens normala utveckling, och dels anskaffande av maskiner och andra tekniska hjälpmedel, vilka möjliggöra ett ändamålsenligare bedrivande av poströrelsen samt ett nedbringande av driftkostnaderna.

Vad angår den av styrelsen anordnade postdiligenstrafiken, synes densamma hava bedrivits på ett sätt och med ett ekonomiskt resultat, som — fränsett de fördelar i övrigt, som därmed äro förbundna — torde kunna betraktas såsom tillfredsställande, då postverkets kostnader för posttransporterna därigenom kunnat i viss mån nedbringas.

Av den lämnade utredningen framgår, att vid ingången av budgetåret 1929/1930 icke kvarstod någon odisponerad del å inventarieanslaget. Någon större besparing å anslaget lärers, såsom generalpoststyrelsen framhållit, icke

* Hänvisar till punkt i statsrådsprotokollet.

heller kunna påräknas vid ingången av nästkommande budgetår. Med hänsyn härtill och då generalpoststyrelsens beräkning av erforderligt anslagsbelopp för nästkommande budgetår synes mig vara utförd med tillbörlig försiktighet, anser jag mig böra biträda styrelsens förslag, enligt vilket anslaget skulle upptagas till samma belopp som för innevarande budgetår eller 800,000 kronor.»

Utskottets
yttrande.

Under hänvisning till vad departementschefen i ärendet anført, får utskottet tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må till *inköp av inventarier för postverkets behov* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 800,000 kronor.

Posthus-
byggnad i
kvarteret
Blåmannen
i Stock-
holm.

2:o) Kungl. Maj:t har (punkt 2) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bliva riksdagen förelagd, till posthusbyggnad i kvarteret Blåmannen i Stockholm för budgetåret 1930/1931 beräkna ett reservationsanslag av 900,000 kronor.

[2.]

Sedermera har Kungl. Maj:t i en den 16 januari 1930 till riksdagen avlåten proposition, nr 25, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att *dels* godkänna såsom bilaga vid statsrådsprotokollet fogat, mellan generalpoststyrelsen och Stockholms stads fastighetsnämnd den 29 november 1929 upprättat kontrakt i fråga om byte av vissa markområden i kvarteren Posthornet och Blåmannen å Norrmalm i Stockholm m. m.; *dels ock* till posthusbyggnad i kvarteret Blåmannen i Stockholm för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 900,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sistnämnda statsrådsprotokoll.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition, nr 247, medgav 1927 års riksdag, att fastigheten nr 12 och 13 i kvarteret Blåmannen i Stockholm — vilken fastighet är belägen utmed Klara Norra Kyrkogata mitt emot centralposthuset — finge förvärvas för postverkets räkning på de villkor, som angivits i ett i ämnet upprättat köpekontrakt. Köpeskillingen utgjorde enligt kontraktet 650,000 kronor. För köpeskillingens gäldande har 1928 års riksdag anvisat ett reservationsanslag å nämnda belopp.

I sin skrivelse den 27 augusti 1929 angående anslagsäskanden för budgetåret 1930/1931 till kapitalökning för postverket har *generalpoststyrelsen* upptagit frågan om uppförande av en byggnad på förevarande tomt.

Styrelsen har därvid till en början anført, att styrelsen, då den år 1927 avgav sitt förslag i nyssberörda fråga, tänkt sig, att med de förändrade och utökade lokaler, som i samband med andra lokaldispositioner inom centralposthuset ställts till förfogande för styrelsens femte byrå — den byrå, å vilken postsparbanks- och postgirogöromålen handläggas — det skulle dröja åtminstone några år framåt, innan styrelsen behövde framlägga förslag om att taga

i anspråk den nya fastigheten för femte byråns räkning. Emellertid hade utvecklingen av postgiro- och postsparbanksrörelsen skett i så betydligt mycket hastigare tempo än beräknats, att generalpoststyrelsen, för att kunna på ett nöjaktigt sätt tillgodose femte byråns lokalbehov, funne sig nödsakad att redan nu göra framställning om avlåtande av proposition till 1930 års riksdag om uppförande av nybyggnad å tomten nr 12 och 13 i kvarteret Blåmannen i Stockholm.

Ritningar till det ifrågasatta nybygget hava på generalpoststyrelsens uppdrag utarbetats av professorn E. Lallerstedt samt bifogats styrelsens skriftelse. Byggnaden har enligt styrelsen planerats med beaktande så långt möjligt av de förhållanden, som kunna tänkas inträffa, därest i en framtid post-rörelsen kommer att kräva inköp för postverkets räkning av angränsande tomter inom kvarteret Blåmannen och uppförande därå av tillbyggnader till den nu planerade nybyggnaden. Inom sistnämnda byggnad erfordras ej installation av särskild centralvärmeanläggning, utan byggnaden kan uppvärmas genom anknytning till den befintliga centralvärmeanläggningen i centralposthuset. Såsom generalpoststyrelsen påpekat, ställer sig en sådan anordning givetvis ekonomiskt fördelaktig med hänsyn till såväl anläggnings- som driftkostnaderna. Av ritningarna till nybyggnaden framgår, att densamma skulle uppföras i två källarvåningar samt därutöver till delvis fem våningars höjd. Genom huset i dess helhet skulle leda en trappa med hiss, från undre källarvåningen till våningen 4 trappor upp ytterligare en trappa med personhiss samt från övre källarvåningen till våningen 5 trappor upp en paternosterhiss.

Beträffande kostnaderna för byggnadsföretaget innehåller generalpoststyrelsens framställning med därvid fogade beräkningar i huvudsak följande:

Kostnaderna för rivning av befintliga byggnader å tomten i kvarteret Blåmannen samt för uppförande av ett posthus å sagda tomt ävensom för anordnande av förbindelseleden mellan centralposthuset och det nya huset med därav föranledd ändring av vinden i centralposthuset hava av professorn Lallerstedt beräknats till sammanlagt 1,540,000 kronor.

	Kronor.
Denna summa fördelar sig på följande huvudposter:	
Byggnadskostnader m. m. för nybyggnaden.....	1,296,000
Gatuöverbyggnaden mellan centralposthuset och nybyggnaden....	82,000
Ombyggnader inom centralposthuset, sammanhängande med dels gatuöverbyggnaden, dels mindre påbyggnad av centralposthusets vindsvåning, dels framdragandet av rörledningar genom sistnämnda hus	57,000
Gatukulvert för rörledningar	6,000
Värmeanläggning m. m.:	
Värme- och ventilationsanläggningen inom nya posthuset	42,000
Huvudledningar från den befintliga värmecentralen jämte övriga arbeten för anslutning till densamma.....	12,000
Sanitär anläggning	45,000
	99,000
	Summa kronor 1,540,000

Totalkostnaden för tomt och byggnad skulle alltså komma att uppgå till 2,190,000 (650,000 + 1,540,000) kronor. Genom byggnadsföretagets realise-

rande skulle postverket erhålla kontorslokaler om 4,639 kvadratmeter, förrådslokaler i källare om 2,508 kvadratmeter, en bostadslägenhet om 2 rum och kök samt lunchlokaler om 370 kvadratmeter. Enär fastigheten komme att nyttjas uteslutande för postverkets drifts omedelbara behov, skulle densamma icke bliva föremål för beskattning. Omkostnaderna i framtiden för fastigheten kunna därför uppskattas till högst 2 % av fastighetens värde. Med en beräknad ränta av 5 % å nedlagt kapital blir årshyran för samtliga i byggnaden inrymda lokaler 153,300 kronor (7 % av 2,190,000). För bostadslägenheten kan beräknas en årshyra av 1,000 kronor. Därest för förrådslokalerna i källarna räknas med en tredjedel så hög hyra per kvadratmeter som för övriga lokaler — med undantag för bostadslägenheten — skulle alltså postverkets omkostnader för lokalerna kunna sättas till: för förrådslokalerna 21,783 kronor per år och för övriga lokaler 130,517 kronor per år, motsvarande alltså 8 kronor 68 öre respektive 26 kronor 4 öre per kvadratmeter. Då hyrorna i den allmänna marknaden inom här ifrågavarande stadsdel, för lokaler likvärdiga med de nu omhandlade, ligga avsevärt över nyssnämnda hyresbelopp, läser någon anmärkning mot byggnadsföretagets ekonomiska innebörd icke kunna med fog framställas.

Byggnadsstyrelsen har meddelat, att styrelsen icke hade något att erinra mot förslaget. De till 1,540,000 kronor beräknade byggnadskostnaderna syntes emellertid styrelsen väl knappt tilltagna och förutsatte iakttagande av den största sparsamhet vid byggnadens uppförande.

I samband med förevarande byggnadsförslag har mellan generalpoststyrelsen, under förutsättning av Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande, å ena, samt Stockholms stads fastighetsnämnd, under förbehåll av stadsfullmäktiges godkännande, å andra sidan, upprättats *kontrakt i fråga om visst markbyte m. m.* Enligt avtalet — vilket godkänts av Stockholms stadsfullmäktige — skulle generalpoststyrelsen till staden med full äganderätt överlåta vissa å en kontraktet bifogad karta betecknade, utmed Bryggaregatan, Mästersamuelsgatan och Klara Norra Kyrkogata belägna delar, tillhoppa utgörande omkring 610 kvadratmeter, av kvarteret Posthornet samt av tomten nr 12 och 13 i kvarteret Blåmannen, mot det att staden till styrelsen med full äganderätt överlåter den del av Klara Norra Kyrkogata, i areal innehållande omkring 65 kvadratmeter, som skulle komma att överbyggas med en förbindelseled mellan centralposthuset och den föreslagna nybyggnaden. Styrelsen skulle enligt avtalet befrias från den skyldighet att utgiva gatumarkersättning beträffande förevarande tomter, som eljest enligt gällande lag skulle åligga styrelsen på grund av stadsplaneändringens genomförande.

Ifrågavarande kontrakt är av följande lydelse:

Under förutsättning att för kvarteren Posthornet och Blåmannen å Norrmalm här i staden ändring av stadsplanen varder vederbörligen fastställd i huvudsaklig överensstämmelse med det förslag, som finnes närmare angivet å en av stadsplanekontoret den 22 oktober 1929 upprättad, med Pl. 745 betecknad karta jämte tillhörande beskrivning, är emellan kungl. generalpoststyrelsen, under förutsättning av Kungl. Maj:ts och riksdagens medgivande, å ena, samt Stockholms stads fastighetsnämnd, under förbehåll av stadsfullmäktiges godkännande, å andra sidan, upprättat detta

KONTRAKT.

1:o.

Kungl. generalpoststyrelsen överläter till Stockholms stad med full äganderätt dels de delar av kvarteret Posthornet, som å bifogade, av förste ingenjören G. Ernst Eggert den 2 november 1929 upprättade karta äro betecknade med röd färd, innehållande i areal tillhoppa omkring 345 kvadratmeter, dels de delar av tomten nr 12, 13 i kvarteret Blåmannen, vilka å samma karta äro betecknade med röd färg, i areal innehållande tillhoppa omkring 265 kvadratmeter, mot det att staden till generalpoststyrelsen med full äganderätt överläter den del av Klara Norra Kyrkogata, vilken å samma karta betecknas med blå färg, i areal innehållande omkring 65 kvadratmeter samt på följande villkor i övrigt.

2:o.

Snarast möjligt efter det förenämnda ändringsförslag blivit fastställt, skola kontrahenterna göra framställning till byggnadsnämnden om sådan tomtindelning, att den enligt mom. 1:o överlätna marken varder vederbörligen avskild.

Samtliga kostnader för dessa förrättningar samt för mätning av de vid tomtindelningen bildade nya tomterna skola betalas av staden ensamt.

3:o.

Genom detta kontrakt överläten mark tillträdes av den nya ägaren första dagen i tredje månaden efter det att de i mom. 2:o här ovan avsedda tomtindelningsförrättningar blivit vederbörligen fastställda.

4:o.

Å den i mom. 3:o här ovan bestämda tillträdesdagen skall vardera kontrahenten till motkontrahenten avlämna överlåtelsebrev å den mark, han genom detta kontrakt avstår, varjämte generalpoststyrelsen skall överlämna för de till staden överlätna områdenas lagfarande nödiga åtkomsthandlingar samt bevis, att de icke äro med inteckning besvärade.

Vardera kontrahenten betalar kostnader för lagfart å den egendom, han genom detta avtal förvärvar.

5:o.

Generalpoststyrelsen frikallas från den skyldighet att utgiva sådan gatumarkering beträffande tomten nr 1 i kvarteret Posthornet och tomten nr 12, 13 i kvarteret Blåmannen, vilken eljest enligt gällande lag skulle åligga styrelsen på grund av ovannämnda stadsplaneändring genomförande.

6:o.

Staden berättigas att utan ersättning för all framtid som gata nyttja marken inom de områden, som å förutnämnda, av förste ingenjören G. Ernst Eggert upprättade karta äro betecknade med Z₁ och Z₂, och att sålunda däri nedlägga och bibehålla nödiga ledningar, dock med skyldighet för staden att såsom gata ordna och underhålla ifrågavarande områden.

Det skall åligga generalpoststyrelsen att inom tre år från tillträdesdagen räknat hava på sin bekostnad borttagit den trappanläggning, som nu finnes vid Bryggaregatan på det å kartan med Z₂ betecknade området, samt ordnat å området befintlig byggnad enligt nu föreslagna stadsplanebestämmelser.

7:o.

Hava detta kontrakt och den däri förutsatta stadsplaneändringen icke blivit före den 1 januari 1930 godkända av stadsfullmäktige genom beslut, som varder vederbörligen fastställt, eller hava Kungl. Maj:t och riksdagen icke före den 1 maj 1930 godkänt kontraktet eller har Kungl. Maj:t icke före den 1 juni 1930 fastställt här ifrågavarande stadsplaneändring skall detta kontrakt anses hava till alla delar förfallit.

Härav äro två likalydande exemplar upprättade.

Stockholm den 29 november 1929.

Kungl. Generalpoststyrelsen

ANDERS ÖRNE.

GUSTAF KIHLMARK.

Teodor Julin.

På fastighetsnämndens vägnar:

HARRY SANDBERG.

M. Sellberg.

Bevittnas:

Alice Hallberg.

K. Lindqvist.

Departementschefen har för egen del erinrat om behovet att snarast bereda nya, avsevärt utökade lokaler för generalpoststyrelsens femte byrå, omfattande postgiro- och postsparbankskontoren. I nybyggnaden — vilken genom en gatüverbyggnad skulle direkt förbindas med nuvarande centralposthuset — skulle postgirokontoret erhålla tillräckliga och ändamålsenliga lokaler med erforderliga utvidgningsmöjligheter. Samtidigt skulle postverkets behov av ökade förråds- och lagerutrymmen bliva väl tillgodosett. För postsparbankskontoret skulle slutligen åstadkommas rymliga och i övrigt tjänliga utrymmen genom övertagande i huvudsak av de lokaler, vilka nu disponeras av postgirokontoret. I avseende å generalpoststyrelsens av byggnadsstyrelsen godtagna utformning av nybyggnadsförslaget syntes erforderlig enkelhet och sparsamhet hava iakttagits. De genom generalpoststyrelsens försorg upprättade kostnadskalkylerna för byggnadsföretaget, slutande å en kostnadssumma av 1,540,000 kronor, jämte köpeskillingen för tomten med nuvarande byggnader — 650,000 kronor — syntes representera ett efter skäligen hyresberäkning fullt räntabelt värde.

Enligt vad utskottet iakttagit vid avlagt besök å den för ifrågavarande nybyggnad avsedda tomten, befinna sig därvarande byggnader i ett så förfallet tillstånd, att deras rivning under allra närmaste tiden under alla omständigheter lärer bliva oundviklig.

*Utskottets
yttrande.*

Kungl. Maj:ts förevarande förslag avser utvidgning av centralpostkontorets lokaler genom nybyggnad å den för ändamålet inköpta tomten på andra sidan av Klara Norra Kyrkogata. Byggnadskostnaden har beräknats till 1,540,000 kronor.

Utskottet vill tillstyrka, att förevarande förslag, liksom ock det i samband därmed uppgjorda avtalet med Stockholms stad om viss tomtreglering m. m., av riksdagen godtages.

Av erforderliga anslagsbeloppet 1,540,000 kronor skulle 900,000 kronor anvisas å 1930/1931 års riksstat och återstoden för ett följande budgetår.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må

a) godkänna vid statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 16 januari 1930 fogat, mellan generalpoststyrelsen och Stockholms stads fastighetsnämnd den 29 november 1929 upprättat kontrakt i fråga om byte av vissa markområden i kvarteren Posthornet och Blåmannen å Norrmalm i Stockholm m. m.;

b) till posthusbyggnad i kvarteret Blåmannen i Stockholm för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 900,000 kronor.

3:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 3) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *inköp för postverkets räkning av fastigheter*, vilkas förvärvande icke utan synnerlig olägenhet kan uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 80,000 kronor.

**Inköp för
postverkets
räkning av
fastigheter.**

[3.]

4:o) Kungl. Maj:t har (sid. 16—25 av återopade statsrådsprotokollet) be-
rett riksdagen tillfälle uttala sig beträffande en uppkommen fråga om anskaffning för postverkets räkning av en ny ångare för uppehållande vintertid av posttrafiken mellan Öland och fastlandet.

Upphållande vintertid av posttrafiken mellan Öland och fastlandet.

I samband härmed har i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 71, av herr *P. Nilsson* i Gränebo m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 140, av herr *K. Wirsell* m. fl., hemställts, att riksdagen ville som sin mening uttala, att till generalpoststyrelsens disposition måtte ställas ett belopp av 350,000 kronor av postverkets förnyelsefond för anskaffande av ett nytt isbrytande postångfartyg till fortsatt uppehållande av förbindelsen mellan fastlandet och Öland.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till motionerna.

Under månaderna december—april ombesörjes den reguljära förbindelsen mellan Öland och fastlandet genom postverkets ångare Öland, som trafikerar linjen Kalmar—Färjestaden med tre turer fram och åter å söckendagar samt med en tur fram och åter sön- och helgdagar. Den övriga delen av året upprätthålles trafiken av ångbåtsaktiebolaget Kalmarsund, som för ändamålet trafikerar olika linjer mellan ön och Kalmar.

I anslutning till framförda krav från öborna om insättning från postverkets sida av en mera modern vinterbåt har *generalpoststyrelsen* i en till Kungl. Maj:t ställd skrivelse av den 27 augusti 1929 gjort framställning om att ett belopp av 350,000 kronor av verkets förnyelsefond måtte ställas till förfogande

för anskaffning av ett nytt isbrytande ångfartyg med en maskinstyrka av cirka 700 hästkrafter. Även om postångaren Öland ej befunde sig i ett så bristfälligt skick, som av öborna gjorts gällande, vore det dock riktigt — framhålls i skrivelsen — att fartyget, efter att hava i nära 50 år gått i påfrestande vintertrafik, ej längre kunde motsvara de krav, som numera böra ställas på ett denna led trafikerande fartyg. Maskinstyrkan, 350 hästkrafter, vore otillräcklig för vintertrafik. Med den anhopning av gods, som vissa tider inträffade, bleve det för passagerarna avsedda utrymmet alltför otillräckligt. Oavsett detta vore det emellertid redan på grund av fartygets ålder nödvändigt att taga under övervägande, huruvida fartyget skulle ersättas med ett nytt fartyg eller den av statsverket bedrivna trafiken nedläggas. I detta avseende har generalpoststyrelsen vidare anfört följande.

Redan år 1911 väcktes frågan om trafikens överlåtande på ett enskilt bolag, i det att ångfartygsaktiebolaget Kalmarsund, som ju uppehåller förbindelsen mellan Färjestaden och Kalmar under de tider, då postångfartyget Öland icke är i verksamhet, sagda år hemställde att få övertaga vinterpostföringen mellan Kalmar och Färjestaden. Inför det enhälliga och kraftiga motstånd, som av ölandsbefolkningen restes mot förslaget, fann emellertid bolaget lämpligt återtaga sin framställning. Den ständpunkt, Ölands befolkning vid nu nämnda tillfälle intog och som den alltjämt synes intaga, är givetvis förestavad av oro för att bemälda bolag, som, därest postångfartyget Ölands trafik nedlägges, bleve allenahärskande å traden, skulle utnyttja denna sin maktställning till ett uppdrivande av frakttaxorna. Vidare befarar ölandsbefolkningen, att vintertrafiken — vilken är ojämförligt mycket kostsammare än sommartrafiken — skulle vid otjänlig väderlek eller svårare isförhållanden komma att under längre eller kortare tider ligga nere, i varje fall icke ombesörjas med samma regelbundenhet och precision som hitintills medels postångfartyget Öland. Befolkningens gamla krav på en billig och säker vinterkommunikation till och från fastlandet skulle, fruktar man, bliva äventyrat.

Ett sedermera från bolaget gjort förnyat erbjudande om övertagande av trafiken å traden ifråga fann Kungl. Maj:t den 12 maj 1922 icke böra föranleda vidare åtgärd.

Det torde näppeligen kunna göras gällande, att frågan om trafikens överlåtande på ett enskilt företag numera kommit i ett annat länge än det, vari den befann sig år 1922 och tidigare. En ny postångare kräves, betydligt större och starkare än den nu använda, men några skäl hava icke framkommit, varför staten skulle nedlägga en trafik, som på en hel landsändas enhälliga önskan av staten igångsatts och som uppehållits i snart 50 år.

Det är givet, att generalpoststyrelsen icke betraktar trafikens fortsatta ombesörjande av generalpoststyrelsen såsom den enda möjliga och nödvändiga formen för uppehållande av postförbindelserna mellan Öland och fastlandet. I detta fall som i andra har generalpoststyrelsen naturligtvis möjlighet att överlåta postföringen åt den enskilda företagsamheten. Men generalpoststyrelsen kan icke finna det vara med vare sig statens eller postverkets intressen förenligt att, när trafiken, efter att en längre följd av år hava varit för verket förlustbringande, börjar stiga och lämnar ett för statsverket gott ekonomiskt resultat, upphöra med statsdriften. En annan för postverket betydelsefull synpunkt i fall som förevarande är att postförbindelsen uppehålls på ett säkert och tillförlitligt sätt. Låt vara å ena sidan, att man icke behöver hysa så stora farhågor, som framkommit från ölandsbefolkningens sida, för att ett enskilt företag skall vid större ishinder eller för sjöfarten svår väderlek in-

ställa turerna för att icke utsätta sin materiel för alltför stor risk och åsamka företaget en ej oväsentlig driftförlust, så lärer dock, å andra sidan, dylika farhågor icke böra lämnas helt ur räkningen.

Med bortseende från tre år, vilka belastas av särskilt stora utgiftsposter — år 1898 för insättning av nytt maskineri i fartyget samt åren 1919 och 1920 för verkställd genomgripande reparation av detsamma, föranledd av åläggande från fartygsinspektionen i samband med sjövärdighetsbesiktning — visar det sig nämligen, att för de 40 första åren (1883—1922) av fartygets verksamhet utgifterna överstigit inkomsterna med i medeltal något över 19,000 kronor årligen. Då å inkomstsidan icke upptagits något belopp för postföringens ombesörjande, får alltså i verkligheten det belopp, med vilket utgifterna överstigit inkomsterna, anses såsom verkets utgifter för postbefordringen; och stämmer alltså detta belopp mycket väl med den summa, som Kalmarsundsbolaget år 1921 för en tioårsperiod påfordrat för postföringens utförande under vintertiden.

För åren efter 1922 kan generalpoststyrelsen, på grund av trafikstegringen och vissa vidtagna åtgärder, uppvisa ett betydligt bättre driftresultat för postångfartyget, nämligen för

år 1923	+	2,128: 81	kronor
» 1924	+	1,204: 76	»
» 1925	+	6,942: 71	»
» 1926	+	2,277: 41	»
» 1927	+	3,764: 36	»
» 1928	+	14,812: 81	»

Vad angår år 1925 är att märka, att detta år bland kostnaderna för fartyget avförts en särskilt stor summa, 16,000 kronor, för reparation. För erhållande av en riktig uppfattning av driftresultatet må fasthållas, att fartyget under alla år ombesörjt postförbindelsen vintertiden mellan Öland och fastlandet utan att därför hava tillgodoförts någon som helst ersättning. Tages hänsyn härtill, måste det ekonomiska resultatet av fartygets verksamhet under nu ifrågavarande år betecknas såsom synnerligen gott.

I detta sammanhang må vidare erinras om, att i omkostnaderna för fartyget ingå avsevärda belopp för reparation, vilka reparationer, med högst få och obetydliga undantag, utförts å flottans varv i Stockholm, som gottskrivit sig en ej oväsentlig vinstprocent. Denna vinstprocent utgör givetvis icke någon utgift för staten.

Generalpoststyrelsen har vid kalkylerandet av driftresultatet för den nya ångaren utgått ifrån, att ångfartygets vinterseglation skulle utsträckas att omfatta jämväl november månad och fartyget sålunda komma att uppehålla förbindelsen mellan Öland och fastlandet under tiden november— april eller lika lång tid som fallet var, då det nuvarande fartyget ursprungligen insattes i trafik.

Nedanstående sammanställning utvisar det ekonomiska resultatet — sådant generalpoststyrelsen beräknar detsamma — av det nya postångfartygets verksamhet.

Inkomster.

Passagerare och fraktavgifter kronor 87,000:—

Utgifter.

Avsättning till förnyelsefond; 4 % å			
350,000 kronor	kronor	14,000:—	
Årligt underhåll	»	8,000:—	
Ävlöningar	»	22,650:—	
Övriga omkostnader	»	39,350:—	» 84,000:—
			Överskott kronor 3,800:—

Till grund för beräkning av det nya fartygets årliga inkomster har lagts medeltalet av det gamla fartygets passagerare- och fraktavgifter under sista 5-årsperioden (1924—1928). Ett dylikt beräkningssätt måste under alla förhållanden betecknas såsom synnerligen försiktigt, då ju trafikinkomsterna på grund av den allmänna utvecklingen av traktens ekonomiska liv under nämnda 5-årsperiod uppvisat en betydande stegring år från år samt all anledning finnes till förmodan, att stegringen kommer att fortgå allt vidare.

Den ökning av inkomsterna, som är att motse i och med seglationsperiodens utsträckning över november månad, är beräknad med den kännedom, generalpoststyrelsen äger rörande trafiken under denna del av året.

I nu förevarande ärende har *kommerskollegium* avgivit utlåtande den 11 oktober 1929 och därvid överlämnat yttrande av länsstyrelsen i Kalmar län, vilken lämnat intresserade tillfälle att uttala sig i ämnet. *Kommerskollegium* erinrar om nyssnämnda utredning samt framhåller, att det från enskilt håll föreläge ett till synes fullt acceptabelt erbjudande om övertagande av ifrågasvarande, till sin huvudsakliga del för den egentliga statsverksamheten främmande rörelsegren, vars fortsatta handhavande genom statens försorg kunde beräknas förorsaka statsverket en engångsutgift till belopp av ej mindre än 350,000 kronor och om vars ekonomiska bärighet i statens hand meningarna kunde vara delade. Med hänsyn till berörda utredning ansåge kollegium, att med ett slutligt ståndpunkttagande i det föreliggande ärendet borde anstå.

Det av *kommerskollegium* omnämnda erbjudandet från enskilt håll att övertaga ifrågasvarande trafik föreligger i en av *ångbåtsaktiebolaget Kalmarsund* till länsstyrelsen i Kalmar län ingiven skrift av den 20 september 1929. I denna framställning har bolaget föreslagit att posttrafiken vintertid fr. o. m. den 1 december 1930 överlåtes på *Kalmarsundsbolaget* mot en ersättning av 13,000 kronor per år. Bolaget förbinder sig vidare att upprätthålla trafiken med samma antal turer dagligen som hitintills postångaren »Öland». Vidare förbinder sig bolaget att underställa länsstyrelsen de såväl persontaxor som godstaxor, som skola gälla för trafiken på Färjestaden under tiden 1 december—30 april.

Vinner detta förslag generalpoststyrelsens godkännande, har — framhålles det — bolaget för avsikt att omedelbart låta vid svenskt varv bygga en ny ångare i överensstämmelse med de ritningar, som redan innan generalpoststyrelsen gått i författning om ritningar till den av styrelsen ifrågasatta nya båten uppgjorts för bolagets räkning av den utav generalpoststyrelsen anlitade konstruktören; att märka vore att de båda fartygen tedde sig i allt väsentligt lika. Statsverket skulle genom ett dylikt arrangemang dels slippa

riskerna av en trafik, som årligen måste försäkra förluster, och allmänheten vinner enhetlighet i trafiken med de stora fördelar, som äro påtagliga genom att tre likvärdiga moderna båtar stå till förfogande. Trafikanterna på södra Öland, som nu disponera »Kalmarsund VII», erhålla i stället som ordinarie båt »Kalmarsund I», vilket för dessa trafikanter utgör en betydande förbättring, och slutligen vinnes större enhetlighet för samtliga de med bolaget samtrafikerande järnvägarna, för vilka betydelsen av samtrafik med ett enda bolag är påtaglig.

Enligt generalpoststyrelsens utsago har postångaren »Ölands» årliga underskott t. o. m. 1920 uppgått till cirka 19,000 kronor genomsnittligt, men erkännes samtidigt att vissa år, då förlusten varit betydligt större, denna förlust icke medräknats, ett beräkningssätt, som ur affärsmissig synpunkt verkar synnerligen egendomligt. Då Kalmarsundsbolaget haft till förfogande de verkliga underskottssiffrorna, äro vi i tillfälle att även i detta fall gendriva generalpoststyrelsens uppgifter. Postångaren »Ölands» totala underskott t. o. m. 1920 utgjorde 1,041.356 kronor 35 öre, vilket fördelat per år från ångarens tillkomst ger en årlig förlust av 28,107 kronor 42 öre. Därvid bör också anmärkas att under samma tid inga som helst avskrivningar företagits, eller några hamnumgälder betalats. För ett par år sedan började avskrivningar verkställas och beräknades ångarens bokförda värde till något över 125,000 kronor. Saluvärdet torde uppgå till omkring 25,000 kronor, varför vid ångarens försäljning ytterligare en betydande förlust måste uppstå. När generalpoststyrelsen utgått från fullständigt missvisande siffror vid beräkning av den nuvarande postångarens räntabilitet, har man all anledning att med misstroende granska de siffror, som legat till grund för beräkning av inkomster och utgifter för den ångare generalpoststyrelsen i sin underdåniga skrivelse av den 27 augusti 1929 hemställer om medel till. Generalpoststyrelsen beräknar en inkomst per månad av 14,500 kronor, varvid även november månad, under vilken Kalmarsundsbolaget hitintills handhaft trafiken, medtagits i genomsnittsberäkningen. Kalmarsundsbolagets inkomster, vari även äro inkluderade intäkter för samtrafiken, hava för den sista femårsperioden genomsnittligt uppgått till 11,200 kronor för november månad, varför sålunda generalpoststyrelsens beräkningar av inkomsten för denna månad äro betydligt för höga. Då generalpoststyrelsen vid sina utgiftsberäkningar tagit hänsyn till den gångna tiden, hava följaktligen icke hamnumgälder beräknats. Dessa utgå fr. o. m. innevarande år även för statens trafikfartyg och belöpa sig till cirka 1,900 kronor per halvår enbart i Kalmar för ångaren »Öland». Generalpoststyrelsen beräknar ett årligt överskott av 3,800 kronor, men om från detta överskott dragas hamnumgälder med 3,260 kronor utgörande 1,900 kronor för Kalmar och 1,360 kronor för Färjestaden, samt skillnaden mellan den verkliga inkomsten under november månad och den av generalpoststyrelsen förmodade eller 3,300 kronor, visa redan förhandskalkylerna en ren förlust. Därvid är icke hänsyn tagen till att Kalmarsundsbolaget icke torde utan vidare släppa en trafik, som bolaget under många år, utan någon som helst anmärkning, handhaft. Bolaget är givetvis även i sin fulla rätt att ytterligare förlänga sin trafik på Färjestaden i den utsträckning och med tillämpande av de konkurrensfrakter bolaget anser lämpligt, vilket säkerligen skulle ytterligare betydligt reducera inkomstposten i den föreliggande beräkningen. Generalpoststyrelsen har icke räknat någon ränta på det föreslagna nyförväret, utan förordar endast ett årligt överförande till förnyelsefonden av 4 procent, som sålunda skulle snart nog ernå önskad storlek.

Länsstyrelsen i Kalmar län framhåller i sitt förutnämnda, till kommerskollegium avgivna yttrande, att fartyget Öland på ett i stort sett tillfredsställande

sätt uppehållit vintertrafiken till Öland men att fartyget numera icke kunde sägas fylla rimliga anspråk från trafikanternas sida; särskilt hade erfarenheten under sistförflutna vinter ådagalagt, att fartygets maskinstyrka icke vore tillräcklig för forcerande av kraftig packis. Efter att hava framhållit, att i saken föreläge berättigade intressen ej blott från den öländska befolkningen utan även från det angränsande fastlandet och dess invånare, vilka i lika mån borde tillgodoses, anför länsstyrelsen huvudsakligen följande:

Till avhjälpande av de omhandlade svårigheterna hade generalpoststyrelsen föreslagit byggande av ett nytt fartyg för en summa av 350,000 kronor, som skulle tagas ur postverkets förnyelsefond.

Huruvida den kalkyl, styrelsen uppgjort för den ekonomiska bärigheten av ett sådant fartyg, i verkligheten hölle streck, därpå saknade länsstyrelsen för sin del anledning att nu ingå. Länsstyrelsen ville emellertid påpeka, att, för att sjöfartsförbindelserna vintertid mellan Kalmar och Färjestaden skulle vara fullt säkerställda, det torde vara nödvändigt, att en reservbåt, eventuellt det nuvarande fartyget, ständigt finnes till hands för att vid behov — maskinskada, olyckshändelse genom grundstötning e. d. — kunna träda in i stället för det ordinarie fartyget, en omständighet som jämväl torde böra tagas i betraktande härvidlag.

Ångbåtsaktiebolaget Kalmarsund hade emellertid nu erbjudit sig att från och med den 1 december 1930, mot viss årlig ersättning av generalpoststyrelsen, upprätthålla vintertrafiken mellan Kalmar och Färjestaden med samma antal turer dagligen, som Öland hittills utfört, samt förbundit sig att underställa länsstyrelsen såväl gods- som persontaxor. För ändamålet vore bolaget villigt att låta bygga ett nytt ångfartyg av samma typ som det av generalpoststyrelsen föreslagna.

Såsom av generalpoststyrelsens skrivelse inhämtades, hade nämnda bolag redan tillföre vid ett par tillfällen ingivit erbjudanden att besörja vinterpostföringen mellan Öland och fastlandet, men hade dessa framställningar, huvudsakligen på grund av ölandsbefolkningens motstånd, ej föranlett någon åtgärd. Såsom motiv för sin önskan, att vintertrafiken till Öland fortfarande som hittills uppehöles genom statens försorg, hade från nämnda befolknings sida framhållits, att garantier i annat fall icke funnes dels för att postföringen och trafiken till fastlandet komme att behörigen uppehållas, då ett enskilt bolag icke kunde förutsättas vilja, där så krävdes, riskera dyrbara materiel för att transportera passagerare samt post och övrigt gods vid kritiska tillfällen, dels ock för att person- och frakttaxor icke oskäligt uppdreves. För att förekomma, att dylika farhågor skulle besannas, torde det emellertid, enligt länsstyrelsens förmenande, icke möta några svårigheter att, därest trafiken skulle upplåtas åt ett enskilt bolag, med detsamma sluta sådant avtal och däri föreskriva sådana villkor, att betryggande garantier vunnas, dels för trafikens behöriga upprätthållande och dels för att taxorna hölles inom skälig nivå. I sistnämnda avseende hade ångbåtsaktiebolaget Kalmarsund, såsom nämnts, förbundit sig att underställa dessa taxor länsstyrelsens prövning, vilken prövning emellertid länsstyrelsen ansåge i så fall böra ankomma på Kungl. Maj:t. Därjämte borde bolaget noga tillförbindas att i fråga om samtrafiken med järnvägarna å såväl fastlandet som Öland taga all möjlig hänsyn till såväl dessa som den trafikerande allmänheten i avseende å tidtabeller o. d., en omständighet som för övrigt givetvis borde tagas i betraktande, även om trafiken ombesörjdes av postverket.

På grund av vad sålunda anförts och under vitsordande av behovet från det allmännas sida av insättande av ett nytt kraftigt isbrytande ångfartyg för uppehållande av post-, gods- och passageraretrafiken vintertiden mellan Öland

och fastlandet, finge länsstyrelsen för sin del hemställa, att kommerskollegium ville hos Kungl. Maj:t föreslå, att åtgärder snarast möjligt vidtoges i sådan riktning.

Ifråga om de till länsstyrelsen avgivna yttrandena har i statsrådsprotokollet omnämnts, att *handels- och sjöfartsnämnden i Kalmar* på anförda skäl hemställt, att länsstyrelsen ville avstyrka det av generalpoststyrelsen framlagda förslaget.

För egen del har *departementschefen* anfört bland annat följande:

Då det gäller att taga ståndpunkt till frågan, huruvida denna vintertrafik i fortsättningen bör upprätthållas av staten eller enskild företagare, torde det icke böra förbises, att enahanda spörsmål förelåg redan då frågan om anskaffande av den nuvarande postångarens behandlades. Såsom framgår såväl av den av 1881 års riksdag avlätna skrivelse (nr 22 punkt 14), vari utredning och förslag i ämnet begärdes, som av statsverkspropositionen till 1882 års riksdag (sjunde huvudtiteln punkt 17) utgick man då ifrån, att den lösningen borde i första hand ifrågakomma, att trafiken — visserligen med bidrag av staten — bedrevs av enskilt företag. Departementschefen anförde, att det otvivelaktigt skulle vara mera naturligt och för staten fördelaktigt, om det allmänna genom ett årligt bidrag understödde ett enskilt bolag, som förbunde sig att sörja för kommunikationens uppehållande. Enär någon antaglig dylik lösning då icke stod till buds, syntes det emellertid ej återstå annat sätt att tillvägagå för målets vinnande än att låta det behövliga fartyget anskaffas genom statens försorg och på dess bekostnad. Den tankegång, som sålunda låg till grund för bedömandet av frågan om denna trafikförbindelses inrättande, synes fortfarande äga giltighet och staten alltså böra tråda in först därest det visar sig, att trafiken icke kan av annan uppehållas på ett fullgott och betryggande sätt och på för staten godtagbara villkor. Det föreliggande erbjudandet från enskilt rederi, som även förfogar över erforderlig reservmateriel, synes mig giva grund för antagandet att förevarande behov skall kunna tillgodoses utan tillgripande av den av generalpoststyrelsen föreslagna utvägen.

Då det sålunda i närvarande läge icke torde vara erforderligt att för ändamålet nedlägga ett avsevärt kapital i en rörelse, som måste betecknas såsom för postverket främmande och vars ekonomiska bärighet med hänsyn till konkurrens och andra faktorer icke synes säker samt i varje fall är synnerligen svårberäknelig, anser jag mig icke böra tillstyrka bifall till styrelsens förslag. Det lär i stället böra ankomma på styrelsen att söka med enskild företagare träffa en för statsverket antaglig överenskommelse om besörjande av vinterpostföringen till och från Öland. Skulle mot förmodan frågan icke på denna väg kunna ordnas på ett tillfredsställande sätt, lär trafiken fortfarande kunna uppehållas med fartyget Öland under den jämförelsevis korta tid, som erfordras för att saken skall hinna ånyo prövas och lämpliga åtgärder vidtagas.

Ärendets beskaffenhet har synts mig böra föranleda att, såsom riksdagens revisorer även förutsatt, riksdagen beredes tillfälle att uttala sig i frågan.

Såsom departementschefen antytt, hava *riksdagens år 1929 församlade revisorer* i sin berättelse angående verkställd granskning av statsverkets jämte därtill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning för tiden 1 juli 1928—30 juni 1929 under postverket, sid. 168—173, upptagit förevarande fråga till behandling och därvid anfört bland annat följande:

»Revisorerna, som vid en företagen inspektionstur med postångaren Öland tagit densamma i betraktande, vilja vitsorda, att fartyget ej längre kan anses uppfylla skäligen krav i fråga om trafikduglighet på en så påfrestande sträcka som farleden mellan Öland och fastlandet vintertid. Öbefolkningens önskemål om insättning av ett starkare och i övrigt mera tidsenligt fartyg synes därför hava skäl för sig.

Frågan om bästa sättet att lösa förevarande viktiga kommunikationsspörsmål är emellertid för närvarande beroende av Kungl. Maj:ts prövning och det läser kunna förväntas att densamma på grund av sin beskaffenhet kommer att föreläggas riksdagen för yttrande.»

*Utskottets
yttrande.*

Om från ölandsbefolkningens sida statens fortsatta mellankomst begäres för tryggande av vinterförbindelserna mellan ön och fastlandet, kan detta visserligen i sin mån anses förståeligt med hänsyn till öns avskilda läge och de svåra isförhållandena i Kalmarsund.

Även med beaktande härav måste utskottet dock ifrågasätta lämpligheten och behövligheten av att postverket, vid sidan av den genom Kalmarsundsbolaget bedrivna rederirörelsen, upprätthåller särskild vintertrafik på Öland med egen båtmaterial och med för ändamålet särskilt förhyrd besättning. Uppenbart torde vara, att en dylik dubbling av trafiken, med postverkets inträde som trafikant å leden allenast under en kortare tid av året, måste ställa sig mindre ekonomisk än ledens enhetliga trafikering året om av ett och samma rederiföretag.

Genom överlåtande av vinterpostbefordringen på Kalmarsundsbolaget skulle också kunna undvikas ett statligt kapitalutlägg för anskaffning av ett nytt isbrytarfartyg liksom överhuvud de ekonomiska vanskligheter, varmed nämnda vintertrafiks fortsatta bedrivande genom postverket tvivelsutan måste vara förbundet. Såsom av handlingarna framgår, har Kalmarsundsbolaget förklarat sig villigt att träffa anordningar även för vinterförbindelsernas upprätthållande; i sådant syfte har bolaget erbjudit sig att låta nybygga ännu en ångare, vilken skulle erhålla samma kapacitet som den av postverket föreslagna.

Enligt utskottets mening bör i första hand undersökas, huruvida ej genom avtal med Kalmarsundsbolaget kunna vinnas garantier för vintertrafikens behöriga upprätthållande. Med hänsyn till den vikt för hela Ölandsbefolkningen, som ordnande av denna angelägenhet innebär, finner utskottet ett eventuellt sådant avtal böra före avgörandet underställas riksdagens prövning. Därest en godtaglig överenskommelse om trafikens överlåtande på enskilt rederi ej kan uppnås, läser ånyo få övervägas generalpoststyrelsens förslag om anskaffning av en ny ångare för fortsatt statlig vintertrafik på leden. I avvaktan härpå synes postverkets vinterseglation kunna fortsättas med den nuvarande ångaren, vilken, enligt vad generalpoststyrelsen vitsordat, ej synes befinna sig i sämre skick än att detta ännu någon tid är möjligt.

Under åberopande härav får utskottet hemställa,

att riksdagen, med avslag å de av herrar P. Nilsson i Gränebo m. fl. och K. Wirsell m. fl. i ämnet väckta motionerna

(I: 71 och II: 140), må beträffande frågan om uppehållande vintertid av posttrafiken mellan Öland och fastlandet i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening tillkännagiva vad av utskottet blivit här ovan i ärendet anført.

Statens järnvägar.

5:o) Kungl. Maj:t har (punkt 11) föreslagit riksdagen att till omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 620,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 52 och 53 av åberopade statsrådsprotokollet.

Omläggning
av västra
stambanans
ingångs-
linje över
Hammarby-
leden m. m.

[11.]

Sedan arbetena med västra stambanans nya ingångslinje över Hammarbyleden i allt väsentligt fullbordats, har linjen numera öppnats för trafik. Då vissa mindre arbeten ännu återstå, kan den totala byggnadskostnaden ännu icke exakt uppgivas.

För gäldande av de återstående kostnaderna för byggnadsföretaget har järnvägsstyrelsen hemställt om ett anslagsbelopp å 1,000,000 kronor för nästkommande budgetår. *Departementschefen* har emellertid funnit hela detta belopp icke behöva anvisas såsom nytt anslag. Av vad departementschefen anført rörande en mellan järnvägsstyrelsen och Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag i juli 1929 träffad överenskommelse angående bolagets deltagande i kostnaderna för bangårdsombyggnader i Stockholm, beslutade av 1914 och 1923 års riksdagar, framgår, att ett belopp av 384,976 kronor — motsvarande bolagets bidrag om 458,690 kronor till de år 1914 beslutade och huvudsakligen med anslagsmedel bestridda anläggningarna efter avdrag av 73,714 kronor, utgörande bolagets fordran för vissa utförda arbeten — förutsatts komma att med anlitan av markförvärvsfonden krediteras vederbörande byggnadskonto. Järnvägsstyrelsen hade för sin del ifrågasatt, att nämnda belopp skulle i sinom tid redovisas såsom anslagsöverskott. Emellertid syntes förevarande belopp lämpligen kunna tagas i beräkning för nedbringande av det för fullbordande av västra stambanans ingångslinje erforderliga ytterligare anslagsbeloppet. I enlighet härmed syntes det av järnvägsstyrelsen för nästkommande budgetår begärda anslaget kunna minskas i motsvarande mån eller till i avrundat tal 620,000 kronor.

Av statsrådsprotokollet framgår, att de ursprungligen beräknade kostnaderna för ingångslinjen över Hammarbyleden kommit att överskridas med ett belopp, som uppskattats till sammanlagt omkring 2,950,000 kronor. Rörande det sålunda skedda, högst betydande kostnadsöverskridandet har redan 1929 års riksdag uttalat, att detsamma syntes anmärkningsvärt men att ofrånkomligt vore, att erforderliga ytterligare anslagsmedel ställdes till förfogande för arbetenas slutförande.

Utskottets
yttrande.

För täckande av kostnadsökningarna hava anvisats 700,000 kronor för budgetåret 1928/1929 och 1,250,000 kronor för budgetåret 1929/1930. Såvitt nu kan beräknas, skulle alltså för gäldande av de återstående kostnaderna erfordras 1,000,000 kronor, varav dock 380,000 kronor skulle kunna beredas från vissa genom överenskommelse med Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg inflytande medel men återstoden, 620,000 kronor, nu skulle anvisas.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m.* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 620,000 kronor.

Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårsystem.

[12.]

6:o) Kungl. Maj:t har (punkt 12) föreslagit riksdagen att för spåranordningar i anslutning till förefintliga spårsystem för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 660,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 54—57 av statsrådsprotokollet.

För spåranordningar i anslutning till förefintliga spårsystem har riksdagen tidigare beviljat anslag, senast för budgetåret 1927/1928 med 112,000 kronor. Detta anslag har helt tagits i anspråk.

Järnvägsstyrelsen har nu för budgetåret 1930/1931 under denna grupp äskat ett anslag av 660,000 kronor, varav 300,000 kronor för utvidgning av spårsystemet vid Stockholms norra station, 60,000 kronor för utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre station, 100,000 kronor för utvidgning av ranger- och uppställningsspår å rangerbangården i Norrköping samt 200,000 kronor för utvidgning av spårsystemet å Svartön.

Departementschefen har yttrat:

»Det av järnvägsstyrelsen för ifrågavarande ändamål begärda anslaget är i och för sig av relativt betydande storlek. Av den lämnade redogörelsen framgår emellertid, att utförandet av de nu föreslagna spåranordningarna såväl med hänsyn till trafikanternas berättigade intressen som ur driftsekonomisk synpunkt icke lämpligen kunna undanskjutas. Jag anser mig därför böra tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag.»

Utskottets yttrande.

Under hänvisning till vad departementschefen i ärendet anför, får utskottet tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må för *spåranordningar i anslutning till förefintliga spårsystem* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 660,000 kronor.

Gångbroar och gångtunnlar.

[13.]

7:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 13) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *gångbroar och gångtunnlar* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

8:o) Beträffande Kungl. Maj:ts förslag (punkt 14) om anvisande av anslag till skenfria vägkorsningar m. m. kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande; vilket utskottet velat härmed för riksdagen

**Skenfria
vägkors-
ningar
m. m.**

[14.]

anmäla.

9:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 15) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

**Telegraf-
och sek-
tionstele-
fonlednin-
gar samt ka-
belarbeten.**

[15.]

10:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 16) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *elektriska belysningsanläggningar* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

**Elektriska
belysnings-
anlägg-
ningar.**

[16.]

11:o) Kungl. Maj:t har (punkt 17) föreslagit riksdagen att till kontaktledningsanläggningar vid vissa stationer för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 250,000 kronor.

**Kontakt-
ledningsan-
läggningar
vid vissa
stationer.**

[17.]

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 64 av statsrådsprotokollet.

Järnvägsstyrelsen har hemställt om ett anslag för budgetåret 1930/1931 av 250,000 kronor för elektrifiering av ytterligare spår å Stockholms central och Liljeholmens stationer. Till stöd härför har styrelsen anfört:

»På stationer utefter linjen Stockholm—Göteborg har elektrisk växlingstjänst införts i den mån så varit möjligt med hänsyn till omfattningen av elektrifierade spår. Denna växlingstjänst har visat sig ekonomisk och i tekniskt avseende synnerligen fördelaktig.

De vunna resultaten hava lett till att undersökningar utförts beträffande lämpligheten av att elektrifiera ytterligare spårgrupper på en del stationer för möjliggörande av utökning av den elektriska växlingstjänsten. Dessa undersökningar hava visat, att sådan utökning skulle ställa sig fördelaktig i första hand för Stockholms central och Liljeholmens stationer. Kostnaden för härtill erforderliga kontaktledningar utgör 250,000 kronor, därav 150,000 kronor för Stockholms central och 100,000 kronor för Liljeholmen.

Enligt järnvägsstyrelsens kalkyler bliva de årliga driftbesparingarna för ifrågavarande växlingstjänst, utöver förräntning av nedlagt kapital med 4.65 procent, omkring 50,000 kronor per år, varförutom den fördelen vinnes, att obehaget av lokomotivröken på Centralstationen och i tunnlarna för infarten till Stockholm i avsevärd grad minskas.»

Med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen sålunda anfört har *departementschefen* tillstyrkt styrelsens förslag.

Under återropande av utredningen i ärendet får utskottet tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag.

*Utskottets
yttrande.*

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må till *kontaktledningsanläggningar vid vissa stationer* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 250,000 kronor.

Växel- och signalsäkerhetsanläggningar. 12:o) Kungl. Maj:t har (punkt 18) föreslagit riksdagen att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

[18.] Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 65 och 66 av återropade statsrådsprotokollet.

För växel- och signalsäkerhetsanläggningar har riksdagen senast för budgetåren 1927/1928, 1928/1929 och 1929/1930 anvisat respektive 150,000 kronor, 400,000 kronor och 500,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har nu för sagda ändamål äskat ytterligare ett belopp av 400,000 kronor.

Departementschefen har för egen del anfört följande:

»I nästlidet års statsverksproposition erinrades, att bland annat med hänsyn till de avsevärda belopp, som under de senaste tio åren använts för växel- och signalsäkerhetsanläggningar, från järnvägsstyrelsen år 1928 infordrats vissa uppgifter rörande medelsbehovet för ifrågavarande ändamål. Av dessa uppgifter inhämtades, att för utveckling av trafiksäkerhetsanordningarna i anslutning till 1912 års trafiksäkerhetskommissions direktiv skulle erfordras ytterligare arbeten för sammanlagt 4,300,000 kronor, varav 2,000,000 kronor för kalenderåren 1928—1933. För övriga hithörande arbeten, som, såvitt då kunde förutses, vore avsedda att komma till utförande under närmaste femårsperiod i syfte att åstadkomma ökad säkerhet för trafikrörelsen eller att ernå lättnader och besparingar vid trafikarbetets utförande, beräknade järnvägsstyrelsen ett sammanlagt belopp av 2,700,000 kronor. Sagda belopp, 2,000,000 kronor och 2,700,000 kronor, ansåge styrelsen böra med 1,400,000 respektive 600,000 kronor utgå av kapitalökningsmedel samt med 600,000 respektive 2,100,000 kronor av förnyelsefondsmedel. Av de sålunda erforderliga beloppen av kapitalökningsmedel, sammanlagt 2,000,000 kronor, skulle 600,000 kronor anvisas för budgetåret 1928/1929, 400,000 kronor för vart och ett av budgetåren 1929—1931 samt 300,000 kronor för vart och ett av budgetåren 1931—1933. Såsom nyss omnämnts, hava emellertid för budgetåren 1928—1930 endast anvisats respektive 400,000 och 500,000 kronor.

Såväl ur trafiksäkerhets- som driftbesparingssynpunkt synes det önskvärt, att nya eller förbättrade växel- och signalsäkerhetsanläggningar i lämplig omfattning komma till utförande vid statens järnvägar samt att fördenskull omfördälda av järnvägsstyrelsen framlagda plan, till vilken av styrelsen för den närmaste framtiden avsedda arbeten ansluta sig, må kunna i görlig mån fullföljas. Då, enligt vad jag erfarit, medel från förevarande anslag under den närmaste tiden erfordras för ett flertal omfattande och personalbesparande anordningar, anser jag mig icke kunna ifrågasätta någon minskning av det för nästkommande budgetår begärda anslagsbeloppet, 400,000 kronor.»

Utskottets yttrande. Med hänvisning till vad departementschefen i ärendet anfört, tillstyrker utskottet Kungl. Maj:ts förevarande förslag och hemställer,

att riksdagen må för *växel- och signalsäkerhetsanläggningar* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

13:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 19) hemställer utskottet,

att riksdagen må såsom *dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.
[19.]

14:o) Beträffande Kungl. Maj:ts förslag (punkt 20) angående förbättrade säkerhetsanstalter för inseglingen till Trälleborg har riksdagen redan fattat beslut; varom utskottet här velat

erinra.

Förbättrade säkerhetsanstalter för inseglingen till Trälleborg.
[20.]

15:o) Kungl. Maj:t har (punkt 21) föreslagit riksdagen att till Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 74—82 av statsrådsprotokollet.

Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare.
[21.]

I sammanhang med förevarande förslag har utskottet till behandling förehåft följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen

1) två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *O. Bergqvist m. fl.* (nr 45) och den andra inom andra kammaren av herr *E. Hage m. fl.* (nr 91), i vilka hemställts, att riksdagen, utöver vad som föreslagits i statsverkspropositionen å sid. 82: Utgifter för kapitalökning: bilagan 3, måtte besluta ytterligare anvisa för budgetåret 1930/1931 ett reservationsanslag av 1 miljon kronor att användas för igångsättande under nämnda budgetår av byggandet av norra delen mellan Arvidsjaur och Jokkmokk av Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare;

2) en inom första kammaren av herr *C. G. Hammar skjöld* väckt motion, nr 113, i vilken hemställts, att riksdagen ville

dels besluta, att arbetena å Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare å sträckan Arvidsjaur—Jokkmokk skola påbörjas under budgetåret 1930/1931,

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att för sagda arbeten disponera de överskott, vilka möjligen uppstått eller kunna uppstå vid banbyggnaderna å Inlandsbanans södra del, sträckan söder om Sorsele, och å statsbanan Hällnäs—Storuman (Stensele),

dels ock slutligen till Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare — utöver det av Kungl. Maj:t äskade anslaget av 2,000,000 kronor för arbetena å Inlandsbanans södra del — för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor för arbeten å Inlandsbanans norra del eller sammanlagt till Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare anvisa ett reservationsanslag av 2,500,000 kronor;

3) två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *O. Bergqvist* och *D. Hansén* (nr 114) och den andra inom andra kammaren av herr *E. Hage m. fl.* (nr 213), i vilka motioner hemställts, att riksdagen ville i samband med beviljande av medel till fortsättning av Inlandsbane-

bygget besluta, att banan skall givas en sådan sträckning, att den framdrages över Bergnäsudden och Strömholmen i Arjeplogs socken.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till motionerna.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition och i riksdagen väckt motion beslöt 1916 års riksdag, under vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m., 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.

Därefter beslöt 1917 års riksdag, att Inlandsbanan skulle å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas förbi Kasker.

Sedermera har 1928 års riksdag med bifall till Kungl. Maj:ts därom framställda förslag beslutat, att Inlandsbanan skulle å sistnämnda bandel mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas över Avaviken, Arvidsjaur, Muskussel och Kåbdalis.

För arbetena 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 1929/1930 beviljats sammanlagt 38,050,000 kronor, varjämte Kungl. Maj:t till bedrivande av nödhjulsarbetena å Inlandsbanan anvisat 300,000 kronor. Sammanlagt hava alltså för ifrågavarande banbyggnad varit tillgängliga 38,350,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har i skrivelse den 17 september 1929 hemställt, att för fortsättande av arbetena å Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1930/1931 måtte anvisas ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

Vid styrelsens skrivelse finnes fogad en tablå, som innehåller följande förslag till fördelning av erforderliga medel för ifrågavarande statsbanebyggnader.

	För budgetåret 1929/30 beviljade anslag (milj. kronor)	Erforderliga anslag för budgetåret (miljoner kronor)										Summa erforderligt anslag (milj. kronor)	
		1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39	1939/40		
Hällnäs—Stensele	2.0	1.5											1.5
Inlandsbanan till Arvidsjaur	2.0	2.0	2.0	2.0	1.5	0.5							8.0
från Arvidsjaur norrut . .			1.0	1.0	1.5	2.0	2.0	2.0	1.5	1.5			19.1
» Jokkmokk söderut . .						0.5	1.0	1.0	1.5	1.5	1.1		
Summa milj. kronor	4.0	3.5	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	1.1		28.6

Vid ärendets behandling inom järnvägsstyrelsen har skiljaktig mening anförts av chefen för styrelsens militärbyrå, som därvid — under framhållande, att inlandsbanans snabba färdigställande ur militär transportsynpunkt måste anses vara av den allra största betydelse — förklarat sig anse, att styrelsen hade bort vidhålla sitt uttalande i framställningen till Kungl. Maj:t den 29 september 1928 att, i händelse Pajalabanan icke komme att beslutas, anslagen för Inlandsbanan från Arvidsjaur norrut och Jokkmokk söderut borde appliceras med början för budgetåren 1930/1931 respektive 1932/1933.

I samband med frågan om anslagsäskande för fortsättande av Inlandsbanan har i statsverkspropositionen behandlats frågan om sträckningen av viss del av bandelen Sorsele—Avaviken.

Såsom nyss nämnts, beslöt 1928 års riksdag, att Inlandsbanan skulle å bandelen Sorsele—Jokkmokk framdragas söder om Storavan över Avaviken och Arvidsjaur samt därefter över Muskussel och Kåbdalis i stället för, såsom tidigare varit fastställt, över Kasker mellan Storavan och Uddjaur. Till frågan om banans sträckning i detalj mellan nyssnämnda huvudpunkter hava statsmakterna icke tagit ställning. I den utredning, som låg till grund för statsmakternas beslut och som återgavs i 1928 års statsverksproposition (utgifter för kapitalökning, bil. 2, punkt 17), hade emellertid järnvägsstyrelsen beträffande bandelen fram till Arvidsjaur räknat med att banan skulle framdragas från Sorsele till Bure, därifrån till Slagnäs vid Skellefteälven söder om sjön Naustajaure samt vidare till Sandudden vid Storavans södra strand, varefter linjen skulle fortsätta utmed stranden till Avaviken och därifrån till Arvidsjaur. Med denna sträckning skulle bandelen få en längd av sammanlagt omkring 89 km. Länsstyrelsen i Norrbottens län hade i avgivet utlåtande ifrågasatt en något avvikande sträckning, nämligen norr om Naustajaure, varvid järnvägen skulle ledas över Skellefteälven ungefär vid Strömsholm nära Sjulnäs i stället för vid Slagnäs. Järnvägsstyrelsen yttrade med anledning av detta förslag, att längden av och kostnaden för linjedelen Sorsele—Arvidsjaur syntes bliva ungefär desamma även med ifrågavarande något ändrade linjeföring samt att prövningen av denna detalj därför syntes kunna uppskjutas till den tidpunkt, då ett banbygge Sorsele—Arvidsjaur beslötes till utförande.

Olika meningar hava nu gjort sig gällande beträffande den lämpligaste linjesträckningen mellan Sorsele och Sandudden.

I skrivelse den 18 mars 1929 har järnvägsstyrelsen, efter att i frågan hava hört länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län, framlagt förslag i ämnet.

Därvid hava olika alternativ till banans sträckning kostnadsberäknats och beträffande vissa av dem även utstakning på marken ägt rum.

Banlängden och approximativa kostnader för de sträckningar, som betecknats såsom alternativ II, IV och VI, framgå av följande sammanställning:

Linje	Verklig längd, meter.	Kostnad utan transport- vägar, kronor.	Kostnad inklu- sive transport- vägar, kronor.
<i>Alt. II:</i> Sorsele—Stocknäverberget— Bure—Slagnäs—Sandudden	47,266	4,270,000	4,460,000
<i>Alt. IV:</i> Sorsele—Lojtoträsk—Sjulnäs —Bergnäs—Sandudden	48,514	4,540,000	5,000,000
<i>Alt. VI:</i> Sorsele—Stocknäverberget— Bure—Sjulnäs—Bergnäs—Sandudden	51,050	4,765,000	5,085,000

Järnvägsstyrelsen har hemställt, att Kungl. Maj:t måtte för Inlandsbanans fortsättande mellan Sorsele och Sandudden fastställa den sträckning, som av styrelsen betecknats med alternativ II, nämligen sträckningen Sorsele—Stocknäverberget—Bure—Slagnäs—Sandudden.

Chefen för generalstaben har i avgivet utlåtande anfört, att ur försvarssynpunkt de ifrågasatta sträckningarna syntes likvärdiga i den mån frågan kunde bedömas, innan slutgiltiga förslag till konstbyggnader över Skellefte älv med tillhörande vattendrag föreläge.

Departementschefen har för egen del i ärendet anfört följande:

»Beträffande frågan om den lämpligaste sträckningen av Inlandsbanan mellan Sorsele och Sandudden hava, såsom av den lämnade redogörelsen framgår, inom därav berörda trakter gjort sig gällande motsatta intressen, framförda å ena sidan av Arjeplogs kommun och å andra sidan av de närmast angränsande delarna av Sorsele, Malå och Arvidsjaurs socknar. Med den utveckling, som motorfordonstrafiken numera tagit och ytterligare torde gå till mötes, synes emellertid avgörande betydelse ej kunna tillmätas den omständigheten, huruvida för respektive orter avståndet till järnvägen ökas eller minskas i den jämförelsevis ringa omfattning, varom är fråga vid de alternativa huvudsträckningarna över Slagnäs eller Bergnäs. I likhet med järnvägsstyrelsen anser jag därför — efter att hava avlagt personligt besök å platsen — att de skäl av berörda beskaffenhet, som för de båda ifrågavarande huvudsträckningarna anförts av orsksbefolkningen och även kommit till uttryck i de båda länsstyrelsernas uttalanden, icke kunna sägas giva bestämt utslag för någotdera av nämnda huvudalternativ. Ur synpunkten av de framtida utvecklingsmöjligheterna inom berörda trakter synes ej heller något av alternativen vara att avgjort föredraga.

Däremot kan man givetvis hysa förståelse för Arjeplogsbefolkningens önskemål om banans framdragande närmare Arjeplogs kyrkostad, då ju genom statsmakternas beslut år 1928 faststälts en för Arjeplogs socken mindre fördelaktig sträckning av Inlandsbanan än den, som befolkningen på grund av tidigare principbeslut haft anledning att räkna med. Emellertid har under behandlingen av förevarande ärende, i syfte att bereda Arjeplogs kommun viss kompensation härför, väckts förslag om anordnande av en för godstransporter i samtrafik med statens järnvägar avsedd automobilinje från Arjeplogs kyrkostad till lämplig station å Inlandsbanan. Denna fråga är för närvarande under övervägande inom järnvägsstyrelsen, och enligt vad jag inhämtat är styrelsen benägen att medverka till upprättande av en dylik reguljär godsförbindelse mellan Arjeplog och statsbananätet på villkor beträffande fraktberäkningen,

vilka skulle grundas därpå, att frakterna till och från Arjeplog icke skulle bliva dyrare än om Inlandsbanan blivit framdragen över Kasker. En dylik godstrafiklinje, vilken komme att utgöra komplement till den redan befintliga persontrafiken medelst postdilgens, skulle uppenbarligen medföra betydande lättnader i fraktkostnaderna och därigenom verksamt bidra till kommunens framtida utveckling. Vid sådant förhållande och då järnvägen även enligt Slagnäsalternativet skulle komma att nå Storavan vid såväl Sandudden som Avaviken, vid vilken sistnämnda plats direkt förbindelse mellan järnvägs- och sjötrafiken kan anordnas, skulle också vid Slagnäslinjens fastställande ernås väsentligen förbättrade kommunikationsförhållanden för Arjeplog.

På sätt av det föregående torde framgå har jag ur de synpunkter, jag funnit närmast böra anläggas, måst lika med järnvägsstyrelsen finna kostnadsfrågan vara den vid ärendets bedömande mest framträdande. Om jag alltså redan på grund härav är böjd att förorda Slagnäslinjen, synes mig emellertid ett avgörande av frågan i enlighet med denna ståndpunkt vinna ökat stöd av de möjligheter till förbättrad godstrafikförbindelse för Arjeplog, som nyss berörts.

I detta sammanhang vill jag tillägga, att med hänsyn till befolkningsfördelning och vägförbindelser banan enligt min mening under alla förhållanden torde böra från Sorsele framdragas över Bure. Vid val av en linje över Bergnäs skulle man då vara hänvisad till alternativ VI, varvid kostnadsskillnaden mellan Slagnäs- och Bergnäslinjerna skulle ökas från det av länsstyrelsen i Norrbottens län berörda beloppet 540,000 kronor till 625,000 kronor.

I enlighet med det anförda är jag beredd att tillstyrka fastställandet av järnvägsstyrelsens förslag om banans framdragande över Bure och Slagnäs i huvudsaklig överensstämmelse med alternativ II, vilket alternativ för övrigt närmast sammanfaller med den sträckning, som låg till grund för kostnadsberäkningarna, då järnvägsstyrelsen år 1928 underställde statsmakternas prövning den nu i huvudsak beslutade sträckningen. Innan denna fråga av Kungl. Maj:t företages till avgörande, läser emellertid riksdagen böra beredas tillfälle att, om den så önskar, uttala sig i ämnet.

Vad härefter angår anslagsbehovet för nästkommande budgetår till fortsatta arbeten å Inlandsbanan, delar jag järnvägsstyrelsens uppfattning, att frågan om medel för järnvägens fortsättning mellan Arvidsjaur och Jokkmokk lämpligen bör anstå, intill dess anslag för statsbanan Hällnäs—Stensele icke längre erfordras eller alltså, såvitt nu kan bedömas, till nästa års riksdag. Det synes därför icke påkallat att för närvarande taga ståndpunkt till den av styrelsen uppgjorda planen för Inlandsbanebyggets fortsatta finansiering. Mot järnvägsstyrelsens förslag om ett anslag för nästkommande budgetår å 2,000,000 kronor för arbetena å Inlandsbanans södra del fram till Arvidsjaur har jag intet att erinra. På sätt chefen för finansdepartementet kommer att senare denna dag angiva, torde berörda anslagsbelopp böra anvisas av andra statsinkomster än lånemedel.»

Av 1928 års riksdag har uttalats, att det en gång fattade beslutet om Inlandsbanans byggande till hela dess längd borde fullföljas, om ock på grund av tidsförhållandena planens genomförande måste utsträckas över en betydligt längre tidsrymd än man ursprungligen räknat med. I enlighet härmed beviljades anslag för banbyggets fortsättning söderifrån från Sorsele mot Arvidsjaur.

Någon ändring i det tidigare fattade beslutet om avbrott tillsvidare med arbetena å Inlandsbanans norra del närmast söder om Jokkmokk gjordes däremot icke. Då nu i väckta motioner ifrågasatts arbetenas återupptagande jämväl å

*Utskottets
yttrande.*

denna nordliga sträcka närmast Jokkmokk, vill utskottet erinra, att detta skulle innebära en olämplig förskjutning av de utav järnvägsstyrelsen uppgjorda planerna för Inlandsbanebyggets bedrivande. Arbetets uppdelning på två distrikt komme sålunda att medföra arbetstekniska svårigheter med därav följande ytterligare kostnadsfördyring av det kapitalkrävande företaget. Utskottet har visserligen ej förbisett vad i motionerna anförts om rådande arbetslöshet kring Porjus, men utskottet vill ifrågasätta, huruvida den lättnad häri, som tilläventyrs skulle vinnas genom Inlandsbanebyggets omedelbara upptagande även norrifrån, står i rimligt förhållande till de budgetära uppföringar ett sådant beslut drager med sig. Den vid företaget sysselsatta personalen lärer sålunda komma att företrädesvis utgöras av yrkeskunniga järnvägsarbetare, som måste förflyttas till orten från andra trakter av landet.

För arbetenas bedrivande å Inlandsbanans södra del och närmast för fortsättning av den cirka 9 mil långa sträckan Sorsele—Arvidsjaur har nu Kungl. Maj:t i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag äskat 2 miljoner kronor. Enligt vad utskottet inhämtat, måste emellertid detta anslagsbelopp anses knappt tilltaget för arbetenas ekonomiska bedrivande. Beaktas bör att tvärbanan Hällnäs—Stensele beräknas närma sig sin fullbordan under innevarande år, varvid en del arbetare lämpligen kunde överflyttas därifrån till Inlandsbanebygget. Av dessa skäl och med hänsyn till de starka önskemål, som framkommit om Inlandsbaneföretagets bedrivande i något hastigare takt än hittills, vill utskottet tillstyrka, att ifrågavarande anslag bestämmes till 2,500,000 kronor, en höjning alltså av 500,000 kronor i förhållande till vad som av Kungl. Maj:t begärts. Vid anvisande därjämte av det av Kungl. Maj:t begärda anslagsbeloppet av 1,500,000 kronor till tvärbanan Hällnäs—Stensele skulle alltså anslagen till järnvägsbyggnaderna i Norrland för budgetåret 1930/1931 belöpa sig till sammanlagt 4,000,000 kronor, ett kapitalbelopp som man jämväl för kommande år lärer få räkna med som behöfligt och som då, såvitt nu kan bedömas, skulle komma att helt nedläggas på det fortsatta Inlandsbanebygget. Genom ett bifall till detta utskottets förslag skulle öppnas möjlighet till ett påskyndande av Inlandsbanebyggets fortsättning från Arvidsjaur upp mot Jokkmokk och alltså de av herr Bergqvist m. fl. och herr Hage m. fl. i motionerna I: 45 och II: 91 samt herr Hammarskjöld i hans förberörda motion framförda kraven bliva i viss mån tillgodosedda.

Beträffande Inlandsbanans sträckning å linjen Sorsele—Arvidsjaur anser utskottet den sydligare linjen över Slagnäs (i Västerbottens län) söder om Naustasjön böra väljas i enlighet med vad järnvägsstyrelsen räknade med i den till 1928 års riksdag framlagda planen till Inlandsbanebyggets fortsättning. Gentemot det motionsvis framförda yrkandet om banans framdragning norr om nämnda sjö över Sjulnäs (i Norrbottens län) må erinras, att detta medför en förlängning av banan med cirka 4 km., vilken förlängning beräknas draga med sig en kostnadsfördyring på cirka 600,000 kronor. Visserligen innebär denna mera nordliga, motionsvis förordade sträckning en förkortning av avståndet till Arjeplogs kyrkoby från cirka 6 till 5 mil. Olägenheterna för

Arjeplog av det något längre avståndet till järnvägen, som den södra sträckningen över Slagnäs medför, skulle dock motvägas av den fördel, som Arjeplogs socken vunnit, därest, såsom järnvägsstyrelsen ställt i utsikt, en automobillinje, trafikerad under samverkan och i samtrafik med statens järnvägar, inrättas mellan Arjeplog och lämplig station å Inlandsbanan.

Under återopande härav hemställer utskottet,

a) att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag samt de av herr Bergqvist m. fl. och herr Hage m. fl. väckta motionerna (I:45 och II:91) ävensom herr Hammarskjölds motion I:113, till *Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 2,500,000 kronor;

b) att de av herrar Bergqvist och Hansén samt herr Hage m. fl. väckta motionerna I:114 och II:213 angående sträckningen av viss del av Inlandsbanan ej må av riksdagen bifallas.

16:o) Kungl. Maj:t har (punkt 22) föreslagit riksdagen att till statsbanan Hällnäs—Stensele för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

**Statsbanan
Hällnäs—
Stensele.**
[22.]

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 82 och 83 av statsrådsprotokollet.

Täckning för anslaget skulle enligt Kungl. Maj:ts förslag beredas av andra statsinkomster än lånemedel.

Under erinran att förevarande framställning avser anslag för fullbordande av ifrågavarande statsbanebyggnad, får utskottet tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

*Utskottets
yttrande.*

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må till *statsbanan Hällnäs—Stensele* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

17:o) Kungl. Maj:t har (punkt 23) föreslagit riksdagen att till automobillinje Övertorneå—Pajala för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

**Automobil-
linje Över-
torneå—
Pajala.**
[23.]

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 83—86 av statsrådsprotokollet.

Täckning för anslaget skulle enligt Kungl. Maj:ts förslag beredas av andra statsinkomster än lånemedel.

Med bifall till Kungl. Maj:ts förslag anvisade 1929 års riksdag (skrivelse nr 91) för anordnande av en automobillinje mellan Övertorneå och Pajala för innevarande budgetår ett reservationsanslag av 300,000 kronor, motsvarande hälften av den beräknade totalkostnaden för företaget.

Järnvägsstyrelsen äskar nu för fullbordande av automobillinjen ett anslag för budgetåret 1930/1931 av 300,000 kronor.

Departementschefen har anfört följande:

»Enligt vad jag inhämtat låter det sig för närvarande icke beräkna, i vad mån den av järnvägsstyrelsen avsedda begränsningen av de fasta anläggningarna kan komma att medföra besparing i kostnaderna för anordnande av ifrågavarande automobillinje. Jag anser mig därför böra tillstyrka bifall till järnvägsstyrelsens anslagsäskande. Givetvis bör emellertid noga tillses, att de möjligheter i skilda hänseenden till nedbringande av kostnaderna för linjen, som kunna yppa sig, också bliva vederbörligen beaktade, i den mån de äro förenliga med ett rationellt tillgodoseende av anläggningens syfte. På sätt chefen för finansdepartementet kommer att senare denna dag angiva, torde det begärda anslaget i likhet med vad som skett innevarande budgetår böra utgå av andra statsinkomster än lånemedel.»

*Utskottets
yttrande.*

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

att riksdagen må till *automobillinje Övertorneå—Pajala* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

*Markför-
värv.
[24.]*

18:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 24) får utskottet hemställa,

att riksdagen må till *markförvärv* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

*Rullande
materiel för
malmtrans-
porterna å
malmbanan.
[25.]*

19:o) Kungl. Maj:t har (punkt 25) föreslagit riksdagen att till rullande materiel för malmtransporterna å malmbanan för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 87—89 av åberopade statsrådsprotokollet.

För anskaffning av rullande materiel har riksdagen beviljat anslag senast år 1921, då ett belopp av 6,000,000 kronor anvisades, därav 2,500,000 kronor å tilläggsstat för år 1921 och återstoden för år 1922. Dessa anslag hava numera helt tagits i anspråk.

Järnvägsstyrelsen har nu för inköp av rullande materiel för ombesörjande av malmtransporterna å malmbanan äskat ett anslag för budgetåret 1930/1931 av 1,500,000 kronor.

Departementschefen har anfört följande:

»Järnvägsstyrelsens förslag avser dels förbättring av malmvagnsparken och dels anskaffande av malmvagnar för möjliggörande av den ökade utfraktning av malm, som är att förvänta på grund av 1927 års avtal mellan svenska staten och Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag m. fl. Sålunda skulle den befintliga vagnparken fördes med rullager samt 240 nya malmvagnar anskaffas. Av dessa vagnar skulle 50 utgöra ersättning för motsvarande antal äldre, mindre lastdryga vagnar, vilka skulle utnyttjas å linjen Boliden—Rönnskär. Den sålunda framlagda planen synes böra godtagas.

Vad kostnaderna beträffar, belöpa de sig enligt den gjorda beräkningen till, i runda tal, 4,000,000 kronor för vagnparkens förseende med rullager, vilken kostnad skulle fördelas på fyra år, 400,000 kronor för de 50 stycken malmvagnar, som skulle anskaffas i ersättning för de till Bolidenbanan avdelade, och 1,500,000 kronor för återstående 190 stycken malmvagnar. Av dessa kostnadsbelopp skulle det sistnämnda bestridas medelst anslag å riksstaten, under det att förnyelsefonden skulle tagas i anspråk för de övriga kostnaderna. Järnvägsstyrelsens förslag om beredande av medel å riksstaten i föreslagen omfattning anser jag mig böra biträda. Vad beträffar ianspråktagande av medel ur förnyelsefonden för angivna arbeten och anskaffningar synes järnvägsstyrelsens förslag ej heller giva anledning till erinran. En närmare prövning av medelsbehovet för sistnämnda ändamål torde få ske, då denna fråga förelägges Kungl. Maj:t.»

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

*Utskottets
yttrande.*

att riksdagen må till *rullande materiel för malmtransporterna å malmbanan* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

Statens vattenfallsverk.

20:o) Kungl. Maj:t har (punkt 26) föreslagit riksdagen att till kraftstation vid Vargön för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

**Kraftsta-
tion vid
Vargön.**
[26.]

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 90—104 av åberopade statsrådsprotokollet.

I skrivelse den 30 september 1929 har *vattenfallsstyrelsen* gjort framställning om bland annat följande anslag för budgetåret 1930/1931, nämligen
dels 2,500,000 kronor för påbörjande av en ny kraftstation vid Vargön,
dels 500,000 kronor för insättande av ett nytt maskinaggregat i Motala kraftstation,

dels 200,000 kronor för påbörjande av arbeten med en ny kraftstation i Motala ström mellan Norrbysjön och Roxen,

dels ock 1,100,000 kronor för vissa utvidgningsarbeten vid ångkraftstationen i Västerås.

Fill belysning av föreliggande behov av utvidgningar inom det s. k. Mellansvenska centralblocket (Älvkarleby—Trollhättan—Motala) har vattenfallsstyrelsen anført bland annat följande:

Enligt en under år 1927 verkställd utredning skulle de nuvarande kraftanläggningarna vid år med normal vattentillgång kunna tillgodose en årsbelastning av 1,325 miljoner kilowattimmar. Efter den sedermera beslutade veckoregleringen av Göta älv skulle den nyttiga krafttillgången kunna ökas till 1,375 miljoner kilowattimmar per år. Därvid skulle Västerås ångkraftstation så

kompletteras, att en effekt av 42,000 kilowatt ständigt bleve tillgänglig. En sådan komplettering hade också numera beslutats och vore under genomförande. Under normala vattenår skulle ångkraftstationen därvid producera 40 miljoner kilowattimmar, men under lågvattenår beräknades produktionen komma att ökas till 100 miljoner kilowattimmar.

Genom utbyte av de äldre turbinerna i Älvkarleby och Trollhättan påräknades ett nytt krafttillskott av c:a 30 miljoner kilowattimmar. Genom att förkorta revisionstiden av maskinaggregaten i de samarbetande kraftstationerna hade det varit möjligt att öka kraftleveransförmågan med i genomsnitt 45 miljoner kilowattimmar per år, och slutligen hade man genom förbättrad utnyttning hos en del abonnenter särskilt inom trä- och pappersindustrin kunnat tillgodogöra ytterligare cirka 25 miljoner kilowattimmar. Totalt sett kunde därför centralblocket efter fullbordande av nu pågående arbeten med Göta älvs veckoreglering, med komplettering av ångturbinutrustningen i Västerås samt med ombyggnad av vissa äldre turbinaggregat i Älvkarleby och Trollhättan, tillgodose en total energileverans av omkring 1,475 miljoner kilowattimmar per år.

Kraftförbrukningen hade från den 1 juli 1928 till och med den 30 juni 1929 utgjort 1,345 miljoner kilowattimmar. Då denna förbrukning på grund av god vattentillgång vore något högre än den, som under normala vattenår behövde levereras, kunde man säga, att marginalen mellan nuvarande normala förbrukning och den krafttillgång, som nyss nämnts, uppginge till 150 miljoner kilowattimmar.

Denna marginal vore ganska knapp. Enligt den år 1927 verkställda utredningen ökades kraftförbrukningen inom den allmänna kraftdistributionen och vid elektrifierade järnvägar med normalt 30 miljoner kilowattimmar per år, under det att övriga belastningskategorier ökades med normalt 20 miljoner kilowattimmar per år, eller sammanlagt 50 miljoner kilowattimmar per år. Erfarenheten från de båda senaste åren bekräftade riktigheten av denna beräkning, samtidigt som den utvisade, att belastningsökningen under år med goda konjunkture kunde bliva omkring 50 % högre. Krafttillgången skulle sålunda vid normal ökning vara tagen fullt i anspråk på sommaren 1932. Om nuvarande gynnsamma konjunkture fortsatte, kunde man vänta, att krafttillgången toges fullt i anspråk redan sommaren 1931.

Beträffande den närmare innebörden av vattenfallsstyrelsens ifrågavarande förslag har *departementschefen* anfört bland annat följande:

Vad utvidgningen av *Motala kraftverk* angår, innebär styrelsens förslag, att ett tredje maskinaggregat skulle installeras därstädes. Av utredningen framgår, att den produktionskapacitet, som genom denna installation skulle utvinna, icke är av den omfattning, att den skulle medföra någon i och för sig mera betydande ökning av den totala krafttillgången inom centralblocket. Där emot skulle denna anläggning — vilken förberetts vid kraftstationens första utbyggnad och därför nu kan ske med en i förhållande till den väntade avkastningen ringa anläggningskostnad — ur ekonomisk synpunkt ställa sig synnerligen fördelaktig. Densamma torde därför nu böra komma till stånd. Mot det av vattenfallsstyrelsen för denna utvidgning beräknade kostnadsbeloppet, 500,000 kronor, har jag intet att erinra.

Vid *ångkraftstationen i Västerås* har vattenfallsstyrelsen ansett en ytterligare utvidgning vara erforderlig för att säkerställa den ökade krafttillgång, som beräknas bliva behövligen redan innan någon av de föreslagna nyanläggningarna hunnit färdigställas. Vad maskininstallationen angår, har utvidgningen — tack vare den höjning av maxialeffekten hos det senast beslutade maskin-

aggregatet, som på sätt vattenfallsstyrelsen omförmålt ägt rum vid beställandet av detta aggregat — ansetts kunna begränsas till utbyte av ett äldre aggregat med en effekt av 7,000 kilowatt mot ett nytt aggregat om 21,000 kilowatt. Däremot skulle enligt förslaget krävas en mera avsevärd utökning av ångpanneutrustningen, nämligen med ett ångpanneaggregat, motsvarande en maskineffekt av 22,500 kilowatt. Då de sålunda föreslagna kompletteringarna av ångkraftverket synas välbetänkta, finner jag mig böra biträda styrelsens förslag på denna punkt. Kostnaderna för förslaget genomförande hava beräknats till sammanlagt 1,625,000 kronor, mot vilket belopp jag icke funnit skäl till erinran. Ej heller har jag någon invändning att göra mot styrelsens förslag att ett belopp av 125,000 kronor av kostnaden för nyssnämnda äldre maskinaggregats ersättande bestrides av vattenfallsverkets förnyelsefond. I enlighet med vad styrelsen ifrågasatt tillstyrker jag, att av den beräknade totala anslagssumman ett belopp av tillhoppa 1,100,000 kronor för ifrågavarande arbeten beredes under nästkommande budgetår.

Med avseende å *vattenfallet vid Vargön* innebär styrelsens förslag, att detta fall skulle för en beräknad totalkostnad av 9,400,000 kronor — varav 2,500,000 kronor skulle anvisas för nästkommande budgetår — utbyggas för en produktionskapacitet av till en början 85 miljoner kilowattimmar per år. Denna energimängd skulle efter genomförandet av Vänerns reglering kunna, tack vare den ökade fallhöjd, som vinnes genom utförande av de rensningsarbeten, vilka höra samman med regleringen, utan ytterligare anläggningskostnad ökas till 115 miljoner kilowattimmar årligen. Vad vattenfallsstyrelsen sålunda föreslagit beträffande utbyggnad av *Vargöfallet* har jag ansett mig böra biträda allenast med den ändringen, att det av styrelsen för nästkommande budgetår äskade anslagsbeloppet synes mig kunna utan olägenhet minskas till 2,000,000 kronor.

Enligt vattenfallsstyrelsens förslag skulle vidare för budgetåret 1930/1931 anvisas ett anslag av 200,000 kronor till vissa förberedande åtgärder för utbyggnad av *statens vattenfall i Motala ström mellan Roxen och Norrbysjön*, de s. k. Jakobslundfallen. Enligt styrelsens plan skulle denna utbyggnad sedermera bedrivas så, att densamma kunde färdigställas under något av åren 1933—1935. Då närmare utredning ännu ej föreligger rörande ifrågavarande anläggning, behöver jag icke här taga ståndpunkt till denna plan, vilken jag länge fram torde få tillfälle att närmare behandla.

Av vikt måste vara att man från statens vattenfallsverks sida i tid gör sig beredd möta den ökning av energibehovet, som kan förutses som sannolik och som lär bli alltmer framträdande, i den mån den pågående gynnsamma utvecklingen av landets industriella liv får fortgå.

Här framlagda utbyggnadsprogram — innefattande under nu förevarande punkt hemställa om anslag till nyanläggning av en kraftstation vid Vargön och i två av utlåtandets följande punkter förslag om anvisande av medel till vissa utvidgningar av Motala kraftverk och ångkraftstationen i Västerås — avser säkerställande av det sannolika kraftbehovet fram till slutet av 1936 inom det s. k. mellansvenska centralblocket. Med hänsyn till den i statsverkspropositionen lämnade utredningen och de upplysningar, utskottet ytterligare under hand inhämtat, vill utskottet förorda planen till genomförande. De ifrågasatta åtgärderna måste, så långt nu kan bedömas, anses motiverade av nyss antydda, alltjämt fortgående kraftiga stegring i åtgången av elektrisk kraft.

*Utskottets
yttrande.*

Det till utbyggnad av vattenfallet vid Vargön nu begärda anslagsbeloppet 2,000,000 kronor anser sig utskottet sålunda böra tillstyrka.

Under åberopande av det ovan sagda tillstyrker utskottet vidare de begärda anslagen till vissa utvidgningar vid Motala kraftverk och ångkraftstationen i Västerås, varom emellertid, såsom nyss nämnts, förslag göras i det följande under särskilda punkter.

Under nu förevarande punkt hemställer utskottet alltså,

att riksdagen må till *kraftstation vid Vargön* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

Veckoreg-
lering av
Göta älv.
[27.]

21:o) Kungl. Maj:t har (punkt 27) föreslagit riksdagen att till veckoreglering av Göta älv för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

Ifrågavarande av 1928 års riksdag beslutade arbeten omfatta i huvudsak uppsprängning av en ny avloppskanal vid Vänerens utlopp i Göta älv samt uppförande av en dammbyggnad över älven. Kostnaderna härför hava beräknats till 5,000,000 kronor. För ändamålet hava anvisats 1,400,000 kronor för budgetåret 1928/1929 och 1,800,000 kronor för budgetåret 1929/1930. Av återstående behövt belopp äskas 1,500,000 kronor för nästkommande budgetår, medan 300,000 kronor anses kunna överflyttas till ett senare budgetår.

Utskottets
yttrande.

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

att riksdagen må till *veckoreglering av Göta älv* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

Nyttmaskin-
aggregat
vid Motala
kraftverk.
[28.]

22:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 28) och under åberopande av vad utskottet yttrat under punkten 20 här ovan, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *nytt maskinaggregat vid Motala kraftverk* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

Förberedande åtgärder för en ny kraftstation i Motala ström.
[29.]

23:o) Beträffande Kungl. Maj:ts förslag om beräkning av anslag till vissa förberedande åtgärder för anläggning av en kraftstation i Motala ström mellan Roxen och Norrbysjön (vid Jakobslundfallen) kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande; vilket utskottet skolat härigenom för riksdagen

anmäla.

Utvidgning av ångkraftstationen i Västerås.
[30.]

24:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 30) och under hänvisning till vad utskottet yttrat under punkt 20:o) här ovan, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *utvidgning av ångkraftstationen i Västerås* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 1,100,000 kronor.

25:o) Kungl. Maj:t har (punkt 31) föreslagit riksdagen att till kraftstation vid Sillre för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 700,000 kronor.

Kraftstation vid Sillre.
[31.]

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition, nr 76, gjorda framställning beslutade 1929 års riksdag, att, för beredande av krafttillskott till Norrfors kraftverk, en statens kraftstation skulle anläggas vid Sillre för en beräknad kostnad av 2,250,000 kronor, samt anvisade för påbörjande av arbetet härå för budgetåret 1929/1930 ett anslag av 300,000 kronor. För arbetenas fullföljande äskas nu ett anslag av 700,000 kronor för nästkommande budgetår.

Utskottet, som icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förevarande förslag, får hemställa,

Utskottets yttrande.

att riksdagen må till *kraftstation vid Sillre* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 700,000 kronor.

26:o) Kungl. Maj:t har (punkt 32) föreslagit riksdagen att till en andra tilloppstunnel vid Porjus kraftstation för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

En andra tilloppstunnel vid Porjus kraftstation.
[32.]

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition, nr 32, gjorda framställning har 1929 års riksdag medgivit, att för påbörjande av arbetena med en andra tilloppstunnel vid Porjus kraftstation finge användas ett belopp av högst 250,000 kronor av reservationer å de av riksdagen å riksstaten för år 1921 och å tilläggsstat för år 1920 anvisade reservationsanslagen om tillhoppa 17,500,000 kronor till uppförande av bostadshus för tjänstemän vid postverket, telegrafverket samt statens järnvägar och vattenfallsverk. Tunneln utgör ett fristående led i vissa av vattenfallsstyrelsen planerade utvidgningsarbeten vid Porjus för tillgodoseende av det växande kraftbehovet vid malmfälten och statens järnvägar samt i Norrbottens kustland. Kostnaden för anläggningen beräknas kunna stanna vid 1,000,000 kronor genom arbetenas utsträckande över en jämförelsevis lång tidrymd och deras bedrivande huvudsakligen under sådana årstider, då ledig arbetskraft finnes tillgänglig. För fortsättande av förevarande arbeten äskas nu anslag å riksstaten till belopp av 300,000 kronor.

Mot Kungl. Maj:ts förslag har utskottet intet att erinra och hemställer alltså,

Utskottets yttrande.

att riksdagen må till *en andra tilloppstunnel vid Porjus kraftstation* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

27:o) Kungl. Maj:t har (punkt 33) föreslagit riksdagen att till kraftledning från Gällivare för elektrifiering av vissa delar av Norrbottens län för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 215,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 108—111 av statsrådsprotokollet.

Kraftledning från Gällivare för elektrifiering av vissa delar av Norrbottens län.
[33.]

Med bifall till Kungl. Maj:ts förslag anvisade 1929 års riksdag (skrivelse nr 85, punkt 30) till utförande av en kraftledning från Gällivare för elektrifiering av vissa delar av Norrbottens län, nämligen inom Gällivare, Korpilombolo, Tärendö, Junosuando och Pajala socknar, för budgetåret 1929/1930 under utgifter för kapitalökning ett reservationsanslag av 100,000 kronor, att utgå av andra statsinkomster än lånemedel. Planen för denna elektrifiering gick bland annat ut på att elektrisk energi skulle överföras från Porjus kraftverk medelst en huvudledning från Gällivare till lämplig punkt i Tärendö samt att kraften därefter skulle distribueras genom särskilt andelsföretag, ett för Gällivare och ett för de övriga socknarna (den nordöstra finnbygden). Andelsägarnas insatser skulle bestå dels i kontanta belopp, dels i vissa naturaprestationer. Huvudledningen från Gällivare skulle utbyggas och underhållas genom vattenfallsstyrelsens försorg. Ledningen hade beräknats draga en kostnad av 340,000 kronor. Vidare förutsattes, att staten skulle medverka till utförande av de för kraftdistributionen avsedda andelsföreningarnas ledningsnät med ett belopp av tillhoppa 167,500 kronor, avsett såsom bidrag utan återbetalningsskyldighet för kontanta insatser i föreningarna. Ytterligare förutsattes, att för underlättande av ledningsnätens utförande skulle ur kraftledningslånefonden utgå ett lån å 376,000 kronor på de för lån från denna fond i allmänhet gällande villkoren.

Vid anmälan av frågan om fortsatt anslag för utförande av huvudledningen från Gällivare har *departementschefen* anfört följande:

»Såsom den lämnade redogörelsen torde utvisa, hava statsmakterna vid sitt beslut om åtgärder för underlättande av ifrågavarande elektrifieringsföretag, i syfte att vinna garanti för att företaget i sin helhet skulle från början bliva ekonomiskt säkerställt, förutsatt att andelsföreningarnas bildande och registrering samt bindande teckning av tillräckligt antal andelar skulle föregå utbetalning, även till någon del, av de anslagsmedel, som avsetts för stödjande av företaget.

Med hänsyn till de förutsättningar, under vilka beslutet om ifrågavarande åtgärder sålunda fattats, synes visserligen tvekan kunna föreligga om lämpligheten av att, såsom länsstyrelsen nu ifrågasatt, staten skulle ikläda sig den betydande utgiften för huvudledningens framdragande samt bevilja bidrag till distributionsledningar, så länge de uppställda villkoren uppfyllts endast beträffande det ena av de i planen ingående båda distributionsområdena. Man synes emellertid icke böra förbise det stora intresse, som inom nordöstra finnbygden visats för frågans lösning, och den synnerliga betydelse, företagets utförande för denna bygd otvivelaktigt skulle äga. Härtill kommer, att vad länsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen nu anfört i ämnet torde berättiga till det antagandet, att uppfyllandet även inom Gällivareområdet av förutsättningarna för statens medverkan till elektrifieringsföretaget endast är en tidsfråga. Under dessa förhållanden har jag ansett mig böra tillstyrka, att huvudledningen redan nu kommer till utförande. För nästkommande budgetår torde alltså böra beviljas återstående medel till bestridande av anläggningskostnaden för denna ledning. Enligt vattenfallsstyrelsens utredning beräknas nämnda kostnad, som ursprungligen uppskattats till 340,000 kronor, numera till 315,000 kronor. I överensstämmelse med denna beräkning, som icke givit mig anledning till erinran, skulle utöver redan anvisat belopp erfordras ett ytterligare anslag av 215,000 kronor, vilket liksom innevarande budgetårs anslag lär böra anvisas att utgå av andra statsinkomster än lånemedel.

Däremot synes det för företagets planenliga genomförande inom nordöstra finnbygden icke erforderligt att redan för nästkommande budgetår bereda medel för bidrag till distributionsföreningen inom nämnda bygd.»

Under hänvisning till vad departementschefen i ärendet anfört, får utskottet tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

Utskottets
yttrande.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må till *kraftledning från Gällivare för elektrifiering av vissa delar av Norrbottens län* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 215,000 kronor.

28:o) Kungl. Maj:t har (punkt 34) föreslagit riksdagen att till distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor.

Distribu-
tionsan-
läggningar
och därmed
samman-
hängande
arbeten vid
statens
kraftverk.
[34.]

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 112—114 av statsrådsprotokollet.

För utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk har för budgetåret 1929/1930 anvisats ett belopp av 700,000 kronor.

I skrivelse den 26 september 1929 har *vattenfallsstyrelsen* för ifrågavarande ändamål för budgetåret 1930/1931 begärt ett anslag av 3,300,000 kronor.

Departementschefen har, efter att hava lämnat en redogörelse för anslagsbehovet inom de olika kraftverken, vidare anfört följande:

»Av vattenfallsstyrelsens skrivelse framgår, att det nu begärda anslaget är avsett att tagas i anspråk för utvidgningar och förstärkningar inom statens kraftverks olika distributionsområden ävensom för nya anläggningar, varav behov tid efter annan uppkommer.

Beträffande det av styrelsen berörda sättet för utförande av kraftledningen Porjus—Boden må framhållas, att denna fråga behandlades i nästlidet års statsverksproposition. Därvid erinrade jag, att Kungl. Maj:t genom beslut den 30 december 1927 bemyndigat vattenfallsstyrelsen att påbörja ifrågavarande kraftledning samt därjämte föreskrivit, att kostnaden för detta arbete skulle utgå från anslagen till utförande av distributionsanläggningar m. m. Jag anförde vidare, att kraftledningen varit avsedd för en effekt av till en början 4,000 kilowatt och vid tiden för Kungl. Maj:ts nyssnämnda beslut beräknats draga en kostnad av omkring 1,050,000 kronor. Enligt vad jag från vattenfallsstyrelsen inhämtat, hade styrelsen, på grund av att priset på virke avsevärt stigit, beslutat bygga linjen med järnstolpar och till följd därav med grövre ledning i stället för, såsom förut varit avsett, med trästolpar. Härigenom ökades visserligen anläggningskostnaden med 252,000 kronor till 1,302,000 kronor, men styrelsen beräknade i stället årskostnaden komma att uppgå till lägre belopp än om linjen utförts med trästolpar och att linjens överföringsförmåga höjes till 6,000 å 7,000 kilowatt, varjämte den tidpunkt, då isoleringen på linjen måste ökas och transformeringsanläggningar för högre spänning byggas i Porjus och i kustlandet, i avsevärd grad framflyttades.

Av vattenfallsstyrelsens nu framlagda beräkningar framgår, att under nästkommande budgetår för utförande av större distributionsanläggningar skulle åtgå ett belopp av 1,940,000 kronor. Till diverse mindre anläggningar, som ej

för närvarande kunna förutses eller lokaliseras eller beträffande vilka färdiga planer ännu ej förefinnas, beräknas erforderligt ett belopp av 560,000 kronor. Härtill kommer det belopp av omkring 800,000 kronor, som kräves för täckande av beräknat anslagsöverskridande under innevarande budgetår.

Då behovet av elektrisk kraft uppenbarligen är stätt i stadig ökning och då det synes angeläget, att vattenfallsstyrelsen för att kunna i tid tillgodose framträdande efterfrågan på kraft har tillräckliga anslagsmedel till sitt förfogande för erforderliga nyanläggnings- och kompletteringsarbeten av nu ifrågakommande art, har jag ansett mig böra tillstyrka en avsevärd anslagshöjning till förevarande ändamål för nästkommande budgetår. En jämkning nedåt av det utav vattenfallsstyrelsen begärda anslagsbeloppet till 3,000,000 kronor lär dock vara möjlig.»

*Utskottets
yttrande.*

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

att riksdagen må till *distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor.

Beträffande sättet för beredande av täckning för de här ovan tillstyrka anslagen kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande.

Stockholm den 11 februari 1930.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, J. L. Widell, O. Bergqvist, J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *K. V. Rydén, E. A. Lundell, C. I. Asplund, C. G. V. Hammarskjöld, J. G. Waller* och *D. Hansén*;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *P. Nilsson* i Bonarp, *S. Bengtsson* i Norup, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *P. M. Olsson* i Blädinge, *J. Olofsson* i Digernäs, *O. Nilsson* i Örebro, *S. Persson* i Fritorp, *E. G. E. Eriksson* i Stockholm, *O. Andersson* i Höör, *A. Norsell* och *F. V. Sandwall*.

Reservationer:

vid *punkt 4* (vinterposttrafiken på Öland)

av herrar *Nilsson* i Gränebo, *Asplund*, *Hammarskjöld*, *Walles*, *Anderson* i Råstock, *Olsson* i Kullenbergstorp, *Nilsson* i Örebro, *Eriksson* i Stockholm, *Andersson* i Höör och *Norsell*, som ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Om från ölandsbefolkningens sida statens fortsatta mellankomst begäres för tryggande av vinterförbindelserna mellan ön och fastlandet, måste detta anses förståeligt med hänsyn till öns avskilda läge och de svåra isförhållandena i Kalmarsund.

Ett nedläggande av en statlig kommunikationsled med omkring 50-årig hävd för sig måste och innebära en svår misräkning för öbefolkningen, i all synnerhet sedan leden numera börjat lämna tillfredsställande ekonomiskt resultat.

Med hänsyn härtill anser sig utskottet böra tillstyrka generalpoststyrelsens förslag om ersättande av den nuvarande ångaren, vilken alltsedan ledens tillkomst gått i en påfrestande vintertrafik på densamma, mot ett nytt starkare fartyg.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

att riksdagen, i anledning av de av herrar *Nilsson* i Gränebo m. fl. och *Wirsell* m. fl. i ämnet väckta motionerna I: 71 och II: 140, må medgiva, att till generalpoststyrelsens disposition ställes ett belopp av 350,000 kronor av postverkets förnyelsefond för anskaffande av ett nytt isbrytande postångfartyg till fortsatt uppehållande av förbindelsen mellan fastlandet och Öland.»

vid *punkt 15:o* (Inlandsbanan å sträckan Volgsjön—Gällivare)

beträffande *mom. a*) av utskottets hemställan av herrar *Nilsson* i Bonarp, *Olsson* i Kullenbergstorp och *Olsson* i Blädinge, vilka ansett att utskottet, med hänsyn till att ifrågavarande anslag är avsett att utgå av skattemedel, bort hemställa,

a) att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förevärande förslag samt med avslag å de av herr *Bergqvist* m. fl. och herr *Hage* m. fl. väckta motionerna (I: 45 och II: 91) ävensom herr *Hammarskjölds* motion I: 113, i vad de skilja sig från Kungl. Maj:ts förslag, till *Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare* för budgetåret 1930/1931 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor;

beträffande *mom. b*) av utskottets hemställan av herrar *Bergqvist*, *Rydén*, *Hansen* och *Olsson* i Blädinge, vilka ansett, att utskottet bort hemställa,

b) att riksdagen, i anledning av de av herrar Bergqvist och Hansén samt herr Hage m. fl. väckta motionerna I:114 och II:213, må besluta, att Inlandsbanan å sträckan Sorsele—Arvidsjaur skall framdragas över Bergnäs enligt det av departementschefen omförmälda alternativ VI.
