

Nr 88.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående upprivning av bispåret Lövlid—Holmselehamn vid statens järnvägar m. m.; given Stockholms slott den 3 februari 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.

GUSTAF.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 3 februari 1933.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden UNDEÉN, NOTHIN, SCHLYTER, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Departementschefen, statsrådet Leo anför:

Då statsmakterna år 1916 beslöto fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön till Gällivare, ingick som ett led i detta företag anläggande av bispår från lämplig punkt å sträckan Volgsjön—Stensele till Malgomajsjön, vars sjöområde till följd av de omkringliggande trakternas bördighet ansetts kunna bliva en viktig trafikled i kombination med inlandsbanan.

Nämnda bispår, som anlades från Lövlid å inlandsbanan till Holmselehamn vid Malgomajsjön, har en längd av 7 kilometer och öppnades för allmän trafik i juni 1924.

I skrivelse den 21 oktober 1932 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om tillstånd att nedlägga trafiken å spåret i fråga samt vid lämplig tidpunkt uppriva detsamma. Styrelsen meddelar till en början, att trafiken alltsedan spårets öppnande varit mycket obetydlig. Redan år 1927 hade fråga väckts

om indragning av tågen till Holmselehamn, men den ifrågasatta åtgärden hade fått anstå i avvaktan å resultatet av trafiken under år 1928. Då detta år icke medfört någon förbättring, hade styrelsen den 12 april 1929 beslutat att tills vidare nedlägga person- och styckegodstrafiken, varefter bandelen i fråga från den 15 maj sistnämnda år varit upplåten allenast för vagnslasttrafik. Med hänsyn till den under de sista tre åren särdeles obetydliga trafiken och i betraktande av de transportmöjligheter, den nya vägen Vilhelmina—Lövlid—Strömnäs erbjöde, hade distriktschefen vid statens järnvägars fjärde distrikt i september 1931 föreslagit trafikens nedläggande och upprivning av spåret. Av i ärendet verkställd utredning framginge, bland annat, att genom spårets upprivning och försäljning av tillvaratagna effekter statens järnvägar skulle tillföras ett engångsbelopp av omkring 40,000 kronor, att inlevereras till statsverket, varjämte en årlig besparing i underhållet av omkring 7,000 kronor skulle vinnas. Dessa siffror, jämförda med de obetydliga fraktinkomsterna — i medeltal per år 720 kronor, varav på bispårets andel 60 kronor — gäve vid handen, att ett fortsatt bibehållande av bispårstrafiken icke vore ekonomiskt försvarbart.

Över distriktschefens förslag har järnvägsstyrelsen inhämtat yttrande från *länsstyrelsen i Västerbottens län*. För innehållet i länsstyrelsens yttrande, som är dagtecknat den 18 mars 1932, torde jag i detta sammanhang få lämna en redogörelse.

Länsstyrelsen erinrar om att statsmakterna redan från början varit underkunniga om, att en mycket obetydlig trafik vore att påräkna. I trakten av bispårets ändpunkt hade efter spårets anläggning så småningom industriella anläggningar kommit till stånd. Sålunda hade anlagts en s. k. klingsåg, som emellertid i likhet med andra sågverk under sista tiden ej varit i gång, och nyligen hade anlagts en kalkugn och i förbindelse med denna ett tegelbruk. Till nämnda kalkugns anläggning hade innehavaren, S. Holmgren, erhållit ett statslån å 25,000 kronor. Länsstyrelsen funne uppenbart, att vagnslasttrafikens upprätthållande enligt den ursprungliga planen utgjorde ett grundvillkor för vidmakthållandet av ifrågavarande industri. Ett nedläggande av trafiken komme med visshet att omöjliggöra fortsättande av driften, och i sådant fall syntes förlusten av det av staten utlånade kapitalet vara oundviklig och vad företagaren insatt gå förlorat. Det syntes kunna starkt ifrågasättas, huruvida det kunde verka främjande för järnvägstrafiken i allmänhet, om så genomgripande förändringar vidtoges, att industriföretag, som anlagts med hänsyn till på platsen förefintlig järnvägsförbindelse, tvingades att upphöra därför att den för företaget nödvändiga kommunikationsleden slopades. Den som anlade en industri invid statens järnvägar borde kunna räkna med att icke behöva löpa risken av ekonomisk ruin genom järnvägsdriftens inställande. I varje fall syntes det betänkligt, om staten genom utlämnande av lån verksamt bidroge till uppammandet av en industri, som inom kort genom ett statsorgans förvållande nödgades upphöra. Då länsstyrelsen hade den uppfattningen, att det icke kunde verka stimulerande på företagsamheten, om befolkningen i orterna irriterades av ifrågasatta trafikindragningar, och då det syntes vara ett allmänt intresse, att företagsamheten i stället främjades genom beredande av tillfredsställande kommunikationer, finge länsstyrelsen avstyrka distriktschefens framställning. Vagnslasttrafiken borde följaktligen alltså jämt pågå.

I anslutning till vad länsstyrelsen sålunda anfört yttrar *järnvägsstyrelsen* i fortsättningen av sin förenämnda skrivelse i huvudsak följande:

Det ville förefalla järnvägsstyrelsen, som hade länsstyrelsen icke beaktat den omvälvning, som under de två senaste årtiondena försiggått inom transportväsendet. Då inlandsbanan genom lappmarken planerades, eftersträfvades en sådan linjesträckning, att förbindelse skulle erhållas med samtliga de stora sjösystemen. Sjöfartslederna å dessa beräknades få i stort sett samma uppgifter som i andra landsdelar förefintliga bibanor. De sålunda planerade kombinerade järnvägs- och sjöfartslederna betraktades vid denna tidpunkt fortfarande såsom de enda transportleder, vilka man hade att räkna med, då det gällde att mot rimliga kostnader tillgodose berörda bygders trafikbehov. Järnvägsstyrelsen hade vid inlandsbanans planering icke förväntat, att den *totala* trafiken å bispåret skulle bliva mycket obetydlig, utan blott att detta skulle bli fallet med den trafik, som kunde tillföras Holmselehamn på annat sätt än i förbindelse med sjöfarten. Det påpekades ju också, att avståndet från Lövliden till Storholmen (Holmselehamn) vore så kort, att bispåret icke skulle behöva trafikeras enbart för sagda trafik.

Det vore visserligen sant, att vid berörda tid — åren närmast före världskrigets utbrott — motortrafiken å landsvägarna redan befunnit sig i utveckling. Ingen syntes emellertid hava förutsett, att densamma inom ett fåtal år skulle utvecklas till en för järnvägarna och den inländska sjöfarten i vissa hänseenden överlägsen medtävlare. Sjöfarten å de inre vattenvägarna hade därvid, som bekant, drabbats särskilt hårt och detta även i förbindelser med långt gynnsammare isförhållanden än de lappländska.

Vad beträffade Malgoma sjön syntes det vara allmänt erkänt, att någon sjötrafik å densamma i anslutning till järnvägen numera icke vore tänkbar. Den trafik, för vars besörjande bispåret främst anlagts, vore följaktligen numera ej alls att räkna med.

Det framginge av den förebragta utredningen, att sågverksrörelsen icke i någon mån och kalktillverkningen, för vilken järnvägen hittills icke kommit till användning, endast under viss förutsättning — ändrade fraktbestämmelser rörande jordbrukskalk — vore beroende av spårets befintlighet. Det framginge vidare, att kalkbruket under alla förhållanden icke syntes vara en affär med utsikt till ekonomisk bärighet. Antagas kunde således, att det av Holmgren disponerade statslänet, oberoende av bispårets bibehållande, helt eller delvis vore tillspillogivet.

Järnvägsstyrelsen ville i detta sammanhang framhålla, att man, då det gällde att bedöma, huruvida en järnvägslinje skulle bibehållas eller ej, icke kunde inskränka sig till att undersöka, om ett sådant bibehållande kunde vara till fördel för trafikanterna. Det måste ovillkorligen jämväl fordras en någorlunda rimlig proportion mellan denna fördel och de kostnader, som det allmänna iklädde sig för trafikens upprätthållande.

Såsom av förut angivna siffror framginge, kunde detta villkor ingalunda anses uppfyllt i förevarande fall; mot en beräknad genomsnittlig fraktinkomst av 60 kronor årligen — vilken väl kunde tjäna som ett slags mätare jämväl å fördelarna för trafikanterna samt trafikens samhällsekonomiska nytta — stode en utgift av 7,000 kronor.

Med ett sådant förhållande mellan trafikomfattning och utgifter skulle enligt järnvägsstyrelsens uppfattning ett upprätthållande av trafiken å bispåret icke hava varit försvarligt ens under förhållanden, sådana som förkrigstidens; med nuvarande möjligheter till landsvägsbefordran framstode orinligheten däri ännu mycket tydligare. Vid den beskärning av trafikapparaten, vars genomförande inom en nära framtid vore nödvändig, försåvitt samhällets

totala kostnader för transportväsendet skulle bringas ned till rimlig storlek, syntes nedläggandet av sådana linjer som den omskrivna böra komma i allra första rummet.

Från statsfinansiell synpunkt vore det obestriddigen vida förmånligare att omedelbart medgiva kalkbruksägaren Holmgren begärd lindring ifråga om statslånet, vars kapital i varje fall torde kunna betraktas såsom förlorat, än att bibehålla berörda bispår. Man syntes därvid också kunna tänka sig en sådan anordning, att det inkomstbelopp, som erhöles genom försäljning av vid spårets upprivning tillvaratagna effekter och vilket beräknats till 40,000 kronor, finge till behöflig del användas för bestridande av statsverkets kostnader för berörda lindring i lånevillkoren.

Under återopande av det anförda hemställer järnvägsstyrelsen om medgivande att nedlägga trafiken å bispåret Lövlid—Holmselehamn samt att vid tidpunkt, som styrelsen finner lämplig, uppriva spåret ifråga.

Över järnvägsstyrelsens framställning hava utlåtanden infordrats från lantbruksstyrelsen och riksräkenskapsverket, varjämte fullmäktige i riksgäldskontoret yttrat sig.

Lantbruksstyrelsen, vars utlåtande är dagtecknat den 21 november 1932, uttalar sig i fråga om det av Holmgren innehavda kalkbruket och anför därom:

Styrelsen har under hand inhämtat, att oförmälda bispår åtminstone under instundande vinter icke torde bli av någon betydelse för kalkbruket. Under sådana förhållanden synes hinder icke möta för ett nedläggande av trafiken vintertid å ifrågavarande bispår.

Jämväl sommartid är trafiken för närvarande liten. Framhållas må emellertid att, därest gällande bestämmelser om statsbidrag till fraktlindring för kalk skulle ändras eller dylikt bidrag icke längre utgå, befraktningen av kalk å ifrågavarande bispår kan komma att ökas, åtminstone sommartid.

Med hänsyn till den obetydliga trafiken å ifrågavarande bandel samt osäkerheten ifråga om kalkproduktionens ökning och därmed stegrat trafikbehov synes någon erinran mot järnvägsstyrelsens förslag om total nedläggning av banan knappast vara befogad.

Enligt vad lantbruksstyrelsen inhämtat har Holmgren, som för utförande av oförmälda kalkbruk genom Kungl. Maj:ts beslut den 22 juli 1927 beviljats ett låneunderstöd av 25,000 kronor, vid anläggningens planläggning räknat med de befraktningsmöjligheter, som ifrågavarande bandel erbjöde. Då nämnda möjligheter skulle bortfalla genom banans nedläggning, torde billigheten kräva, att Holmgren hålles skadeslös för det men, som härigenom tillskyndas honom. Lantbruksstyrelsen vill för sin del föreslå, att detta sker under den formen, att järnvägsstyrelsen anbefalles att av vad som må inflyta genom försäljning av vid spårets upprivning tillvaratagna effekter inbetala skäligen del till riksgäldskontoret såsom avbetalning å berörda lån, vars nedläggning till 12,500 kronor av Holmgren påyrkats hos riksgäldskontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i sitt yttrande lämnat redogörelse för Holmgrens lån, vilket utgått av det å riksstaten för budgetåret 1923/1924 upptagna anslaget till lån åt företag för framställning av jordbrukskalk, ävensom för av honom i fråga om lindring i betalningsskyldigheten gjorda framställningar. I detta ämne torde jag få hänvisa till vad chefen

för jordbruksdepartementet senare i dag kommer att anföra vid anmälan av fråga om nedskrivning av berörda lån. Fullmäktige, som på de skäl, lantbruksstyrelsen anfört, icke hava något att erinra mot att trafiken å bispåret Lövlid—Holmselehamn nedlägges, tillstyrka tillika, att järnvägsstyrelsen måtte anbefallas att av vad som må kunna inflyta genom försäljning av de effekter, som tillvaratagas vid spårets upprivning, inbetala skäligen del till riksgäldskontoret såsom avbetalning å det till Holmgren utlämnade låneunderstödet, i vilket hänseende fullmäktige föreslå ett belopp, motsvarande vad som erfordras för återbetalning av hälften av låneunderstödet och för likviderande av de från och med den 1 december 1930 till och med inbetalningsdagen upplupna räntorna å lånet.

Riksräkenskapsverket har i sitt utlåtande anfört följande:

Enligt från järnvägsstyrelsen inhämtade upplysningar har anläggningskostnaden för bispåret Lövlid—Holmselehamn uppgått till 811,294 kronor 40 öre. Angivna belopp har bestritts från de av riksdagen för år 1917 och följande år av låneomedel anvisade anslagen till inlandsbanan.

Vid ett nedläggande av järnvägstrafiken å bispåret samt spårets upprivning och de tillvaratagna effekternas försäljning skulle enligt järnvägsstyrelsens beräkning omkring 40,000 kronor kunna återvinnas.

I överensstämmelse med den uppfattning, som riksräkenskapsverket hävdade i utlåtande den 14 december 1932 i fråga om järnvägsstyrelsens förslag att nedlägga Svartälvs järnväg, vill ämbetsverket förordna, att de vid nedläggandet av nu ifrågakommande järnvägslinje inflytande försäljningsmedlen utnyttjas för återbetalning å de för anläggningen anvisade anslagen samt att den del av det till bispåret hänförliga låneomedelskapitalet, som icke härigenom erhåller täckning, inräknas i det statens järnvägars låneomedelskapital, som på grund av den beslutade och delvis genomförda nedskrivningen av statens järnvägars lånekapital ersatts med annat kapital än låneomedelskapital. Det mot angivna, i samband med järnvägsanläggningens slopande icke återbetalade kapitalet bör därefter genom avskrivning avföras ur statens järnvägars räkenskaper.

Järnvägsstyrelsens förslag, att av inflytande försäljningsmedel viss del skulle få disponeras för nedskrivning av det i remissen omhandlade, av riksgäldskontoret utlämnade låneunderstödet för kalkugnsanläggningen vid Storholmen, kan riksräkenskapsverket sålunda icke tillstyrka. I den mån nedskrivning av berörda låneunderstöd vid järnvägsdriftens nedläggande anses böra medgivas, synes täckning härför böra beredas från fonden för stats-skuldens amortering.

Av de i ärendet lämnade uppgifterna framgår, att ifrågakommande, till inlandsbanan anslutna bispår mellan Lövlid och Holmselehamn i och för sig icke kan anses hava att fylla någon trafikuppgift, som i skälig mån svarar mot de jämförelsevis dryga underhållskostnaderna. Ehuru i betraktande av den korta tid — icke fullt tio år — under vilken banan varit öppen för trafik, frågan om banans nedläggande måhända kan synas väl tidigt väckt, torde det dock vara uppenbart, att bandelen icke fått den om ock begränsade betydelse, som man vid beslutet om dess anläggande tillmätt densamma. Icke minst är härvid att beakta den nya vägförbindelse, som på senare år anordnats utmed södra stranden av Malgomajsjön. Med den kombination mellan sjöfart och järnvägstrafik, som utgjorde den huvudsakliga grundvalen

Departements-
chefen.

för beslutet om spårets anläggning, synes i varje fall icke längre vara att räkna.

Vad särskilt angår den i ärendet omförmälda kalkugnen, kunna visserligen de av länsstyrelsen i Västerbottens län framförda synpunkterna synas beaktansvärda. Då emellertid driften vid kalkugnen, såsom även framgår av en av dess ägare till riksgäldskontoret ingiven skrift om betalningsanstånd, icke lär vara i första hand beroende av spårets bibehållande — kalkleveranserna synas av handlingarna att döma hava utförts med lastautomobil — utan fastmer av andra omständigheter och då detsamma även torde gälla annan verksamhet i den berörda trakten, synes något bärande skäl för trafikens upprätthållande icke föreligga.

Jag vill alltså tillstyrka järnvägsstyrelsens framställning om nedläggande av trafiken å ifrågavarande bispår. I enlighet härmed finner jag ock spåret böra upprivas vid tidpunkt, som må befinnas lämplig, vartill riksdagens medgivande bör inhämtas. Efter upprivningen av järnvägen torde tillvaratagna effekter få försäljas. Vad beträffar den till banan hörande marken lär, enligt vad jag inhämtat från järnvägsstyrelsen, frågan om försäljning härav icke vara aktuell.

Beträffande dispositionen av inflytande försäljningsmedel biträder jag riksräkenskapsverkets uppfattning, att dessa böra användas till återbetalning av till bispåret hänförliga lånemedel. Likaså tillstyrker jag riksräkenskapsverkets förslag i fråga om sättet för bandelens avförande ur statens järnvägars räkenskaper. I nu berörda hänseenden torde Kungl. Maj:t vid bifall till förslaget om spårets upprivning framdeles meddela beslut.

Såsom jag redan antytt kommer chefen för jordbruksdepartementet att senare i dag anmäla frågan om nedskrivning av det S. Holmgren för anordnande av kalktillverkning beviljade låneunderstödet.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att bispåret Lövlid—Holmselehamn må vid lämplig tidpunkt upprivas och därvid tillvaratagna effekter försäljas.

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:

Nils Hellenius.