

Nr 160.

Av herr **Gustafson** i Kasenberg m. fl., angående trafikeringen av
Åmål—Årjängs järnväg.

När unionen med Norge år 1905 upplöstes blev en av följdverkningarna den, att man började ivra för en omläggning av järnvägs kommunikationerna i gränstrakterna mot detta land i syfte att åt det egna landet förbehålla dessa traktors produktion samt för exportens och importens ledande över egna hamnar.

Genom statsmakternas försorg utarbetades också flera förslag för den s. k. inlandsbanans fortsättning söderut genom Dalarna, Värmland, Dalsland och Bohuslän till lämplig plats på västkusten, där en större exporthamn i samband med järnvägen skulle komma att anläggas.

Utredningen gav emellertid vid handen, att kostnaderna för projektets genomförande skulle komma att ställa sig mycket höga, och fann man till slut en billigare lösning av problemet genom att ersätta inlandsbanan med vissa enskilda järnvägar såsom tvärbanor till redan befintliga järnvägar och för vilkas anläggning enskilt kapital i viss utsträckning kunde påräknas från de av de nya järnvägarna berörda kommunerna och andra intresserade. Genom riksdagens beslut inrättades även en lånefond för att underlätta åstadkommandet av bibanor inom västra delarna av Kopparbergs och Jämtlands län samt delar av Bohuslän och Dalsland, den s. k. bibanelånefonden.

Ur denna fond skulle enligt bestämmelserna statsunderstöd kunna lämnas upp till tre fjärdedelar av anläggningskostnaderna och med detta kraftiga understöd hava även tre järnvägar kommit till stånd, nämligen Limesforsen—Särna järnväg i Dalarna samt järnvägarna Mellerud—Årjäng—Arvika (Dal—Västra Värmlands järnväg) och Åmål—Årjäng i Dalsland och Värmland. Genom de båda sistnämnda järnvägarnas tillkomst med delvis sammanfallande trafikområde skedde utan tvivel en viss överkompensation i behovet av järnvägs kommunikationer och lades därigenom fröet till den kommande mindre lyckliga utvecklingen.

Samtliga dessa järnvägar öppnades i sin helhet för trafik år 1928 och var denna tidpunkt allt annat än gynnsam på grund av den samtidigt över landets näringsliv inbrytande svåra krisen, som blev alltmera ödeläggande för att slutligen kulminera under år 1932.

Vid ingendera av de tre järnvägarna har heller trafiken kunnat upprätthållas med de inflytande trafikinkomsterna och har till detta ogynnsamma resultat i hög grad bidragit den mäktiga konkurrensen från de å landsvägarna framdrivna motorfordonen, en konkurrens, som ej var känd eller till sin omfattning emotsedd, när koncession för järnvägsanläggningarna år 1914 meddelades, en omständighet som ej, såsom skett, bort fordras att koncessionsinnehavarna ensamma skulle bära konsekvenserna utav, utan hade ansvaret rimligen bort de-

las av statsmakterna i förhållande till insatsen för järnvägarnas tillkomst. I detta sammanhang må erinras om de stora kapitalbelopp, som för staten inbesparades vid järnvägarnas utförande som enskilda i stället för den ursprungligen avsedda inlandsbanan.

Å Limesforsen—Särna järnväg, vars enskilda delägare hade förmånen få järnvägen inlöst av staten, pågår nu trafiken under Statens Järnvägars regi och med driftsförlusternas täckande av allmänna medel, under det att vid Dal—Västra Värmlands järnväg trafiken upprätthålles av Bergslagens Järnvägsaktiebolag, som varje år får finna sig i att härå göra kännbara förluster.

För Åmål—Årjängs järnväg däremot, som saknat förmånen av mäktiga bundsförvanter, har utvecklingen lett till en katastrof för företaget.

Av brist på medel att täcka driftunderskottet nödgades nämligen det ägande bolaget att den 1 juli 1932 träda i konkurs och inropades sedermera den 23 januari 1933 å exekutiv auktion järnvägsanläggningen i sin helhet mellan Åmål och Årjäng med bibana från Hallanda till Kettilsbyn och spår till Åmåls djuphamn av riksgäldskontoret för statsverkets räkning. I och härmed blev frågan om trafikens fortsatta upprätthållande, som sedan konkursens början kunnat ske endast genom riksgäldskontorets tillsats av medel, fullt aktuell, och det visade sig, att Statens Järnvägar, som nu närmast hade att å statens vägnar träda till och omhändertaga järnvägen, på allt sätt sökte avråda från trafikens upprätthållande å densamma utan tillstyrkte underhandlingar med Bergslagens Järnvägsaktiebolag, som förut trafikerade järnvägarna i banans båda ändpunkter, om trafikens övertagande även å Åmål—Årjängs järnväg.

Samtidigt gjorde sig ortsintresset gällande i det att förslag väcktes om bildandet av ett nytt bolag för trafikens övertagande i full utsträckning, åtminstone på den bärkraftigaste delen av banan, eller delen Åmål—Kettilsbyn, där vissa förutsättningar ansågos föreligga för ett gott resultat. Det drog dock ut på tiden med förberedelserna härför och statsmakterna visade så ringa förståelse för saken att det ej lämnades intresserade parter nödig tidsutdräkt för planernas närmare utformande.

Sålunda avlogs en underdånig framställning från Åmåls stadsfullmäktige av den 15 mars 1933 till Kungl. Maj:t om trafikens upprätthållande genom Riksgäldskontorets försorg allenast till den 1 nästa juli månad och att det under tiden måtte få anstå med trafikeringsfrågans slutliga avgörande. Sedermera hava järnvägspersonalens huvudorganisationer sökt upptaga frågan, men utan resultat.

De med Bergslagsbanans förvaltning förda förhandlingarna hade emellertid under tiden lett till resultat och den 20 april 1933 övertogs järnvägens trafikering av nämnda förvaltning, dock endast för godstrafik i fulla vagnslaster. Såväl person- som post- och stycke-godstrafik var därmed slut å järnvägen. Ett dråpslag riktades samtidigt mot godstrafiken, i det att järnvägen ströks ur samtrafiken med andra järnvägar, och betraktas den nu i taxehänseende allenast såsom ett till Bergslagens järnvägar hörande lastspår.

För en större allmänhet är troligen icke ens denna järnvägens existens som

lastspår bekant, då den, sedan persontrafiken upphört, strukits från Sveriges Kommunikationers såväl tabellverk som järnvägskarta. Då allmänheten så gott som uteslutande hämtar sitt vetande angående järnvägarna ur denna publikation hade det varit av vikt att järnvägen alltjämt där omnämnts, låt vara i dess nu inskränkta funktion. Järnvägens nedrustning till lastspår har skett på Kungl. Järnvägsstyrelsens förslag och är det den första järnväg av någon betydelse, som vederfarits ett sådant öde.

För järnvägens tillkomst har ett aktiekapital av 1,523,100 kronor på enskild väg sammanskjutits och till huvudsaklig del av de av järnvägen berörda kommunerna. Dessa hava nu för kapitalutlägget föga vederlag, men tynges deras skattebudget ännu i många år av utgifterna för ränta och amortering å de för aktieteckningens fullföljande tagna lånen.

Dessa löpa med höga räntesatser i förhållande till nuvarande låga räntor och trycka därför de respektive kommunerna synnerligen hårt.

Ehuru väl järnvägarnas betydelse för den allmänna samfärdseln numera, sedan trafiken å landsvägarna med motordrivna fordon tagit en så enorm omfattning, ej är densamma som förr, måste väl ändå järnvägarnas uppgift i samfärdselns tjänst vara så stor, att det måste tagas under synnerligt omsorgsfull beprövning varje väckt förslag om en järnvägs nedläggande av sin trafik. En sådan beprövning kan här näppeligen sägas hava förekommit. Järnvägens tillvaro i full trafik har varit alldeles för kort och därtill, såsom förut nämnts, under ogynnsammast tänkbara förhållanden, för att därå skall hava kunnat grundas någon verklig uppfattning om dess möjlighet att bära sina trafikomkostnader.

Statslånen förräntning hade man måhända fått bortse ifrån, liksom det nu skedde vid bolagets trädande i konkurs. Huvudsaken hade väl bort vara, att det av staten och enskilda nedlagda kapitalet fått bliva till det gagn för det allmänna, som med järnvägsanläggningen avsetts.

I detta sammanhang må erinras att förlidet års riksdag, vid prövningen av frågan om järnvägsbyggnadens Ulricehamn—Jönköping fortsättning eller ej, tog nödig hänsyn till det redan i företaget nedlagda kapitalet och beslöt arbetets fortsättning och fullbordande. Icke minst torde för beslutets fattande varit avgörande önskemålet att låta de berörda kommunerna få vederlag för av dem gjorda kapitalutlägg för järnvägens tillkomst. När sådana synpunkter kunnat göras gällande vid prövning av en för bygden mellan Ulricehamn och Jönköping viktig ekonomisk fråga, kan med allt berättigande framställas den frågan, varför en annan landsändas befolkning skall behandlas på ett annat och hårdare sätt i en likartad situation. Rättvisa och billighet fordra, att härutinnan göres en rättelse.

Det med Bergslagens Järnvägsaktiebolag upprättade trafikeringskontraktet avser tiden intill 1935 års utgång. Sker ej uppsägning senast den 30 föregående juni har förlängning skett i avtalet ett år i sänder. För nu tecknade arrendeperiod erlägges ej någon arrendeavgift, men tillkommer det arrendatorn att bestrida vissa underhållskostnader.

Trafikens omfattning har å denna som å flertalet andra järnvägar ökats

vid depressionens lättande. Här har även till ett bättre resultat medverkat produktionens omläggning och utökande vid Svaneholms Aktiebolags Industrier, därifrån järnvägen tillföres sin mesta godstrafik. Resultatet av 1934 års trafik är visserligen ännu ej bekantgjort, men kan med visshet antagas, att det blir åtskilligt bättre än föregående års.

Det förbättrade resultatet har vunnits å bandelen Åmål—Hallanda—Kettilsbyn, där godståg måste anordnas i regel var söckendag.

A övre delen av linjen, eller å bandelen Hallanda—Årjäng, är däremot trafiken obetydlig, trots att järnvägen där går igenom skogrika trakter. En säkerligen mycket bidragande orsak härtill är, att det trafikerande bolaget ej ansett nödigt att inom här ifrågavarande trafikområdes största kommun, eller Sillerud, tillsätta något ombud, till vilket allmänheten kunde vända sig med sina förfrågningar angående fraktsatser, eller för anvisande av upplagsplatser för skogsprodukterna vid järnvägens stationer, lastplatser eller eljest utmed banlinjen m. m. dylikt, som en trafikerande allmänhet behöver få kännedom om.

Det sägs till och med att befolkningen tröttnat på att korrespondera med avlägset boende trafikbefäl om frågor, som man förut varit van att få omgående besvarade, och att man därför nödgas räkna med järnvägen såsom nära nog obefintlig och får söka ordna sina godstransporter på annat sätt eller med anlåtande av mindervärdiga flottleder och de talrikt förekommande lastbilarna.

Om det således med fog kan sägas att järnvägens nedrangering till lastspår icke kan vara tillfredsställande för järnvägens godstrafikanter, så får å andra sidan antagas, att det träffade avtalet är av fördel för det trafikerande bolaget. Detta får tillfälle att vid trafiken mot hög betalning använda äldre och mindervärdiga lokomotiv samt har fått i sin hand möjligheten att utestänga den konkurrerande sjötrafiken över den på riksdagens begäran i samband med järnvägen anlagda Åmåls djuphamn. Genom att som villkor för viss fraktnedsättning för gods å såväl Å. Å. J. som B. J. sätta, att allt gods från och till Göteborg skall framföras över B. J., har befraktningen över djuphamnen bringats att helt upphöra. År 1933 och vid seglationens början under 1934 lastades vid hamnen ett flertal fartyg om 1,400—1,600 tons lastdrygheit med trämassa från Svaneholms Aktiebolag och med England som destinationsort. Dessa transporter gå nu med järnväg till Göteborg för omlastning till fartyg. Samma är förhållandet med uppgående kolfrakter, då omlastning från fartyg till järnväg äger rum i Göteborg. Såväl Trollhätte Kanalverk som Åmåls stad gå härigenom miste om dem å sjötrafiken tillkommande avgifter. Vidare gå inom Åmål hemmahörande arbetare miste om den arbetsförtjänst, som eljest skulle tillfalla dem för godsomlastningen vid djuphamnen. Arbetslösheten inom staden är stor och stora uppostringar få av såväl staten som staden göras i ekonomiskt hänsende för lindrande av den med arbetslösheten följande nöden. Till dessa arbetslösa höra ett flertal förut vid järnvägens trafik anställda personer, som vid persontrafikens upphörande lämnades åt sitt öde. Tacksamt skall dock erkännas, att numera den för trafi-

kens upprätthållande erforderliga lokpersonalen tagits bland den vid järnvägen förut befintliga personalen, varjämte ett antal banarbetare allt ifrån trafikens början där haft anställning. I övrigt blev personalen vid trafikens omgestaltande lämnad utan hjälp, och fick den inom kort hänvända sig till å respektive orter verksamma organ för arbetslöshetens lindrande för att där finna en knapphändig hjälp i den svåraste nöden. Tidvis hava även en del av de i Ämål hemmahörande beretts anställning vid tillfälliga arbeten för Bergslagsbanans räkning i Ämål.

Aberopande det anförda anse vi rättvisa och billighet fordra, att trafiken å Ämål—Ärjängs järnväg återupptages i full utsträckning.

Hänsynen till ortsbefolkningens uppoffringar väger tungt för ett bifall till detta krav. Vidare föreligger uppgiften att tillse, att det för järnvägens tillkomst investerade statsunderstödet kommer det allmänna till avsett gagn. Något nytt kapitaltillskott av större omfattning kan ej vara erforderligt för trafikens fulla återupptagande, då persontrafiken kan ombesörjas medelst numera brukliga motorvagnar på ett billigt sätt. Dessa kräva för sin drift mindre personal än den förut å järnvägen förekommande driften med ånglok. Ehuru således persontrafikens återupptagande skulle kräva en till numerären mindre personal än förut, skulle dock härvid en betydande lättnad uppstå för ett stort antal av de av arbetslöshetens olycka ännu drabbade bland järnvägens förutvarande personal.

Sedan järnvägens rullande materiel och inventarier numera av konkursförvaltningen försålts, möter det stora svårigheter för ett nybildat trafikeringsbolag att träda till och åtaga sig trafikeringen, varför detta alternativ torde få lämnas åsido.

Kvar står då möjligheten att med Bergslagsbanans Aktiebolag söka få till stånd ett nytt avtal, innebärande skyldigheten att upprätthålla trafiken i full omfattning. Skulle ett dylikt avtal ej låta sig genomföra, bör trafikens ombesörjande uppdragas åt Kungl. Järnvägsstyrelsen, som härför kan väntas finna lämplig utväg.

Med stöd av vad sålunda här ovan anförts få undertecknade slutligen hemställa, att riksdagen måtte uppdraga åt riksgäldskontoret

dels att i behörig tid uppsäga det mellan riksgäldskontoret och Bergslagernas Järnvägsaktiebolag träffade avtalet angående Ämål—Ärjängs järnvägs trafikering som lastspår,

dels att med nämnda bolag på för statsverket förmånligast möjliga sätt söka träffa nytt avtal om förenämnda järnvägs trafikering i full omfattning, således även med person-, post- och stycke godsbefordran samt i full samtrafik med landets övriga järnvägar,

dels att för den händelse så visar sig nödvändigt ställa till det arrenderande bolagets förfogande en å två motorvagnar av lämplig typ mot skälig hyra, som täcker amortering och ränta å vagnarnas anskaffningskostnad,

dels ock att i det nya trafikeringsavtalet inrycka bestämmelser avseende:

1. att förebygga åtgärder från det trafikerande bolagets sida, som kunna leda till trafikens avstängande sjöledes över Åmåls djuphamn, samt

2. förpliktelse för bolaget att vid tillsättning av personal för trafikens upprätthållande giva företräde åt förut vid järnvägen anställda och i övrigt lämpliga personer.

Det torde därjämte böra överlämnas åt riksgäldskontoret att bestämma arrendetidens längd samt om och i vilken omfattning befrielse från erläggande av arrende under en viss tids försöksdrift enligt det nya avtalet skall äga giltighet.

Alternativt yrka vi, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om uppdrag åt styrelsen för statens järnvägar att vid tiden för giltighetens upphörande av det med Bergslager-nas Järnvägsaktiebolag träffade avtalet om järnvägens trafikering i begränsad omfattning övertaga och förvalta järnvägen samt att å densamma öppna och bibehålla en trafik i full och vanlig omfattning.

Stockholm den 21 januari 1935.

Arthur Gustafson.

A. Danielsson.

Nils Nilsson.

Osc. Werner.

Nils Persson

Harald Hallén.

i Grytterud.

Axel Hansson,

Carl Björling.

Otto Niklasson.

Rubbestad.