

Nr 127.

Av herr Mellén m. fl., om ökat statsunderstöd till Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag.

Genom Kungl. Maj:ts resolution den 22 september 1914 lämnades maskin-ingenjören Th. Köhlin i Åmål m. fl. koncession å anläggning av en normal-spårig järnväg från Åmåls stad till Årjäng i Silbodals socken i Värmlands län. Det för anläggningen uppgjorda kostnadsförslaget slutade å en summa av 3 890 000 kronor.

Sedan renstakning skett fastställde Kungl. Maj:t genom resolution den 13 oktober 1916 en delvis ändrad sträckning för järnvägen, därvid kostnadsförslaget höjdes till 4 365 000 kronor.

Samtidigt tillerkändes Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag, som bildats för att utföra järnvägsanläggningen och som fått koncessionen å sig överlåten, förmånen av ett statslån å 3 273 750 kronor av de medel, som riksdagen beslutat avsätta till en lånefond för att underlätta åstadkommandet av bibanor inom västra delarna av Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar av Bohuslän och Dalsland, utgörande statslånet tre fjärdedelar av det för anläggningens utförande fastställda kostnadsförslaget.

Arbetet å järnvägsanläggningen, som påbörjades i augusti 1917, bedrevs dock till en början endast i ringa omfattning och måste slutligen helt inställas, då det blev bolagsledningen klart, att de tillgängliga medlen på grund av kristidens prisstegringar å materiel och arbetslöner ej förslogo för anläggningens slutförande. En omräkning av kostnadsförslaget företogs, och gav denna till resultat en förhöjning till 8 160 000 kronor. På basis av detta kostnadsförslag, vars godkännande tillstyrktes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ingick så bolaget till Kungl. Maj:t med en underdånig framställning om ökat understöd ur bibanelånefonden i förhållande till den nu beräknade anläggningskostnaden. Kungl. Maj:t, som ansåg att järnvägen skulle kunna utföras för ett lägre belopp, fastställde slutligen genom resolution den 14 december 1923 kostnadsförslaget att sluta å 7 700 000 kronor, och tillerkände samtidigt bolaget förmånen av ett ytterligare statsunderstöd å 2 326 250 kronor, varigenom det samlade statsunderstödet komme att uppgå till 5 600 000 kronor.

Ej i något av dessa tre kostnadsförslag var kostnaden för anskaffande av rullande materiel för järnvägens trafikering medräknad, ehuru väl bolaget alltifrån första året av sin verksamhet, eller år 1916, sökt inrikta sina ansträngningar på att självt kunna trafikera banan med egen rullande materiel.

Bland annat genom ny aktieteckning från de av järnvägen berörda kommunerna hade under tiden till det nya statsunderstödet beviljande det till bolagets förfogande stående enskilda kapitalet jämte anståndsran- stigit till ett belopp av omkring 2 300 000 kronor, eller det jämte stats- understödet till förfogande stående byggnadskapitalet till c:a 7 900 000 kronor.

Under förutsättning av att banan kunde byggas färdig för en summa av 7 700 000 kronor skulle alltså 200 000 kronor vara disponibla för annat ändamål och närmast då för anskaffande av egen rullande materiel.

Med anledning härav och sedan ett förslag till järnvägens trafikering genom Bergslagsbanans försorg av en sammankallad extra bolagsstämma avslagits, uppgjordes ett kostnadsförslag å den nödvändigaste materielen, slutande å 375 000 kronor.

Till detta förhållandevis låga belopp kunde man endast komma genom anlåtande av möjligheten att delvis inköpa vid andra järnvägar förut be- gagnad materiel.

Enligt riksdagens bestämmelser för lån och understöd ur bibanelåne- fonden kunde ett belopp av tre fjärdedelar av det fastställda kostnadsför- slagets slutsumma hava ställts till bolagets förfogande för järnvägsanlägg- ningens utförande. Denna andel av kostnadsförslaget, 7 700 000 kronor, skulle hava uppgått till 5 775 000 kronor eller 175 000 kronor mera än vad Kungl. Maj:t har bestämt att utgå. Sammanräknas byggnadskapitalets beräknade överskott å 200 000 kronor med nämnda 175 000 kronor, har täckning erhållits för det för inköp av rullande materiel beräknade er- forderliga beloppet å 375 000 kronor. Angående storleken av detta över- skott, som bl. a. ligger nedlagt i vid järnvägsbyggnaden använd arbets- materiel, så blir den beroende av hur pass fördelaktigt denna materiel kan avyttras.

Problemet om järnvägens förseende med rullande materiel skulle således vara nödortfigt löst, om bolaget tillerkändes förmånen av det fyllnads- anslag å 175 000 kronor ur bibanelånefonden, som utan hinder av riks- dagens bestämmelser för dylikt understöd efter Kungl. Maj:ts beprövande kan ur lånefonden utgå. Till Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag har också dylikt statsunderstöd lämnats ur bibanelånefonden till fulla tre fjärdedelar av det för anläggningen av järnvägen Billingsfors—Arvika fast- ställda kostnadsförslaget. Det synes då också vara skäligt, att Åmål—År- jängs järnvägsaktiebolag tillerkännes samma förmån.

Efter vederbörligt tillstånd från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen öpp- nades Åmål—Årjängs järnväg för allmän trafik den 2 december 1928, och har trafiken upprätthållits med den rullande materiel bolaget kunnat an- skaffa på billigast möjliga sätt, delvis genom köp av begagnad materiel och delvis genom att hyra sådan.

Det är dock av största betydelse för järnvägens ekonomi, att den materiel kan inlösas, för vilken nu en rätt hög hyra utgår.

Vädjan har gjorts till de av järnvägen berörda kommunerna att öka sin aktieteckning i bolaget i den omfattning, som erfordras för inköp av rullande materiel, men hava dessa redan förut hårt skuldsatta kommuner ej vågat påtaga sig nya bördor för här angivet ändamål.

Järnvägen har under den korta tid den varit under trafikering visat sig fylla ett verkligt behov och av ortsbefolkningen omfattats med obestridlig sympati. Resandefrekvensen har hela tiden varit god och av större omfattning, än som väntats.

Godstrafiken, som under den första månaden var ringa, har under innevarande månad ävenledes kommit bra i gång. På grund av det mindre goda skick, vari de allmänna vägarna i orten befinna sig, kan den numera så vanliga konkurrensen med biltrafiken här ej göra sig så svårt gällande som vid en del andra järnvägar.

Järnvägen synes oss vara värd allt möjligt understöd i sina strävanden att uppehålla en självständig verksamhet och tro vi även, att statens intressen för det i järnvägen nedlagda kapitalet därmed bäst tillgodoses.

I detta sammanhang kan erinras om, att, då bolaget har att såsom säkerhet för statslånet till staten lämna första inteckning i bolagets såväl fasta som lösa egendom, denna säkerhet vid inköp av egen rullande materiel ökas med värdet av denna materiel.

Med anledning av det anförda tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen måtte till den s. k. bibanelånefonden avsätta ett ytterligare belopp å 175,000 kronor samt

att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att öka statsunderstödet till Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag ur denna fond med intill 175 000 kronor för inköp av rullande materiel, att utgå i den mån bolaget fullgör de för erhållande av statsunderstöd ur fonden av riksdagen föreskrivna villkoren.

Stockholm den 21 januari 1929.

Karl Mellén.

Gustaf Strömberg.

Mauritz Hellberg.

J. Bergman.

John Sandén.

Edv. Alkman.

Valfrid Eriksson.

Joh. Johansson.
Friggeråker.

Karl Sandegård.

K. Schlyter.

Fr. Julin.

