

## Nr 55.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående nedläggande av Svartälvs järnväg m. m.; given Stockholms slott den 20 januari 1933.*

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

G U S T A F.

*Henning Leo.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 20 januari 1933.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden UNDÉN, NOTHIN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Departementschefen, statsrådet Leo anför:

I skrivelse den 23 november 1932 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om nedläggande av den av styrelsen sedan år 1910 förvaltade Svartälvs järnväg, omfattande sträckan mellan Kortfors å Nora bergslags järnväg och Grythytted å Bergslagens järnvägar.

År 1884 erhöll Svartälvs järnvägsaktiebolag koncession å smalspårig järnväg Karlsdal—Grythytted, och år 1887 berättigades bolaget att utföra järnvägen med normal spårvidd. Till järnvägsanläggningen beviljades ett statslån ur allmänna järnvägslånefonden till belopp av 341,000 kronor. Genom förvärv år 1889 från dåvarande Nora—Karlskoga järnvägsaktiebolag av bandelen Kortfors—Karlsdal kom den samma år för allmän trafik öppnade järnvägen att få sin slutliga omfattning. Järnvägen har en längd av 38 kilometer.

*Bihang till riksdagens protokoll 1933. 1 saml. Nr 55.*

Sedan Svartälvs järnvägsaktiebolag år 1909 blivit försatt i konkurs, nödgades fullmäktige i riksgäldskontoret å exekutiv auktion den 23 mars 1910 inropa järnvägen med rullande materiel m. m. för statsverkets räkning. Inköpssumman uppgick till 399,000 kronor, varav 341,000 kronor representerade riksgäldskontorets kapitalfordran och återstående 58,000 kronor upplupna räntor.

Beträffande järnvägens förvaltning i fortsättningen får jag erinra om följande. Genom brev den 29 april 1910 uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att tills vidare från och med den 1 maj samma år förvalta järnvägen på enklaste och billigaste sätt utan ändring i den vid järnvägen anställda personalens ställning samt med tilläpande av dittills för järnvägen gällande taxor och reglementen. På framställning av järnvägsstyrelsen föreskrev Kungl. Maj:t genom brev den 31 december 1914 — utan ändring av nyssnämnda bestämmelser — att järnvägen skulle från och med år 1915 tillsvidare upptagas såsom under styrelsens förvaltning ställd kapitaltillgång till ett belopp av 399,000 kronor och i särskild räkenskap redovisas samt att årlig avsättning till förnyelsefond för järnvägen finge verkställas enligt vissa av styrelsen föreslagna grunder. Slutligen meddelade Kungl. Maj:t den 28 november 1924 allmänna bestämmelser för av staten övertagna enskilda järnvägars förvaltning, vilka bestämmelser gavs tillämpning å nu ifrågavarande järnväg. Dessa bestämmelser innehålla bland annat, att kapitalvärdet för övertagen järnväg skall under särskild rubrik upptagas i statens järnvägars anläggningskonto, att för övertagen järnväg skola föras särskilda räkenskaper, så att kapitalet och driftresultatet för järnvägen tydligt framträda, samt att det överskott eller underskott, som framgår av nämnda räkenskaper, skall överföras till och ingå i statens järnvägars slutredovisning.

I anslutning till dessa bestämmelser har ett belopp motsvarande köpeskillingen för Svartälvs järnväg, 399,000 kronor, i enlighet med beslut av 1926 års riksdag genom anslag å riksstaten överflyttats från allmänna järnvägslånefonden till statens järnvägars fond.

I sin förenämnda skrivelse den 23 november 1932 anför *järnvägsstyrelsen* till en början beträffande driftresultatet vid Svartälvs järnväg:

Ehuru styrelsen i möjligaste mån sökt iakttaga de givna föreskrifterna om en på enklaste och billigaste sätt ordnad drift, har driftresultatet förblivit övervägande negativt. De årliga över- eller underskotten balanserades de första åren å särskilt förskottskonto. Sedan förlustsaldot på detta sätt vuxit till ett avsevärt belopp, hemställde järnvägsstyrelsen år 1921, att ett anslag av 81,609 kronor måtte anvisas för täckande av den under åren 1918—1920 uppkomna samlade driftförlusten, vilken vore förskotterad av tillgängliga statens järnvägars trafikmedel. Kungl. Maj:t anbefalldes med anledning härav statskontoret i brev den 16 december 1921 att till järnvägsstyrelsen för täckande delvis av berörda förlust återleverera 53,281 kronor, vilket belopp, såsom utgörande saldo-överskott för tiden  $\frac{1}{5}$  1910— $\frac{31}{12}$  1917, av järnvägsstyrelsen tidigare blivit till statskontoret inlevererat, medan återstående förlust, 28,328 kronor, skulle av styrelsen tillsvidare bokföras såsom av statens järnvägar utgivet förskott. Under åren 1921—1924 uppstod en ytterligare driftförlust av 3,091 kronor. Vid ingången av år 1925 kvarstod sålunda en med trafikmedel balanserad driftförlust av 31,419 kronor. Denna jämte ytterligare under åren 1925—

1928 uppkommet underskott, tillsammans 66,507 kronor, avfördes med stöd av förenämnda, den 28 november 1924 meddelade allmänna bestämmelser år 1929 som utgift i statens järnvägars redovisning, varefter samma förfaringssätt tillämpats ifråga om de underskott om tillsammans 124,164 kronor, som uppstått under åren 1929—1931. Till och med sistnämnda år har statens järnvägars driftkonto sålunda på grund av åläggandet att förvalta Svartälvs järnväg belastats med en totalutgift av 190,671 kronor.

Inkomster, utgifter och driftresultat under den senaste tioårsperioden belysas närmare i efterföljande tabell (i denna har en år 1930 redovisad, ett flertal tidigare år avseende utgift fördelats på respektive år):

År	Inkomster	Driftkostnader (utom räntor) K r o n o r	Driftresultat	År	Inkomster	Driftkostnader (utom räntor) K r o n o r	Driftresultat
1922	108,528	94,257	+ 14,271	1927	81,167	92,397	— 11,230
1923	117,938	100,428	+ 17,510	1928	74,189	100,674	— 26,485
1924	97,648	99,610	— 1,962	1929	85,687	93,426	— 7,739
1925	84,892	85,607	— 715	1930	52,906	89,408	— 36,502
1926	76,346	93,012	— 16,666	1931	43,724	78,647	— 34,923

Större delen av den trafik, som Svartälvs järnväg tidigare hade att besörja, anför järnvägsstyrelsen vidare, hade numera övergått till andra transportmedel (landsvägar och flottleder), i den mån den icke på grund av minskad bruksrörelse helt bortfallit. Järnvägens affärsresultat hade därigenom så försämrats, att inkomsterna numera icke täckte mer än ungefär hälften av utgifterna. Enligt järnvägsstyrelsens mening kunde det icke vara försvarligt att längre upprätthålla en rörelse, vars betydelse icke stode i någon rimlig proportion till de ekonomiska uppoffringar, som den krävde. Med stöd av bemyndigande i Kungl. Maj:ts förenämnda brev den 28 november 1924 hade järnvägsstyrelsen därför vidtagit förberedande åtgärder för företagens avveckling, därvid styrelsen i första hand förhandlat med angränsande järnvägar, Nora Bergslags och Bergslagernas, om järnvägens försäljning till dem, helt eller delvis. De bandelar, som låge närmast anslutningsstationerna Kortfors respektive Grythytted, skulle därigenom kunna bibehållas som järnvägsspår och trafikeras i gods- trafik såsom sidospår eller eventuellt bruksspår samt alltså tagas i bruk till den omfattning, som med hänsyn till trafikbehovet högst kunde vara motiverat och i betraktande av de med driftens upprätthållande förbundna kostnaderna försvarligt. Liknande förhandlingar hade även förts med Hällefors bruks aktiebolag och Carlsdahls aktiebolag, vilka ägde stora skogsområden utmed banan och alltså kunde tänkas vilja förvärva delar av denna att användas som bruksspår för uttransport av skogsprodukter. Samtliga nu nämnda intressenter hade emellertid antingen helt avböjt ett sådant förvärv eller också avgivit underhandsbud, vilka såsom understigande motsvarande beräknade realisationsvärden icke kunde av järnvägsstyrelsen förordas till antagande. Järnvägsstyrelsen hade vidare i skrivelse den 22 januari 1932 till länsstyrelsen i Örebro län lämnat redogörelse för frågans dittillsvarande utveckling samt hemställt om länsstyrelsens uttalande i ärendet.

Innan jag fortsätter redogörelsen för järnvägsstyrelsens framställning, torde jag få återgiva det yttrande, som *länsstyrelsen i Örebro län* den 7 juli 1932 avgivit i anledning av järnvägsstyrelsens nyssnämnda skrivelse.

Inledningsvis meddelar länsstyrelsen, att befolkningen i orten ävensom trafikanter samt övriga, vilkas intresse kunde av frågan beröras, lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet samt att därjämte den 28 maj 1932 sammanträdde hållits med ombud för större trafikanter och anslutande järnvägar ävensom vederbörande vägstyrelser; beträffande innehållet av avgivna yttranden och det vid sammanträdet förda protokollet torde jag få hänvisa till handlingarna i ärendet. Därefter anför länsstyrelsen:

Befolkningen i den trakt av länet, där Svartälvs järnväg framgår, är i fråga om vägförbindelser illa tillgodosedd. I Svartälvsdalen mellan Grythytted och Kortfors finnes för närvarande icke någon allmän väg, och de enskilda vägarna äro av mycket dålig beskaffenhet. Härav följer, att järnvägen även med den inskränkta trafik, som därå under senare år upprätthållits, för befolkningen är av betydelse och att järnvägsdriftens upphörande, såsom ock av de avgivna yttrandena framgår, måste innebära en icke ringa olägenhet.

Ett bibehållande av de båda sträckorna närmast Grythytted och Kortfors såsom bruks- eller lastspår skulle ur trafiksynpunkt för ortsbefolkningen vara av föga värde. I händelse av järnvägens nedläggande måste därför ortens kommunikationsbehov på annat sätt tillgodoses. Länsstyrelsen har låtit verkställa undersökning härom samt för ändamålet funnit erforderligt, att de nuvarande enskilda utfartsvägarna Elvestorp—Kråkviken (å landsvägen Nora—Grythytted) samt Rockesholm—Stadra (vid samma landsväg) iordningställas och att därjämte förbättrad vägförbindelse, till större delen lämpligen med utnyttjande av den nuvarande järnvägsbanken, anordnas mellan Elvestorp och Rockesholm. På föranstaltande av länsstyrelsen har civilingenjören A. Blomberg i Hällefors uppgjort summariska planer med kostnadsförslag till dessa vägarbeten, vilka sammanlagt beräknats draga en kostnad av omkring 380,000 kronor. De nya eller ombyggda vägarna skulle fortfarande bli av enskild natur, men dock sådana, att de motsvarade trafikens behov.

Länsstyrelsen anför slutligen, att länsstyrelsen för vägföretagen tänkt sig medverkan av statens arbetslöshetskommission samt att för arbetenas utförande i sådan ordning vore en förutsättning, att de genom järnvägens försäljning inflytande medlen finge användas för erforderlig gottgörelse till kommissionen. Under förutsättning att nödiga vägförbindelser bleve anordnade i huvudsaklig överensstämmelse med de föreliggande förslagen, hade länsstyrelsen intet att erinra mot nedläggande av järnvägsdriften å Svartälvs järnväg.

I anslutning till vad länsstyrelsen sålunda anført yttrar *järnvägsstyrelsen* beträffande uppkomna vägfrågor i fortsättningen av sin skrivelse:

Länsstyrelsens förbehåll finner järnvägsstyrelsen värt beaktande. Berörda trafikområde torde nämligen för närvarande få anses mindre väl tillgodosett ifråga om vägförbindelser, och ett nedläggande av järnvägen utan samtidig förbättring av vägförbindelserna skulle sålunda för den inom området boende befolkningen innebära viss olägenhet. Såvitt järnvägsstyrelsen kan finna, har länsstyrelsen också anvisat en under nuvarande förhållanden synnerligen lämplig utväg till åstadkommande av dessa vägutbyggnader. Det kan givetvis icke ankomma på järnvägsstyrelsen att bedöma, i vad mån det sålunda angivna väg-

byggnadsprogrammet kan anses lämpligt; däremot vill styrelsen för sin del tillstyrka, att de vid banans försäljning inflytande medlen få överlämnas till arbetslöshetskommissionen såsom bidrag till förenämnda vägarbeten.

I detta sammanhang anser sig järnvägsstyrelsen också böra omnämna, att domänstyrelsen gjort förfrågan, huruvida, därest järnvägen kommer att nedläggas, järnvägsbanken mellan Karlsdal och Rockesholm kunde till domänverket överlåtas, i vilket fall domänstyrelsen hade för avsikt att för transport av skogsprodukter från Stadra kronopark taga under övervägande framkommet förslag att genom hänvändelse till vederbörande vägstyrelse söka utverka anläggande av allmän väg å järnvägsbanken, och har järnvägsstyrelsen med anledning härav förklarat sig icke hava något att erinra mot att ifrågavarande bandel, i den mån den icke kommer att förvärfvas av annan och bibehållas som järnvägsspår, efter överbyggnadens borttagande utan ersättning överlämnas till domänverket.

Slutligen yttrar sig järnvägsstyrelsen beträffande sättet för avförandet av järnvägen ur statens järnvägars räkenskaper. Härutinnan föreslår järnvägsstyrelsen, att avsatta förnyelsefondsmedel, numera överstigande 130,000 kronor, skulle inlevereras till statsverket såsom överskott av statens järnvägars rörelse samt till banan hänförliga anläggningsvärden avföras ur räkenskaperna.

Under återopande av det anförda hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1933 års riksdag medgiva *dels* att till Svartälvs järnväg hörande egendom må efter järnvägsdriftens nedläggande försälas på sätt Kungl. Maj:t kan finna lämpligt förordna, *dels* att vid sagda försäljning inflytande belopp må, för den händelse vägförbättringar prövas erforderliga och komma till utförande i huvudsaklig överensstämmelse med det arbetsprogram, som av länsstyrelsen i dess förenämnda yttrande framlagts, överlämnas såsom bidrag till dessa vägarbeten, *dels* att vid tidpunkten för driftens nedläggande kvarstående behållning av för Svartälvs järnväg avsatta förnyelsefondsmedel må inlevereras till statskontoret och i statsverkets räkenskaper bokföras såsom inkomst av statens järnvägar, *dels* slutligen att, efter egendomens avyttrande, till Svartälvs järnväg hänförligt anläggningsvärde och däremot svarande kapital, 399,000 kronor, må ur statens järnvägars räkenskaper avföras.

I ärendet hava utlåtanden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens arbetslöshetskommission, domänstyrelsen och riksräkenskapsverket.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har icke något att erinra mot bifall till järnvägsstyrelsens framställning.

*Statens arbetslöshetskommission* har erinrat om riksdagens i skrivelse nr 295 år 1932 gjorda uttalande, att riksdagen med hänsyn till det försvarade budgetära läget förutsatte, att största möjliga omsorg iakttoges vid valet av lämpliga objekt för reservarbetens utförande. Med hänsyn såväl härtill som till de principer, som ansetts böra tillämpas beträffande arbeten av förevarande slag, erinrar kommissionen, att i det föreliggande vägbyggnadsförslaget ej syntes hava beaktats de betydelsefulla frågorna, huruvida den till väg omlagda järnvägsbanken skulle i framtiden utgöra enskild väg eller ingå i det allmänna

vägnätet samt huru det framtida vägunderhållet skulle ordnas. Till följd härav ansåge sig kommissionen i vart fall icke för det dåvarande kunna tillstyrka, att medel av arbetslöshetsanslaget ställdes till förfogande för det avsedda ändamålet.

*Domänstyrelsen* har anfört följande:

Svartälvs järnväg har i sin sträckning från Rockesholm till Karlsdal betydelse för transport av virke från kronoparken Stadra. Mellan nyssnämnda orter finnes visserligen en landsväg med samma sträckning som järnvägen, men på grund av att densamma, alltsedan järnvägens tillkomst, endast nödtorftigt underhållits och i övrigt är backig och krokig, kan denna väg på intet sätt såsom transportled ersätta järnvägen. Vid järnvägens nedläggande komma alltså vissa delar av kronoparken Stadra att berövas en viktig kommunikationsled för utfraktning av virke. Med hänsyn till de förluster, som synas vara ofrånkomliga vid ett uppehållande av järnvägsdriften, anser domänstyrelsen sig icke böra framställa någon erinran mot dess ifrågasatta nedläggande under förutsättning att landsvägsförbindelser mellan de av järnvägen berörda orterna anordnas i huvudsaklig överensstämmelse med vad länsstyrelsen i Örebro län anfört. Då länsstyrelsens vägförslag emellertid icke omfattar sträckan Rockesholm—Karlsdal, är det domänstyrelsens avsikt att för underlättandet av avsättningen av skogsprodukter från kronoparken Stadra söka åvägabringa järnvägsbankens iordningställande såsom landsväg mellan nyssnämnda orter. Genomförandet av denna plan, som enligt verkställd undersökning beräknats draga en kostnad av 121,700 kronor, förutsätter alltså, att järnvägsbanken får tagas i anspråk för detta ändamål så snart trafiken nedlagts. Domänstyrelsen anser det lämpligt att vägarbetet utföres såsom reservarbete genom statens arbetslöshetskommission och finner det skäligt, att den kostnad, som därvid kan komma att drabba domänfonden, ersättes av genom järnvägens försäljning inflytande medel.

Domänstyrelsen hemställer, att vid eventuellt nedläggande av Svartälvs järnväg till styrelsen avgiftsfritt måtte överlätas järnvägsbanken mellan Rockesholm och Karlsdal med tillhörande broar, grustag och upplagsplatser samt att av de medel, som kunna komma att inflyta genom försäljning av järnvägen, domänfonden i första hand måtte gottgöras med det belopp, vartill kostnaden för fonden kan komma att uppgå, om arbetet utföres i statens arbetslöshetskommissions regi.

*Riksräkenskapsverket* har yttrat sig beträffande de åtgärder i budgetärt och bokföringstekniskt hänseende, som äro att vidtaga i samband med nedläggande av Svartälvs järnväg. Härom anför ämbetsverket:

Vad först angår det av länsstyrelsen framlagda, av järnvägsstyrelsen förordade förslaget, att de vid järnvägens försäljning inflytande medlen skulle få överlämnas till statens arbetslöshetskommission såsom bidrag till anordnande av vissa vägförbindelser inom järnvägens trafikområde, anser riksräkenskapsverket sig icke kunna tillstyrka en dylik disposition av försäljningsmedlen. I den mån det av länsstyrelsen framlagda vägbyggnadsprogrammet vid järnvägsdriftens nedläggande anses böra komma till utförande, synas medel härför få beredas i annan ordning.

I statens järnvägars räkenskaper äro de till Svartälvs järnväg hörande anläggningarna med rullande materiel och inventarier bokförda till 399,000 kronor, motsvarande det pris, vartill järnvägen vid exekutiv auktion år 1910 av riksgäldskontoret inköptes. Av inköpssumman svarade 341,000 kronor mot ett från allmänna järnvägslånefonden beviljat statslån, medan återstoden,

58,000 kronor, representerade upplupna räntor. Vid köpeskillingens överflyttande från allmänna järnvägslånefonden till statens järnvägars fond, vilken överflyttning redovisades å riksstaten för budgetåret 1926/1927, voro följaktligen 341,000 kronor att hänföra till lånemedelskapital och 58,000 kronor till annat kapital. Utöver förenämnda bokförda värde av anläggningar m. m., 399,000 kronor, är i statens järnvägars räkenskaper på Svartälvs järnväg bokfört ett i enskild bank innestående eller kontant redovisat belopp, motsvarande till Svartälvs järnvägs förnyelsefond avsatta, ännu icke disponerade medel, vilket belopp vid sistlidne oktober månads utgång uppgick till omkring 130,500 kronor.

Vid ett nedläggande av järnvägsdriften och försäljning av järnvägens tillgångar böra enligt riksräkenskapsverkets uppfattning till järnvägen hänförliga förnyelsefondsmedel jämte vid försäljningen inflytande medel i första hand utnyttjas för återbetalning av de i 1926/1927 års riksstat anvisade, mot inköpssumman svarande anslagsmedlen. Då angivna medel tillsammans tagna icke lära förslå att täcka det i Svartälvs järnväg nedlagda lånemedelskapitalet, synes det tillgängliga medelsbeloppet böra vid järnvägens avveckling i en kommande riksstat i sin helhet redovisas såsom återbetalning av lånemedel. Den del av det till Svartälvs järnväg hänförliga lånemedelskapitalet, som icke härigenom erhåller täckning, finner riksräkenskapsverket böra inräknas i det statens järnvägars lånemedelskapital, som på grund av den beslutade och delvis genomförda nedskrivningen av statens järnvägars lånekapital ersatts med annat kapital än lånemedelskapital. Vid sådant förhållande skulle hinder icke möta, att mot angivna, icke återbetalade lånemedel svarande kapital jämte det till Svartälvs järnväg hänförliga skattemedelskapitalet genom avskrivning avföres ur statens järnvägars räkenskaper.

I förevarande sammanhang har jag jämväl att anmäla två framställningar av järnvägsstyrelsen i fråga om den vid Svartälvs järnväg anställda personalen, vilken på grund av de särskilda förvaltningsförhållandena icke tillhör statens järnvägars personalstock.

I skrivelse den 7 december 1932 har *järnvägsstyrelsen* föreslagit, att den ordinarie och vissa av den icke-ordinarie personalen skulle övertagas av statens järnvägar, och anför härom:

Den vid järnvägen anställda ordinarie personalen utgöres av sju personer, vilkas namn, befattningar, löneställning m. m. framgå av efterföljande sammanställning.

Namn	Befattning	Födelseår	Årslön	Dyrtids-tillägg därå	Ortsgrupp
K. E. Eriksson . . . . .	Banvakt	1873	2,010 <sup>1)</sup> <sup>9)</sup>	453: 60	B
G. S. Kling . . . . .	»	1893	2,190 <sup>2)</sup> <sup>7)</sup>	439: 20	A
O. L. Gustafsson . . . . .	»	1894	1,890 <sup>6)</sup>	396: —	B
K. L. S. Karlsson . . . . .	»	1895	1,650 <sup>6)</sup>	367: 20	B
K. B. Vahlström . . . . .	Lokeldare	1898	1,970 <sup>3)</sup> <sup>6)</sup>	396: —	A
J. P. E. Palmkvist . . . . .	Stallkarl	1899	1,830 <sup>4)</sup> <sup>6)</sup>	367: 20	A
B. V. H. Karlsson . . . . .	Bromsare	1900	1,830 <sup>5)</sup> <sup>7)</sup>	352: 80	A

<sup>1)</sup> Därav 180 kronor i hållplatsarvode.

<sup>2)</sup> » 120 » » » » »

<sup>3)</sup> » 200 » för tjänstgöring såsom lokförare.

<sup>4)</sup> » 180 » » » » lokeldare.

<sup>5)</sup> » 180 » » » » konduktör.

<sup>6)</sup> För bostad i järnvägens hus erlägges härav 120 kronor om året (1 rum o. kök).

<sup>7)</sup> » » » » » » » 180 » » » (2 » » »).

I överensstämmelse med de principer, som tidigare — fränsett i viss mån den sist övertagna Härnösand—Sollefteå järnväg — tillämpats vid införlivning med statens järnvägar av enskilda banor, synes det styrelsen skäligen, att omfördäda befattningshavare, därest de så önska, erhålla ordinarie anställning vid statens järnvägar. Anmärkas må härvid särskilt, att järnvägen redan år 1910 förvärvades av staten samt att ifrågavarande befattningshavares antal är så ringa, att detsamma saknar praktisk betydelse inom statens järnvägars personalstock.

Beträffande frågan om till vilka befattningar vid statens järnvägar vederbörande böra överflyttas anser styrelsen, att ehuru i längden en viss löneförhöjning därvid uppstår, lägre placering än i tjänst, tillhörande 5:e lönegraden, ej kan ifrågasättas. Så länge och i den mån så erfordras för undvikande av löneminskning bör enligt styrelsens mening därjämte utgå personligt lönetillägg, motsvarande skillnaden mellan, å ena sidan, den ordinarie lön — sålunda exklusive särskilda tillägg för viss tjänstgöring — jämte dyrtidstillägg och eventuellt mervärde utöver erlagd hyra av upplåten bostad, som vederbörande, därest han kvarstått i sin nuvarande anställning vid Svartälvs järnväg och denna ej nedlagts, skolat innehava eller beräknas skolat erhålla, samt, å den andra, den ordinarie lönen vid statens järnvägar, hänförd till den dyrortsgrupp, dit vederbörandes placeringssort får räknas, jämte dyrtidstillägg å samma lön.

Vid Svartälvs järnväg tjänstgöra härjämte en extra banvakt, två extra linjearbetare, en grindvakt och en å två tillfälliga arbetare.

Förstnämnda tre anställningshavare synas styrelsen böra, därest de så önska och befinnas därtill lämpliga, beredas i möjligaste mån motsvarande icke-ordinarie anställning vid statens järnvägar, i den mån verket har behov av dylik arbetskraft och intrång ej därigenom sker på möjligheterna att bereda icke-ordinarie personal vid verket med längre anställningstid arbete. Härvid läser vederbörande böra få såsom likvärdig med anställningstid vid statens järnvägar räkna sådan tid vid Svartälvs järnväg.

I övrigt anser styrelsen skäl saknas att bereda den icke-ordinarie personalen vid Svartälvs järnväg särskilda möjligheter till övergång i statens järnvägars tjänst.

I detta ärende har *kommunikationsverkens lönenämnd* avgivit utlåtande, däri nämnden, enär de av järnvägsstyrelsen föreslagna lönevillkoren i princip överensstämde med de grunder i motsvarande hänseende, som tidigare i allmänhet vunnit tillämpning vid övertagande av enskilda järnvägar, förklarar sig icke hava något att erinra mot bifall till styrelsens förslag.

Slutligen har *järnvägsstyrelsen* i skrivelse den 27 december 1932 gjort framställning om pensionsbestämmelser för vissa av de till övertagande föreslagna ordinarie befattningshavarna. Beträffande två av dessa, Eriksson och Kling, har Kungl. Maj:t i enlighet med beslut av 1922 års riksdag (skrivelse nr 79) den 28 april samma år meddelat pensionsbestämmelser. Övriga befattningshavare, Gustafsson, K. L. S. Karlsson, Vahlström, Palmkvist och B. V. H. Karlsson, äro delägare i enskilda järnvägarnas pensionskassa. Järnvägsstyrelsen finner rimligt, att sistnämnda befattningshavare, därest de icke söka och vinna inträde i statens järnvägars pensionsinrättningar, vid eventuell övergång till ordinarie befattning vid statens järnvägar erhålla sådan fyllnadspension, som angives i 2 § av nyssnämnda pensionsbestämmelser. Tillämpning av dessa bestämmelser skulle medföra fyllnadspension till det belopp, varmed pensionen



från pensionskassan, till den del densamma icke kan anses täckas av de utav befattningshavaren erlagda pensionsavgifter, må understiga vad han enligt lagen angående rätt till tjänstepension för ordinarie tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk (sv. f. 1920:254) skulle hava uppburit i pension, därest nämnda lag varit för honom gällande och hänsyn tagits allenast till den del av tjänstepensionen, som enligt 26 § av samma lag betraktas såsom statspension. I fråga om den icke-ordinarie personalen anser styrelsen särskilda pensionsbestämmelser icke behövlige, då sagda personal icke för närvarande är tillförsäkrad någon pensionsrätt.

*Lönenämnden* har förklarat sig icke hava något att erinra mot järnvägsstyrelsens förslag, vilket jämväl överensstämde med de för Västkustbanans m. fl. enskilda järnvägars övertagna personal meddelade bestämmelserna.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår har driften av Svartälvs järnväg under flertalet år, från och med år 1924 varje år, även bortsett från räntor gått med förlust. Under åren 1930 och 1931 — de senaste år för vilka uppgifter föreligga — hava, likaledes fränsett räntor, kostnaderna för järnvägen uppgått till nära nog dubbelt så stort belopp som inkomsterna av densamma. Sammanlagt har förvaltningen av järnvägen ifråga till och med år 1931 medfört en belastning av statens järnvägars driftkonto med i runt tal 190,000 kronor. Till belysande av nedgången i trafiken må meddelas, att enligt statens järnvägars statistik antalet resor nedgått från 4,540 år 1929 till 3,260 år 1931 samt inkomsterna av persontrafik från 4,781 kronor till 3,717 kronor. Avgiftspliktigt gods å järnvägen uppgick år 1929 till 34,410 ton men år 1931 till allenast 17,080 ton. Motsvarande inkomster belöpte sig till 67,587 respektive 23,520 kronor.

Departements-  
chefen.

För år 1932 är driftresultatet vid järnvägen ännu icke klart. En jämförelse mellan siffrorna för tiden januari—november de två sista åren visar emellertid, att inkomsterna uppgå till ungefär samma belopp, medan utgifterna kunnat nedbringas med omkring 6,000 kronor. Utgiftsminskningen hänför sig huvudsakligen till banavdelningen och beror, enligt vad jag inhämtat, på inskränkningar i banunderhållet, som vidtagits i avvaktan på förevarande ärendes avgörande. Driftförlusten under tiden januari—november 1932 uppgick till omkring 30,000 kronor och statens järnvägars samlade förlust på järnvägen den 1 december samma år således till i runt tal 220,000 kronor.

Ehuru rådande ekonomiska förhållanden givetvis bidragit till den under de senaste åren inträdda ytterligare minskningen av trafiken, torde dock på grund av övergång till andra trafikmedel denna trafikminskning till största delen bliva bestående. Det synes därför uppenbart, att tillräckliga skäl saknas för bibehållande av denna järnvägslinje. För traktens behov lämpade samfärdsmedel — det gäller här en befolkning, av uppgifter i handlingarna att döma uppgående till ett antal av omkring 700 — synas kunna, i den mån så befinnes erforderligt, åstadkommas genom förbättrade vägförbindelser. För möjliggörande av ett med hänsyn till anspråken på statsmedel erforderligt, mera ingående bedömande av vägbehovet och lämpligaste sättet att tillgodose detsamma torde

dock den härutinnan föreliggande utredningen böra kompletteras. Vad beträffar finansieringen av sådana eventuella vägarbeten, till vilka bidrag av statsmedel kan komma att utgå, vill jag emellertid framhålla, att jag delar riksräkenskapsverkets uppfattning, att vid järnvägens försäljning inflytande medel icke böra komma till användning för ändamålet.

Med stöd av den föreliggande utredningen anser jag mig alltså böra tillstyrka, att trafiken å Svartälvs järnväg vid lämplig tidpunkt nedlägges.

Efter trafikens nedläggande torde till bananläggningen hörande mark och övriga tillgångar få försäljas, vartill riksdagens medgivande nu torde böra inhämtas. Därest någon del av den till järnvägen hörande marken skulle erfordras till väganläggning för domänverkets räkning, torde vad för sådant ändamål behöves få avgiftsfritt överlåtas till nämnda verk. Innan försäljning av övrig mark sker, torde ock böra tillses, i vad mån densamma lämpligen kan nyttiggöras för vägändamål. Även för sådant fall torde Kungl. Maj:t böra äga frihet att, där så av omständigheterna påkallas, upplåta järnvägens mark utan ersättning. I nu berörda hänseenden torde järnvägsstyrelsen böra hos Kungl. Maj:t göra eventuellt erforderlig framställning.

Vad beträffar den vid järnvägen anställda personalen har jag icke funnit anledning till erinran mot dess övertagande i den omfattning järnvägsstyrelsen föreslagit. Personalens tjänste- och löneställning hos statens järnvägar torde böra bestämmas i enlighet med den princip, som senast i fråga om personalen vid Härnösand—Sollefteå järnväg godkändes av riksdagen. För de ordinarie befattningshavare, som sålunda inträda i statens järnvägars tjänst, torde, därest riksdagen ej däremot uttalar erinran, i den mån så erfordras pensionsbestämmelser få meddelas i anslutning till statsmakternas i det föregående omnämnda, år 1922 fattade beslut i enahanda hänseende beträffande vissa befattningshavare vid Svartälvs järnväg.

Om dispositionen av inflytande försäljningsmedel och för järnvägen avsatta förnyelsefondsmedel torde Kungl. Maj:t framdeles böra meddela beslut i anslutning till riksräkenskapsverkets förslag, mot vilket järnvägsstyrelsen enligt vad jag inhämtat icke har något att erinra. I den mån i järnvägen investerade medel icke härigenom återlevereras, torde i statens järnvägars räkenskaper avskrivning av återstående belopp böra ske i den ordning riksräkenskapsverket angivit.

På grund av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva.

att Svartälvs järnväg må nedläggas samt till bananläggningen hörande mark och övriga tillgångar försäljas eller, på sätt jag föreslagit, disponeras för vägändamål.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen 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.*