# Nr 107.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ombyggnad av järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö till normalspår; given Stockholms slott den 23 februari 1945.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande 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.

*Fritiof Domö.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 23 februari 1945.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, DOMÖ, EWERLÖF, RUBBESTAD, OHLIN, ERLANDER, DANIELSON, ANDRÉN.

Efter gemensam beredning med cheferna för social- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Domö.

Med skrivelse den 23 oktober 1944 har *1943 års järnvägskommitté*[1] under-

[1] Kommittén, som tillsattes den 26 oktober 1943 för att inom kommunikationsdepartementet biträda med utredning rörande ombyggnad av smalspåriga järnvägar m. m., består av ledamoten av riksdagens första kammare Albert Forslund, ordförande, ledamoten av riksdagens andra kammare, lantbrukaren Per A. Johnsson i Kastanjegården, byråchefen i järnvägsstyrelsen Erik Malmkvist, professorn vid handelshögskolan i Göteborg Tord Palander, byråchefen i järnvägsstyrelsen H. Sandström, ledamoten av riksdagens första kammare, bruksdisponenten Carl Sundberg samt verkställande direktören i Västergötland—Göteborgs järnväg G. Söderling. I behandlingen av förevarande ärende hava dock Palander och Sundberg icke deltagit.

ställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen fogat, av kommittén med Bergsjö järnvägskommitté ingånget avtal rörande den staten tillhöriga smalspåriga järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö (Bergsjöbanan).

Avtalet, som torde få fogas till dagens statsrådsprotokoll *(Bilaga A)*, är träffat under förutsättning *dels* att Kungl. Maj:t senast den 1 juli 1945 godkänner avtalet, *dels ock* att Bergsjö kommunalfullmäktige och Hudiksvalls stadsfullmäktige var för sig senast den 31 december 1944 ävenledes godkänna detsamma.

Av 1943 års järnvägskommittés skrivelse framgår, att en av Bergsjö kommun utsedd kommitté, benämnd Bergsjö järnvägskommitté, i skrivelse den 22 februari 1944 hemställt hos 1943 års järnvägskommitté, att beslut måtte fattas om breddning av järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö till normalspår. I anledning härav har den statliga järnvägskommittén verkställt utredning i ärendet och efter samråd med min företrädare i ämbetet haft överläggningar med Bergsjö järnvägskommitté. Dessa överläggningar hava resulterat i det inledningsvis omnämnda avtalet.

Såsom skäl för att den statliga järnvägskommittén såsom ett första led i sitt utredningsuppdrag och utan avvaktande av kommitténs övriga utredningar undersökt frågan om Bergsjöbanans breddning till normalspår anför kommittén, dels att en sådan undersökning — vartill initiativet tagits av Bergsjö järnvägskommitté — i vad anginge motiven synts stå utan närmare samband med den statliga kommitténs allmänna utredningsuppgift, dels att kommittén funnit ärendets upptagande till behandling angeläget med hänsyn till förhållandet, att en sedan många år svävande tvistefråga därmed kunde bringas till en slutlig lösning.

Jag kommer i det följande att lämna en redogörelse för det huvudsakliga innehållet i 1943 års järnvägskommittés framställning samt i däröver avgivna utlåtanden.

**Bergsjöbanans tillkomsthistoria.**
**1927 års avtal m. m.**

Till belysande av Bergsjöbanans tillkomsthistoria och därmed sammanhängande förhållanden må anföras följande.

Genom resolutioner den 22 december 1892 och den 16 augusti 1895 lämnade Kungl. Maj:t koncession å en järnvägsanläggning från Hudiksvall till Bergsjö. Järnvägen erhöll en spårvidd av 891 mm, hade en längd av 40 km och öppnades för allmän trafik den 12 december 1896. Kungl. Maj:t fastställde genom resolution den 1 juli 1918 sträckning för ostkustbanan norr om Hudiksvall och förklarade samtidigt bland annat, dels att Ostkustbanans aktiebolag, i det följande kallat O. K. B., skulle med ägaren till Norra Hälsinglands järnväg, Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag, i det följande benämnt N. H. J., träffa överenskommelse i fråga om ersättning för det intrång och den skada, som N. H. J. kunde komma att lida i sin rörelse, dels att, om sådan överenskommelse ej kunde träffas, båda bolagen skulle vara underkastade de bestämmelser i ämnet, som Kungl. Maj:t kunde finna lämpligt utfärda.

Efter utredningar och långvariga förhandlingar under ledning av landshövdingen Sven Lübeck träffades i februari 1927 mellan de båda bolagen i enlighet med ett av Lübeck framlagt förslag överenskommelse om försäljning av järnvägen till O. K. B. Denna överenskommelse godkändes av Kungl. Maj:t den 26 juli 1927. Samtidigt erhöll O. K. B. tillstånd att uppbryta järnvägen å sträckningen mellan Hudiksvall och en viss punkt vid Strömma, sedan ny förbindelseled blivit anlagd mellan sagda punkt och Harmångers järnvägsstation vid ostkustbanan. Överlåtandet av Norra Hälsinglands järnväg ägde rum den 1 september 1927. Ostkustbanans linje förbi Harmånger och linjen Strömma—Harmånger öppnades för allmän trafik den 1 november 1927. Den 1 augusti 1933 införlivades ostkustbanan inklusive linjen Harmånger—Bergsjö med statsbanenätet.

Beträffande innebörden av 1927 års avtal innehåller 1943 års järnvägskommittés skrivelse följande redogörelse.

Överenskommelsen innebar bland annat, att O. K. B. övertog betalningsansvaret för N. H. J:s samtliga skulder samt överlämnade till N. H. J:s intressenter ett belopp av 216 360 kronor i räntefria skuldbevis. O. K. B. förband sig vidare att, sedan järnväg mellan Strömma och Harmånger öppnats för allmän trafik, allt fortfarande med minst två tåg om dagen i vardera riktningen trafikera linjen Harmånger—Bergsjö med anslutning till söderut gående och söderifrån kommande tåg.

I syfte att främja ombyggnaden av linjen till normalspår åtog sig O. K. B. slutligen att årligen den 1 januari — första gången den 1 januari 1929 — till riksgäldskontoret inbetala ett belopp motsvarande 5 procent ränta å 216 360 kronor. De sålunda inbetalda medlen skulle av riksgäldskontoret förvaltas såsom en särskild fond under namn av Bergsjö bredspårsfond. Enligt åtagande komme riksgäldskontoret att å inbetalda belopp gottgöra 5 procent ränta på ränta.

Då fonden genom förevarande inbetalningar och genom räntetillägg eller på annat sätt, exempelvis genom kontanta tillskott eller naturaprestationer från kommuner eller enskilda, vuxit till ett belopp, som inberäknat ett av Kungl. Maj:t åt O. K. B. beviljat låneunderstöd å 216 360 kronor svarade mot minst en tredjedel av engångskostnaden för ombyggnad till bredspår av järnvägen Harmånger—Bergsjö enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänd beräkning, kunde O. K. B. eller Bergsjö kommun föreslå ombyggnadens genomförande. För det fall att ombyggnaden komme till stånd, ägde O. K. B att fritt förfoga över Bergsjö bredspårsfond i och för ombyggnaden. De förut omnämnda skuldbevisen skulle jämväl helt upphöra att gälla samtidigt som ifrågavarande bandel bredspårig öppnades för allmän trafik, och därmed skulle även upphöra den O. K. B. åliggande skyldigheten att fullgöra inbetalningar till Bergsjö bredspårsfond. Uppnåddes icke enighet huruvida ombyggnaden skulle utföras eller icke, skulle frågan underställas Kungl. Maj:t, som hade att avgöra densamma med hänsyn till innebörden av förevarande avtal samt till rådande ekonomiska och finansiella förutsättningar. Hade beslut rörande ombyggnaden icke fattats inom 20 år efter det järnvägen Strömma—Harmånger öppnats för allmän trafik, vore Bergsjö kommun och Hudiksvalls stad genom samstämmiga beslut berättigade påfordra, att de förenämnda skuldbevisen inlöstes. Härtill skulle i första hand användas Bergsjö bredspårsfond. Skulle densamma därtill ej förslå, finge, i den mån det erfordrades, det omförmälda låneunderstödet å 216 360 kronor tillgripas. Vad av Bergsjö bredspårsfond återstode, sedan erforderligt be-

lopp för inlösen av nyssnämnda skuldbevis blivit avsatt, skulle tillfalla O. K. B.

Ifrågavarande överenskommelse tillkom efter ingående förhandlingar mellan N. H. J. och O. K. B., avseende att enligt föreskrift i förenämnda Kungl. Maj:ts resolution den 1 juli 1918 lämna N. H. J. ersättning för det intrång och den skada, som bolaget kunde komma att lida genom ostkustbanans tillkomst. Det må framhållas, att ortsintressenterna därvid i första hand sökte tillförsäkra orten möjlighet att framdeles få bandelen Harmånger—Bergsjö ombyggd till normalspår samtidigt som den nye ägaren förpliktades att i angiven utsträckning upprätthålla trafiken å samma bandel.

Kommittén upplyser, att behållningen i Bergsjö bredspårsfond den 30 juni 1944, inklusive upplupen ränta, i avrundat belopp utgjort 262 320 kronor. Tillsammans med förenämnda låneunderstöd å 216 360 kronor stå alltså tillhopa 478 680 kronor till förfogande för eventuell ombyggnad. Då en sådan av järnvägsstyrelsen beräknats kunna verkställas för i runt tal 1 miljon kronor, får det i överenskommelsen stipulerade finansiella villkoret för ombyggnadsfrågans upptagande till prövning sålunda anses vara uppfyllt.

**Trafikutvecklingen å Bergsjöbanan.**
**Fråga om persontrafikens nedläggande.**

1943 års järnvägskommitté övergår härefter till att behandla trafikutvecklingen å Bergsjöbanan. Under hänvisning till att denna ur ekonomisk synpunkt visat sig ogynnsam och att driften lämnat betydande underskott, erinrar kommittén, att frågan om persontrafikens nedläggande vid skilda tillfällen underställts Kungl. Maj:ts prövning, ehuru hittills utan resultat. Härutinnan anför kommittén i huvudsak.

Redan i en till Kungl. Maj:t den 7 september 1932 ingiven skrivelse hemställde O.K.B., att bolaget måtte befrias från skyldigheten att å järnvägslinjen ombesörja persontrafik. Sedan nämnda linje i samband med statens förvärv av ostkustbanan införlivats med statsbanenätet, fullföljde järnvägsstyrelsen den av bolaget gjorda framställningen. I häröver den 14 december 1933 avgivet utlåtande framhöll länsstyrelsen i Gävleborgs län, att vad dittills i ärendet framkommit gåve vid handen, att persontrafiken å ifrågavarande linje i och för sig kunde utan olägenhet ersättas med redan befintlig eller ytterligare ifrågasatt linjetrafik. Innan ändring skedde, borde emellertid enligt länsstyrelsens mening undersökas, huruvida persontrafik med moderna motorvagnar å järnvägen kunde med ekonomisk fördel eller utan avsevärd ekonomisk förlust ifrågakomma för upprätthållande av den statens järnvägar enligt avtal åliggande skyldigheten att trafikera järnvägen Harmånger—Bergsjö med visst antal turer. Vidare borde en eventuell indragning av persontrafiken föregås av en närmare utredning i fråga om ordnande på bästa möjliga sätt av linjetrafiken inom järnvägens trafikområde.

Sedan Kungl. Maj:t anbefallt länsstyrelsen att i samråd med järnvägsstyrelsen verkställa utredning i ämnet, redogjorde länsstyrelsen i skrivelse den 20 juni 1938 för resultaten därav samt förklarade sig anse, att frågan om indragning av persontrafiken å Bergsjöbanan för det dåvarande icke borde föranleda åtgärd. Järnvägsstyrelsen avgav den 5 november 1938 anbefallt utlåtande i ärendet och anförde därvid, att persontrafiken även efter övergång till rälsbussdrift vållade ett betydande underskott. På grund härav och då, såsom länsstyrelsen vitsordat i sitt år 1933 avgivna utlåtande, ifrågavarande trafik i och för sig borde kunna utan olägenhet ersättas med redan befintlig eller ytterligare ifrågasatt linjetrafik, fann sig järnvägsstyrelsen

böra vidhålla sitt tidigare gjorda yrkande. Med hänsyn till föreliggande förhållanden och särskilt de av statens järnvägar genom insättande av rälsbussar vidtagna åtgärderna för persontrafikens upprätthållande under de närmaste åren syntes emellertid med ett nedläggande av persontrafiken kunna anstå ännu några år.

Genom beslut den 25 november 1938 förklarade Kungl. Maj:t därefter, att vad i ärendet förekommit icke föranledde annan åtgärd än att handlingarna i ärendet skulle överlämnas till järnvägsstyrelsen.

I skrivelse den 9 juni 1941 till Kungl. Maj:t föreslog järnvägsstyrelsen ånyo, att frågan om persontrafikens nedläggande å Bergsjöbanan med det snaraste skulle upptagas till prövning med hänsyn till den ändring i förhållandena, som inträtt sedan nyssnämnda beslut meddelades. Till stöd för sin framställning anförde styrelsen i övrigt:

»Persontrafiken å ifrågavarande linje har under de senaste åren ombesörjts medelst rälsbussar, vilka till i september 1939 dagligen utförde fyra turer i vardera riktningen. Två av dessa turer måste då inställas på grund av vidtagna restriktioner i bensintilldelningen, och den 15 maj 1940 inställdes ytterligare en dubbeltur. Från nämnda tidpunkt har persontrafiken sålunda hittills uppehållits med endast ett rälsbusståg i vardera riktningen. Hela antalet resande under år 1940 uppgick till 13 000 och persontrafikinkomsten till 7 400 kronor. Statens järnvägars kostnader under samma tid för linjen Harmånger—Bergsjö framgå av följande sammanställning.

| | Hela kostnaden under år 1940 Kronor | Härav beräknas bortfalla vid persontrafikens nedläggande Kronor |
|---|---|---|
| För drift och underhåll: | | |
| Banavdelningen | 27 260 | 9 000 |
| Maskinavdelningen | 29 220 | 1 120 |
| Trafikavdelningen | 24 000 | 8 500 |
| Huvudverkstäderna | 4 825 | 325 |
| Avsättning till förnyelsefond | 15 320 | 8 910 |
| Summa | 100 625 | 27 855 |

Angivna summa, 27 855 kronor, torde böra höjas med 10 procent på grund av att viss besparing uppkommer även å andra konton än dem, som nu varit föremål för särskild utredning.

Kostnaderna för persontrafiken torde sålunda kunna uppskattas till i runt tal 30 600 kronor. Då inkomsterna såsom nyss nämnts uppgingo till endast 7 400 kronor, vållade ifrågavarande trafik följaktligen en driftförlust av 23 200 kronor. Till jämförelse må nämnas, att Ostkustbanans aktiebolag år 1932 räknade med en driftförlust å persontrafiken av 32 000 kronor och att järnvägsstyrelsen år 1935 uppskattade förlusten till 27 800 kronor. Någon minskning av driftförlusten kan sålunda konstateras, beroende på dels övergången till rälsbussdrift, dels ovannämnda tågindragning, som medfört viss minskning av utgifterna utan att trafiken och inkomsterna nämnvärt påverkats — resefrekvensen i det under år 1940 indragna tågparet var nämligen mycket obetydlig — dels slutligen de med 10 procent höjda biljettavgifterna. Driftförlusten måste emellertid trots de till nedbringande av densamma vidtagna åtgärderna fortfarande betecknas som avsevärd såväl i och för sig som ställd i relation till omfattningen och nyttan av den järnvägsledes ombesörjda persontrafiken. Belysande härför är bland annat, att resandeantalet å järnvägslinjen nedgått från 23 800 år 1932 till 13 000 år 1940 och att som följd härav driftförlusten pr resande stigit från 1,35 kronor år 1932 till 1,75

kronor år 1940. Driftresultatet är sålunda i själva verket relativt sett betydligt sämre nu än för ett tiotal år sedan.»

Beträffande omfattningen av den inom Bergsjöbanans trafikområde bedrivna landsvägstrafiken anmärkte järnvägsstyrelsen, att statens järnvägars busslinjer i Hälsingland, de s. k. Hudiksvallslinjerna, under år 1940 utökats dels genom förvärv av en busslinje mellan Hudiksvall och Harmånger över Stocka och dels genom öppnandet av en ny linje mellan Harmånger och Buter, vilken linje löpte i stort sett parallellt med järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö. För det fall att trafiken finge helt överflyttas från järnvägen till landsvägen, vore vidare ifrågasatt att bussturerna å linjen Bergsjö—Hudiksvall skulle utökas med dels en dubbeltur å förmiddagen, dels en enkeltur Hudiksvall—Bergsjö å eftermiddagen, dels ock ytterligare en dubbeltur å lördags- och söndagskvällar. Även å den nya linjen Buter—Harmånger, som för det dåvarande trafikerades med två bussturer i vardera riktningen, vore en ny dubbeltur vardagar avsedd att inläggas. Järnvägsstyrelsen framhöll, att de sålunda ifrågasatta nya turerna komme att bereda ortsbefolkningen avsevärt förbättrade resemöjligheter. En dylik utökning av landsvägsturerna med bibehållande av trafiken å järnvägen vore emellertid icke ekonomiskt försvarbar, i all synnerhet som trafikapparaten i detta område redan torde få anses överdimensionerad.

I sin skrivelse berörde järnvägsstyrelsen även bestämmelsen i överenskommelsen mellan O.K.B. och N.H.J. av innehåll, att O.K.B. — och sålunda numera statens järnvägar — förbundit sig att med minst två tåg om dagen i vardera riktningen trafikera sträckan mellan Bergsjö och Harmånger med anslutning till söderut gående och söderifrån kommande tåg. Järnvägsstyrelsen anförde härutinnan:

»Syftet med ovannämnda överenskommelse var uppenbarligen att säkerställa den utmed Bergsjöbanan boende befolkningen mot den eventualiteten, att ostkustbanans tillkomst skulle för dem kunna komma att medföra försämrade kommunikationsförhållanden eller med andra ord att tillförsäkra berörda befolkning ett visst minimum av resemöjligheter. Tack vare de efter nämnda tidpunkt tillkomna busslinjerna, vilka samtliga äro i statens järnvägars ägo, och de å dessa linjer uppehållna turerna torde befolkningen emellertid i själva verket numera vara väsentligt bättre tillgodosedd i nämnda hänseende än under Norra Hälsinglands järnvägs trafikeringstid, och så torde alltjämt bliva fallet, även om de få kvarvarande persontrerna å järnvägen helt inställas och på detta sätt hela persontrafiken inom ifrågavarande trafikområde övertagas av busslinjerna. Under sådana förhållanden och då såsom redan framhållits antalet turer å busslinjerna är avsett att utökas i händelse persontrafiken å Bergsjöbanan nedlägges, bör ovannämnda bestämmelse enligt järnvägsstyrelsens mening icke rimligen kunna få givas en så bokstavlig innebörd, att densamma kan få lägga hinder i vägen för vidtagande av en i och för sig synnerligen väl motiverad rationaliseringsåtgärd. Det torde härvid jämväl böra beaktas, att nu inträdd fullständig rubbning i de ekonomiska förutsättningarna för upprätthållande av persontrafiken å berörda järnväg, vilka lågo till grund för ovannämnda överenskommelse, föranletts av åtgärder, över vilka järnvägsstyrelsen saknat inflytande. Koncession har nämligen successivt beviljats å med järnvägen konkurrerande busslinjer, vilket haft till följd att järnvägen förlorat nästan all betydelse och att persontrafiken å densamma icke längre kan upprätthållas utan betydande ekonomisk förlust. Att statens järnvägar sedermera förvärvat dessa busslinjer ändrar icke detta förhållande, då ett nedläggande av busstrafiken som ovan nämnts icke torde kunna ifrågasättas.»

Under åberopande av det sålunda anförda och vad i tidigare framställ-

ningar anförts hemställde järnvägsstyrelsen om tillstånd att från tidpunkt, som styrelsen kunde finna lämplig, helt nedlägga persontrafiken å förevarande järnvägslinje.

Kommunalfullmäktige i Bergsjö socken anförde i avgivet yttrande, att trafiken å järnvägen motarbetades på så sätt, att landsvägsbuss på morgonen avginge från Bergsjö samtidigt med ett personförande tåg och att biljettpriset mellan Hudiksvall och Bergsjö ställde sig billigare å busslinjen än å järnvägen. På grund härav vidhöllo fullmäktige, att avtalsenlig trafik skulle upprätthållas med minst två gods- och personförande tåg eller rälsbussar i vardera riktningen.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län fann sig i utlåtande den 2 september 1941 för det dåvarande icke böra fatta definitiv ställning till det ifrågasatta nedläggandet av persontrafiken. Länsstyrelsen kunde nämligen icke värja sig för den farhågan, att tidpunkten för nedläggandet av persontrafiken å järnvägslinjen vore med hänsyn till tidsläget olämpligt vald. Huru länge omnibuslinjetrafiken kunde i betraktande av bristen på grova bilringar komma att drivas, vore synnerligen ovisst. Den driftförlust, som av järnvägsstyrelsen omförmäldes, syntes icke vara i förhållande till de berörda bygdernas intressen av den storleksordning, att tvingande skäl till denna frågas återupptagande nu förelåge. Länsstyrelsen förordade därför, att ärendet för det dåvarande icke måtte föranleda till någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd.

Chefen för försvarsstaben avgav den 13 september 1941 yttrande över framställningen. I detta uttalades, att ur transportteknisk synpunkt intet vore från militär sida att erinra mot bifall till framställningen. Med hänsyn till försörjningsläget beträffande bilgummi borde dock överflyttningen av persontrafiken från järnväg till landsvägsbuss icke äga rum i dåvarande situation.

Genom beslut den 16 januari 1942 fann Kungl. Maj:t framställningen icke föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

**Bergsjöbanans driftkostnader vid olika spårvidder.**

1943 års järnvägskommitté behandlar härefter kostnaderna beträffande personalbehov, förvaltning, banunderhåll, förråd och verkstadstjänst samt den direkta drifttjänsten ävensom anskaffning och underhåll av rullande materiel vid nuvarande spårvidd och efter en eventuell ombyggnad av Bergsjöbanan till normalspår. Kommittén upplyser, att järnvägsstyrelsen på föranledande av kommittén verkställt en utredning härutinnan, varvid förutsatts att persontrafiken kommer att besörjas med rälsbuss och godstrafiken med ånglok. En sammanställning av järnvägsstyrelsens kostnader, räknade efter 1938 års prisnivå, utvisar följande.

| | 891 mm | | 1 435 mm | |
|---|---|---|---|---|
| | 1938 års trafik kr. | Sannolik trafik kr. | 1938 års trafik kr. | Sannolik trafik kr. |
| Banbevakning och underhåll | 30 000 | 30 000 | 34 000 | 34 000 |
| Maskintjänsten kostnader inklusive verkstadskostnader | 53 000 | 37 400 | 52 500 | 37 700 |
| Trafiktjänsten kostnader | 27 300 | 27 300 | 21 400 | 21 400 |
| Summa | **110 300** | **94 700** | **107 900** | **93 100** |

I anslutning till denna sammanställning hade järnvägsstyrelsen anfört, att den övervägande delen av persontrafiken mellan Harmånger och Bergsjö framfördes med landsvägsbussar och att persontrafiken på järnvägen vore så obetydlig, att skäl alltjämt förelåge att till minskande av den betydande driftförlust, som vållades statens järnvägar på grund av järnvägstrafiken mellan Harmånger och Bergsjö, snarast möjligt slopa persontrafiken på denna bandel. Järnvägsstyrelsen hade vidare framhållit, att godstrafiken, som för närvarande omfattade vissa krisbetonade transporter av bränsle och gengasved, vid återgång till fredstid måste beräknas bliva av synnerligen ringa omfattning. Det kunde därför ifrågasättas, om ej även godstrafiken på bandelen borde slopas och bandelen således helt nedläggas.

En ombyggnad av bandelen till normalspårsdrift väntades enligt järnvägsstyrelsen icke i nämnvärd utsträckning vara av betydelse för trafikutvecklingen, särskilt som befintliga överföringsvagnar möjliggjorde vagnslastgodsets framförande till och från bandelen utan omlastning och några särskilda omlastningsavgifter ej för närvarande beräknades.

1943 års järnvägskommitté omnämner i detta sammanhang, att den i samråd med järnvägsstyrelsen underkastat förenämnda kostnadssiffror ytterligare bearbetning, varvid förutsatts, att banan skulle ombyggas till normal spårvidd och persontrafiken nedläggas. Kommittén meddelar, att de omnämnda kostnadssiffrorna under den antagna förutsättningen ansetts kunna reduceras till 22 000 kronor för bantjänsten, 20 000 kronor för maskintjänsten och 16 000 kronor för trafiktjänsten. Den sammanlagda årskostnaden skulle alltså kunna begränsas till 58 000 kronor. Kommittén uttalar, att vid en jämförelse mellan sistnämnda belopp och de beräknade kostnaderna vid både person- och godstrafik å normalspår framginge, hurusom en betydande besparing i driftkostnaderna bleve möjlig, därest endast godstrafik ombesörjdes. Denna besparing vore av samma storleksordning som den järnvägsstyrelsen tidigare beräknat skulle uppkomma vid nedläggning av persontrafiken på den nuvarande smalspårslinjen.

I anslutning till det anförda finner kommittén den i ärendet förebragta utredningen visa, att de nuvarande driftsformerna på Bergsjöbanan äro förenade med ekonomiska förluster för det allmänna, samtidigt som de från bygdens sida betecknas såsom ytterst otillfredsställande och uppgivas vara ägnade att medföra en avfolkning av de av banlinjen berörda orterna.

**Det framtida trafikbehovet i Bergsjöbygden.**

Beträffande det framtida trafikbehovet i Bergsjöbygden omnämner järnvägskommittén, att vid sammanträde mellan kommittén och representanter för bygden bland annat framhållits, att den produktiva skogsarealen inom Bergsjöbanans trafikområde uppginge till sammanlagt omkring 67 000 hektar med en beräknad årlig avkastning av 167 000 m$^3$ (fast mått). Av denna kvantitet beräknades 68 500 m$^3$ bestå av lövskogsvirke, specialsortiment och brännved, som förutsattes komma att fraktas på järnväg. Återstoden, utgörande timmer och massaved, antoges bäst kunna forslas flottledes. I fråga

om jordbrukets behov hade uttalats, att enligt senaste jordbruksräkning Bergsjö socken innefattade 3 339 har brukad jord, Hassela socken 1 325 har och den del av Harmångers socken, som inginge i banans trafikområde, 700 har. Antalet brukningsdelar i respektive kommuner utgjorde respektive 594, 285 och 115. De årliga transporterna för jordbrukets behov till banans trafikområde bestode huvudsakligen av konstgödsel, utsäde, cement, byggnadsmateriel, redskap och maskiner samt kraftfoder och andra fodermedel. Produkter till avsalu vore framför allt hö och potatis. I detta sammanhang hade erinrats om den omfattande odling av jordgubbar, som bedreves i Bergsjö med omnejd. Under säsongen, som varade 5 à 6 veckor, levererade Bergsjö jordgubbsodlareförening varor till ett värde av cirka 500 000 kronor. Föreningen hade dessutom för avsikt att inom kort upptaga handel med potatis och andra produkter i parti. Handel med lingon och andra skogsbär hade redan en stor omfattning. Dessutom vore föreningen betänkt på att starta en fruktkonservfabrik för tillvaratagande av sekunda bär, så snart sockertilldelning och befraktningsanordningar gjorde det möjligt. I fråga om den inom Bergsjöbygden befintliga industriella verksamheten hade anförts, att Gränsfors yxfabrik och Bergsjöverken vore de mest betydande företagen. Det sistnämnda tillverkade tröskverk och andra lantbruksmaskiner. Vidare funnes ett antal mindre verkstadsföretag av olika slag. Själva Bergsjö samhälle vore en betydande handelsort för den omgivande bygden.

**Kommitténs ståndpunktstagande.**

Kommittén övergår härefter till att utveckla de skäl, som varit bestämmande för dess ställningstagande i föreliggande fråga. Såvitt angår Bergsjöbanans ombyggnad till normalspår anför kommittén därvid till en början.

Av de lämnade uppgifterna framgår, att inom Bergsjöbanans trafikområde en jämförelsevis livlig verksamhet är rådande inom olika produktionsgrenar och att ett påtagligt behov av förbättrade järnvägsförbindelser anses föreligga. Missnöjet med de nuvarande järnvägskommunikationerna är så mycket mer förklarligt som det här gäller en bygd, vilken på sin tid med egna medel skapat en järnväg till närliggande stad, Hudiksvall, men sedermera fått denna järnväg avbruten och i stället erhållit anslutning å en lantstation till en järnväg med annan spårvidd. Det är alltså förståeligt, att man inom bygden lagt särskild vikt vid bestämmelserna i 1927 års avtal om Bergsjö bredspårsfond, då dessa bestämmelser betraktas såsom en i praktiken säker garanti för, att bygden framdeles skulle få tillbaka den obrutna spårförbindelsen med Hudiksvall.

Med hänsyn till bygdens befolkning och näringsliv äro förbättrade möjligheter till godstrafik genom linjens ombyggnad till normalspår av särskilt intresse. Ett upprätthållande å järnvägen av persontrafiken synes däremot icke lika angeläget. Statens järnvägars busslinjer i Hälsingland, de s. k. Hudiksvallslinjerna, hava nämligen numera sådan omfattning, att befolkningen inom bandelens trafikområde erhållit mycket bättre resemöjligheter än tidigare, då persontrafiken endast upprätthölls järnvägsledes — resemöjligheter, vilka efter kriget väntas bliva betydligt förbättrade. Såsom en följd av tillkomsten av busslinjerna har persontrafiken å järnvägen avtagit i mycket hög grad. Järnvägsstyrelsen har i sin senaste framställning om persontrafi-

kens nedläggande anfört, att en utökning av landsvägsturerna med bibehållande av trafiken å järnvägen icke synes ekonomiskt försvarbar. Vid de förhandlingar, 1943 års järnvägskommitté fört med bygdens representanter, har från de sistnämndas sida emellertid framhållits, att det innebure en halvmesyr, som icke kunde godtagas, att iordningställa en järnväg, som icke kunde ombesörja personbefordran eller paket- och ilgodstrafik, och att upprätthållandet av persontrafik vore en oundgänglig förutsättning för att Bergsjö och Hudiksvalls kommuner skulle kunna gå med på ett upphävande av nu bestående överenskommelse.

Kommittén finner det angeläget, att i föreliggande fråga en uppgörelse träffas, som på ett rättvist sätt tillgodoser såväl bygdens som — i möjlig mån — statens järnvägars intressen. Ett ryggande av de av O. K. B. ingångna, av staten sedermera övertagna förpliktelserna synes enligt kommitténs mening icke kunna komma ifråga gentemot bygderepresentanternas bestämda gensaga. Vid sådant förhållande nödgas staten, därest överenskommelse icke träffas, vidmakthålla en i drift synnerligen dyrbar järnvägsanordning och därjämte årligen avsätta omkring 11 000 kronor till bredspårsfonden samt förränta dessa medel efter 5 procent. Härav följer, att fonden inom ca 15 år vuxit till ett så högt belopp, att den jämte omförmälda låneunderstöd blir tillräcklig att bestrida den beräknade kostnaden för ombyggnad av järnvägen. Det har redan framhållits, att Bergsjöbygden genom tillkomsten av ostkustbanan blivit försatt i en ogynnsam undantagsställning gentemot närligggade områden. Rättvisligen kan bygden icke i all framtid tvingas att förbliva i en sådan.

Under hänvisning till det anförda och under erinran att en preliminär beräkning rörande kostnaderna för en efter enkla tekniska normer verkställd ombyggnad av Bergsjöbanan på kommitténs föranstaltande verkställts inom järnvägsstyrelsen, slutande å ett belopp av omkring 1 miljon kronor, finner kommittén det ur statens synpunkt icke behöva möta betänkligheter att åtgärder nu vidtagas för att möjliggöra en ombyggnad av järnvägen, särskilt som ombyggnadsföretaget kunde tjäna som sysselsättningsobjekt under en arbetsmarknadskris. Kommittén tillägger, att arbetslönerna på platsen för ombygggnaden eller den direkta lönekvoten beräknas uppgå till ca 50 procent av den totala kostnaden för banans ombyggnad och motsvara arbete för 100 man under ett år, samt att arbetet beräknas kunna igångsättas efter mycket kort varsel. I anslutning härtill uttalar kommittén, att det vid ett behörigt hänsynstagande till samtliga på frågan inverkande omständigheter förefallit kommittén, som skulle övervägande skäl tala för en sådan lösning av förevarande sedan länge svävande ombyggnadsfråga, att staten nu medgåve, att bredspårsfonden och förenämnda låneunderstöd å 216 360 kronor disponerades för ombyggnaden, och dessutom ansloge de medel, som därutöver kunde vara erforderliga för en ombyggnad enligt enkla tekniska normer, i första hand avpassade efter godstrafikens krav.

Beträffande frågan om upprätthållande av persontrafiken å Bergsjöbanan anför kommittén till utveckling av sin ståndpunkt.

Underhandlingsläget visade, att någon överenskommelse icke skulle kunna komma till stånd, därest från statens sida krav restes på att omedelbart nedlägga denna trafik. I anledning härav framfördes vid förhandlingar inför länsstyrelsen i Gävleborgs län mellan de båda kommittéerna från länssty-

relsens sida förslag om utredning rörande lämpligheten av det lokala trafikbehovets tillgodoseende i viss utsträckning genom rälsbusstrafik, i vilken utredning insättandet på prov under viss tid av rälsbuss mellan Hudiksvall och Bergsjö borde ingå. Från båda sidor ansåg man sig böra i princip godtaga detta förslag. Mellan kommittéerna uppnåddes sålunda enighet därom, att utredningen lämpligen syntes böra anförtros åt järnvägsstyrelsen i samråd med länsstyrelsen samt representanter för Bergsjö och Hudiksvalls kommuner ävensom att den nämnda provdriften med genomgående rälsbuss mellan Hudiksvall och Bergsjö borde genomföras under skälig tid och under omständigheter, som tilläte ett tillförlitligt bedömande av det lämpliga och ekonomiskt försvarbara i att tillgodose det lokala trafikbehovet i viss utsträckning genom rälsbusstrafik. Resultatet av utredningen skulle därefter underställas Kungl. Maj:t, som hade att avgöra, huruvida persontrafik i fortsättningen borde upprätthållas eller icke.

Slutligen behandlar 1943 års järnvägskommitté de olika bestämmelserna i avtalet och anför till närmare belysning av desamma.

Enligt den nu gällande överenskommelsen av år 1927 har staten åtagit sig att trafikera järnvägslinjen med två tåg i vardera riktningen. I stället för detta åtagande har nu enligt det träffade villkorliga avtalet trätt en förbindelse för statens järnvägar att — sedan järnvägslinjen ombyggts — å densamma vardagar upprätthålla regelbunden godstrafik med ett tåg i vardera riktningen eller, om trafikens omfattning så skulle kräva, med flera tåg. Därest transportbehovet visade sig vara så ringa, att tåg icke skäligen borde framföras regelbundet, finge trafiken efter Kungl. Maj:ts bestämmande upprätthållas i den omfattning behovet krävde. Genom sagda bestämmelser har Kungl. Maj:t — liksom beträffande statens järnvägars övriga linjer — fått i sin hand att bestämma trafikens omfattning helt i enlighet med det föreliggande behovet av godstransporter järnvägsledes. På samma sätt har Kungl. Maj:t fått befogenhet att — sedan den förut omnämnda utredningen verkställts rörande persontrafiken — avgöra, huruvida persontrafik skall äga rum å järnvägen.

På grund av vad sålunda anförts föreslår 1943 års järnvägskommitté, att Kungl. Maj:t måtte godkänna det av kommittén ingångna avtalet samt vidtaga förberedande åtgärder för Bergsjöbanans ombyggnad i så god tid, att ombyggnaden kunde komma till utförande så snart konjunkturläget befunnes motivera dylika arbeten.

**Avgivna utlåtanden.**

Över järnvägskommitténs förslag hava på grund av remisser utlåtanden avgivits av *järnvägsstyrelsen, fullmäktige i riksgäldskontoret, länsstyrelsen i Gävleborgs län* samt *investeringsutredningen.*

Under hänvisning till att 1943 års järnvägskommitté i sin skrivelse framhållit, att frågan om Bergsjöbanans ombyggnad på grund av förhållandena vid ostkustbanans tillkomst och den i samband därmed träffade överenskommelsen skilde sig från andra liknande frågor och att här ifrågavarande ärende därför borde bedömas efter andra grunder än dem, som eljest komme att vara bestämmande för kommitténs ställningstagande, förklarar *järnvägsstyrelsen,* att den vore med kommittén ense därom, att den mellan Ostkust-

banans aktiebolag och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag år 1927 träffade överenskommelsen och då särskilt vad i denna överenskommelse stadgats i fråga om Bergsjöbanans eventuella ombyggnad till normalspår ävensom rörande skyldigheten att å densamma uppehålla trafiken i viss omfattning utgjorde sådana särskilda omständigheter utan motsvarighet på andra håll, vilka icke kunde förbises. Järnvägsstyrelsen anför vidare.

Då även föreliggande ombyggnadsprojekt — liksom alla dylika — ytterst torde böra bedömas med hänsyn tagen till dess samhällsekonomiska och järnvägsekonomiska betydelse, hade det, oaktat här föreliggande särskilda förhållanden, emellertid enligt styrelsens mening varit önskvärt, att frågan kunnat få ses i ett större sammanhang och med hänsyn jämväl tagen till behovet och fördelarna av motsvarande åtgärder på andra håll. Endast på detta sätt kunna nämligen några hållpunkter erhållas för bedömande av den relativa angelägenhetsgraden och därmed av den lämpliga ordningsföljden mellan de olika ombyggnadsförslag, som kommittén kan komma att framlägga. Eftersom det enligt meddelade direktiv ingår i kommitténs — liksom även i 1944 års trafikutrednings — uppdrag att även undersöka möjligheterna att nedlägga driften å vissa bansträckor eller vidtaga andra åtgärder, kan det dessutom befaras, att ett beslut i första hand rörande Bergsjöbanan kan komma att i viss mån försvåra en framtida rationalisering och sanering av järnvägsnätet även om, såsom ovan framhållits, särskilda omständigheter föreligga i detta fall. Vidare må framhållas, att Bergsjö kommun icke är berättigad att påfordra utan endast att under vissa förutsättningar föreslå ombyggnadens genomförande. Det ankommer på Kungl. Maj:t att »med hänsyn till innebörden av detta avtal samt till rådande ekonomiska och finansiella förutsättningar» avgöra, huruvida ombyggnaden skall utföras eller icke.

På grund av här berörda omständigheter uttalar järnvägsstyrelsen, att styrelsen knappast kunde finna frågan om ombyggnad av Bergsjöbanan mera brådskande än att densamma utan olägenhet bort kunna anstå, till dess kommittén framlagt resultaten av sitt utredningsuppdrag i övrigt.

Järnvägsstyrelsen upptager härefter till behandling de järnvägsekonomiska förutsättningarna för en ombyggnad av Bergsjöbanan. Under erinran om kommitténs uttalande, att uppehållandet av trafiken å banan medförde ekonomiska förluster för det allmänna, anför järnvägsstyrelsen härutinnan.

Huruvida ombyggnaden kan i någon mera nämnvärd grad nedbringa denna förlust för det allmänna, framgår ej av kommitténs uppgifter. En viss förbättring av driftresultatet torde visserligen vara att motse genom banans ombyggnad, i det att driftkostnaderna därigenom kunna beräknas nedbringade från 94 700 kronor till 93 100 kronor eller alltså med 1 600 kronor per år (vid en sannolik framtida trafikomfattning). Åtgärden torde även få en viss stimulerande inverkan på trafikfrekvensen och därmed på inkomstgivningen. Att effekten skulle bli så betydande, som från bygdens sida i inlagor till och vid överläggningar med 1943 års järnvägskommitté gjorts gällande, tillåter sig järnvägsstyrelsen emellertid att betvivla. Överhuvud taget vill det synas, som om såväl ortsrepresentanterna som 1943 års järnvägskommitté vid bedömande av förutsättningarna för och behovet av en ombyggnad i allt för hög grad tagit intryck av kristidens förhållanden med då rådande stora trafik och brist på såväl vanliga trafikvagnar som överföringsvagnar. I den mån en bättre jämvikt återinträder i detta hänseende

— så har för övrigt redan skett i och med att ytterligare ett antal överföringsvagnar kunnat ställas till Bergsjöbanans förfogande — lärer knappast med fog kunna göras gällande, att befraktningsanordningarna lägga hinder i vägen för den industriella utveckling å orten, vartill förutsättningar eljest kunna föreligga.

Det är för övrigt icke på spårvidden i och för sig som det beror, huruvida trafiken uppehålles på ett mer eller mindre tillfredsställande sätt utan härvidlag inverka i lika hög eller kanske i ännu högre grad andra förhållanden. Oberoende av spårvidden måste järnvägsförbindelserna nämligen anpassas efter trafikunderlaget, och endast om och i den mån detta så motiverar och kräver, kan någon nämnvärd förbättring i tågförbindelserna därför ställas i utsikt, även om banan göres normalspårig. Styrelsen bortser härvid från vissa i detta sammanhang åberopade men enligt styrelsens mening mera oväsentliga moment som exempelvis att berörda bygd genom ostkustbanans tillkomst fått sin järnväg avbruten och i stället erhållit anslutning å en lantstation till en järnväg med annan spårvidd. Å andra sidan är nämligen att beakta, att ostkustbanan väl haft och har sin betydelse även för dem, som närmast äro intresserade av Bergsjöbanan, och att dennas förra ägare dessutom efter år 1947, om de så önska, kunna erhålla ersättning med 50 procent av aktiernas värde för det intrång, som ostkustbanan medfört.

Att den nu ifrågasatta åtgärden skulle vara nära nog ett livsvillkor för berörda bygd och med ett slag skapa betingelser för en så storartad uppryckning och utveckling, som från dess sida gjorts gällande, vågar järnvägsstyrelsen alltså på goda grunder betvivla. Sedd ur järnvägsekonomisk och samhällsekonomisk synpunkt torde ombyggnaden fastmer få anses snarare mindre än mera motiverad än som kan visa sig vara fallet i fråga om vissa andra smalspåriga banlinjer.

I anslutning härtill uttalar järnvägsstyrelsen, hurusom den enda omständighet, som kunde motivera att frågan om Bergsjöbanans ombyggnad upptoges till prövning för sig och före övriga tänkbara ombyggnadsprojekt, vore angelägenheten att så att säga köpa sig fri från de förpliktelser, som på grund av 1927 års överenskommelse kunde anses åvila staten. Järnvägsstyrelsen anför härom i huvudsak.

Såsom framgår av den av kommittén lämnade redogörelsen har järnvägsstyrelsen vid två tillfällen gjort framställning om tillstånd att nedlägga persontrafiken å Bergsjöbanan. Styrelsen har också förebragt övertygande sakliga skäl för en sådan åtgärd, vilket även vitsordats av länsstyrelsen. Det oaktat hava de av styrelsen gjorda framställningarna icke föranlett någon Kungl. Maj:ts åtgärd. Huruvida skälet härtill kan ha varit, att den i 1927 års överenskommelse stadgade skyldigheten i avseende å trafikens uppehållande befunnits vara juridiskt bindande och på denna grund ansetts utgöra hinder för ett bifall — vilket från ortens sida nu liksom tidigare gjorts gällande — undandrager sig givetvis styrelsens bedömande. Styrelsen har med sina sålunda tagna initiativ i varje fall icke velat rygga berörda förpliktelse utan ansett avtalets syfte väl tillgodosett, även om persontrafiken å järnvägslinjen nedlades, tack vare den goda omnibustrafik, som kommit till stånd efter den tidpunkt, då nyssnämnda stadgande tillkom.

Eftersom det från orten så bestämt hävdats, att berörda stadgande skulle äga juridiskt bindande verkan och kommittén i varje fall tydligen finner visst fog föreligga för att så skulle kunna vara förhållandet, vore det emellertid, som ovan framhållits, av viss betydelse att bringa hela 1927 års överenskommelse att upphöra.

Syftet med det av kommittén framlagda förslaget synes också från början ha varit att komma förbi denna överenskommelse och bereda möjlighet till en fri och obunden prövning av frågan, huruvida och i vad mån persontrafik i fortsättningen anses böra uppehållas å banlinjen. Sedan från bygdens sida framhållits, att upprätthållandet av persontrafik vore en oundgänglig förutsättning för att Bergsjö och Hudiksvalls kommuner skulle kunna gå med på ett upphävande av nu bestående överenskommelse, har kommittén för att åstadkomma en samförståndslösning emellertid givit efter på denna punkt i så måtto, att i den föreslagna nya överenskommelsen intagits en bestämmelse om att utredning skall verkställas rörande möjligheterna att å järnvägslinjen upptaga persontrafik i den omfattning resebehovet påkallar och att i denna utredning skall ingå insättandet på prov av rälsbuss mellan Hudiksvall och Bergsjö under skälig tid.

Beträffande innebörden av nämnda bestämmelse om utredning rörande persontrafiken framhåller järnvägsstyrelsen, att bestämmelsen — utan vilken någon ny överenskommelse tydligen icke skulle ha kunnat komma till stånd — i förening med nämnda under förhandlingarna från ortsrepresentanternas sida gjorda deklaration alltjämt komme att försvåra ett nedläggande av persontrafiken, även om den i den nya överenskommelsen bestämda utredningen skulle ge vid handen, att fullgoda skäl för vidtagande av en sådan åtgärd förelåge. Järnvägsstyrelsen erinrar tillika om att staten enligt den nya överenskommelsen skulle förbinda sig att efter järnvägslinjens ombyggnad upprätthålla regelbunden godstrafik i viss omfattning. Denna skyldighet kunde visserligen begränsas, men den kunde aldrig helt upphöra — godstrafiken skulle med andra ord alltid upprätthållas. Med hänsyn härtill anser järnvägsstyrelsen, att 3 och 4 §§ i avtalet borde utgå, samt anför härutinnan ytterligare.

På grund av dessa stadganden skulle ifrågavarande bandel alltjämt komma att intaga en mera gynnad ställning än övriga statliga järnvägslinjer, för vilka inga dylika förpliktelser gälla utan där det ankommer på järnvägsstyrelsen och i sista hand på Kungl. Maj:t att anpassa tågantalet efter förhandenvarande behov. Anses viss ort missgynnad står alltså den möjligheten alltid öppen att hos Kungl. Maj:t påtala förhållandet och söka ändring i administrativ väg. Vad särskilt angår fråga om nedläggande helt eller delvis av trafiken å viss bandel är det för övrigt alltid Kungl. Maj:t, som har att träffa avgörande, medan järnvägsstyrelsen i dessa fall endast verkställer utredning och framlägger förslag.

Styrelsen finner det under sådana förhållanden skäligt och rimligt, att den särställning, som Bergsjöbanan hittills intagit, bringas att upphöra i samband med att banan ombygges till normalspårig, i all synnerhet som staten nu står som den ena avtalsslutande parten. Det ligger för övrigt i sakens natur, att något nedläggande av trafiken icke kan och bör ifrågakomma omedelbart efter det banan ombyggts till normalspårig utan att verkningarna av denna åtgärd först böra noga studeras, innan frågan om en trafikinskränkning ånyo upptages till prövning. Skulle denna ombyggnad ha en så storartad inverkan på trafikfrekvensen, som nu gjorts gällande, är det dessutom tämligen självfallet, att det härefter icke kan bli tal om någon driftsinskränkning.

Slutligen uttalar järnvägsstyrelsen, att styrelsen — därest de för en ombyggnad av Bergsjöbanan erforderliga medlen anvisades på sådant sätt, att

de icke ökade statens järnvägars räntepliktiga kapital — i övrigt icke ville motsätta sig ombyggnadens genomförande, så snart det befunnes motiverat att igångsätta arbeten i syfte att bereda sysselsättning under en arbetsmarknadskris.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* hava i sitt yttrande anfört bland annat följande.

Med hänsyn till vad järnvägssstyrelsen i ärendet uttalat och den remitterade framställningen i övrigt innehåller måste fullmäktige ställa sig synnerligen betänksamma mot förslaget om banans ombyggande till normalspårig. Ett dylikt arbete skulle näppeligen kunna anses ur ekonomisk synpunkt försvarligt i betraktande av de ringa utsikter, som synas föreligga för det för ombyggnaden erforderliga kapitalets framtida förräntning. Man måste tvärtom befara, att betydande driftunderskott komma att bli oundvikliga även efter en ombyggnad.

Såvitt fullmäktige kunna bedöma, borde trafiken till och från Bergsjö och kringliggande orter för framtiden kunna tillfredsställande skötas vad beträffar persontrafiken medelst statens järnvägars bussar, sedan linjetrafiken efter krigets slut blivit utökad på sätt järnvägsstyrelsen antytt, och i fråga om godstrafiken åtminstone tills vidare genom den nuvarande smalspåriga banan med anlitande för vagnslastgods av överföringsvagnar, som numera torde finnas i tillräckligt antal. Framdeles kunde måhända befinnas lämpligt att, såsom järnvägsstyrelsen ifrågasatt, överflytta även godstrafiken till landsvägen.

Emellertid föreligga i fråga om Bergsjöbanan omständigheter, som medföra att frågan om banans eventuella ombyggnad till normalspårig måste betraktas även ur andra synpunkter än de ekonomiska. Kommittén har lämnat en utförlig redogörelse för det avtal, som år 1927 träffades mellan Ostkustbanans aktiebolag och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag, samt andra på frågans bedömande inverkande omständigheter. Fullmäktige kunna därför inskränka sig till att uttala, att berörda alltjämt bindande avtal är av den innebörd, att fullmäktige oaktat sina ekonomiska betänkligheter ej anse sig kunna avstyrka 1943 års järnvägskommittés förslag att Kungl. Maj:t, med godkännande av det träffade preliminära avtalet, måtte vidtaga förberedande åtgärder för Bergsjöbanans ombyggnad i så god tid, att densamma kunde komma till utförande så snart konjunkturläget befunnes motivera dylika arbeten.

Fullmäktige vilja emellertid särskilt understryka, att ombyggnadsarbetet, om det skall komma till stånd, ej bör igångsättas omedelbart utan verkställas först då det kan tjäna som lämpligt sysselsättningsobjekt under en arbetsmarknadskris.

Riksgäldsfullmäktiges ordförande, generaldirektören *Örne* och riksgäldsfullmäktige *Magnusson* hava, med instämmande av riksgäldsdirektören Sandberg, uttalat skiljaktig mening och ansett, att de två sista styckena av fullmäktiges yttrande bort ersättas av följande uttalande.

Emellertid föreligga i fråga om Bergsjöbanan omständigheter, som medföra, att frågan om banans eventuella ombyggnad till bredspårig måste betraktas även ur andra synpunkter än de ekonomiska. Enligt fullmäktiges mening vore det dock föga lämpligt att under nu rådande förhållanden på transportväsendets område skrida till ett avgörande av ombyggnadsfrågan. Fullmäktige anse fastmer önskvärt, att frågan får vila ännu en tid för att upptagas till slutligt avgörande, så snart efter krigets avslutande förutsätt-

ningar föreligga för ett bättre bedömande än nu är möjligt av trafikområdets framtida transportvolym såväl beträffande person- som godstrafik och det för orten lämpligaste sättet för trafikens ombesörjande för framtiden.

*Länsstyrelsen i Gävleborgs län* hemställer i sitt utlåtande, att det preliminära avtalet måtte av Kungl. Maj:t godkännas. Länsstyrelsen uttalar den bestämda uppfattningen, att banans ombyggnad till normalspår kommer att bliva till stort gagn för den trakt, som beröres av järnvägen, samt att jämväl det statliga intresset torde få anses på ett nöjaktigt sätt tillgodosett. Till närmare utveckling av sin ståndpunkt har länsstyrelsen anfört.

Vid bedömande av frågan om ordnandet av trafiken mellan Bergsjö och Hudiksvall måste hänsyn tagas till såväl buss- som järnvägstrafiken beträffande *hela* den trakt, som beröres av trafiken. Av utredningen torde framgå, att i såväl Bergsjö samhälle som omkringliggande orter råder en förhållandevis livlig verksamhet och att dessa trakter äro i stort behov av bekvämare förbindelser. Uppenbart torde vara, att trafikförbindelserna med Bergsjö med omnejd för närvarande icke motsvara ortsbefolkningens berättigade anspråk. Detta gäller särskilt med avseende på godstrafiken, som enligt vad i ärendet framkommit icke på ett nöjaktigt sätt kan ombesörjas varken bussledes eller genom järnvägstransport. Vad persontrafiken angår har från statens järnvägars sida framhållits, att befolkningen vid resa mellan Hudiksvall och Bergsjö numera använder sig av bussförbindelserna i stället för järnvägen. Detta förhållande har emellertid sin orsak i den politik, som från järnvägens sida drivits för att göra bussförbindelsen mera begärlig. Med obekväma tågförbindelser och utbytande av förut använda boggivagnar eller rälsbussar mot små skraltiga, utrangerade vagnar har ortsbefolkningen faktiskt nödgats anlita de bättre tillrättalagda och även prisbilligare bussförbindelserna. Med bekväma tågförbindelser och direktgående rälsbuss mellan Bergsjö och Hudiksvall torde emellertid befolkningens inställning i berörda hänseende kunna antagas bli helt förändrad. Åvägabringande av fullt tillfredsställande trafikförhållanden nödvändiggör otvivelaktigt järnvägens ombyggnad till normalspår. En dylik åtgärd får för övrigt anses ha utgjort en viktig förutsättning för överlåtandet av Norra Hälsinglands järnväg till Ostkustbanans aktiebolag.

Huruvida en efter ombyggnaden fortsatt persontrafik å järnvägen kan bli av den omfattning, att den blir ekonomiskt försvarbar, är en fråga, som icke torde kunna besvaras innan den i avtalet förutsatta utredningen blivit verkställd.

Enligt vad som upplysts i länsstyrelsens utlåtande hava kommunalfullmäktige i Bergsjö socken och stadsfullmäktige i Hudiksvall genom belut den 24 september 1944, respektive den 18 oktober 1944 enhälligt godkänt det av 1943 års järnvägskommitté med Bergsjö järnvägskommitté träffade avtalet.

*Investeringsutredningen* har anfört följande.

Enligt investeringsutredningens direktiv skola i investeringsreserv, varom utredningen har att framlägga förslag, ingå företag av sådan angelägenhetsgrad, bedömd med hänsyn till fredsmässiga angelägenhets- och produktivitetssynpunkter, att företagen kunna förväntas komma till utförande i normal ordning under en näraliggande framtid. Bedömning av företags normala angelägenhetsgrad ankommer i fråga om statliga eller statsunderstödda företag i första hand på de verk och myndigheter, till vilkas verksamhetsområ-

den ärendena eller deras prövning är att hänföra. Investeringsutredningens bedömning av här avsedda företags lämplighet att ingå i investeringsreserv har i enlighet härmed huvudsakligen skett ur synpunkterna av det i en arbetsmarknadskris emotsedda sysselsättningsbehovet samt med hänsyn till materialförsörjningen m. m. I anslutning härtill finner utredningen det ligga utanför dess uppdrag att yttra sig över frågan, huruvida den föreslagna ombyggnaden av Bergsjöbanan till normalspår med hänsyn till föreliggande juridiska och järnvägsekonomiska förhållanden bör komma till stånd eller ej. Därest emellertid statsmakterna i anslutning till den ståndpunkt, som intagits av 1943 års järnvägskommitté, skulle finna ombyggnaden vara av sådan angelägenhet, att företaget bör komma till stånd inom en näraliggande framtid, vill investeringsutredningen för sin del endast understryka, att såväl genom företagets egenskap att till väsentlig del utgöras av grovarbete som genom dess belägenhet inom ett område, där behov av ökad sysselsättning i betydande omfattning kan befaras uppstå vid en arbetsmarknadskris, detsamma är väl lämpat att ingå i en sysselsättningsreserv.

Sedan *1943 års järnvägskommitté* anbefallts att i ärendet yttra sig i anledning av vad däri förekommit sedan kommittén framlade sitt förslag, har kommittén den 17 januari 1945 inkommit med sådant yttrande. Kommittén utvecklar i detta yttrande ånyo de skäl, som varit för kommittén bestämmande vid dess ställningstagande, och anför härutinnan.

Från Bergsjö kommun hava krav rests, att beslut om ombyggnaden nu bör träffas av statsmakterna. Med hänsyn till de omständigheter, under vilka bredspårsfonden tillkommit, synes det enligt kommitténs mening vara av avgörande betydelse, att ortsrepresentanterna godtaga den ordning som avses att ersätta den nuvarande. Kommittén vill hålla före, att det nu framlagda förslaget till avtal erbjuder en ur allmänekonomiska synpunkter och med hänsyn till statens intresse lämplig lösning, samtidigt som därigenom ortens och trafikanternas intressen i möjligaste mån tillgodoses. Det får därvid ej förbises, att Bergsjöbygden blivit eftersatt i fråga om järnvägskommunikationer, beroende på att den till helt övervägande del med statsmedel byggda ostkustbanan erhållit en sådan sträckning, att bygden icke direkt berörts av ostkustbanan, trots att den själv fått anlägga och bekosta den smalspåriga järnvägen mellan Bergsjö och Hudiksvall, som till större delen måst nedläggas i samband med ostkustbanans tillkomst. Därigenom förlorade bygden den direkta järnvägsförbindelsen med Hudiksvall och fick i ersättning en smalspårig förbindelse mellan Bergsjö och Harmånger, där omlastning av allt gods skall äga rum för vidarebefordran på ostkustbanan. Det synes därför kommittén rimligt, att inom detta område investeringar göras för ernående av en skälig förbättring av järnvägsförbindelserna.

Kommittén upptager i sitt yttrande härefter till granskning bestämmelserna i 3 och 4 §§ i avtalet och erinrar, att dessa paragrafer båda avse statens skyldighet att efter en ombyggnad upprätthålla trafiken å banan, därvid 3 § reglerar godstrafiken och 4 § persontrafiken. I fråga om sistnämnda paragraf uttalar kommittén, hurusom den icke kunde dela järnvägsstyrelsens farhågor, att paragrafen komme att försvåra ett nedläggande av persontrafiken. Denna uppfattning motiverar kommittén på följande sätt.

Avvägningen mellan de olika trafikmedlen järnvägar och bussar på i stort sett samma sträckor är en vansklig sak. Ett slutligt ställningstagande till

bygdens olika kommunikationsproblem i fråga om persontrafiken synes därför lättare kunna ske, sedan de båda trafikmedlens olika förutsättningar och deras samordning med varandra tydligt klarställts i det konkreta fallet. Vid nu anförda förhållanden kan enligt kommitténs mening förevarande bestämmelse icke lägga hinder i vägen för att persontrafiken framdeles anpassas i överensstämmelse med utvecklingens krav. Härtill kommer att avgörandet, om persontrafiken skall upprätthållas eller ej, lägges i Kungl. Maj:ts hand och att behandlingen av förevarande spörsmål därmed göres likartad med andra fall, då det gäller nedläggandet av persontrafik å en järnväg.

Gentemot vad järnvägsstyrelsen anfört därom att godstrafiken alltid måste upprätthållas erinrar kommittén, att parterna vid träffande av avtalet utgått från den förutsättningen, att godstrafiken skulle upprätthållas i den omfattning trafikbehovet krävde. Sjönke trafiken ända därhän, att det icke vore förenligt med allmänekonomiska synpunkter att upprätthålla godstrafiken, borde denna trafik nedläggas. Prövningen härav tillkomme enligt avtalet Kungl. Maj:t och bleve således att jämställa med den prövning, som ägde rum i samband med nedrustning eller nedläggande av järnväg eller bandelar i övrigt.

Kommittén anser giltig anledning saknas att utesluta ifrågavarande två paragrafer ur avtalet samt anför härom.

Då avtalet avser att ersätta nu gällande överenskommelse, enligt vilken staten är förpliktad trafikera banan med minst två tåg om dagen i vardera riktningen, har det ansetts nödvändigt att angiva beskaffenheten av statens åtaganden enligt det nya avtalet, varvid från Bergsjö järnvägskommittés sida vid flera tillfällen uttalats vikten av att avgörandet härom lades i Kungl. Maj:ts hand. Detta tillmötesgående mot ortsintresset gör enligt 1943 års järnvägskommittés förmenande här förevarande fall i stället likartat med övriga liknande fall, nämligen att Kungl. Maj:t har avgörandet i sin hand rörande nedläggning av trafiken å järnvägen.

*Departementschefen.* Den smalspåriga järnvägen mellan Bergsjö och Hudiksvall (Norra Hälsinglands järnväg) öppnades år 1896 för allmän trafik. Sträckan Strömma—Hudiksvall nedlades i samband med den normalspåriga ostkustbanans tillkomst. Härigenom förlorade Bergsjöbygden sin direkta järnvägsförbindelse med Hudiksvall och fick behålla endast en smalspårig förbindelse, som anknöts till ostkustbanan vid Harmånger, där omlastning av gods i regel äger rum för vidarebefordran på ostkustbanan.

I samband med att ostkustbanans nuvarande sträckning från Hudiksvall norrut fastställdes, föreskrev Kungl. Maj:t, att Ostkustbanans aktiebolag skulle lämna Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag ersättning för intrång och skada genom ostkustbanans tillkomst. Efter utredningar och förhandlingar under ledning av landshövdingen Sven Lübeck träffades härutinnan mellan bolagen år 1927 en slutlig överenskommelse, innefattande försäljning av den smalspåriga järnvägen till Ostkustbanans aktiebolag. Genom bestämmelser i överenskommelsen sökte ortsintressenterna säkerställa, att trafiken å den smalspåriga järnvägen skulle upprätthållas i viss omfattning, ävensom

tillförsäkra orten möjlighet att framdeles få Bergsjöbanan ombyggd till normalspår. Vid försäljningen erhöllo intressenterna i Norra Hälsinglands järnväg räntefria skuldbevis å belopp, motsvarande halva aktiekapitalets värde, och avstodo alltså från kontant likvid och ränta i syfte att i enlighet med ett av Lübeck framlagt förslag för sin del bidraga till att banan i framtiden kunde bliva ombyggd till normalspår. Ostkustbanans aktiebolag åtog sig å sin sida att årligen till riksgäldskontoret inbetala ett belopp motsvarande 5 procent ränta å skuldbevisen, vilka medel skulle av riksgäldskontoret förvaltas och förräntas såsom en särskild fond, Bergsjö bredspårsfond. Sedan ostkustbanan införlivats med statens järnvägar, har järnvägsstyrelsen övertagit Ostkustbanans aktiebolags förpliktelser enligt överenskommelsen. Järnvägsstyrelsen är alltså nödsakad att, så länge överenskommelsen är i kraft, årligen tills vidare avsätta ca 11 000 kronor till bredspårsfonden, samtidigt som staten genom riksgäldskontoret åtagit sig att efter en procentsats av 5 procent förränta de avsatta medlen. Enligt uppgift från riksgäldskontoret utvisar fonden — sedan inbetalningen per den 1 januari 1945 fullgjorts — för närvarande en behållning av 279 541 kronor 9 öre.

I fråga om disposition av fonden har i 1927 års avtal föreskrivits, att Ostkustbanans aktiebolag eller Bergsjö kommun kunde föreslå ombyggnadens genomförande, när fonden vuxit till ett belopp som, inberäknat ett åt bolaget beviljat låneunderstöd å 216 360 kronor, svarade mot minst en tredjedel av ombyggnadskostnaden. Komme ombyggnaden till stånd, ägde bolaget i och för ombyggnaden fritt förfoga över bredspårsfonden. Uppnåddes icke enighet i ombyggnadsfrågan, skulle denna avgöras av Kungl. Maj:t med hänsyn till innebörden av det träffade avtalet samt till rådande ekonomiska och finansiella förutsättningar. Om beslut rörande ombyggnaden icke fattats inom 20 år efter det järnvägen Strömma—Harmånger öppnats för allmän trafik, skulle Bergsjö kommun och Hudiksvalls stad genom samstämmiga beslut äga påfordra, att skuldbevisen inlöstes medelst de i bredspårsfonden befintliga medlen.

Med hänsyn till avtalets här återgivna bestämmelser rörande ombyggnadsfrågans avgörande synes det uppenbart, att någon juridiskt tvingande skyldighet för statsmakterna att låta verkställa ombyggnaden icke föreligger. Oavsett detta finner jag emellertid i likhet med 1943 års järnvägskommitté i betraktande av omständigheterna önskvärt, att en uppgörelse träffas, som på ett rättvist sätt tillgodoser bygdens intressen. Det bör icke förbises, att Bergsjöbygden själv anlagt och bekostat den smalspåriga järnvägen mellan Bergsjö och Hudiksvall samt överlåtit järnvägen med allt vad därtill hörde utan annat reellt vederlag än de räntefria skuldbevisen. På grund av att en del av den överlåtna järnvägen nedlagts har Bergsjöbygden mistat sin tidigare direkta förbindelse med Hudiksvall och dess hamn samt blivit eftersatt i fråga om järnvägskommunikationer. Det framstår därför såsom rimligt, att inom denna bygd vissa investeringar göras för ernående av en skälig förbättring av järnvägsförbindelserna. Att behov av en dylik förbättring föreligger,

synes mig genom den föreliggande utredningen vara ådagalagt. De nuvarande trafikförhållandena å Bergsjöbanan äro — trots under senare tid vidtagen ökning av antalet överföringsvagnar — icke tillfredsställande. Kostnaderna för det trafikarbete, som utföres under de nuvarande otidsenliga driftformerna, äro ock oproportionerligt höga i förhållande till arbetets resultat. Av utredningen framgår, att driftunderskotten efter en ombyggnad anses kunna avsevärt reduceras, särskilt om trafiken — som man har skäl att vänta — får en ökad omfattning.

Även för statens vidkommande synes det mig vara av värde att i samförstånd med ortsrepresentanterna få till stånd en uppgörelse, vilken reglerar det nu rådande, i viss mån oklara avtalsförhållandet, undanröjer den särställning, som Bergsjöbanan nu i vissa hänseenden intager i jämförelse med övriga järnvägar samt upphäver skyldigheten för staten att avsätta och förränta medel i en särskild fond.

På här angivna skäl har jag ansett mig böra förorda, att en ombyggnad av Bergsjöbanan till normalspår kommer till stånd i enlighet med vad det föreliggande preliminära avtalet förutsätter. Då förbättrade möjligheter till godstrafik äro av särskilt intresse med hänsyn till bygdens näringsliv, torde ombyggnaden på sätt 1943 års järnvägskommitté föreslagit böra ske enligt enkla tekniska normer, i första hand avpassade efter godstrafikens krav. Ombyggnaden bör icke komma till utförande förrän läget befinnes motivera dylika arbeten såsom led i åtgärder för sysselsättning av friställd arbetskraft. Av vad investeringsutredningen anfört framgår, att ombyggnaden i detta avseende kan komma att bliva av värde.

Jag övergår härefter att behandla vissa bestämmelser i det av 1943 års järnvägskommitté med Bergsjö järnvägskommitté ingångna preliminära avtalet. Då avtalet avser att ersätta den tidigare överenskommelsen av år 1927, vilken innehåller regler om viss bestämd trafikeringsskyldighet, har det ansetts lämpligt att i det nya avtalet angiva omfattningen av statens åtagande i trafikeringshänseende. I fråga om persontrafiken har 1943 års järnvägskommitté ansett sig böra tillmötesgå ortsbefolkningens krav på att en utredning skulle verkställas rörande möjligheterna att å banan upprätthålla persontrafik i den omfattning resebehovet påkallar. Resultatet av utredningen skall enligt avtalet underställas Kungl. Maj:t, som har att avgöra frågan, huruvida persontrafiken skall i fortsättningen upprätthållas eller icke. Tydligt är, att ett slutligt ställningstagande till bygdens olika kommunikationsproblem i fråga om persontrafiken lättare kan ske, sedan utredningen kommit till stånd samt de fördelar och nackdelar, de båda trafikmedlen järnväg och omnibus var för sig erbjuda, blivit klarlagda. Att avgörandet om persontrafikens upprätthållande lagts i Kungl. Maj:ts hand innebär, att denna fråga i avseende å behandlingen likställes med andra fall, som gälla nedläggandet av persontrafik å en järnväg. På grund härav och då en genom Bergsjöbanans breddning möjliggjord direkt rälsbussförbindelse mellan Bergsjö och Hudiksvall skulle genomgripande ändra nuvarande trafikförbindelser samt därför san-

nolikt skapa betingelser för en ökad resandetrafik, har jag ansett mig icke böra framställa någon erinran mot förslaget, att en särskild utredning rörande persontrafikens upprätthållande verkställes, innan avgörande träffas om denna trafik. Därvid förutsätter jag, att detta avgörande kommer till stånd så snart ske kan efter undersökningens utförande. Uppenbart är, att vid avgörandet synnerlig hänsyn måst tagas till de ekonomiska förutsättningarna för järnvägstrafikens upprätthållande och till önskvärdheten av den samlade trafikapparatens lämpliga dimensionering efter trafikbehovet.

Även beträffande godstrafiken har enligt det preliminära avtalet befogenhet tillagts Kungl. Maj:t att bestämma, i vilken omfattning sådan trafik framdeles skall upprätthållas. Här förevarande fall blir härigenom likartat med de fall, då Kungl. Maj:t eljest avgör frågor rörande nedläggande av trafik å järnväg. Avtalet utgör sålunda, på sätt 1943 års järnvägskommitté utvecklat, icke hinder för Kungl. Maj:t att besluta godstrafikens nedläggande, därest trafikförhållandena i en framtid skulle visa sig icke motivera en fortsatt godsbefordran å järnväg. Med hänsyn härtill torde även bestämmelserna i förevarande avseende kunna ur statens synpunkt godtagas.

Jag anser mig sålunda böra förorda, att avtalet godkännes av statsmakterna.

I fråga om kostnaderna för ombyggnaden må erinras, att järnvägsstyrelsen med antagna tekniska förutsättningar beräknat desamma till omkring 1 miljon kronor. Dessa kostnader synas i första hand böra bestridas av Bergsjö bredspårsfond, som för närvarande — enligt vad förut nämnts — utvisar en behållning av 279 541 kronor 9 öre. Det belopp, som erfordras utöver nyssnämnda fondbehållning och som torde kunna begränsas till omkring 700 000 kronor, bör lämpligen i sin helhet anvisas å allmän beredskapsstat. Till frågan härom torde jag få återkomma i samband med behandlingen av förslag till beredskapsstat för budgetåret 1945/46. Det Ostkustbanans aktiebolag beviljade låneunderstödet å 216 360 kronor skulle således icke tagas i anspråk utan sparas. Ur redovisningssynpunkt synes den nu förordade lösningen vara att föredraga främst med hänsyn till att sistnämnda belopp blivit anvisat i form av ett låneunderstöd.

I anslutning till vad järnvägsstyrelsen anfört förutsätter jag, att det anslagsbelopp, som för ombyggnadsföretaget må komma att anvisas å beredskapsstat, icke kommer att belasta statens järnvägars förräntningspliktiga kapital. Det torde ankomma på chefen för finansdepartementet att framdeles upptaga frågan om den avskrivningsåtgärd, som härutinnan blir erforderlig.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att, med godkännande av härvid fogade avtal, besluta, att järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö skall med anlitande av Bergsjö bredspårsfond av staten ombyggas till normalspår.

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 avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

*A. C. F. von Krusenstierna.*

---

*Bilaga A.*

# Avtal

Mellan 1943 års järnvägskommitté å svenska statens vägnar, under förbehåll av Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande, å ena sidan, samt Bergsjö järnvägskommitté under förbehåll av godkännande i vederbörlig ordning av Bergsjö kommunalfullmäktige och Hudiksvalls stadsfullmäktige, å andra sidan, har denna dag avtalats följande rörande den smalspåriga järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö.

1 §.

Järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö skall genom statens försorg ombyggas till normalspår.

2 §.

Så snart detta avtal varder godkänt på sätt i 6 § förutsättes, äger svenska staten fritt förfoga över Bergsjö bredspårsfond i och för ombyggnaden och upphör dess skyldighet att göra inbetalningar till denna fond. Samtidigt upphöra att gälla av Ostkustbanans Aktiebolag utfärdade skuldbevis, omförmälda i en den 7 februari 1927 mellan bolaget och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag träffad överenskommelse.

3 §.

Svenska staten förbinder sig att sedan järnvägslinjen ombyggts å densamma vardagar upprätthålla regelbunden godstrafik med ett tåg i vardera riktningen eller, om trafikens omfattning så skulle kräva, med flera tåg. Därest transportbehovet visar sig vara så ringa, att tåg icke skäligen böra framföras regelbundet, må trafiken efter Kungl. Maj:ts bestämmande upprätthållas i den omfattning behovet kräver.

4 §.

Järnvägsstyrelsen skall i samråd med länsstyrelsen i Gävleborgs län samt representanter för Bergsjö och Hudiksvalls kommuner verkställa utredning rörande möjligheterna att å järnvägslinjen upptaga persontrafik i den omfattning resebehovet påkallar. I utredningen skall för åstadkommandet av en lämplig avvägning mellan busstrafik landsvägsledes och eventuell persontrafik järnvägsledes ingå insättandet på prov av rälsbuss mellan Hudiksvall och Bergsjö under skälig tid och under omständigheter, som tillåta ett tillförlitligt bedömande av det lämpliga och ekonomiskt försvarbara i att tillgodose det lokala trafikbehovet i viss utsträckning genom rälsbusstrafik. Resultatet av utredningen skall underställas Kungl. Maj:t, som har att avgöra frågan huruvida persontrafik skall upprätthållas eller icke.

5 §.

Genom detta avtal upphör den i 2 § omnämnda överenskommelsen att gälla.

6 §.

Detta avtal är träffat under förutsättning att Bergsjö kommunalfullmäktige och Hudiksvalls stadsfullmäktige var för sig senast den 31 december 1944 och Kungl. Maj:t senast den 1 juli 1945 godkänna detsamma. Om sådana godkännanden inom angiven tid ej lämnats, har avtalet förfallit.

Stockholm den 18 oktober 1944.

1943 ÅRS JÄRNVÄGSKOMMITTÉ:

Albert Forslund.

Chr. Gemzell.

Bergsjö den 21 oktober 1944.

BERGSJÖ JÄRNVÄGSKOMMITTÉ:

O. Eriksson.

Ivar Karlén.

G. Lagergren.

Karl Nilsson.

E. Ekvall.

---

Stockholm 1945. Kungl. Boktryckeriet P. A. Norstedt & Söner.
*450557*