

Nr 215.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av Gävle—Ockelbo järnväg; given Stockholms slott den 3 mars 1938.

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.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Albert Forslund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 3 mars 1938.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Forslund:

Bland de förbindelser, vilka statens järnvägar övertogo i och med förvärv jämlikt beslut vid 1933 års riksdag av det s. k. Ostkustbanekomplexet

ingick ett av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag den 21 juni 1930 träffat och till och med den 31 december 1935 gällande kontrakt med Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag angående arrende av detta bolags järnväg. Arrendekontraktet, som sålunda samtidigt med Uppsala—Gävle järnväg övertog av statens järnvägar, har sedermera undan för undan förlängts, sista gången till och med den 30 juni detta år. Från och med den 1 juli 1936 har emellertid arrendeavgift, vilken tidigare utgjort 32,000 kronor per år, icke utgått. Sedan bolaget i skrivelser till Kungl. Maj:t den 22 december 1934 och 4 juni 1937 samt till chefen för kommunikationsdepartementet den 15 februari 1938 hembjudit järnvägen till staten, ha underhandlingar innevarande år ägt rum mellan järnvägsstyrelsen och representanter för bolaget. Därvid har avtal, vilket torde såsom bilaga få fogas till statsrådsprotokollet, träffats rörande järnvägens överlåtande till staten. Avtalet förutsätter Kungl. Maj:ts samt bolagsstämmans godkännande före den 1 juli detta år.

Innan jag närmare ingår på de villkor, under vilka överlåtelsen enligt avtalet skall ske, torde jag få lämna en redogörelse för järnvägens tekniska och ekonomiska förhållanden m. m.

Koncession å normalspårig järnväg mellan Gävle och Ockelbo station vid norra stambanan beviljades den 17 november 1882 konsul John Rettig m. fl. Med Kungl. Maj:ts tillstånd överläts koncessionen den 15 december samma år på Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag. Järnvägen öppnades för allmän trafik 1884. Avståndet mellan banans ändstationer är 38 km. Den bantekniska utrustningen är fullt tillfredsställande för en linje med lokala trafikuppgifter men, med rälsvikt om 34.5 kg per meter, av väsentligt lägre standard än på angränsande statsbanelinjer, Uppsala—Gävle och Krylbo—Ånge (rälsvikt minst 40 kg per meter).

Syftet med järnvägens anläggande var i första rummet att vinna en förkortning av avståndet järnvägsledes mellan Gävle och Norrland; vinsten gentemot den äldre vägen över Storvik uppgår för alla stationer fr. o. m. Ockelbo och norrut till 39 km. Dessutom har banan på sin tid varit av stor nytta för tillgodogörande av de betydande skogstillgångar, som finnas inom de trakter densamma genomlöper. Järnvägen har alltifrån sin tillkomst stått i driftsgemenskap med Uppsala—Gävle järnväg, vars ägare såsom arrendator svarat för trafikeringen. Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolags ställning har från början och fram till 1924 varit mycket god. Bolaget är nämligen sedan omkring 25 år tillbaka praktiskt taget skuldfritt och har t. o. m. år 1924 kunnat regelbundet lämna — efter järnvägsförhållanden — stora utdelningar. Sagda årtal betecknar däremot en avgörande vändning, med inträdande av en snabb och djupgående försämring i inkomstgivningen.

I skrivelse den 2 mars detta år med anledning av förenämnda förhandlingar och avtal rörande järnvägens överlåtelse till staten lämnar *järnvägsstyrelsen* följande sammanställning över inkomster av järnvägsrörelsen å Gävle—Ockelbo järnväg:

År	Person- trafik	Gods- trafik	Övriga inkomster	Summa
	T u s e n t a l k r o n o r			
1924	148	464	12	624
25	146	366	10	522
26	134	365	8	507
27	115	332	2	449
28	101	270	3	374
29	103	260	3	366
30	99	219	4	322
31	92	153	6	251
32	82	115	4	201
33	75	93	4	172
34	84	92	4	180
35	87	113	6	206
36	89	122	5	216
37	91	128	7	226

Järnvägsstyrelsen anför vidare:

Medan alltså år 1924 uppvisade en inkomst av järnvägsrörelsen å 624,000 kronor var motsvarande siffra för år 1933 blott 172,000 kronor. Detta innebar en minskning med ej mindre än 72 procent. Denna nedgång var endast till en mindre del att tillskriva det förhållandet, att det allmänna ekonomiska läget år 1933 var sämre än år 1924, de efter sistnämnda år företagna allmänna taxesänkningarna eller biltrafikens genombrott. För alla landets järnvägar tillhopa var nämligen nedgången i inkomster under samma tid ej större än 22 procent, mot förenämnda 72 procent för Gävle—Ockelbo järnväg.

Bilden blir i huvudsak densamma, om persontrafik- och godstrafikinkomsten tages var för sig, såsom följande siffror visa.

	Nedgång i procent från 1924 till 1933	
	G.O.J.	Samtliga järnvägar
Persontrafik	49	13
Godstrafik	80	34.

Av det anförda framgår, framhåller styrelsen, att förevarande järnvägs svåra läge till större delen är att tillskriva mera lokalt verkande orsaker. De viktigaste av dessa torde vara Ostkustbanans tillkomst, med ty åtföljande trafikavledning, den fr. o. m. år 1931 ikraftträdande nya samtrafiksordningen samt förändringar i fråga om skogsavverkningarnas inom trafikområdet omfattning samt omläggning av härmed sammanhängande transporter (till flottning och landsvägsbefordran). I anslutning härtill anför styrelsen:

Det är givetvis icke möjligt att med säkerhet avgöra, vilken andel var och en av dessa orsaker har i den konstaterade nedgången. Minsta svårigheterna erbjuder detta i fråga om den nya samtrafiksordningen, eftersom viss ersättning erlägges till banan för genom denna förlorad godstrafik. Denna ersättning beräknas å ett årligt bruttobelopp av 42,000 kronor, och den nya samtrafiksordningen spelar således en relativt underordnad roll i jämförelse med övriga faktorer.

Samtidigt som största delen av banans förutvarande trafik gått förlorad, hade emellertid, anför styrelsen, också utgifterna kunnat starkt nedbringas, om det än som vanligt givetvis icke varit möjligt att hålla jämna steg med

minskningen i inkomster. Utvecklingen härvidlag framginge av följande sammanställning, avseende förhållandena under åren 1924—1937, i vilken sammanställning utgifterna vore räknade exkl. arrende:

År	Inkomster av rörelsen		Utgifter	Överskott (+) eller under- skott (-)
	T u s e n t a l			
1924	624	453		+ 171
1925	522	460		+ 62
1926	507	418		+ 89
1927	449	367		+ 82
1928	374	282		+ 92
1929	366	266		+ 100
1930	322	251		+ 71
1931	251	297		— 46
1932	201	263		— 62
1933	172	217		— 45
1934	180	230		— 50
1935	206	241		— 35
1936	216	257		— 41
1937	226	261		— 35

Enligt en inom järnvägsstyrelsen år 1934 verkställd utredning skulle vid fortsatt drift under dittillsvarande former och villkor järnvägen Gävle—Ockelbo för statens järnvägars del kunna förväntas uppvisa följande ekonomiska data:

	Tusental kronor
Inkomster	180
Utgifter, exkl. arrende	210
	Underskott å driften 30
Arrende	32
	Summa förlust 62

Järnvägsstyrelsen erinrar härefter, att styrelsen under intryck av dessa siffror år 1934 fann sig föranlåten att per den 31 december 1935 uppsäga arrendeavtalet och samtidigt förklara sig sakna intresse för avslutande av nytt sådant kontrakt. Såsom förut nämnts hade emellertid banan aldrig trafikerats i egen regi, och ägandebolaget saknade därför såväl materiel som organisation för att självt upptaga bandriften. Föreliggande siffror visade jämväl, att en sådan anordning, om densamma överhuvud kunnat bringas till stånd, icke skulle kunnat ekonomiskt balanseras. Med hänsyn till detta förhållande vore det också tydligt, att oberoende av arrendeavgiftens storlek ingen annan järnväg gärna kunde vara villig att åtaga sig arrendet. Skulle banan i berörda bygdens intresse bevaras, framstode alltså trafikering på det allmännas bekostnad såsom den enda tänkbara utvägen.

Härefter anför styrelsen:

Avtalsuppsägningen föranledde omedelbart framställningar i syfte att åstadkomma en sådan ordning, nämligen dels förut nämnda skrivelse från bolagets styrelse den 22 december 1934, kompletterad av en den 9 januari

1935 dagtecknad inlaga från handelskammaren i Gävle, dels två likalydande motioner till 1935 års riksdag (I: 136 och II: 257).

Bolagets skrivelse utmynnade i ett anbud om försäljning till staten av järnvägen med därtill hörande anläggningar för ett pris av 463,000 kronor, motsvarande det beräknade realisationsvärdet, och med tillträde vid tidpunkten för arrendekontraktets upphörande. För den eventualitet, att sådan försäljning icke skulle komma till stånd, hemställde bolaget i andra hand om rätt att fr. o. m. samma tidpunkt nedlägga järnvägen. I motiveringen framhölls bl. a. »att Ockelbobanan i statens järnvägars ägo skulle utgöra icke blott en viktig förbindelseled mellan tvenne parallella statsbanor än även en trafikled av största betydelse för trafiken mellan Stockholm och Östra Svealand över huvud å ena samt Norrland å den andra sidan».

Förenämnda riksdagsmotioner överensstämde såväl i fråga om huvudyrkande som beträffande motiveringen med bolagets framställning. Motionärerna ansågo emellertid ett nedläggande av banan utslutet och hemställde supplementärt, att riksdagen måtte bemyndiga 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.

Sedan utlåtande i ärendet den 26 februari 1935 avgivits av järnvägsstyrelsen, som därvid avstyrkte varje åtgärd syftande till statsförvärv av banan, bemyndigade riksdagen (skrivelse nr 102 år 1935) Kungl. Maj:t att, i avvaktan på den slutliga prövningen av frågan om en statsinlösen av järnvägen Gävle—Ockelbo eller ock banans eventuella nedläggning, vidtaga åtgärder för upprätthållande tillsvidare av trafiken å nämnda järnväg.

I utlåtande den 16 maj 1935 anslöt sig *länsstyrelsen i Gävleborgs län* till i förenämnda riksdagsmotion anförda synpunkter och ansåg driftens nedläggande vid järnvägen vara otänkbart. Länsstyrelsen ansåg angeläget, att utredningen och därav föranledda åtgärder skulle fullföljas i positivt syfte att göra det bästa möjliga av Ockelbobanans fortsatta drift genom statens järnvägars försorg.

I förnyat utlåtande den 27 juni 1935 förordade *järnvägsstyrelsen*, att ärendet skulle i första hand överlämnas till länsstyrelsen, som borde med Gävle stad samt övriga närmast berörda samhällen förhandla angående en eventuell aktion, syftande mot banans bevarande såsom ett av trafikområdets kommuner ägt allmän-företag. Om kommunerna förvärvade järnvägsbolagets egendom, vore järnvägsstyrelsen villig att svara för trafikeringen och underhållet mot ersättning beräknad att motsvara blott de direkta merkostnaderna eller kanske till och med på egen risk beträffande balansen mellan trafikinkomsterna och driftsutgifterna; något arrendebelopp dock icke i dessa senare inräknat.

Över järnvägsstyrelsens förnyade yttrande avgav *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* utlåtande den 5 juli 1935. Styrelsen framhöll därvid, bland annat:

Även om statsinlösen av järnvägen i många avseenden syntes ändamålsenlig torde det var erforderligt att, med hänsyn till de av vederbörande kommuner gjorda uttalandena, förebringa ytterligare utredning av frågan. I avvaktan härpå borde järnvägens drift upprätthållas, vilket endast kunde ske genom statens järnvägars försorg. Intet hinder syntes möta att detta skedde

som hittills genom avtal med bolaget. Avtal syntes böra träffas för så lång tid att såväl erfarenhet om banans värde i olika avseenden kunde förvärfvas som ock tid för utredningar och överläggningar mellan skilda intressenter vinnas.

Chefen för generalstaben tillstyrkte i utlåtande den 26 juli samma år överenskommelsen i huvudsak efter den av järnvägsstyrelsen föreslagna linjen.

Ärendet remitterades därefter den 11 september 1935 till *länsstyrelsen i Gävleborgs län*. Länsstyrelsen sökte dels åstadkomma överflyttning till kommunerna av tidigare i enskild ägo varande aktier, dels få till stånd ett nytt trafikeringsavtal. I länsstyrelsens utlåtande den 17 december 1936 meddelades, att sådan överflyttning av mycket betydande omfattning kommit till stånd, och till detsamma fanns bilagt ett — länsstyrelsens och järnvägsstyrelsens gemensamma — avtalsförslag. Beträffande innehållet häri torde vara nog framhålla, att avtalets ikraftträdande icke skulle medföra någon väsentlig ändring i sak gentemot nuvarande förhållanden, samt att giltighetstiden var tänkt till 10 år. Sedermera överenskomms preliminärt om en förkortning till 5 år. Förslaget har hittills icke föranlett någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Emellertid hade, framhåller *järnvägsstyrelsen*, inom de aktieägarande kommunerna aldrig rått någon tillfredsställelse med den åsyftade anordningen och från dessas sida hade därför inga åtgärder försports syftande att stödja det av länsstyrelsen framlagda förslaget till trafikeringsavtal. Däremot hade ansträngningarna inriktats på att söka finna någon annan utväg. Ett tillfälle härtill ansågs yppa sig, då järnvägsstyrelsen, med fullföljande av ett äldre initiativ, i framställning den 3 april 1937 hemställt om sådan ändring i gällande bestämmelser rörande förvaltningen av statens järnvägars pensionsfond, att från fonden härrörande, av statens järnvägar såsom kassaförslag disponerade medel kunde få användas för förvärfv av aktier i järnvägsaktiebolag. Av nämnda kommuner utsedda järnvägskommitterade ansågo, att vid ett eventuellt bifall till denna järnvägsstyrelsens framställning, aktier i Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag borde i första hand ifrågakomma till förvärfv, och avläto den 4 juni 1937 en skrivelse med syfte att förbereda en sådan affärstransaktion.

I skrivelsen framhålles bland annat, att ett sådant förvärfv ur flera synpunkter vore ett allmänt intresse. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, *chefen för generalstaben* och näringslivets representanter hade framhållit banans betydelse. Att dess bibehållande ej blott vore ett lokalt utan ett riksintrasse syntes ligga i öppen dag. Statens järnvägars trafikering av en av kommunerna ägd järnväg syntes under sådana förhållanden utgöra en halvmesyr, och kommunerna komme genom densamma in på för dem i viss mån främmande verksamhetsområde. Därest statens järnvägar, som redan äode en större aktiepost i bolaget, förvärfvade övriga aktier, vunnes en lämplig övergångsform för järnvägens slutliga införlivande med statsbanenätet. Kommunerna liksom också landstinget hemställde, att Kungl. Maj:t skulle bemyndiga järnvägsstyrelsen att till ett pris, som efter förhandlingar kunde överenskommas och godkännas av Kungl. Maj:t, förvärva aktierna i Gävle—Ockelbo järnväg.

Skrivelsen föranledde ny remiss av det förevarande ärendet till järnvägsstyrelsen, som dock fann den senast föreslagna vägen oframkomlig; sökan-
denas argumentering vilade nämligen på en rad av förutsättningar, vilka enligt järnvägsstyrelsens mening till nära nog ingen del vore uppfyllda.

I järnvägsstyrelsens den 6 november 1937 avgivna utlåtande framhölls bl. a. att styrelsen aldrig haft en tanke på att placera fondmedel i sådana aktier som de förevarande. Eftersom det gällde medel, för vilka statens järnvägar hade en direkt ränteutgift, vore en begränsning till från statens järnvägars affärssynpunkt direkt eller indirekt gynnsamma dispositioner självfallen. För att omgången med aktieköp skulle hava någon mening, måste det vidare vara ådagalagt eller åtminstone framstå som sannolikt, att banegendomen i dess helhet icke stode att förvärva för en köpeskillning, liggande i nivå med det begärda aktiepriset.

Att den förstnämnda förutsättningen här skulle vara uppfylld, d. v. s. att Gävle—Ockelbo järnväg skulle i statens hand hava ett affärsvärde, torde ingen på allvar kunna ifrågasätta. Att ej heller det senare villkoret vore fyllt, framginge tydligast av den fortsatta utvecklingen.

Beträffande underskottsbanor sådana som Gävle—Ockelbo järnväg, påpekade järnvägsstyrelsen, att frågeställningen där bleve en helt annan än i de fall, som avsåges i styrelsens framställning av den 3 april 1937. Så snart det gällt förvärv av en underskottsbana hade järnvägsstyrelsen vid sitt tillstyrkande städse fäst villkoret, att anläggningskapitalet skulle avskrivas — åtminstone från förräntningssynpunkt. (Efter beslut av 1937 års riksdag om ändrad uppställning av riksstaten m. m. komme för övrigt denna avskrivning eller rättare bortskrivning av kapitalet att också bli bokföringsmässig.) En sådan åtgärd förutsatte, att aktieägarna utan ersättning avstode från sin — avkastningslösa och ej sällan förlustbringande — egendom.

Genom en den 15 februari 1938 dagtecknad skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet, fortsätter järnvägsstyrelsen, hade kommunerna gjort ännu en framställning rörande försäljning av aktierna i bolaget. Emellertid hade anspråken på ersättning reducerats så mycket, att det icke vore nödvändigt avvakta statsmakternas beslut i ärendet rörande placering av fondmedel.

I anledning av remissen hava emellertid överläggningar ägt rum mellan järnvägsstyrelsen och representanter för bolaget. Rörande dessa anför järnvägsstyrelsen:

Vid förhandlingarna har framkommit, att man från kommunernas sida icke lade någon vikt vid bibehållandet av nämnda för järnvägsstyrelsen i ett fall som detta oacceptabla form; utan vad man önskade vore blott att staten trädde i kommunernas ställe såsom ägare av banan. Även i övrigt visade sig de tidigare högst avsevärda skiljaktigheterna mellan parterna i uppfattning om sakläget ha blivit reducerade så mycket, att en sammanjämkning befanns möjlig. Såsom resultat av överläggningarna har framgått det villkorliga avtal om statsförvärv av banan, vilket styrelsen underställer Kungl. Maj:ts prövning. Avtalet står formellt på samma linje som bolagets ursprungliga framställning av den 22 december 1934, d. v. s. avser ett direkt förvärv av järnvägen med allt vad därtill hör. Mot denna formella likhet står emellertid en högst betydlig skillnad i innehåll. Vad beträffar eftergifter från bolagets sida, är främst att märka den krävda köpeskillningens reduktion

från 463,000 till 50,000 kronor. Härmed har banans ägare helt uppgivit anspråket att få vid överlåtelsen tillgodoräkna sig det s. k. realisationsvärdet, ett anspråk, vars skälighet från många håll med styrka förfäktats men som järnvägsstyrelsen alls icke kan finna grundat, då det gäller egendom besvärad av särskilda förpliktelser. Den radikala nedskärningen av säljarnas anspråk medför vidare att särskilda medel icke behöva anvisas för järnvägens förvärvande. Såsom i det följande skall närmare utvecklas, ha nämligen de inkomster, som statens järnvägar komma att erhålla vid egendomens övertagande och bolagets likvidation, beräknats bliva av ungefär samma storlek som nämnda köpeskillning. En konsekvens härav är att anläggningskapitalet kan helt avskrivas; ovan angivna ofrånkomliga villkor för statsförvärv av underskottsbanor är alltså uppfyllt.

Bemärkas bör vidare, att banan överlämnas utan villkor; statsmakterna få alltså full frihet att bestämma om framtida utrustning och trafikuppgifter.

Vad angår ändringen i järnvägsstyrelsens inställning, är det primära, framhåller styrelsen, att styrelsen funnit sig nödsakad uppgiva tanken på banans nedläggning i en relativt nära framtid. I anslutning härtill anför järnvägsstyrelsen:

Visserligen är linjens karaktär av underskotts bana orubbad och omfattningen av de transportprestationer, vilkas utförande är beroende på banans fortbestånd, alltfört skäligen ringa, låt vara att ställningen för närvarande, med högtrafikåret 1937 i förgrunden, förefaller något mindre mörk än för tre år sedan. Följande uppgifter avseende tiden under järnvägsstyrelsens förvaltning belysa detta.

	1934	1935	1936	1937
	T u s e n t a l k r o n o r			
<i>Inkomster av järnvägsrörelsen.</i>				
Persontrafiken	84	87	89	91
Godstrafiken	92	113	122	128
Övriga inkomster	4	6	5	7
Summa	180	206	216	226
<i>Utgifter för järnvägsrörelsen</i>				
Driftkostnader	230	241	257	261
Underskott	50	35	41	35

Järnvägsstyrelsen vidhåller alltså sitt tidigare uttalande, att vare sig huvudvikten lägges vid de affärsintressen, vilka styrelsen som förvaltare av statens järnvägar har att bevaka, eller frågan skärskådas från allmän transporthushållningssynpunkt, så framstår ett nedläggande av banan Gävle—Ockelbo såsom den rationella lösningen.

Häremot står emellertid en rad uttalanden med motsatt syfte, synbarligen till väsentlig del bestämda av motiv liggande på ett annat plan än det ekonomiska. Sålunda synes trafikområdets befolkning tillmäta banans fortbestånd ett betydande värde, väl främst därför att banan utgör en alltid tillhands varande samfärds möjlighet; för fyllande av det aktuella behovet särskilt av godstransporter användas ju gärna andra medel. Denna uppskattning har emellertid tagit sig uttryck icke blott i ord utan också i villighet till ekonomiska insatser från kommunernas sida, av för vissa kommuner relativt betydande mått.

Vidare har den militära sakkunskapen, representerad av generalstaben i förenämnda utlåtande den 26 juli 1935, förklarar banan vara av väsentlig betydelse för landets försvar, särskilt med hänsyn till riskerna för angrepp

från luften. Med beaktande jämväl av länsstyrelsens alla ansträngningar för banans bevarande samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalanden i samma syfte har järnvägstyrelsen kommit till uppfattningen, att tanken på banans nedläggning i en nära framtid måste uppgivas och följaktligen förlusterna å banan betraktas såsom en tills vidare ofrånkomlig uppoffring för det allmänna.

Vad beträffar fördelningen av förlusterna mellan staten och kommunerna framhåller järnvägsstyrelsen, att den förut berörda av styrelsen i skrivelse den 27 juni 1935 framlagda planen syftade mot en sådan ordning, att staten på egen risk skulle svara för trafikeringen, inklusive det löpande underhållet även av fasta anläggningar, medan kommunerna skulle bekosta framtida förnyelse av dessa, en linje som också vore följd i det av länsstyrelsen med skrivelse den 17 december 1936 framlagda avtalsförslaget. I anslutning här-till anför styrelsen vidare:

Frågan om fasthållande vid denna ordning måste emellertid självfallet betraktas i sitt järnvägspolitiska sammanhang. Vid bibehållande av det för vårt land säregna blandade järnvägssystemet, med följd att omsorgen om de icke räntabla järnvägslinjerna i södra och mellersta Sverige till mycket stor del blir en kommunal angelägenhet, torde nämnda anspråk på här förevarande kommuner framstå som mycket blygsamma. Helt annat blir dock läget efter ett eventuellt allmänt förstatligande av landets normalspåriga järnvägs-nät; det kan vid sådant fall icke komma i fråga låta Gävle—Ockelbo järnväg stå i en särställning. Även om järnvägsnätets konsolidering skulle sökas i formen av regionala gruppfusioner synes resultatet bli nära nog detsamma, det torde även i ett sådant system icke bli plats för några så små enheter som Gävle—Ockelbo järnväg. Här berörda stora fråga befin-ner sig för närvarande under utredning genom särskilda sakkunniga, och styrelsen vill icke inlåta sig på någon prognos beträffande resultatet. Fram-hållas må däremot, att redan den utvidgning av statsbanenätet, som ägt rum efter år 1935, kommit den för Gävle—Ockelbo järnväg planerade anordnin-gen att nu framstå som mindre rationell än vid tidpunkten för planens fram-läggande.

I betraktande av denna omständighet och med hänsyn tagen jämväl till de utsikter, som öppnats genom på allra senaste tiden villkorligt avtalat för-värv av järnvägsaktier, har järnvägsstyrelsen funnit sig böra tillmötesgå bo-lagets begäran om kommunernas frikallande från framtida medverkan i banans förvaltning.

På anförda grunder säger sig järnvägsstyrelsen intet ha att erinra mot att den i riksdagens skrivelse nr 102/1935 omförmälda slutliga prövningen av frågan om förevarande järnvägs fortbestånd upptages redan nu. Så vitt styrelsen kunnat finna vore nämligen intet att vinna på ett uppskov under några år, eftersom erfarenheter redan föreligga från såväl låg- som hög-konjunktur och utlåtanden avgivits av samtliga myndigheter, som kunna komma i fråga. Styrelsen tillstyrkte därför bifall till det överlämnade av-talsförslaget. Som redan nämnts, krävdes ingen anvisning av medel å riks-staten eller tillstånd att placera fondmedel. Vad som erfordrades vore blott ett bemyndigande åt järnvägsstyrelsen att fullgöra aktielikviden samt balan-sera utgiften 50,000 kronor, å ett särskilt konto i statens järnvägars räk-en-skaper.

Järnvägsbolagets balansräkning för år 1936, den senaste tillgängliga, har enligt styrelsen följande utseende (beloppen i tusental kronor):

Tillgångar:

	Tusental kronor
Järnvägsanläggningen:	
Bana och byggnader	1,862
Rullande materiel (och inventarier)	108
Kassa och bankräkning	252
	2,222

Skulder:

Aktiekapital	1,019
Reservfond	102
Övriga egna fonder	190
Svävande skulder	1
Förnyelsefond	738
Överskott	172
	2,222

Såsom av kontraktet framginge, anför styrelsen vidare, skulle vid köpet erhållas dels fast egendom, dels en motorvagn, vartill komme ett i balansräkningen ej upptaget mindre förråd av spårmaterialier. I den fasta egendomen med bokföringsvärde 1,862,000 kronor inginge markområden utanför den egentliga bananläggningen, värderade till 102,000 kronor. Materialförlaget vore värderat till 8,000 kronor.

För bolagets del hade ställningen efter överlämnandet beräknats bliva ungefärligen följande.

Köpeskillingen 50,000 kronor kvittades mot statens järnvägars fordran för ändring å Ockelbo station c:a 28,000 kronor, och bolaget erhöle alltså kontant 22,000 kronor att läggas till förefintlig bankbehållning, numera 256,000 kronor. Ställningen bleve då:

<i>Tillgångar</i>	Kronor
Kontant och i bank	278,000
<i>Skulder</i>	
Outtagen vinst	1,000
Återstående utgifter utöver ränteinkomster	16,000
<i>Behållning</i>	
(att efter likvidationens slut fördela å aktieägarna)	261,000

Av behållningen, anför styrelsen, skulle enligt § 3 enskilda aktieägare (977 aktier) tilldelas 29,300 kronor, medan återstoden, c:a 232,000 kronor, skulle skiftas på övriga 9,209 st. aktier innehavda av landsting och kommuner samt statens järnvägar. Statens järnvägars andel för 1,469 aktier skulle bliva c:a 37,000 kronor. Utgifterna förefölle att vara beräknade med fullt tillräck-

lig säkerhetsmarginal och sistnämnda belopp torde alltså kunna betraktas som minimum. Härefter anför styrelsen:

Då S. J:s aktieinnehav i Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag är bokfört utan värde kan denna utdelning helt gottskrivas förenämnda inköpskonto, vars saldo därmed minskas till 13,000 kronor. I den mån detta belopp icke täckes med medel erhållna för ovannämnda till 8,000 kronor värderade förråd av räler och växlar synes utjämning lämpligen kunna ske över statens järnvägars fond för markförvärv. Enligt uppgift bör nämligen en betydande del av de utanför bananläggningen fallande markområdena kunna försäljas såsom obehövlige för järnvägsändamål. Med angivna förfarings-sätt ernås möjlighet att omedelbart avskryva hela förestående anläggningskostnad 1,970,000 kronor. I betraktande av denna omständighet har järnvägsstyrelsen funnit de i avtalet innehållna villkoren från statens järnvägars synpunkt godtagbara.

Några personalspörsmål uppkomme icke, fortsätter styrelsen, i samband med detta förvärv, enär trafikeringen redan ombesörjdes av personal i statens järnvägars tjänst. Hos bolaget anställd vore blott en bokförare, som jämväl hade annat arbete och icke ifrågasatts till övertagande.

I och för avtalet hade däremot varit nödvändigt att reda upp viss detalj beträffande banans anslutning till de Gävle—Dala järnvägsaktiebolag tillhöriga bangårdarna i Gävle. Mellan detta bolag och säljaren hade den 8 nov. 1903/12 jan. 1904 träffats ett avtal om sådan anslutning. Däri stipulerade anläggningar hade emellertid icke kommit helt till utförande och överenskommen likvid hade icke utgått. Genom skrivelse från Gävle—Dala järnvägsaktiebolag, vilken bilagts järnvägsstyrelsens framställning, hade denna sedan länge svävande fråga fått en för såväl statens järnvägar som Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag tillfredsställande lösning.

Vad beträffar järnvägens förhållanden efter statsförvärvet, fortsätter styrelsen, innehölle avtalet intet, och statsmakterna hade alltså fritt val mellan de båda alternativa möjligheterna i förvaltning tills vidare enligt Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 med bestämmelser för av staten övertagna enskilda järnvägars förvaltning eller banans inlemmande så snart ske kunde i statsbanenätet. Styrelsen fortsätter:

Trots att, som nyss nämnts, personalen redan är i S. J:s tjänst och alternativvalet alltså endast gäller taxan blir skillnaden i järnvägsekonomisk effekt — relativt här förevarande affärsuppgörelses direkta omslutning — mycket betydlig. Vid banans trafikering enligt bestämmelserna i sagda Kungl. Maj:ts brev skulle enligt uppgift i förenämnda utlåtande den 26 febr. 1935 affärsresultatet bli en förlust av 50,000 kronor, utgifterna räknade enligt merkostnadslinjen, men inkl. avsättning till förnyelsefond. Senaste årens erfarenheter giva vid handen att under goda år förlusten blir något men ej mycket mindre än här anges. Anförda belopp må emellertid bibehållas i det följande resonemanget. Rörelsen å S. J:s övriga nät ändras vid detta alternativ icke.

Vid bandelens fullständiga inlemmande i statsbanenätet bli konsekvenserna däremot vittgående. Främst är att nämna, att i en mängd stationsförbindelser transportvägen för gods åtminstone teoretiskt omlägges till att föra över Gävle—Ockelbo mot för närvarande över Söderhamn—Kilafors eller över Krylbo. Avståndsminskningen blir i det förra fallet 36, i det senare 39 km.

Praktiskt behöver visserligen någon omläggning av transportvägarna ej ske, eftersom samtliga vägar bli statens järnvägars egna, och järnvägsstyrelsen kan vara oförhindrad att föra transporterna på väg, som är trafiktekniskt sett lämpligast. Däremot är en taxering över den kortaste vägen ofrånkomlig.

Härtill äro att lägga verkningarna i fråga om G. O. J:s egen trafik av de lokala avgifternas nedsättning till statens järnvägars nivå samt bortfallande av zongränser (för persontrafiken) och övergångsavgifter (för godstrafiken) i Gävle och Ockelbo. Alla dessa ändringar, inklusive viss eventuell avgiftsnedsättning för resandefrafik över Krylbo, ha år 1935 beräknats representera en kalkylatorisk inkomstminskning av tillhoppa 180,000 kronor.

En så betydande avgiftssänkning kommer dock att ej oväsentligt stimulera trafiken, varjämte bör beaktas viss, för statens järnvägar fördelaktig omläggning av samtrafiksvägarna. Kvarstående nettoförlust har med hänsyn härtill ansetts kunna beräknas till endast 90,000 kronor, vilket belopp alltså i förevarande alternativ blir att addera till förutnämnda, det första alternativet tillhörande 50,000 kronor, varför man kommer till en förlustsumma av 140,000 kronor årligen. Vid nuvarande högtrafik blir skillnaden mellan alternativen med säkerhet ej så litet större; sannolikt mer än 100,000 kronor.

Beträffande denna uppoffring för statens järnvägar kan emellertid erinras, att densamma motsvaras av en än större vinst för trafikanterna. Vad det gäller är ju i själva verket en taxesänkning, företagen för att åstadkomma likformighet gentemot äldre delar av statsbanenätet. Järnvägsstyrelsen är också beredd på, att vad som skett vid tidigare statsförvärv kan komma att åberopas såsom prejudicerande, och vill heller icke ifrågasätta att förevarande linje skall i all framtid hållas utanför taxegemenskapen.

I betraktande av alla dessa omständigheter, fortsätter styrelsen, hade styrelsen funnit lämpligast att utan formellt förord för det ena eller andra alternativet till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta frågan, huruvida — bedömt i ett större sammanhang — övervägande vikt i detta fall borde tillmätas statens järnvägars affärsintresse av obeskuren inkomstgivning, vilket tydligen jämväl vore ett statsfinansiellt intresse, eller de förut berörda eller övriga skäl, som talade för den nyförvärvade linjens omedelbara inlemmande i den statliga taxegemenskapen.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen att Kungl. Maj:t måtte dels godkänna det överlämnade avtalet om statsförvärv av Gävle—Ockelbo järnväg, dels bemyndiga järnvägsstyrelsen att verkställa avtalad aktielikvid samt bereda sig täckning för utgiften på sätt i det föregående angivits, dels slutligen förordna, huruvida den förvärvade bandelen skall omedelbart införlivas i statens järnvägar eller tills vidare förvaltas enligt förenämnda Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924.

Departement-
chefen.

Gävle—Ockelbo järnväg koncessionerades år 1882 och öppnades för trafik två år senare. När banan saknat egen rullande materiel, har den alltsedan sin tillkomst trafikerats av annan järnväg, nämligen av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag till 1933 och därefter av statens järnvägar.

Frågan om driftens upprätthållande vid Gävle—Ockelbo järnväg och de former, varunder detta eventuellt skulle ske, har, såsom av den lämnade redogörelsen framgår, varit aktuell, alltsedan järnvägsstyrelsen år 1934 uppsade det mellan nämnda järnvägsbolag och Uppsala—Gävle järnvägsaktie-

bolag år 1930 träffade avtalet om järnvägens trafikering. Då Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag saknade egen rullande materiel, var förutsättningen för driftens upprätthållande att annan järnväg, antingen statens eller enskild, skulle liksom förut ombesörja trafikeringen av järnvägen. Enda alternativet härtill var driftens nedläggande. I järnvägsbolagets skrivelse till Kungl. Maj:t den 22 december 1934, vari järnvägen hembjödts till staten, hemställdes i enlighet härmed alternativt om rätt att från 1936 års ingång nedlägga driften å järnvägen.

Från de kommuner, som beröras av järnvägen, liksom också från lands- ting och länsstyrelse samt från näringslivets representanter i orten har emel- lertid visats ett starkt intresse för driftens upprätthållande. Detta intresse har, såsom järnvägsstyrelsen framhåller, tagit sig uttryck icke blott i ord utan även i ekonomiska insatser av för vissa kommuner relativt betydande mått. Erinras bör att även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och chefen för generalstaben funnit driftens upprätthållande å järnvägen vara av viss betydelse.

Med hänsyn till föreliggande omständigheter synes mig driftens nedlägg- ande vid järnvägen om möjligt böra undvikas. Liksom en järnvägs tillkomst allmänt anses befrämja näringslivets utveckling, synes mig klart, att driftens nedläggande vid en sedan flera årtionden trafikerad järnväg måste för or- tens näringsliv framkalla allvarliga olägenheter. Riksdagens beslut år 1935 att bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga anordningar för järnvägens fortsatta trafikering i avvaktan på slutlig prövning av ärendet, torde också ha för- anletts närmast därav, att åtminstone ett alltför brådstörtat nedläggande av järnvägen kunde befaras medföra betydande svårigheter för de berörda or- ternas befolkning. Den närmare prövning av ärendet, som riksdagen förut- satte skulle företagas, synes mig icke ha stärkt motiven för järnvägens nedläg- gande. Järnvägens driftresultat har under inflytande av konjunkturuppsvin- get något förbättrats. Vid tiden för riksdagens behandling av frågan år 1935 förutsattes ännu att staten, därest den skulle övertaga järnvägen, härför skulle erlägga en icke obetydlig köpesumma, 463,000 kronor, vilket ansågs vara järn- vägens realisationsvärde. Enligt det nu träffade avtalet överlämnas järn- vägen till staten praktiskt taget utan ersättning till bolaget eller de aktie- ägande kommunerna. Köpeskillingen är i avtalsförslaget fastställd till 50,000 kronor. När statens järnvägar redan äga 1,469 aktier i bolaget, på vilka av bolagets kontanta tillgångar skulle vid likvidationen falla en andel av 37,000 kronor, sjunker sålunda köpesumman i verkligheten till 13,000 kro- nor. I köpet ingå ett materialförråd värderat till 8,000 kronor samt mark- områden utanför den egentliga bananläggningen värderade till 102,000 kronor. Statens järnvägar förutsättas sålunda kunna täcka sina utgifter genom partiell realisation av här ifrågavarande värden. Under dessa för- hållanden har även järnvägsstyrelsen funnit sig kunna tillstyrka järnvägens övertagande av staten.

Rörande formerna för järnvägsdriftens upprätthållande har järnvägs- styrelsen icke framställt något formellt förslag i frågan, huruvida den för-

värvade bandelen skall omedelbart införlivas med statens järnvägar eller tillsvidare förvaltas i enlighet med bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924. Styrelsen vill emellertid icke med hänsyn till vad som skett vid tidigare statsförvärv ifrågasätta, att förevarande linje skall i all framtid hållas utanför taxegemenskapen. I betraktande av föreliggande omständigheter synes mig det förstnämnda alternativet vara att föredraga. Förutom de skäl, som i tidigare liknande fall föranlett, att av staten övertagen enskild järnväg helt införlivats med statsbanenätet, tillkommer vid detta tillfälle ännu ett. I och med statens övertagande av Gävle—Ockelbo järnväg komma fyra statsbanelinjer att sammanlöpa i Gävle. Att sätta en av dessa i undantagsställning synes mig icke lämpligt, varför jag förordar, att järnvägen omedelbart införlivas i statsbanenätet.

I övrigt vill jag med hänsyn till vad i ärendet förekommit tillstyrka bifall till järnvägsstyrelsens nu förevarande framställning.

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

att Gävle—Ockelbo järnväg må av staten förvärfvas i enlighet med av mig här förut förordade grunder.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.

Bilaga.

A v t a l.

Mellan Kungl. järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Gefle—Ockelbo järnvägsaktiebolag, nedan kallat bolaget, å andra sidan, är följande avtal träffat angående överlåtelse av den bolaget tillhörig järnvägen mellan Gävle och Ockelbo m. m.

Avtalet är ingånget för styrelsens del under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande och för bolagets del under förbehåll av bolagsstämmans godkännande.

§ 1.

Mom. 1. Bolaget överlåter med full äganderätt till styrelsen den bolaget tillhöriga järnvägsfastigheten Gefle—Ockelbo jämte allt vad till densamma hör.

Mom. 2. Bolaget överlåter jämväl till styrelsen med full äganderätt övriga bolaget tillhöriga fastigheter och markområden, vilka icke räknas tillhöra järnvägsfastigheten.

Mom. 3. I överlåtelsen ingår den bolaget tillhöriga motorvagnen ävensom alla bolaget tillhöriga materialer, som höra till järnvägsdriften eller de överlåtna fastigheterna och markområdena.

§ 2.

Såsom ersättning för vad som enligt § 1 överlåtes erlägger styrelsen en köpeskillning av femtiotusen (50,000) kronor, vilken utbetalas till bolaget, så snart detta avtal blivit definitivt godkänt och bolaget genom gravationsbevis styrkt, att järnvägsfastigheten och övriga överlåtna fastigheterna äro fria från in-teckningar samt bolaget överlämnat för lagfart erforderliga handlingar. Innan köpeskillingen utbetalas, skall köpeavtal på sedvanliga villkor upprättas angående de fastigheter och markområden, som omförmälas i § 1, mom. 2.

§ 3.

Såsom innehavare av aktier i bolaget förklarar sig styrelsen villig medverka till att enskilda aktieägare med ett sammanlagt innehav av högst 977 aktier må vid upplösning av bolaget tillskiftas 30 kronor för varje aktie, även om härigenom viss minskning måste äga rum å det belopp, som tillskiftas övriga aktieägare för var och en av deras aktier.

§ 4.

I och med att tillträde ägt rum, upphöra alla tidigare mellan styrelsen och bolaget förefintliga avtal att gälla för tiden därefter, varvid det dock åligger vardera kontrahenten att utgiva de belopp, som förfallit till betalning eller belöpa på tiden till tillträdesdagen.

Styrelsen ikläder sig icke genom detta avtal några förpliktelser beträffande överenskommelser, som bolaget ingått med undantag dock för gällande

arrende och hyresavtal beträffande de enligt § 1 mom. 2, överlåtna fastigheterna och markområdena.

I fråga om Gefle—Ockelbo järnvägs införande till Gävle norra station förutsättes, att Gefle—Ockelbo järnväg vid överlämnandet av järnvägen i statens järnvägars hand äger rättighet att för all framtid införa sin trafik till denna station utan att särskild anslutningsavgift därför av järnvägens ägare kräves. Statens järnvägar skola sålunda icke behöva erlagga andra avgifter för Gefle—Ockelbo järnvägs nyttjande av denna bangård än som normalt faller på statens järnvägars sammanlagda trafik i form av förvaltnings-, underhålls- och växlingsbidrag samt bidrag till förändringar och nyanläggningar. Statens järnvägar skola därjämte tillförsäkras rättighet att om så skulle erfordras ansluta Gävle—Ockelbo järnvägs linje via statens järnvägars spår vid Sättra skiljeplats till Gävle norra station.

§ 5.

Därest icke detta avtal blivit å ömse sidor definitivt godkänt före den 1 juli 1938, är detsamma förfallet.

Stockholm den 1 mars 1938.

G. Dahlbeck.
Erik Malmkvist.

Gävle den 1 mars 1938.

Gefle—Ockelbo järnvägsaktiebolag.
J. W. Lind. *Emil Linde.*
Lars Lundeberg.