

**Nr 90.**

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa investeringar i statens järnvägars fond.*  
(4:e avd.)

1:o **Lån till svenska turistföreningen för återuppförande av turiststationen i Abisko m. m.** I propositionen nr 138 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 10 mars 1950 (punkt 1, s. 1—6) föreslagit riksdagen att dels till Lån till Svenska turistföreningen för återuppförande av turiststationen i Abisko å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 840 000 kronor, dels medgiva, att järnvägsstyrelsen må av statens järnvägars trafikmedel årligen tillskjuta hälften av det belopp, som erfordras för lånets förräntning och amortering enligt i statsrådsprotokollet angivna grunder, dels ock be- myndiga Kungl. Maj:t att för ifrågavarande lån meddela de närmare bestämmelser i övrigt, som kunna visa sig erforderliga.

I skrivelse den 17 februari 1950 har *järnvägsstyrelsen* till en början erinrat, att huvudbyggnaden vid den av Svenska turistföreningen ägda och drivna turiststationen i Abisko, vilken inrymmer köksavdelning, matsalar och sällskapsrum samt ursprungligen 86 sängplatser, varav 24 i enkelrum, 36 i dubbelrum och övriga 26 i logement, nedbrunnit till grunden i slutet av april 1949. Under tiden därefter hade föreningen därför endast kunnat mottaga gäster i de i närheten av turiststationen uppförda, för en mera enkel förläggning inredda småstugorna, vilka sammanlagt inrymde ett 80-tal platser. Utspisning m. m. av dessa gäster hade skett i en för ändamålet omändrad annexbyggnad, invid vilken sällskapsrum anordnats i en nyuppförd barack.

Samtidigt med dessa provisoriska åtgärder uppdrog föreningen i maj 1949 åt sin sedan länge för dylika ändamål anlitate arkitekt att i enlighet med vissa meddelade direktiv utarbeta ritningar och kostnadsförslag för en ny huvudbyggnad i den brunna byggnadens ställe. Sedan av arkitekten utarbetade ritningar och kostnadsförslag överarbetats, hade ett ombyggnadsprojekt framkommit, som skulle draga en kostnad av 1 925 000 kronor. Föreningen hade härefter sökt kontakt med järnvägsstyrelsen för att efterhöra, huruvida ekonomiskt stöd i en eller annan form från statens och närmast från statens järnvägars sida kunde vara att påräkna till planernas förverkligande. Den på grund av branden utbekomna försäkringssumman, 840 000 kronor, jämte övriga medel, som föreningen nu skulle kunna disponera för

ändamålet eller eljest upplåna på vanligt sätt, vore nämligen enligt föreningens mening otillräckliga för nyanläggningens finansiering.

Mellan järnvägsstyrelsen och föreningen med anledning härav förda överläggningar samt verkställda utredningar hade bibragt styrelsen den övertygelsen, å ena sidan att föreningen svårligen i vanlig ordning kunde anskaffa det kapital, som utöver det erhållna brandförsäkringsbeloppet erfordrades för uppförande av en nybyggnad av angivna dimensioner, å andra sidan att en av brist på medel eventuellt påkallad nedskärning av antalet gästbäddar skulle vara till förfång icke blott för landets reseliv, för vilket Abisko sedan gammalt spelade en betydelsefull roll, utan även för statens järnvägar, som därigenom skulle förlora ej obetydliga inkomster av turisttrafiken. På grund härav syntes turistföreningen böra erhålla visst ekonomiskt stöd från statsmakterna i det på grund av branden nu iråkade läget. Det vore ur angivna synpunkter även angeläget, att turiststationen återuppbyggdes snarast möjligt.

Vad anginge formen för ett sådant stöd hade under överläggningarna olika alternativ diskuterats. Järnvägsstyrelsen hade därvid för sin del framhållit, att ett eventuellt stöd från statens sida lämpligen borde givas i samma form som den hjälp, vilken statens järnvägar med statsmakternas medgivande (prop. nr 104 och riksdagens skrivelse nr 113 år 1934 samt prop. nr 200 och riksdagens skrivelse nr 298 år 1937) vid två tillfällen lämnat Skid- och friluftsförbundet till utbyggnad av turiststationen i Storlien. Styrelsen hade meddelat turistföreningen, att styrelsen för sin del vore beredd att hos statsmakterna söka på angivna villkor utverka ett lån i paritet med det brandförsäkringsbelopp, som föreningen själv hade disponibelt för ändamålet, d. v. s. å 840 000 kronor. Då skälen för en medverkan från statens sida i huvudsak vore desamma i fråga om Abisko som när det gällde Storlien, och mycket alltså talade för att stöd till turistföreningen lämnades i liknande form som tidigare till Skid- och friluftsförbundet, hade föreningen förklarat sig med tacksamhet godtaga den sålunda erbjudna lösningen av frågan.

Vad anginge villkoren i övrigt för ett sådant lån syntes räntefoten för desamma böra bestämmas till 3,5 procent och amorteringstiden till 30 år. Annuiteten skulle då komma att belöpa sig till 45 672 kronor, varav turistföreningen och järnvägsstyrelsen skulle bestrida hälften eller 22 836 kronor vardera. Till säkerhet för lånet förutsattes turistföreningen skola pantförskriva inteckningar med bästa förmånsrätt. I den mån det nu i utsikt ställda lånet å 840 000 kronor jämte den lika stora försäkringssumma, som föreningen på grund av branden utbekommit, samt övriga av föreningen disponibla likvida medel icke försloge till anläggningskostnadernas bestridande, hade föreningen emellertid förbehållit sig och styrelsen ansett sig kunna gå med på att föreningen finge disponera framförliggande inteckningar som säkerhet för den ytterligare upplåning i bank, som kunde befinnas erforderlig.

Järnvägsstyrelsen har sålunda hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att dels till lån till Svenska turistföreningen för återuppförande

av turiststationen i Abisko å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 840 000 kronor, dels medgiva, att järnvägsstyrelsen må av statens järnvägars trafikmedel årligen tillskjuta hälften av det belopp, som erfordras för länets förräntning och amortering enligt i det föregående angivna grunder, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att för ifrågavarande lån meddela de närmare bestämmelser i övrigt, som kunna visa sig erforderliga.

*Departementschefen* har till en början anfört följande.

Belägningsstatistiken visar för den gamla turiststationen i Abisko relativt gynnsamma siffror. Statens järnvägar ha ett visst ekonomiskt intresse av att turisttrafiken till Abisko upprätthålles. Det synes vidare vara ovisst, om föreningen utan hjälp av staten kan finansiera den föreslagna nya turiststationen. Föreningens ideella verksamhet för att sprida kännedom om och väcka intresse för svensk natur och främja svenskt turistväsende synes även värd stöd. Med hänsyn till anförda omständigheter vill jag tillstyrka, att ett lån om 840 000 kronor av statsmedel lämnas till turistföreningen för uppförande av en ny turiststation i Abisko. Då statens järnvägar numera sakna rörelsemedel, att användas för låneändamål, synes ett särskilt investeringsanslag böra anvisas för nästa budgetår under statens järnvägars fond.

Under erinran att vid de preliminära förhandlingarna mellan järnvägsstyrelsen och turistföreningen förutsatts, att ett blivande låneavtal skulle upprättas på i huvudsak samma villkor som låneavtalen med Skid- och friluftsförbundet, har departementschefen förklarat sig intet ha att erinra mot de preliminärt överenskomna villkoren för statslånet. Den av turistföreningen erbjudna in-teckningssäkerheten syntes sålunda böra godtagas. Departementschefen förutsatte dock, att det ifrågasatta banklånet icke skulle taga i anspråk framförliggande in-teckningar till högre belopp än 245 000 kronor eller skillnaden mellan den beräknade kostnaden samt summan av det utbekomna brandförsäkringsvärdet och statslånet. Ej heller hade departementschefen något att erinra mot att järnvägsstyrelsen av trafikmedel betalade hälften av den årliga annuiteten för statslånet.

Slutligen har departementschefen anfört följande.

Lånevillkoren böra närmare utformas i ett särskilt låneavtal mellan järnvägsstyrelsen och turistföreningen. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad här anförts fastställa ett blivande låneavtal. I likhet med järnvägsstyrelsen finner jag ej skäl påfordra att styrelsen beredes särskild representation i föreningens styrelse och revision.

Blivande ritningar torde i samband med fastställelsen av låneavtalet få underställas Kungl. Maj:t för godkännande.

*Utskottet.* Med hänsyn till den norrländska turisttrafikens betydelse icke minst för statens järnvägars vidkommande anser sig utskottet böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag, att ett investeringsanslag av 840 000 kronor anvisas för nästa budgetår såsom lån till svenska turistföreningen för återuppförande av den nedbrunna huvudbyggnaden vid turiststationen i Abisko. Vad depar-

tementschefen anfört och förordat rörande lånevillkor m. m. har ej heller givit utskottet anledning till erinran. Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må

a) till *Lån till svenska turistföreningen för återuppförande av turiststationen i Abisko* under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 840 000 kronor,

b) medgiva, att järnvägsstyrelsen må av statens järnvägars trafikmedel årligen tillskjuta hälften av det belopp, som erfordras för lånets förräntning och amortering enligt i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 10 mars 1950 angivna grunder,

c) bemyndiga Kungl. Maj:t att för ifrågavarande lån meddela de närmare bestämmelser i övrigt, som kunna visa sig erforderliga.

2:o) **Uppförande av en ny järnvägsbro över Lidan.** Kungl. Maj:t har (punkt 2, s. 6—8) föreslagit riksdagen godkänna i statsrådsprotokollet angivna riktlinjer för lösandet av frågan om en ny järnvägsbro över Lidan.

I skrivelse den 8 mars 1950 har *järnvägsstyrelsen* hemställt, att ett belopp av ytterligare 900 000 kronor måtte anvisas under anslaget till Broar m. m. för nästa budgetår.

Järnvägsstyrelsen erinrar inledningsvis i sin skrivelse, att den med rörligt spann försedda järnvägsbron i Lidköping, som förbinder järnvägsstationen därstädes med järnvägslinjen till Håkantorps och stadens industri- och hamnområden på västra sidan av Lidan, förstördes den 18 februari 1950 genom översvämning i Lidan i samband med isskruvning. Företagen undersökning hade ådagalagt, att skadorna vore av den art och omfattning, att bron ej kunde repareras.

Vid planeringen av den erforderliga nya bron gällde det bl. a. att taga ställning till huruvida denna borde konstrueras enbart med inriktning på sådan järnvägstrafik, som framförts över den nu raserade bron, eller om densamma borde omedelbart dimensioneras med hänsyn till att bandelen Håkantorps—Lidköping—Forshem framdeles kunde komma att ombyggas till normalspår.

Enligt vad styrelsen erfarit hade 1943 års järnvägskommitté avlämnat ett nytt betänkande, vilket utmynnade i förslag att ombygga bl. a. denna bandel till normalspår. Ett av motiven härför skulle enligt uppgift vara, att av kommittén utförda kalkyler visade, att en sådan åtgärd vore lönsam. Inom styrelsen verkställda preliminära kalkyler gäve likaledes vid handen, att en breddning av ifrågavarande bandel torde kunna anses företagsekonomiskt försvarlig, särskilt om vissa inom Skånska Cement AB nu dryftade planer att utbygga bolagets anläggningar i Hällekis komme till utförande.

Under sådana förhållanden syntes det styrelsen välbetänkt att dimensionera den behövliga nya bron över Lidan på sådant sätt, att den även kunde användas, om de smalspåriga järnvägslinjerna Håkantorp—Lidköping och Lidköping—Forshem sedermera skulle komma att ombyggas till normalspår.

Kostnaderna för en ny smalspårig bro hade beräknats till 750 000 kronor, medan en normalspårig bro beräknades kosta 900 000 kronor. Trots den till 150 000 kronor beräknade merkostnad, som härigenom skulle uppkomma, förordade styrelsen för sin del en lösning enligt sistnämnda alternativ.

*Departementschefen* har anfört följande.

1943 års järnvägskommitté har den 1 mars 1950 avgivit betänkande angående de smalspåriga järnvägarna i Västergötland och därvid föreslagit, att bl. a. bandelen Håkantorp—Lidköping—Forshem ombygges till normalspår. Betänkandet kommer att i vanlig ordning remissbehandlas. Ståndpunkt till ombyggnadsfrågan har alltså ännu ej kunnat tagas.

Det föreliggande spørsmålet om byggande av en ny järnvägsbro över Lidan måste emellertid det oaktat snarast möjligt lösas. Järnvägsstyrelsen har förordat, att en normalspårig bro bygges för en kostnad av 900 000 kronor eller för ett 150 000 kronor högre belopp än kostnaden för en smalspårig bro. I detta läge finner jag, i likhet med järnvägsstyrelsen, välbetänkt att bron utföres på sådant sätt, att den utan förstärkning även lämpar sig för normalspårstrafik. Jag biträder alltså järnvägsstyrelsens förslag i nybyggnadsfrågan.

Erforderliga medel för nybyggnaden torde få bestridas från anslaget till Broar m. m., vilket efter beslut av Kungl. Maj:t eventuellt kan förstärkas med medel från statens järnvägars dispositionsanslag.

*Utskottet.* I likhet med departementschefen är utskottet av den uppfattningen, att den nya järnvägsbro som erfordras för att återställa förbindelsen mellan järnvägsanläggningarna på ömse sidor om Lidan bör utföras på sådant sätt, att den utan förstärkning även lämpar sig för normalspårstrafik. Utskottet tillstyrker jämväl, att nybyggnadsföretaget finansieras genom ianspråktagande av investeringsanslaget till Broar m. m. och att detta, i den mån så för ändamålet skulle visa sig nödvändigt, förstärkes med medel från statens järnvägars dispositionsanslag. Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må godkänna i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 10 mars 1950 angivna riktlinjer för ifrågavarande brofrågas lösning.

Stockholm den 25 april 1950.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

---

*Närvarande:* se under utlåtandet nr 91.

---