

## Nr 366.

Av herr **Brandt**, om utredning rörande förstatligande av Askersund—  
Skyllberg—Lerbäcks järnväg m. m.

Bygderna i södra Närke omkring övre spetsen av sjön Vättern äro i järnvägs-hänseende mycket missgynnade. Staden Askersund förbindes visserligen genom den smalspåriga Askersund—Skyllberg—Lerbäcks järnväg (askersundsbanan) med Lerbäcks station på statsbanan Mjölby—Krylbo. Men askersundsbanan är i sitt befintliga skick och organisation otillräcklig för att tillfredsställa nutida anspråk på järnvägs-kommunikationer. Den 14 km långa sträckan är uppdelad på tvenne ägare; bandelen Lerbäck—Skyllberg, 4 km, äges av Skylldbergs bruks AB och bandelen Skylldberg—Askersund, 10 km, av Askersund—Skylldbergs järnvägsbolag, i vilket Askersunds stad innehar aktiemajoriteten. Skylldbergs bruks AB arrenderar och trafikerar Askersund—Skylldbergs järnväg, som själv icke förfogar över någon rullande materiel.

Askersundsbanan ombesörjer numera i stort sett endast vagnlasttransporter. Vagnlastgodset måste omlastas i Lerbäck, vilket vållar såväl trafikanterna som järnvägen stora olägenheter. Stycke-gods transporteras med statens järnvägars godsbillinje från Hallsberg. Persontrafiken har överförs till vägbusslinje Askersund—Lerbäck, ägd och trafikerad av ett dotterbolag till Skylldbergs bruks AB. Nämnda bussföretag driver även busslinjen Lerbäck—Hallsberg. I all samtrafik med statens järnvägar gäller biljett för övergång blott via Lerbäck.

Askersund ligger i centrum av en väl uppodlad och rik landsbygd. Stadens folk-mängd uppgår till något mer än 2 300 personer. Askersundsbanans hela trafik-område inrymmer en folk-mängd av omkring 14 000 med en folktäthet av 16 inv. per kvkm eller, från-räknat staden, 13 inv. per kvkm. Folk-mängden inom området har under de senaste femtio åren oupphörligt minskat. Ännu år 1890 funnos här 20 000 människor. På andra håll i landet har folk-minskningen på den rena landsbygden kompenseras av ökningen i tätorterna. Dessvärre har så icke skett här.

Askersund driver köpenskap i större skala än invånarantalet ger anledning förmoda. Industri finnes också, representerad bl. a. av gjuteri och mek. verkstad samt trikå- och syfabrik. I kringliggande bygd drives ett flertal industri-företag.

Av de mera framträdande företagen må nämnas följande.

*Skylldbergs bruks AB, Skylldberg*, vilket på nämnda plats har en mindre sniekerifabrik och mekanisk verkstad, en järnmanufakturfabrik i Kårberg för tillverkning av spik m. m. samt sågverk i Rönneshytta.

*Vicille Montagne i Ämmeberg*, ett belgiskt bolag, som i Zinkgruvan bryter zink-

och blymalm, vilken anrikas vid verk i Åmmeberg och sedan exporteras till Belgien.

*Hammars glasbruks AB, Hammar*, tillverkar huvudsakligen buteljer i en modern, starkt mekaniserad anläggning.

*Harge bruks AB, Hammar*, tillverkar tegel och bryter och försäljer kalksten och kvarts.

*Munksjö AB:s* sulfatfabrik och sågverk i Olshammar, Aspa Bruk.

Dessutom finnes i såväl staden som i kringliggande bygden ett flertal mindre företag.

De industriella näringarna präglas dock tyvärr i viss grad av stillastående. Befolkningsminskningen och industriens läge vittna om att någonting brister i denna landsända. Eftersom det finns gott om skog och de naturliga förutsättningarna för näringsliv och bosättning även i övrigt äro goda, ligger det nära till hands att antaga, att landkommunikationerna icke äro till fyllest. Att det är den bristande anslutningen till det normalspåriga järnvägsnätet som hämmar och försvårar utvecklingen för industri och näringsliv är ett antagande som verifieras av alla dem som här bygga och bo och understrykes särskilt av näringslivets målsmän.

De otillfredsställande kommunikationerna föranledde år 1945 en framställning till Kungl. Maj:t från berörda kommuner och representanter för näringslivet om statsförvärv av järnvägen och densammans ombyggnad till normalspår.

Som skäl för framställningen uttryckte stadsfullmäktige i sin skrivelse bl. a. följande:

”Då emellertid fraktkostnaderna genom godsets omlastning i Lerbäck och de dyrare fraktsatserna i den smalspåriga järnvägen, mot vilka staden ej från början förstått att gardera sig, blivit väsentligen högre än om staden genom normalspårig järnväg haft förbindelse med statsbanenätet, har stadens näringsliv hämmats och ej kunnat utvecklas normalt, och det har såsom en följd av den allt hårdare konkurrensen mellan industriföretagen till och med gått så långt, att en av stadens största industrier allvarligt överväger förflyttning till annan ort och därför inköpt fastighet därstädes.

Då det sålunda är ett livsvillkor för staden och traktens näringsliv att en förbättring av kommunikationerna kommer till stånd måste staden vädja till Eders Kungl. Maj:t att järnvägsfrågan skyndsamt ordnas så att stadens och traktens näringsliv kan utvecklas.”

Som exempel på huru nödvändiga goda järnvägsförbindelser för en ords framåtskridande äro nämnde stadsfullmäktige den utveckling exempelvis Örebro stad haft i jämförelse med Askersunds stad. År 1860 hade staden ökat till 1 400 och Örebro till 9 100. År 1900 utgjorde motsvarande siffror 1 700 respektive 22 000 och 1920 2 000 respektive 35 000, allt i avrundade tal. Örebro stads folkmängd har alltså på sextio år femdubblats, under det att Askersunds icke ens fördubblats, och det torde icke vara tvivel underkastat att främsta orsaken till Örebro stads utveckling är dess fördelaktiga kommunikationer.

Ovannämnda framställning överlämnades till 1943 års järnvägskommitté att tagas i övervägande i samband med fullgörandet av dess utredningsuppdrag. Enligt vad jag under hand inhämtat har kommittén verkställt vissa preliminära utredningar om bättre järnvägskommunikationer till Askersund. Men så länge järnvägen befinner sig i enskild ägo anses det knappast vara någon mening med att kommittén lägger fram några konkreta förslag till förbättring av densamma.

Visserligen uppräknade 1936 års järnvägskommitté i sitt betänkande ett antal järnvägar, bl. a. askersundsbanan, vilka kommittén icke ansåg äga den allmänna betydelse eller eljest vara av den art, att de behövde innefattas i utredningen om förstatligande. Men i proposition nr 172 angående järnvägsförstatligandet till 1939 års lagtima riksdag anförde kommunikationsministern i anledning härav att det låge i sakens natur, att det i dåvarande läge icke ginge att bestämma om en järnväg skulle uteslutas eller icke; i stället borde avgörande träffas från fall till fall. En uteslutning av vissa järnvägar borde alltså icke på förhand betraktas som given. Liknande uttalande gjordes även i riksdagen vid behandlingen av ärendet.

Det kan nu också konstateras, att flera av de järnvägar, som 1936 års järnvägskommitté uteslöt från sin undersökning, sedermera övertagits av staten. Och askersundsbanan kan mycket väl jämföras med många andra småbanor, som förstatligats eller anses bära förstatligas.

Den är sålunda Askersunds stads och den omkringliggande bygdens enda järnvägsförbindelse med yttervärlden. Det är uppenbart, att ett förstatligande och sedermera en omläggning till normalspår av järnvägen skulle komma att bli av allra största betydelse för industrien, näringarna och befolkningen i denna bygd.

För att nu bringa Askersunds järnvägsfråga närmare dess lösning vill jag därför föreslå, att den befintliga smalspåriga järnvägen mellan Lerbäck och Askersund övertages av staten liksom ock busslinjen Askersund—Lerbäck—Hallsberg. Därmed skulle samtrafiken med statens järnvägar helt lösas och trafikanternas resor och transporter utföras på ett bättre och billigare sätt än nu är fallet. En sådan åtgärd skulle även åstadkomma den formella grunden för vidare diskussion om Askersunds järnvägsfråga. Som ett första steg att realisera detta förslag borde enligt min mening kungl. järnvägsstyrelsens förstatligandeberedning få i uppdrag att utreda möjligheten och villkoren för staten att förvärva askersundsbanan och nämnda busslinje.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställer jag,

att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla, att kungl. järnvägsstyrelsens förstatligandeberedning får i uppdrag att undersöka möjligheterna och villkoren för staten att förvärva Askersund—Skyllberg—Lerbäck's järnväg jämte busslinjen Askersund—Lerbäck—Hallsberg.

Stockholm den 26 januari 1952.

*Erik Brandt.*