

Nr 136.

Av herr **Andersson, Per, m. fl.**, om statens övertagande av Gävle—
Ockelbo järnväg m. m.

Den 17 november 1882 beviljade på vissa villkor Kungl. Maj:t koncession å en normalspårig järnväg mellan Gävle och Ockelbo. Koncessionen innehaves av ett för ändamålet bildat bolag, Gefle—Ockelbo järnvägsaktiebolag, vars aktiekapital för närvarande utgör 1 018 600 kr. fördelat å 10 186 aktier å 100 kr. Av bolagets aktier innehavas 2 250 st. av Gävle stad, 1 500 st. av a.-b. Investor, som övertagit dem från Kopparbergs och Hofors sågverks aktiebolag, samt 1 469 st. av statens järnvägar, som erhållit denna post vid övertagande av Upsala—Gefle järnvägs aktiebolag. Återstående 4 967 aktier befinna sig å privata händer, övertägnade i smärre poster.

Järnvägsbolaget har emellertid aldrig självt ombesörjt trafiken, utan har järnvägen alltifrån dess tillkomst varit utarrenderad till Upsala—Gefle järnvägs aktiebolag enligt olika, tid efter annan ingångna avtal. Nu gällande avtal är ingånget år 1930 och stipulerar en årlig arrendesumma av 32 000 kr., varjämte arrendatorn äger att mot viss särskild ersättning nyttja en Gefle—Ockelbo järnvägsaktiebolag tillhörig motorvagn. Sedan statens järnvägar år 1933 övertagit Upsala—Gefle järnvägs aktiebolag med dess förpliktelser, ombesörjes på de i 1930 års kontrakt gällande villkoren trafiken av statens järnvägar, som emellertid uppsagt kontraktet till upphörande med innevarande års utgång och förklarar sig sakna anledning med järnvägsbolaget träffa nytt arrendeavtal ens på för statens järnvägar förmånligare villkor.

Inför denna situation har järnvägsbolaget, som dels saknar annan rullande materiel än ovannämnda motorvagn, dels ock med hänsyn till de onormalt sjunkande trafikinkomsterna — enligt uppgift hava dessa under åren 1920—1933 nedgått från 1 003 000 kr. till 170 000 kr. — ej sett sig i stånd att självt efter förvärv av rullande materiel övertaga trafiken, vid extra bolagsstämma den 15 december 1934 beslutat att bolaget skulle träda i likvidation, vilket beslut dock för att vara gällande skall bekräftas av nästkommande ordinarie bolagsstämma. Därjämte uppdrogs åt styrelsen att inleda och, under förbehåll av godkännande i enlighet med bolagsordningen, fullfölja underhandlingar om järnvägens försäljning eller, därest antagligt försäljningsavtal ej står till buds, hos Kungl. Maj:t ansöka om rätt att nedlägga järnvägen.

I överensstämmelse med detta uppdrag har järnvägsbolagets styrelse i

skrivelse till Kungl. Maj:t, dagtecknad den 22 december 1934, i första hand hembjudit Kungl. Maj:t järnvägen till inlösen för ett pris av 463 000 kr., enligt uppgift motsvarande banans realisationsvärde, och i andra hand, därest Kungl. Maj:t ej skulle finna skäl föreligga till ett statsinköp, hemställt om rätt att från och med 1936 års ingång nedlägga järnvägen. Denna framställning har remitterats till kungl. järnvägsstyrelsen, vars utlåtande torde avgivas under den närmaste tiden.

Om järnvägsstyrelsen, såsom möjligen kan befaras, vid sitt ställningstagande ur järnvägs-ekonomisk synpunkt anser sig böra avstyrka en statsinlösen av Gävle—Ockelbo järnväg, torde väl ärendet komma att remitteras för hörande av de berörda orternas befolkning och vederbörande ortsmyndigheter, näringskorporationer i Norrland samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, generalstaben m. fl. Någon slutlig utredning torde i så fall möjligen icke föreligga inom sådan tid att en k. proposition till innevarande riksdag eventuellt hinner avlåtas. Under sådana förhållanden hava vi ansett oss böra genom denna motion föra fram ärendet, så att riksdagen må bliva i tillfälle att, om så erfordras, taga ställning i saken.

Tre möjligheter föreligga nu: järnvägens nedläggande och upprivning, statsinlösen eller statsdrift på grundval av nytt arrende. Att järnvägsbolaget, som saknar rullande materiel, skulle självt eller genom annan enskild annat än för mycket kort tid kunna upptaga trafiken å en 38 km lång bana, numera belägen mellan två statsbanor torde kunna anses uteslutet. Banan skulle därmed icke kunna rationellt utnyttjas och bolaget skulle i varje fall inom kort nödgas likvidera, oberoende av koncessionens innebörd.

Ett nedläggande av banan våga vi för vår del anse uteslutet. Det vore ett fattigdomsbevis om man icke skulle finna utväg att bibehålla och effektivt utnyttja en bana, som, fränsett dess obestridliga lokala betydelse, med nära 4 mil (38 km) förkortar järnvägen mellan Stockholm med omnejd jämte stora delar av sydöstra Sverige å ena sidan och större delen av Norrland å den andra (se bifogade karta).¹ Om järnvägen icke funnes, skulle säkerligen starka röster för dess byggande höjas. Skulle banan mot all förmodan upprivas, så skulle ett krav på omedelbart byggande av en landsväg i samma sträckning näppeligen kunna tillbakavisas, medförande en kostnad för det allmänna av minst samma storlek som järnvägens beräknade realisationsvärde.

Därmed hava vi givetvis icke velat uttala oss om detta värde som grundval för statsinlösen. Vid den förhandling, som väl under alla förhållanden kommer till stånd, torde jämväl även böra beaktas koncessionens juridiska innebörd, kompensationer till personalen i händelse av banans nedläggande, ev. ränteförluster m. m. Den omständigheten att statens järnvägar med gällande bestämmelser kommer att vid banans inlösen få vidkännas en med den kortare vägen samhörande minskning av vissa trafikinkomster kan också i

¹ Ej här reproducerad.

detta samband böra beaktas. Däremot synes vid bedömande ur allmän synpunkt av frågan om statsinlösen sagda omständighet icke böra tillmätas någon avgörande betydelse, då den kortare vägen medför motsvarande eller vida större fördel för trafikintressenterna.

Vid enhetlig drift efter statsinlösen torde väl, såsom annorstädes varit fallet, möjligheter yppas att modernisera och rationalisera trafiken, så att ett förbättrat driftresultat uppnås. Hur och när banan framdeles bör förbättras är en särskild fråga. Vi äro fullt medvetna om att trafiken på Norrland alltjämt måste i betydande utsträckning ledas den längre vägen över Krylbo med hänsyn till anknytningen av trafiken åt väster och söder. Det är också givet att en genomgående snabb trafik över Gävle, sedan sträckan Uppsala—Gävle år 1937 elektrifierats, måste föranleda förstärkning och elektrifiering av Gävle—Ockelbo järnväg.

Hur en prövning av dessa spörsmål i framtiden kan utfalla, beror tydligen på utvecklingen av trafikintressena i de landsdelar, som av vägförkortningen kunna gagnas och som först efter hand kunna göra sig gällande. Hur som helst torde banan utöver sin betydelse för lokaltrafiken och den lokala genomgångstrafiken tillsvidare också mer eller mindre tillfälligt kunna såsom »reserv» tjäna den längre genomgångstrafiken. Därmed torde i statens hand det kortare »dubbelspåret» å sträckan Ockelbo—Uppsala nöjaktigt försvara sin tillvaro i avvaktan på vad framtiden kan bära i sitt sköte. — Även om banan efter statsinlösen skulle tillsvidare trafikeras endast med järnvägsomnibus eller — som ytterlighet — ligga helt ofrafikerad, så vore detta, så vitt vi kunna finna, en mera framsynt lösning än dess upprivande, ett förhållande som vi nämna endast till belysande av den sistnämnda åtgärdens orimlighet.

Alternativet med statsdrift på grundval av nytt arrende kan endast hava ett tillfälligt och kortvarigt berättigande i händelse att en annan och definitiv lösning icke skulle kunna vinnas före innevarande års utgång och frågan i sådant fall behöva föreläggas nästa års riksdag, ett uppskov som såvitt möjligt bör undvikas men för vars ordnande på skäligen villkor parternas tillmötesgående i nödfall bör kunna påräknas.

Den motivering vi här kunnat förebrija kan under pågående utredning icke göra anspråk på fullständighet. Men vi våga hoppas att de här framförda synpunkterna skola ådagalägga att Gävle—Ockelbo järnväg är och kan antagas bliva av sådan betydelse för det allmänna att den icke får utplånas å rikets järnvägscharta utan att riksdagen haft tillfälle pröva frågan om statsinlösen och vad därmed kan sammanhöra.

På grund av vad sålunda anförts hemställa vi,

att riksdagen måtte besluta att ställa erforderliga medel till förfogande för statens järnvägars övertagande och drivande av Gävle—Ockelbo järnväg,

eller, om utredningen därom icke i tid hinner avslutas, be-
myndiga Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärder till förebyggande
av trafikens och järnvägens nedläggande efter 1 januari 1936
till dess Kungl. Maj:t och riksdagen blivit i tillfälle att pröva
frågan i dess helhet.

Stockholm den 23 januari 1935.

Per Andersson.

P. Sandström.

Carl Eriksson.

N. S. Norling.

Nils Andersson.

C. A. Carlsson.

P. Granath.

V. Tham.
