

Nr 200.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående lån till föreningen för skidlöpningens främjande i Sverige för ytterligare utbyggnad av turiststationen Högfjället vid Storlien m. m.; given Stockholms slott den 5 mars 1937.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Albert Forslund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 5 mars 1937.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Departementschefen, statsrådet Forslund anför:

I en till järnvägsstyrelsen ställd, av styrelsen med skrivelse den 7 januari 1936 till Kungl. Maj:t överlämnad skrift har föreningen för skidlöpningens främjande i Sverige — i det följande benämnd Skidfrämjandet — hemställt om utverkande, att ett lån av statsmedel på vissa närmare angivna villkor ställdes till föreningens förfogande för en planerad utbyggnad av turiststa-

tionen Högfjället vid Storlien. Sedan i ärendet företagits utredningar rörande lämpligaste sättet för utbyggnadens genomförande, har det belopp, som erfordras för ändamålet, bestämts till 515,000 kronor.

Till en början torde jag få erinra om att föreningen redan tidigare för liknande ändamål erhållit ett lån av statsmedel. Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 104 framlagda förslag medgav nämligen 1934 års riksdag, att till Skidfrämjandet för utbyggnad av turiststationen Högfjället vid Storlien av statens järnvägars rörelsemedel finge lämnas ett lån av 350,000 kronor samt att under den tid, amorteringen av sagda lån påginge, till annuitetens bestridande finge tillskjutas ett årligt bidrag av högst 10,500 kronor, att utgå av statens järnvägars trafikmedel.

Enligt det förslag, som låg till grund för statsmakternas beslut i ämnet, skulle genom uppförande av två byggnader av trä med logementsförläggning i hytter samt en byggnad, innehållande kök, matsalar och sällskapsrum, logi- och utspisningsmöjligheter beredas för omkring 200 personer.

Genom beslut den 20 juli 1934 bemyndigades järnvägsstyrelsen att & Kungl. Maj:ts och kronans vägnar med föreningen sluta avtal rörande utlämnande av berörda lån i huvudsaklig överensstämmelse med ett av järnvägsstyrelsen upprättat förslag, dock med iakttagande av att i låneavtalet jämväl skulle intagas föreskrift om att i fråga om anläggningens skötsel järnvägsstyrelsen skulle genom representation i föreningens och aktiebolaget Storliens högfjälls styrelser och revision tillförsäkras sådant inflytande, som av järnvägsstyrelsen kunde komma att påkallas. I låneavtalet stadgades, bland annat, att till säkerhet för lånebeloppet, 350,000 kronor, skulle pantförskrivas inteckningar å samma belopp med förmånsrätt närmast efter penninginteckningar för 110,000 kronor med ränta i aktiebolaget Storliens högfjälls fastighet $\frac{1}{4}$ mantal Storlien nr 1 (Storlien 1¹) i Åre socken. Den sista december varje år skulle till betalning förfalla en annuitet, motsvarande för åren 1934 och 1935 ränta efter fyra procent för år å vid varje tid utestående lånebelopp samt från och med år 1936 sex procent av det totala lånebeloppet eller 21,000 kronor. Av varje sådan annuitet skulle fyra procent å vid varje tid kvarstående lånebelopp beräknas utgöra ränta och återstoden kapitalavbetalning. Enligt den sålunda föreskrivna amorteringsplanen skulle lånet vara återbetalt år 1964.

I fråga om Skidfrämjandets ändamål och förhållande till aktiebolaget Storliens högfjäll ävensom de skäl, som föranledde statsmakterna att lämna sin medverkan till utbyggnaden av turiststationen, torde jag få hänvisa till förenämnda proposition, nr 104. Erinras må allenast att bolaget är ägare till nyssnämnda fastighet, även benämnd Storliens fjällhemman, med därå uppförd turiststation, Högfjället, m. fl. byggnader samt att föreningen är ägare till samtliga stamaktier i bolaget ävensom till viss del av preferensaktierna. Stamaktierna och inteckningar i fastigheten har föreningen på sin tid erhållit genom donation.

Skidfrämjandet har i sin skrift till en början upplyst, att föreningen vid uppförandet av den nya turiststationen med tanke på en framtida ytterligare

utökning av logiutrymmet ansett sig böra utvidga den ursprungliga byggnadsplanen, i vad den avsåg ekonomilokaler, matsalar och sällskapsrum, så att vid behov 500 personer skulle i två omgångar kunna utspisas i stället för endast 200 personer, som från början varit avsett. De härav föranledda merkostnaderna hade till huvudsaklig del bestritts medelst ett föreningens av tolv svenska livförsäkringsbolag tillhandahållet amorteringslån å 230,000 kronor, för vilket säkerhet lämnats i bland annat in-teckningar, till förmånsrätten liggande närmast efter dem, som avlämnats som säkerhet för lånet å 350,000 kronor hos järnvägsstyrelsen. Vidare har Skidfrämjandet anfört:

De nya utrymmena hade visat sig mycket eftersökta, i det att så gott som varje tillgänglig plats varit upptagen från det nybyggnaden i mars månad 1935 kunde upplåtas för turister och till vintersäsongsens slut i mitten av april. Trots tillkomsten av de nya sovplatserna inom föreningens etablissem-ent och trots att dessa liksom övriga fasta logimöjligheter i Storlien varit helt tagna i anspråk under Marie bebådelsedags- och påskhelgerna hade antalet i sovagnar inkvarterade turister icke minskat utan tvärtom ökat. Genom av järnvägsstyrelsen år 1935 fattat beslut att till dagvagnar ombygga flertalet av de sovagnar, som tidigare till ett antal av 35 använts som logivagnar i Storlien, komme inkvarteringsmöjligheterna därstädes under kommande vintersäsonger att minska i en år 1933 ej förutsedd utsträckning. Av nämnda skäl och med hänsyn till att besöksfrekvensen av närmare berörda anledningar kunde väntas komma att framdeles stiga ytterligare, hade föreningen ansett sig böra överväga möjligheterna av en fortsatt utvidgning av anläggningarna i Storlien. Vid en normal utveckling — d. v. s. vid dispo-nerande i fortsättningen i samma utsträckning som hittills av sovagnar som logivagnar därstädes — hade det varit önskvärt att uppskjuta varje utbyggnad, till dess ökad erfarenhet vunnits rörande besöksfrekvensen. Men så som förhållandena utvecklats sig hade föreningen efter ingående prövning av alla på frågan inverkan- de faktorer kommit till den uppfattningen, att något borde snarast möjligt göras för att skapa ytterligare logimöjligheter i Storlien.

I anslutning härtill har föreningen uttalat, att en ytterligare bostadsflygel borde uppföras i direkt anslutning till den nya matsalsbyggnaden med logimöjligheter för omkring 170 personer. Ritningar till den ifrågavarande byggnaden hade uppgjorts av arkitekten i järnvägsstyrelsen Birger Jonson. Kostnaderna för densamma hade beräknats uppgå till omkring 450,000 kronor, inklusive erforderliga inventarier samt vatten- och avloppsledning.

I fråga om möjligheten att förränta och amortera det för tillbyggnaden erforderliga kapitalet har föreningen hänvisat till en vid framställningen fogad bilaga. Av densamma framgår, bland annat, att, därest bostadsflygeln beräknas belagd intill 60 procent av kapaciteten under 4 vintermånader, vilket skulle innebära 12,215 belagda nätter, och bruttoinkomsten per gäst och dygn uppskattas till i medeltal 7 kronor 50 öre, skulle, efter avdrag av kostnaderna för rörelsens bedrivande, återstå ett belopp av 13,437 kronor per år, motsvarande nära 3 procent å det erforderliga byggnadskapitalet.

Beträffande finansieringen av kostnaderna för tillbyggnaden har föreningen anfört, att den icke såge sig i stånd att inom överskådlig framtid vidare utbygga turiststationen i Storlien med mindre hjälp erhöles av statens järnvägar i form av ett lån till belopp, motsvarande byggnadskostnaden, och på

villkor, som gällde i fråga om det föreningen år 1934 från järnvägsstyrelsen beviljade amorteringslånet. Som säkerhet för det nu sökta lånet erbjöde sig föreningen dels att lämna inteckningar i fastigheterna i Storlien till betryggande belopp, till förmånsrätten liggande närmast efter förenämnda, hos livbolagen pantförskrivna fastighetsinteckningar, dels att, i den mån inteckningar genom den årliga amorteringen frigjordes, till statens järnvägar överlämna dessa med bättre förmånsrätt liggande inteckningar. Skidfrämjandets och aktiebolaget Storliens högfjälls fastigheter och inventarier i Storlien vore, fortsätter föreningen, brandförsäkrade för ett sammanlagt belopp av 1,528,000 kronor. Då den planerade nybyggnaden och dess inventarier torde komma att försäkras för lägst 450,000 kronor, komme de nya inteckningarna att ligga inom 60 procent (57.6 procent) av det blivande brandförsäkringsvärdet, 1,978,000 kronor, för samtliga Skidfrämjandet och bolaget tillhöriga fastigheter och inventarier i Storlien.

Föreningen har slutligen framhållit, att, då tillkomsten av ifrågavarande tillbyggnad kunde antagas komma att årligen tillföra Storlien ytterligare omkring 2,000 resande, statens järnvägar hade ett stort ekonomiskt intresse av att de fasta inkvarteringsmöjligheterna i Storlien ökades på sätt nu ifrågasatts.

Järnvägsstyrelsen har i sin skrivelse anført:

Järnvägsstyrelsen, som såväl genom sin representation i som på grund av sin intressegemenskap med Skidfrämjandet och dess dotterbolag äger möjligheter och anledning att på nära håll följa föreningens verksamhet, kan i allt väsentligt vitsorda de sakförhållanden, som föranlett den nu gjorda framställningen. Trots att med den redan färdigställda utbyggnaden vunnits en väsentlig utökning av möjligheterna till fast inkvartering i Storlien, har sålunda allt fortfarande måst tidvis tillgripas den ur många synpunkter icke tilltalande utvägen att som logement taga i anspråk å bangården uppställda sovagnar. Allteftersom dessa logivagnar planenligt hinna ombyggas till dagvagnar — en åtgärd, som ur statens järnvägars interna synpunkt måste företagas — komma emellertid förutsättningarna för denna nödfallsutväg att väsentligen bortfalla. Å andra sidan ökas därigenom svårigheterna att med nuvarande tillgång på logiutrymme i Storlien tillgodose den ständigt stigande ström av turister, som söker sig dit, ett förhållande, som kan menligt påverka resefrekvensen å berörda statsbanelinjer. Denna frekvens torde nämligen vara i hög grad beroende av förhandenvarande inkvarteringsmöjligheter, varjämte givetvis även rese- och inkvarteringsavgifterna inverka härvidlag. Med stigande frekvens ökas emellertid möjligheterna till jämkning nedåt av dessa priser, om så befinnes erforderligt för åstadkommande av en ökad beläggning. Nu tillgängliga sifferuppgifter rörande antalet turister eller sovnätter i Storlien säga sålunda i och för sig intet om behovet av en ytterligare utbyggnad eller möjligheterna att förränta anläggningskostnaderna för en sådan, men vid det förhållandet, att de nuvarande logimöjligheterna i Storlien i stort sett inom kort komma att väsentligt minskas, finnes enligt järnvägsstyrelsens mening fog för bifall till den föreliggande framställningen. Mycket beror på Skidfrämjandets och järnvägsstyrelsens åtgärder. I förstnämnda hänseende må då, till komplettering av vad Skidfrämjandet i sin framställning meddelat, framhållas, att Skidfrämjandet efter tillkomsten av »Nya Högfjället» funnit sig böra ordna en egen rese- och propagandaavdelning, vars uppgift bland annat är att arbeta för att tillgängliga platser i Storlien i största utsträckning bliva disponerade under hela vintersäsongen.

Beträffande ritningarna och kostnadsberäkningarna för den nu planerade utbyggnaden, vilka utarbetats i samråd med järnvägsstyrelsen, är från styrelsens sida intet att tillägga till vad föreningen härom i sin framställning meddelat.

Under hänvisning till det anförda och med vitsordande av föreningens uttalande, att det är ett affärsekonomiskt intresse för statens järnvägar, att de fasta inkvarteringsmöjligheterna i Storlien ökas på sätt nu ifrågasatts, har järnvägsstyrelsen ansett sig böra ställa sig tillmötesgående till föreningens hemställan om lån av statsmedel till kostnadernas bestridande. Som föreningen själv framhåller, lär det nämligen icke vara möjligt att inom överskådlig tid på annat sätt finansiera denna ytterligare utbyggnad, då den real-säkerhet, som kan ställas för lånet — även om den ligger inom 60 procent av det beräknade framtida brandförsäkringsvärdet för Skidfrämjandets och dess dotterbolags anläggningar i Storlien — icke kan anses fullt bankmässig. Av hänsyn till den med de ökade logimöjligheterna motsebara ökningen av antalet i regel långväga resor på statens järnvägar, anser sig styrelsen alltså trots nyss berörda förhållande böra hos Kungl. Maj:t tillstyrka att för ändamålet erforderligt nytt lån tillhandahålles av statens järnvägars rörelsemedel.

Av samma skäl och med hänsyn tagen till föreningens samhällsgagneliga uppgift i folkhälsans tjänst anser sig styrelsen likaledes kunna hos Kungl. Maj:t hemställa om medgivande att av statens järnvägars trafikmedel få bidraga till lånets förräntning och amortering efter samma grunder, som gälla ifråga om det nu löpande låneavtalet och som, tillämpade å det nu ifrågasatta lånet, skulle innebära att, under den tid amorteringen av det nya lånet kommer att pågå, av trafikmedel för ändamålet tillskjutes ett bidrag av högst 13,500 kronor. Med inräkning av det på det redan beviljade lånet belöpande bidraget, högst 10,500 kronor, skulle statens järnvägar på detta sätt komma att bidraga till förräntning och amortering av föreningens låneskulder i och för utvidgningarna av Storliens turiststation med sammanlagt högst 24,000 kronor per år, ett belopp, som varken i och för sig eller i jämförelse med övriga kostnader, som statens järnvägar måste iklada sig i trafikvärvande syfte, kan anses särdeles högt. Framhållas må i detta sammanhang, att det ej är ovanligt, att kommunikationsföretag på dylikt sätt intressera sig i eller stödja hotell- och restaurangföretag, vilka möjliggöra upptagandet av en större resandetrafik.

På grund av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt om Kungl. Maj:ts bemyndigande *dels* att av tillgängliga rörelsemedel på i huvudsak de villkor, som fastställts att gälla för det Skidfrämjandet år 1934 beviljade lånet, lämna Skidfrämjandet ytterligare ett lån å högst 450,000 kronor för den planerade vidare utbyggnaden av Storliens turiststation, *dels ock* att, under den tid amorteringen av sistnämnda lån påginge, av trafikmedel för ändamålet tillskjuta ett bidrag av högst 13,500 kronor årligen.

I en till kommunikationsdepartementet den 24 januari 1936 inkommen skrift hava åtskilliga *representanter för hotell- och pensionatrvärelsen i Jämtland* hemställt, att Skidfrämjandets nu ifrågavarande ansökning icke måtte vinna bifall. I skriften har till stöd härför anförts bland annat:

Föreningen Skidfrämjandet motiverar sitt äskande om ytterligare lån med att dess resurser icke räcka till att emottaga dess gästantal. Innan beslut fattas hemställas om en föregående undersökning av hållbarheten i yrkandet. Att under kortare perioder nära nog alla sportplatser äro överbelagda talar i och för sig ej för en utvidgning. Den fyra månader långa vintersäsongen

bör vara i det närmaste helt belagd för att företagen skola bli bärkraftiga. Jämtlands och Härjedalens samfällda resurser räcka för närvarande mer än väl till. Skidfrämjandets ytterligare utvidgning av sina hotell skulle än så länge endast gå ut över andra orter och deras företag, varav många erbjuda väl så goda — stundom bättre — möjligheter än Storlien. Ett utbyggande av rumsantalet är än så länge slöseri med ekonomiska medel, vilket skulle gå ut över övriga näringsidkare i branschen och deras personal. För den händelse att ytterligare logimöjligheter i Storlien anses vara en nödvändighet, torde det vara lämpligare, att Skidfrämjandet utarrenderar mark till privata företagare, som på egen risk och bekostnad tillgodose behovet. Statlig hjälp hade måhända varit motiverad, om pengarna avsetts att bereda mindre bemedlade möjlighet till skidsport och fjällvistelse. Detta är emellertid ingalunda fallet, då de priser, som nämnda förening finner nödvändigt debitera, väsentligt överstiga vad som begäres av nästan alla andra jämtländska företag.

I anledning av förevarande skrift har *järnvägsstyrelsen*, efter hörande av Skidfrämjandet, i utlåtande den 19 februari 1936 i huvudsak anfört:

Styrelsen vill än en gång framhålla, att styrelsens ställningstagande till den av föreningen gjorda läneframställningen i väsentlig grad föranletts av det förhållandet, att i Storlien under en lång följd av år som logivagnar uppställda sovvagnar redan från och med nästa år icke längre äro att i samma antal påräkna för detta ändamål. Flertalet äldre sovvagnar komma nämligen med hänsyn till det alltmer trängande vagnbehovet att ombyggas till dagvagnar. Följden härav blir, att Storlien under vintervintersäsongen i framtiden ej kan mottaga på långt när lika många gäster på en gång som tidigare varit möjligt, såvida ersättning för det sålunda minskade logiutrymmet ej beredes på annat sätt. Det må vidare framhållas, att genom den föreslagna utbyggnaden av Skidfrämjandets turiststation antalet bäddplatser i Storlien icke kommer att ökas, utan att de 170 nya platserna utgöra en ganska blygsam kompensation för de logivagnar, som komma att indragas.

Styrelsen har givetvis ingen anledning att gynna den ena platsen i vårt land framför den andra, men då resandefrekvensen på Storlien varit och är i ständigt stigande — en utveckling, som kan befaras komma att avbrytas, därest ingen som helst kompensation beredes för de genom sovvagnarnas ombyggnad minskade logimöjligheterna — och då ett samarbete med en ideellt arbetande riksorganisation här kunnat etableras till statens järnvägars fördel, vore det ur statens järnvägars affärssynpunkter oklokt att avvisa ett fortsatt och ökat samarbete, som, sett på längre sikt, förvisso blir av ej oväsentlig betydelse för vintertrafiken på de norrländska linjerna.

Enligt styrelsens uppfattning är ökningen av resandetrafiken på Norrland vintertid en direkt följd av den propaganda för idrott och friluftsliv, som — icke minst genom Skidfrämjandets försorg — nu så energiskt bedrivs över allt i landet. För att denna vintertrafik på Norrland skall kunna behållas och än ytterligare utvecklas, synes det betydelsefullt, att Storlien, som med åren blivit ett alltmer attraktivt och dominerande centrum för vintersport och skidloppning inom vårt lands högfjällsområden, såvitt möjligt och åtminstone i viss utsträckning erhåller andra och fasta logimöjligheter i stället för det, för övrigt i och för sig ej lämpliga, logiutrymme, som går förlorat med sovvagnarnas ombyggnad. Detta torde emellertid icke vara tänkbart med mindre än att statens järnvägar på nu föreslaget sätt lämna sin medverkan till Skidfrämjandets planer på ytterligare utbyggnad av dess anläggningar därstädes.

Vad angår Skidfrämjandets prissättning i Storlien hava statens järnvägars representanter i Skidfrämjandets styrelse icke haft något att erinra mot de

fastställda prisen. Ihågkommas bör nämligen, att all förläggning ovan odlingsgränsen är relativt kostsam, såsom uppgifter även från utlandet bestyrka. Järnvägsstyrelsen är självfallet angelägen, att de prissänkningar, som visa sig möjliga att göra, också bliva genomförda, ty genom billiga priser animeras givetvis trafiken på Storlien, vilket för statens järnvägars vidkommande är huvudsaken. De nuvarande helinackorderingsprisen i Storlien framstå emellertid som måttliga och i förhållande till vad gästerna åtnjuta i förplägnad och omvårdnad som fullt skäliga. Styrelsen anser sig i detta sammanhang böra framhålla, att Skidfrämjandet är en ideellt arbetande förening utan några enskilda vinstintressen, varför föreningen icke har någon anledning att hålla högre priser än som äro nödvändiga dels för drift och underhåll av anläggningarna i Storlien, dels för fullgörande av ingångna låneavtal för anläggningarnas förräntning och amortering.

På grund av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att förevarande framställning från vissa pensionatsinnehavare m. fl. lämnas utan avseende.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har i utlåtande den 6 mars 1936 — med förmälan att länsstyrelsen vid sammanträde den 5 i samma månad berett förutnämnda representanter för hotell- och pensionatvärderna i Jämtland tillfälle att yttra sig och med bifogande av vid detta sammanträde fört protokoll — för sin del anför:

De erinringar, som vid nämnda sammanträde framställdes mot den projekterade ytterligare utbyggnaden av Nya Högfjället i Storlien synas närmast vara grundade på den föreställningen att staten genom att bevilja Skidfrämjandet lån för detta ändamål skulle på ett partiskt sätt gynna ett privat företag till förfång för andra hotell och pensionat i västra Jämtland. Enligt länsstyrelsens uppfattning är emellertid en sådan föreställning icke sakligt grundad. Under en följd av år har järnvägsstyrelsen genom uppställning av sovvagnar å Storliens station under de stora skidsäsongerna utökat möjligheterna för turister att då erhålla logi i Storlien med cirka 500 à 700 sovvagnplatser. Enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat, är det numera nödvändigt att de ifrågavarande sovvagnarna — representerande ett värde av cirka 2,400,000 kronor — tagas i anspråk för tillgodoseende av den allmänna trafiken inom landet, därvid de äldre vagnarna komma att ombyggas till sittvagnar. Under sådana förhållanden synes det vara riktigt att statens järnvägar i samband med indragning av sovvagnsuppställningen söka sörja för att, åtminstone till en del, kompenstation lämnas för de borttagna möjligheterna att erhålla nattkvarter under den tid tillströmningen till Storlien hittills varit störst. Ett annat förfaringssätt skulle med all sannolikhet göra statens järnvägar till föremål för ett icke oerättigt klander.

Huruvida den motsedda indragningen av sovvagnsuppställningen i Storlien måste betraktas såsom oundgängligen nödvändig undandraget sig uppenbarligen länsstyrelsens bedömning, men länsstyrelsen tager för givet att denna fråga ingående prövats ur synpunkten av statens järnvägars ekonomi. Ur mera lokala synpunkter måste det i varje fall betecknas såsom olyckligt att denna minskning av platserna i Storlien företages, sedan en välkött propaganda lyckats, på sätt som skett, driva upp publiktillströmningen till västra Jämtlands sportplatser. Och denna publiktillströmning är alltjämt stadd i ökning och torde bliva det även i fortsättningen. Mänskligt att se, är därför en utökning av logimöjligheterna i Storlien mycket önskvärd och erforderlig under högsäsongerna, även om den föreslagna utbyggnaden av Nya Hög-

fjället med ytterligare 170 platser kommer till stånd. Detta torde framgå redan därav att, enligt vad distriktschefen vid statens järnvägar Valentin meddelade vid omförmålda sammanträde, redan cirka 400 turister måst nekas platser i sovvagnsuppställningen under instundande påsk. Under högsäsongerna, då nästan undantagslöst alla platser äro upptagna även å de andra sportorterna i västra Jämtland, kan med hänsyn till nu angivna omständigheter en utbyggnad av Nya Högfjället icke stärka dettas möjlighet till konkurrens med övriga hotell och pensionat. En sådan påföljd kunde tänkas under de tider, när tillströmningen är mindre och särskilt under sommaren. Publikfrekvensen kan emellertid då, efter nuvarande förhållanden att döma, knappast bliva större än att den kan tillfallo tillgodoses med de platser, som redan nu stå Nya Högfjället till buds. De framställda erinringarna mot järnvägsstyrelsens och Skidfrämjandets framställning vila därför, enligt länsstyrelsens mening, knappast på verklighetens fasta mark.

Även om sålunda hinder icke borde möta mot bifall till järnvägsstyrelsens och Skidfrämjandets framställning om stödandet av Nya Högfjällets fortsatta utbyggande genom län, måste länsstyrelsen ställa sig mera tveksam mot det föreslagna sättet för utbyggnaden. Med hänsyn till att, såvitt av skissritningarna kunde bedömas, de föreslagna nybyggnaderna i några hänseenden icke stode i god överensstämmelse med gällande hotellstadga, och då vissa av länsstyrelsen närmare angivna åtgärder borde vidtagas för att i möjligaste mån säkerställa hotellgästerna i händelse av eldsvåda, vore en omläggning av planen för byggnaden enligt länsstyrelsens uppfattning oundgängligen nödvändig och borde uppställas som villkor för beviljande av det begärda lånet.

Med anledning av vad länsstyrelsen sålunda anfört har *järnvägsstyrelsen* den 6 november 1936 till följd av remiss ånyo utlåtut sig i ärendet. Styrelsen har i sitt utlåtande meddelat, att en av Skidfrämjandet verkställd omarbetning av byggnadsplanen i syfte att åstadkomma ett effektivare brandskydd ävensom inträdd prisstegring å vissa materialier medfört en ökning av byggnadskostnaden från 450,000 kronor till 485,000 kronor och alltså ett i motsvarande grad stegrad lånebehov för föreningen.

Over det sålunda framlagda nya förslaget har *byggnadsstyrelsen* den 10 december 1936 yttrat sig. Styrelsen, som jämväl införskaffat yttrande i ärendet från svenska brandskyddsföreningen, har i sitt utlåtande anfört:

Byggnadsstyrelsen har för sin del icke något att i princip erinra mot att av statsmedel på förslaget sätt och till angivna belopp lämnas ekonomiskt stöd till utbyggnandet av Storliens turiststation, då härigenom såväl statens järnvägars intresse som en ur folkhälsans synpunkt gagnande verksamhet skulle främjas.

Emellertid finner sig byggnadsstyrelsen icke kunna förorda, att turiststationens utbyggnad sker i enlighet med de i de föreliggande skissritningarna angivna riktlinjerna. Ur säkerhetssynpunkt måste det nämligen anses i viss mån betänkligt att uppföra ett så omfattande sammanhängande byggnadskomplex i trä som det å ritningarna avsedda. En inom ett sådant komplex utbruten eldsvåda kan befaras snabbt få en allvarlig karaktär, och även om hotell- och pensionatstadgan icke direkt uppställer förbud mot ett dylikt byggnadssätt, kan det i förevarande fall knappast anses lämpligt. I vissa avseenden torde även, såsom av brandskyddsföreningen gjorts gällande, det föreliggande förslaget strida mot föreskrifterna i berörda stadga.

Därest turiststationens utbyggnad skall ske genom uppförande av ytterligare trähus, bör enligt styrelsens mening härvid helst tillämpas ett system med fristående paviljonger, vilka genom täckta passager av högst en vånings höjd eventuellt skulle kunna sättas i förbindelse med restaurangbyggnaden.

Emellertid synes det styrelsen vara lämpligast om utbyggnaden skedde på så sätt, att den föreslagna flygeln D utfördes i brandsäker konstruktion, under vilken förutsättning den södra delen av denna flygel skulle kunna uppföras till tre våningars höjd, varigenom skulle erhållas så mycket ytterligare utrymme, att den med E i förslaget betecknade byggnaden icke torde bliva behöflig. Enligt en inom styrelsen verkställd överslagsberäkning torde en dylik lösning av byggnadsfrågan icke medföra en större ökning av de beräknade kostnaderna för genomförandet av det nu föreliggande förslaget än omkring 5 å 6 procent eller 25,000 å 30,000 kronor. Beträffande i övrigt de beräknade kostnaderna för förslaget har byggnadsstyrelsen i och för sig icke något att erinra.

Med anledning av de av byggnadsstyrelsen gjorda erinringarna i fråga om det senast framlagda förslaget till nybyggnad för Skidfrämjandet har järnvägsstyrelsen, med överlämnande av yttrande från Skidfrämjandet, den 26 januari 1937 avgivit förnyat utlåtande i ärendet.

Skidfrämjandet har i sitt nyssnämnda yttrande i huvudsak anfört:

Då föreningen funnit den av byggnadsstyrelsen föreslagna lösningen otvivelaktigt innebära en högst ökad säkerhet mot eldfara, hade föreningen låtit uppgöra ett nytt byggnadsförslag, åskådliggjort å fem vid yttrandet bifogade ritningar. Av förslaget framginge, att bostadsflygeln med plats för 170 gäster tänkts utförd helt av sten med södra delen av byggnaden uppförd till tre våningars höjd. Av kostnadsberäkningen framginge, att byggnadsstyrelsens uttalande, att en bostadsflygel enligt dess direktiv ej skulle öka kostnaderna med mera än 5 å 6 procent, i stort sett visat sig hålla streck, i det utbyggnaden helt utförd i sten enligt det nu framlagda förslaget beräknades draga en kostnad av 515,000 kronor, varav 30,000 kronor avsåges för förbättrade anordningar i Storlien för att öka vattentillgången därstädes.

Det nu framlagda förslaget innebure således en ökning av ej mindre än 65,000 kronor gentemot det ursprungligen i Skidfrämjandets skrivelse den 11 november 1935 framlagda förslaget, som beräknats draga en kostnad av 450,000 kronor. Skidfrämjandet hade därför ansett sig ånyo böra genomgå kalkylerna för det ifrågasatta nybyggets förräntning och amortering och hade därvid funnit, att statens järnvägars andel i kostnadernas förräntning och amortering genom det under tiden inträdda avsevärt lägre ränteläget, realiter sett skulle bliva ungefär densamma, som om det ursprungliga förslaget omedelbart kunnat genomföras, under det Skidfrämjandets andel, vid en bibehållen låneränta av 4 procent, komme att ökas med 1,950 kronor per år eller till 15,450 kronor per år.

Då behovet av den nu ifrågasatta utbyggnaden av Storliens turiststation, fortsätter föreningen, med varje år framstode allt tydligare, vore föreningen, med hänsyn dels till det större värdet av en byggnad i sten, dels till den ökade brandsäkerheten, genom vilken något lägre brandförsäkringspremie torde kunna erhållas, beredd att påtaga sig den sålunda ökade kostnaden för lånets förräntning.

På grund av vad sålunda anförts hemställer Skidfrämjandet, att järnvägsstyrelsen ville hos statsmakterna söka utverka ett amorteringslån av stats-

medel å 515,000 kronor, avsett för en ytterligare utbyggnad av Storliens turiststation i huvudsaklig enlighet med nyssnämnda ritningar, att amorteras efter samma grunder, som fastställts genom låneavtalet mellan järnvägsstyrelsen och Skidfrämjandet av den 1 augusti 1934.

Järnvägsstyrelsen har i utlåtandet den 26 januari 1937 anfört:

Lämpligheten ur olika synpunkter av ett fortsatt bistånd från statens järnvägar för vidare utbyggnad av turiststationen i Storlien torde få anses till fullo ådagalagd ej blott genom vad Skidfrämjandet och järnvägsstyrelsen redan framhållit utan även av övriga hörda myndigheters och då särskilt länsstyrelsens uttalanden i ärendet.

De särskilt av byggnadsstyrelsen påyrkade ändringarna i fråga om det tekniska utförandet av nybyggnaden synas vid sådant förhållande i och för sig icke vara av beskaffenhet att böra påverka järnvägsstyrelsens ståndpunkts-tagande till lånefrågan, även om dessa ändringar föranleda ett något ökat lånebehov för föreningen och därmed en något ökad kostnad för förräntning och amortering av lånet. För järnvägsstyrelsen som bidragsgivare torde — som ock Skidfrämjandet i sin senaste inlaga framhållit — en ökning av lånesumman från 450,000 till 515,000 kronor icke vara av någon större reell betydelse, särskilt enär också ränteläget nu är avsevärt lägre än då planen på ett fortsatt samarbete mellan järnvägsstyrelsen och Skidfrämjandet i ifrågasvarande hänseende började dryftas, och man enade sig om att för ett eventuellt nytt lån bibehålla samma villkor som dem, vilka gälla för det Skidfrämjandet år 1934 beviljade lånet.

Styrelsen har därefter — utan att dock framställa något direkt yrkande — ifrågasatt, huruvida icke den sänkning av ränteläget, som numera inträtt, borde i viss mån komma Skidfrämjandet till godo vid bestämmandet av villkoren för ett eventuellt nytt lån. Under förutsättning att annuiteterna för detta, anför styrelsen, bestämdes till 6 procent av lånesumman och lånet förräntades efter 4 procent — de villkor som gällde i fråga om det föreningen tidigare beviljade lånet från statens järnvägar — komme lånet att vara slutamorterat efter omkring 28 år. Skulle i stället krävas förräntning efter 3.5 procent, en räntefot, som styrelsen under förhandenvarande förhållanden funne fullt nöjaktig, erfordrades för lånets återbetalning inom oförändrad tid, 28 år, en annuitet av omkring 5.66 procent å lånebeloppet, d. v. s., om detta komme att utgöra 515,000 kronor, i runt tal 29,000 kronor. Härav skulle på Skidfrämjandet belöpa hälften eller 14,500 kronor mot 13,500 kronor enligt det ursprungligen beräknade beloppet och då ifrågasatta villkor samt 15,450 kronor enligt det numera beräkningsbara beloppet och samma villkor. Vid bedömande av frågan om räntevillkoren finge givetvis beaktas, att det jämväl för statens järnvägar såsom trafikföretag vore av nytta, om för Skidfrämjandet, på vilken förening mycket beträffande tryggheten att kunna räkna med framtida goda förläggningmöjligheter för den stora och växande resandeströmmen till Storlien berodde, kunde beredas lättnad i dess omkostnader. Toges skälig hänsyn till de därmed sammanhörande syften, som föranlett en samverkan mellan järnvägsstyrelsen och föreningen vid realiserandet av föreningens planer på utbyggnad av dess anläggningar i Storlien, syntes följaktligen väl försvarligt att bibehålla den på sin tid avsedda halveringen av kostnaderna icke blott formellt utan också reellt.

Under åberopande av vad sålunda och tidigare anförts hemställer järnvägsstyrelsen om Kungl. Maj:ts bemyndigande att av tillgängliga rörelsemedel lämna Skidfrämjandet ytterligare ett lån å 515,000 kronor för den nu planerade vidare utbyggnaden av turiststationen i Storlien, varvid för detta nya lån skulle gälla i huvudsak antingen samma villkor, som fastställts för det föreningen år 1934 beviljade lånet, eller ock, därest Kungl. Maj:t så funne skäligt, de ändrade villkor, som styrelsen nyss antytt, samt att under den tid amorteringen av detta lån påginge av trafikmedel för ändamålet tillskjuta ett bidrag av högst 15,450 kronor eller alternativt 14,500 kronor årligen.

I förnyat utlåtande den 2 februari 1937 har *byggnadsstyrelsen* förklarat sig icke hava annat att erinra mot det senast framlagda utbyggnadsförslaget än att de i totalkostnaden 515,000 kronor ingående kostnaderna för ledningar i förhållande till senare prisstegringar måhända äro väl lågt beräknade.

Rörande de närmare detaljerna i byggnadsplanerna och kostnadsberäkningarna torde få hänvisas till de till föreningens förevarande framställning fogade ritningarna och övriga bilagor.

Den föreliggande framställningen avser, att statens järnvägar genom lån och genom visst bidrag till förräntning och amortering av lånet skulle möjliggöra för Skidfrämjandet att utföra en ytterligare utbyggnad av turiststationen Högfjället vid Storlien. Genom den i mars 1935 färdigställda utbyggnaden av turiststationen ökades visserligen i icke ringa grad möjligheterna att bereda turister fasta logimöjligheter. Erfarenheten har emellertid visat, att dessa under vissa tider icke varit tillräckliga för att tillgodose behovet. Enligt vad i ärendet upplysts hade sålunda omkring tiden för Marie bebådelsedag och under påskhelgen år 1935 — trots genom utbyggnaden vunnet tillskott av omkring 200 nya logiplatser — antalet personer, som måst inkvarteras i sovvagnar, uppställda å Storliens stationsområde, icke minskat utan tvärtom ökat. Enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat utgjorde antalet logiplatser i sovvagnarna under vintern 1934—1935 429 men under vintern 1935—1936, till följd av den påbörjade ombyggnaden av sovvagnar till dagvagnar, endast 273. Under tiden omkring påsken 1936 voro — samtidigt med att samtliga rum å turiststationen Högfjället varit belagda — sovvagnarnas logimöjligheter i sin helhet utnyttjade och i ett mycket stort antal fall kunde plats över huvud icke beredas. Även under andra perioder måste, på grund av bristande utrymme å turiststationen, sovvagnarna i relativt stor omfattning tagas i anspråk. Det kan därför med skäl antagas, att sedan den beslutade ombyggnaden av sovvagnarna inom den närmaste tiden helt genomförts, även vid en ganska betydande ökning av de fasta logimöjligheterna ett avsevärt antal beställningar av logi vid olika tillfällen under vintersäsongen måste avvisas.

För statens järnvägar är det enligt järnvägsstyrelsen av ekonomiskt intresse, att åtgärder vidtagas till förekommande av en nedgång i resandetrifiken på Storlien till följd av minskade logimöjligheter. Att Skidfrämjandet skulle kunna utan ekonomiskt stöd genomföra den planerade utbyggnaden av turiststationen synes uteslutet. I detta sammanhang bör även framhållas,

Departements-
chefen.

att föreningen, vilken icke är inriktad på affärsdrift i vinstsyfte utan fullföljer ideella ändamål av betydelse för stora delar av vårt folk, måste anses vara värd uppmuntran från det allmännas sida. Detta förhållande torde även, genom beviljandet av tidigare understöd till föreningen, få anses vara av statsmakterna erkänt. Med hänsyn härtill torde det också finnas anledning antaga, att föreningen skall eftersträva att i vad på prispolitiken ankommer göra turiststationen tillgänglig för bredast möjliga publik.

Vad vissa representanter för hotell- och pensionatväsendet i Jämtland anfört mot lämpligheten av det ifrågasatta låneunderstödet torde ej böra tillmätas större betydelse, då, såsom järnvägsstyrelsen framhållit och länsstyrelsen ytterligare understrukt, frågan i huvudsak gäller allenast kompensation i viss omfattning av den utav förenämnda järnvägsvagnars ombyggnad till dagvagnar orsakade minskningen av inkvarteringsmöjligheterna i Storlien. I övrigt torde jag kunna inskränka mig till att hänvisa till innehållet i järnvägsstyrelsens och länsstyrelsens utlåtanden.

Med hänsyn till nu anförda omständigheter och då det senast framlagda byggnadsförslaget torde få anses tillfredsställa skäliga anspråk ur såväl byggnads- som brandtekniska synpunkter och jämväl i övrigt synes lämpligt, anser jag mig kunna biträda Skidfrämjandets nu ifrågavarande framställning sådan den slutligen föreligger.

Det ifrågasatta lånet har föreslagits skola utgå med hela det för utvidgningen av turiststationen såsom erforderligt beräknade beloppet, 515,000 kronor. Mot detta belopp har jag icke funnit anledning till erinran. Då det här gäller en tillfällig investering, torde jämväl detta lån, för vilket inteckningssäkerhet i aktiebolaget Storliens högfjälls fasta egendom skulle ställas, böra utanordnas av statens järnvägars rörelsemedel.

Såväl föreningen som järnvägsstyrelsen har förutsatt, att för lånets tillgodonjutande i huvudsak samma villkor skola gälla, som föreskrevs för det tidigare av statens järnvägar lämnade lånet. Järnvägsstyrelsen har dock i sitt senaste utlåtande ifrågasatt, att låneräntan skulle beräknas efter en räntefot av $3\frac{1}{2}$ procent i stället för tidigare beräknade 4 procent. Mot förenämnda villkor har jag icke något att erinra liksom ej heller mot att den lägre räntan får bestämmas för lånet. För lånets återbetalning inom den avsedda tiden, 28 år, skulle då erfordras en annuitet av omkring 5.66 procent av lånebeloppet eller i runt tal 29,000 kronor. Av detta belopp skulle alltså Skidfrämjandet erlägga hälften eller 14,500 kronor, under det att återstoden skulle tillskjutas av statens järnvägar, dock att vad statens järnvägar sålunda skola tillskjuta skall minskas med det belopp, som föreningen under året kan erhålla i utdelning å sina stamaktier i aktiebolaget Storliens högfjäll. Med avseende å den erbjudna inteckningssäkerheten må nämnas, att enligt låneavtalet med förutnämnda livförsäkringsbolag de till säkerhet för det tidigare lånet från statens järnvägar lämnade inteckningarna skola, i den mån de frigöras, utgöra säkerhet för lånet från bolagen, vilka i sin tur till låntagaren skola återställa härigenom eller genom amortering frigjorda, till bolagen såsom säkerhet överlämnade inteckningar. Enligt Skidfrämjandets erbjudande

skulle säkerheten för det nya lånet från statens järnvägar utgöras av inteckningar med förmånsrätt efter de av livförsäkringsbolagen innehavda inteckningarna samt av sistnämnda inteckningar, i den mån de på angivet sätt frigöras. I likhet med det tidigare statslånet skulle jämväl det nu ifrågavarande förses med borgen såsom för egen skuld av aktiebolaget Storliens högfjäll.

De sålunda föreslagna villkoren för låneunderstödet hava icke i och för sig givit mig anledning till erinran. Såsom av det föregående framgår representerar turiststationen i fråga ett ekonomiskt intresse för statens järnvägar och torde tillika få betraktas såsom ett företag av mera allmänt samhällligt intresse. Det synes mig vid sådana förhållanden av vikt att söka för framtiden säkerställa stationens bibehållande för avsett ändamål. Ehuru villkoren för den förut omförmälda donation, varigenom Skidfrämjandet erhållit stamaktierna i det turiststationen ägande bolaget, äro ägnade att verka i nämnda syfte, vill jag för min del förorda, att även vid beviljande av det nu ifrågavärdade låneunderstödet fästas sådana villkor, som kunna tjäna samma syfte. I sådant avseende synes i låneavtalet böra intagas en bestämmelse av innebörd, att Skidfrämjandet skall vara skyldigt att använda turiststationen för dess nuvarande ändamål och att härutinnan någon ändring icke får ske liksom icke heller någon överlåtelse av turiststationen utan järnvägsstyrelsens medgivande. För att i görligaste mån säkerställa detta villkors uppfyllande och tillika bereda staten möjlighet att, för den händelse anläggningen skulle övergå till annan ägare, öva inflytande på anläggningens framtida användning, torde därjämte lämpligen böra stadgas, att den del av låneunderstödet jämte ränta, som statens järnvägar skulle påtaga sig att gälda, bör kvarstå såsom en statens järnvägars ränte- och amorteringsfria fordran hos föreningen med bolagets borgen och inteckningssäkerhet, vilken fordran skulle förfalla till betalning, därest ifrågavarande villkor icke uppfylles. Vad sålunda föreslagits beträffande nyssnämnda del av låneunderstödet synes också böra få tillämpning med avseende å den del av det tidigare lånet, som statens järnvägar åtagit sig att förränta och amortera. Beträffande sistnämnda lån vill jag emellertid erinra om vad nyss anförts beträffande överlämnande av inteckningssäkerheten till förutnämnda livförsäkringsbolag. Inteckningssäkerheten för den kvarstående delen av det tidigare lånet kommer sålunda att bliva sämre än den nuvarande, till dess livförsäkringsbolagens fordran blivit gulden.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad här anförts fastställa ett blivande låneavtal. Jag förutsätter, att den i det tidigare låneavtalet intagna bestämmelsen om representation för järnvägsstyrelsen i föreningens och bolagets styrelser och revision skall inflyta jämväl i det nu ifrågavarande avtalet och få tillämpning för amorteringstiden och därefter tills vidare, till dess Kungl. Maj:t kan finna skäl annorlunda bestämma.

I anslutning till vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att i huvudsaklig överensstämmelse med vad av mig i det föregående anförts och i enlighet med de närmare bestämmelser, som av Kungl. Maj:t meddelas, må

dels till föreningen för skidlöpningens främjande i Sverige för ytterligare utbyggnad av turiststationen Högfjället vid Storlien av statens järnvägars rörelsemedel lämnas ett lån av 515,000 kronor,

dels ock under den tid, amorteringen av sagda lån pågår, till annuitetens bestridande tillskjutas ett årligt bidrag av högst 14,500 kronor, att utgå av statens järnvägars trafikmedel.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.