

Nr 79.

Ankom till riksdagens kansli den 3 juni 1935 kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning av väckta motioner angående trafikeringen av Åmål—Årjängs järnväg.

I två till bankoutskottets förberedande handläggning hänvisade likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren under nr 250 av herr *Bodin, Karl*, jämte två av kammarens övriga ledamöter med instämmande i motionens syfte av en ledamot, samt den andra inom andra kammaren under nr 160 av *Gustafson* i Kasenberg jämte åtta av kammarens övriga ledamöter, har hemställts,

»att riksdagen måtte uppdraga åt riksgäldskontoret

dels att i behörig tid uppsäga det mellan riksgäldskontoret och Bergslagens järnvägsaktiebolag träffade avtalet angående Åmål—Årjängs 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 styckegebodsbefordran 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 företråde 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 Bergslagens järnvägsaktiebolag träffade avtalet om järnvägens trafikering i begränsad omfattning övertaga och för-

valta järnvägen samt å densamma öppna och bibehålla en trafik i full och vanlig omfattning.»

Beträffande motiveringen för de sålunda framställda yrkandena får utskottet hänvisa till motionen II: 160.

Koncession för den normalspåriga järnvägen Åmål—Årjämg gavs järnvägsaktiebolaget Åmål—Årjämg år 1914. Byggnadskonstnaden för järnvägen, utom rullande materiel och utom hamnspår i Åmål, beräknades ursprungligen till 3,890,000 kronor, men kostnadsförslaget höjdes i samband med den år 1916 verkställda renstakningen och fastställdes samma år av Kungl. Maj:t till 4,365,000 kronor, varav tre fjärdedelar eller 3,273,750 kronor beviljades som statslån ur bibanelånefonden. Det visade sig emellertid snart, att järnvägen under rådande prissförhållanden icke kunde utföras för den sålunda beräknade kostnaden. Nytt kostnadsförslag, slutande på en summa av 8,160,000 kronor, uppgjordes år 1921. Kungl. Maj:t fastställde i slutet av år 1923 kostnadsförslaget till 7,700,000 kronor och beviljade i samband härmed ett nytt statsunderstöd av 2,326,250 kronor. Ett tredje statsunderstöd att utgå ur bibanelånefonden å 183,000 kronor, utgörande tre fjärdedelar av beräknade kostnader för anläggning av ett järnvägsspår från Åmål station till en djuphamn i Örnäsviken, beviljades år 1927, och slutligen utgick ett fjärde sådant statsunderstöd som bidrag för anskaffande av erforderlig rullande materiel år 1929 till ett belopp av 175,000 kronor, sedan det visat sig, att uppgörelse på för bolaget godtagbara villkor om järnvägens trafikering genom Bergslagernas järnvägsaktiebolag ej kunnat träffas. De bolaget beviljade statslånen och statsunderstöden uppgingo sålunda sammanlagt till 5,958,000 kronor, vilket belopp i sin helhet utbetalts till bolaget.

I jämförelse med bolagets statslån var dess aktiekapital relativt litet. Det uppgick till endast 1,523,100 kronor. Inräknas även bolagets räntevinst å disponibelt kapital under den långa byggnadstiden, den 31 december 1928 angiven till cirka 478,000 kronor, så erhöles ett bolagets egna kapital av omkring 2 miljoner kronor.

Järnvägen öppnades för allmän trafik den 1 december 1928. Byggnadstidens längd kunde främst förklaras därav, att byggnadsarbetet igångsattes under en tid med så starkt stigande priser, att det mycket snart visade sig nödvändigt att tills vidare starkt begränsa arbetena, därest kostnadsökningen ej skulle bli alltför stor. Långvariga arbetskonflikter fördröjde även järnvägsanläggningen. Sålunda nedlades arbetet den 1 april 1920 i samband med en av svenska arbetsgivareföreningen proklamerad lockout inom byggnadsfacken. Det återupptogs på grund av rådande dyrtid icke omedelbart efter konfliktens hävande den 25 november samma år utan först den 14 januari 1922, sedan ett kontrakt, som dock redan följande år blev uppsagt, avslutats om utförande av vissa arbeten som nödhjälpsarbeten genom Södra Sveriges Statsarbe-

tens försorg. Från den 7 juli 1924 till den 5 juni 1925 låg slutligen arbetet nere på grund av en arbetskonflikt.

Frånsett dessa särskilda anledningar till en lång byggnadstid bör framhållas, att arbetet i och för sig varit krävande, enär järnvägen är dragen genom en starkt kuperad terräng med djupa skärningar och anläggningen erfordrat stora bankfyllnader över mossmarker.

Med inräknande av det omkring en kilometer långa hamnspåret har järnvägen en längd av omkring 75 kilometer, varav 71 kilometer falla på huvudlinjen Åmål—Årjäng och 4 kilometer komma på ett sidospår från Hallanda till Kättilsbyn i Långseruds socken.

Såsom ränta inlevererade järnvägsaktiebolaget Åmål—Årjäng under åren 1924—1927 till riksgäldskontoret inalles 393,068 kronor 46 öre. Sedermera upphörde emellertid inbetalningarna, i följd varav restantier uppkommo. Det visade sig nämligen, att resultatet av järnvägens trafikering icke motsvarade de hysta förväntningarna å densamma. Trafikinkomsterna uppgingo icke under något av de fyra år, under vilket trafiken handhades av bolaget, till ett mot de rena driftkostnaderna svarande belopp. Redan den 1 juli 1932 försattes därför bolaget på egen begäran i konkurs. Exekutiv auktion å Åmål—Årjängs järnväg — omfattande huvudlinjen Åmål—Årjäng med bibana Hallanda—Kättilsbyn ävensom hamnspåret Åmål—Örnäsviken — förrättades den 23 januari 1933, varvid järnvägen inropades av riksgäldskontoret för svenska statens räkning för ett belopp av 500,000 kronor. Köpeskillingen erlades den 6 mars 1933.

Riksgäldskontorets fordran för ovan omförmälda fyra statslån uppgick den 6 mars 1933 till inalles 7,095,607 kronor 24 öre. Riksgäldsfullmäktige beslöt den 22 juni 1933 dels att Åmål—Årjängs järnväg i räkenskaperna skulle upptagas såsom en till bibanelånefonden hörande tillgång med ett bokfört värde av 500,000 kronor, dels ock att riksgäldskontorets återstående fordran hos bolaget, uppgående till 6,595,607 kronor 24 öre, skulle avskrivas.

Efter hemställan av fullmäktige i riksgäldskontoret framlade *järnvägsstyrelsen* i skrivelse den 22 november 1932 resultatet av inom styrelsen verkställd utredning av frågan om statens järnvägars eventuella övertagande av Åmål—Årjängs järnväg och på vad sätt i så fall trafiken å densamma borde uppehållas. Styrelsen anförde, bland annat, följande.

De av styrelsen verkställda beräkningarna angående driftresultatet gäve otvetydigt vid handen, att driften å Åmål—Årjängs järnväg, som hittills föranlett betydande årliga driftförluster, även om statens järnvägar övertog järnvägen, fortfarande måste relativt sett bliva synnerligen förlustbringande, så länge driften uppehölls i full utsträckning och på samma sätt som dittills. Förlusten syntes i någon mån kunna nedbringas genom övergång till motorvagnsdrift, vilken emellertid

krävde viss nyinvestering av kapital i företaget. Jämvikt mellan inkomster och utgifter syntes möjlig att uppnå först om person-, post-, il- och stycke-godstrafiken nedlades och järnvägen nedrustades till att besörja endast vagnslastgodstrafik. Något överskott i och för förräntning av det i järnvägen bundna statskapitalet syntes dock i allt fall icke möjligt att utvinna.

Att resultatet av styrelsens beräkningar blivit så ogynnsamt, vore ej blott beroende av trafikrörelsens obetydliga omfattning. Av mycket stor betydelse vore jämväl den omständigheten, att Ämål—Ärjängs järnväg saknade direkt anslutning till någon statens järnvägars linje och följaktligen ej genom ett statsförvärv kunde komma i åtnjutande av de fördelar, som ett gemensamt utnyttjande av fasta och rörliga anläggningar skulle kunna skänka. Det syntes alltså styrelsen sannolikt, att en motsvarande utredning, avseende banans införlivande i det järnvägs-system, med vilket den naturligt hörde samman, nämligen det system, vari linjen Falun—Göteborg utgjorde stambanan, skulle giva ett väsentligt bättre resultat.

Riksgäldsfullmäktige, som redan i maj 1932 i samband med sin framställning till järnvägsstyrelsen uppdragit åt riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byråchefen S. Norrman att verkställa undersökning av möjligheterna för Ämål—Ärjängs järnvägs övertagande av eller trafikerande genom angränsande enskild järnväg, bemyndigade efter mottagande av järnvägsstyrelsens berörda skrivelse Hägglund och Norrman att i ovan angivna syfte upptaga förhandlingar med Bergslagernas järnvägsaktiebolag. Dessa förhandlingar resulterade i ett förslag till avtal rörande arrende av Ämål—Ärjängs järnväg, vilket förslag jämte en den 1 februari 1933 dagteknad promemoria av utredningsmännen överlämnades till fullmäktige.

I den av utredningsmännen avgivna promemorian påvisades, att inkomsten av järnvägens persontrafik vore obetydlig. Allra svagast vore persontrafiken å järnvägens övre sträckning, Hallanda—Ärjäng, beroende på, att den här parallellt med järnvägen gående landsvägen, vilken för övrigt vore under ombyggnad till riksväg, trafikerades av tre omnibuslinjer. Av promemorian inhämtas ytterligare följande:

Av järnvägens övriga inkomster hade endast de, som inflöte för vagnslastbefordring, större betydelse och bland trafikanterna dominerade ett enda företag, Svaneholms bruk med tillverkning av trävaror och trämassa. Liksom persontrafiken vore även godstrafiken helt obetydlig å banans övre del. Det där framförda vagnslastgodset utgjordes till allra största delen av från skogen hämtade råvaror till Svaneholms bruk jämte någon jordbrukskalk. — Vid förhandlingarna hade verkställande direktören i Bergslagernas järnvägsaktiebolag uttalat, att han i likhet med kungl. järnvägsstyrelsen funne förutsättningar saknas för fortsatt upprätthållande av fullständig trafik å Ämål—Ärjängs järnväg. Bolaget kunde åtminstone för det dåvarande ej reflektera på ett förvärv av järnvägen eller på en med skyldighet till upprätthållande av fullständig trafik förbunden arrendering av densamma. Trafikeringskyldigheten måste begränsas till vagnslasttrafik, varvid dock kunde ifrågakomma att efter särskild uppgörelse med trafikanter ombesörja även viss befordring av

annat gods. Då i betraktande av inkomsternas starka nedgång under år 1932 — beträffande vagnslastgodstrafiken från 107,000 kronor år 1931 till endast cirka 60,000 kronor år 1932 — mest sannolikt vore, att banans trafikering genom Bergslagernas järnvägar under de närmaste åren skulle medföra förlust, kunde enligt verkställande direktörens uppfattning i varje fall för det dåvarande någon arrendeavgift ej ifrågakomma, utan borde frågan därom upptagas till prövning, när nödig erfarenhet om resultatet av trafikeringen vunnits.

Med skrivelse den 2 februari 1933 underställde *fullmäktige i riksgäldskontoret* förenämnda arrendeavtal Kungl. Maj:ts godkännande samt anförde för egen del, bland annat, följande:

Det synnerligen nedslående resultatet av driften å Åmål—Årjängs järnväg samt de av järnvägsstyrelsen verkställda beräkningarna rörande en framtida drift gäve enligt fullmäktiges mening otvetydigt vid handen, att ekonomiska förutsättningar saknades för driftens upprätthållande i nuvarande omfattning. En begränsad trafik, omfattande vagnslastgoods, syntes däremot möjlig utan förlust, under förutsättning dock att den starka nedgången av godstrafiken år 1932 ej komme att bli bestående utan förbyttes i en uppgång. Fullmäktige, som ej hade sig något närmare bekant angående kommunernas och andra intresserades ställning till frågan om ekonomiskt stöd i och för bevarande av järnvägen såsom enskilt företag, hade emellertid svårt att föreställa sig, att ett eventuellt sådant företag kunde hava några utsikter att bli bärigt, utan framstode det tvärtom för fullmäktige såsom ytterst sannolikt, att detta inom ganska kort tid skulle komma att råka i ekonomiska svårigheter. För övrigt torde, enligt vad fullmäktige hade anledning antaga, ett enskilt trafikbolag för att överhuvud taget kunna komma till stånd och övertaga driften se sig nödsakat att ställa betydande anspråk på statens medverkan i olika avseenden. De anspråk på statens medverkan, med vilka man enligt fullmäktiges mening hade att räkna för att driften å järnvägen överhuvud taget skulle kunna övertagas av ett nytt företag, vore så omfattande, att det knappast syntes fullmäktige kunna ifrågakomma att tillmötesgå desamma, så mycket mindre som fullmäktige, såsom redan meddelats, måste ställa sig synnerligen tvivlande på möjligheten för ett sådant företag att kunna bli bärigt.

Vid ovan angivna förhållanden funnes det, såvitt fullmäktige kunde finna, ej någon annan ekonomiskt försvarbar lösning av den föreliggande frågan än att nedskära driften till att endast omfatta vagnslastgoods, huru beklaglig en sådan åtgärd än vore för de kommuner, som vore berörda av järnvägen, och för den personal, som vore anställd vid densamma. Såsom av järnvägsstyrelsens ovan åberopade yttrande framginge, vore det givetvis naturligtast, att driften å Åmål—Årjängs järnväg omhänderhades av Bergslagernas järnvägsaktiebolag. Detta företag hade ock förklarat sig villigt att uppehålla vagnslasttrafik å järnvägen och att för sådant ändamål arrendera järnvägen i enlighet med ett förslag till avtal, som utarbetats av riksgäldskontorets utredningsmän i samråd med Bergslagernas järnvägsaktiebolags ledning. En möjlighet öppnade sig härigenom att uppehålla en visserligen begränsad trafik å järnvägen utan att staten behöfve vidkännas några nämnvärda utgifter härför och uteslutet syntes ej vara, att staten i en framtid skulle kunna erhålla någon ersättning i form av arrendeavgift eller att arrendatorn skulle

kunna bliva villig att inköpa järnvägen, i vilket senare fall staten återfinge åtminstone någon om ock ringa del av det betydande statskapital, som nedlagts i järnvägen.

Sedan *järnvägsstyrelsen* i avgivet utlåtande tillstyrkt det av riksgäldsfullmäktige framlagda avtalsförslaget angående utarrendering av Åmål—Årjängs järnväg till Bergslagernas järnvägsaktiebolag godkändes avtalet av *Kungl. Maj:t* den 24 mars 1933. Enligt nämnda avtal är bolagets skyldighet att trafikera järnvägen begränsad till att befordra vagnslastgods. Avtalet gäller intill utgången av år 1935 samt därefter för ett år i sänder och anses förnyat, därest uppsägning icke från någondera parten gjorts senast den 30 föregående juni.

Över de nu föreliggande motionerna har utskottet inhämtat yttrande av *fullmäktige i riksgäldskontoret*, vilka i skrivelse till utskottet den 25 april 1935 anfört, bland annat, följande:

Fullmäktige, som givetvis saknade möjlighet att mot Bergslagernas järnvägsaktiebolags önskan ersätta det nuvarande arrendeavtalet med ett nytt, innebärande trafikeringsskyldighet i större omfattning än den nuvarande, hade föranstaltat om utredning i ärendet samt upptagande av förhandlingar med ledningen för nämnda bolag om förutsättningarna för ett nytt arrendeavtal. Utredningsmännen, riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byråchefen S. Norrman, hade efter fullgjort uppdrag till fullmäktige avlämnat en den 9 innevarande april dagtecknad, utförlig och av bilagor åtföljd promemoria, vilken funnes bilagd denna skrivelse.¹

Promemorian behandlade efter en historik följande spörsmål, nämligen kravet på upprätthållande av fullständig trafik, förutsättningarna för upptagande av viss persontrafik å järnvägen, förutsättningarna för återupptagande av paket-, il- och stycke gods trafik å järnvägen, godstrafikens ombesörjande å bandelen Hallanda—Årjäng, möjligheten att tillgodose hamnintressen i Åmål och förpliktelser att vid anställning giva företräde åt tidigare anställd personal.

Av den sålunda verkställda utredningen, rörande vars detaljer fullmäktige finge hänvisa till promemorian, framginge, att något avtal med Bergslagernas järnvägsaktiebolag om Åmål—Årjängs järnvägs trafikering i enlighet med i motionerna angivna riktlinjer för närvarande icke syntes kunna träffas under annan förutsättning än att det trafikerande bolaget tillförsäkrades ersättning för genom driftens utökning uppkommande förluster, varjämte anspråk ställts på tillhandahållande utan ersättning av sådan materiel, som fordrades för driftens utvidgning utöver vad trafikeringsavtalet förpliktade till.

Berörda förluster syntes enligt utredningen få beräknas bliva högst avsevärda, därest järnvägen skulle trafikeras i full omfattning på sätt i motionerna yrkades. Bergslagernas järnvägsaktiebolag hade emellertid gjort gällande, att även en partiell utökning av trafiken, varvid t. ex. persontrafik skulle i viss begränsad omfattning ombesörjas på billigast möjliga sätt eller stycke gods emottagas för regelbunden befordran eller regelbunden godstrafik anordnas å järnvägens övre del mellan Hallanda och Årjäng, där tåg nu endast framfördes vid behov, skulle komma att

¹ Här utesluten.

föranleda driftförluster, som bolaget ej syntes villigt påtaga sig utan att beredas ersättning därför.

Principiellt måste fullmäktige intaga den ståndpunkten, att staten ej borde ikläda sig att bestrida några kostnader för fortsatt uppehållande av driften å en enskild järnväg, som riksgäldskontoret nödgats att till bevakande av statens fordran för utlämnade lån förvärva, så vida ej järnvägen i fråga skulle vara lämpad att omhändertagas av statens järnvägar. Att så åtminstone under nuvarande förhållanden ej vore fallet med Åmål—Årjängs järnväg framginge klart av vad kungl. järnvägsstyrelsen anfört i sin ovan åberopade skrivelse till fullmäktige av den 22 november 1932.

Fullmäktige ville i detta sammanhang erinra om ett uttalande, som riksdagen gjort i skrivelse den 13 juni 1932, nr 364, i anledning av dels riksdagens revisorers uttalande angående åtgärder för reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafik, dels ock i ämnet väckta motioner m. m. Riksdagen uttalade i berörda skrivelse bland annat, att, då kommunikationsmedlen vore avsedda att tjäna samhället i dess helhet och icke finge anses vara självändamål, borde enligt riksdagens mening statens kommunikationspolitik syfta till att främja utvecklingen av sunda och för samhällslivet gagneliga kommunikationsorgan. I den mån ett kommunikationsmedel på grund av teknikens utveckling förlorat sin betydelse, så att dess uppgift bättre tillgodosåges genom ett annat kommunikationsmedel, borde åtgärder icke tillgripas för att på konstlad väg öka dess livslängd. Därvid borde likväl ej förbises, att i särskilda fall samhällsintressen eller andra skäl kunde motivera ett stöd från det allmänna åt kommunikationsföretag, som eljest icke kunde ekonomiskt bestå. I anslutning därtill uttalade riksdagen, att — lika litet som hinder borde uppställas för en fri utveckling av biltrafiken, i den mån den bedreves under sunda ekonomiska förhållanden — lika litet borde järnvägsföretag, vilka icke längre fyllde en verklig samhällsuppgift uppehållas genom bistånd från det allmänna eller genom undertryckande av konkurrerande samfärdsmedel.

Enligt fullmäktiges mening kunde det ifrågasättas, huruvida icke Åmål—Årjängs järnväg, vars inkomster ända från början varit otillräckliga, i stort sett vore att betrakta som ett sådant järnvägsföretag, som nu på grund av automobiltrafikens utveckling saknade förutsättningar att kunna fylla de transportuppgifter, för vilkas besörjande järnvägen anlagts. I alldeles särskild grad syntes så vara fallet med järnvägens övre del mellan Hallanda och Årjäng, under det att järnvägens nedre del, såvitt av den förebragta utredningen framginge, alltjämt hade en uppgift att fylla beträffande särskilt den tyngre godstrafiken.

Även om staten genom att i form av lån eller direkta anslag, sammanlagt motsvarande omkring tre fjärdedelar av kostnaderna för järnvägens anläggning, i främsta rummet bidragit till järnvägens tillkomst, kunde det dock ej förnekas, att även de medel, som för ändamålet tillskjutits av kommuner och enskilda personer, uppginge till belopp, som i betraktande av kommunernas relativt fåtaliga befolkning och svaga ekonomi måste anses betydande. Det vore därför mycket förklarligt att särskilt kommunerna, vilka för sina tillskott till järnvägsföretaget upptagit lån, som under lång tid komme att belasta deras budget, hade stort intresse av att genom ett för trafikanterna förmånligare arrendeavtal få större nytta av järnvägsföretaget än nu vore fallet. Såsom redan förut framhållits, syntes emellertid föga utsikt finnas att för närvarande kunna erhålla ett sådant nytt arrendeavtal med Bergslagens järnvägsaktiebo-

lag, såvida ej bolaget tillförsäkrades ersättning för genom trafikens utökning uppkommande driftförluster m. m.

Såsom utredningsmännen erinrat, hade emellertid genom fullmäktiges försorg förberedande förhandlingar upptagits med ledningen för Bergslagens järnvägsaktiebolag i ett med förevarande fråga nära sammanhängande ärende, nämligen frågan om träffande av nytt avtal om arrenderande eller eventuellt inköp av järnvägen Mellerud—Billingsfors—Arvika med bibana, vars ägare, Dal-Västra Värmlands järnvägsaktiebolag, väntades bliva nödsakad att under år 1936 träda i likvidation. Det syntes fullmäktige kunna föreligga åtminstone någon möjlighet att ernå förbättring i trafikeringsvillkoren beträffande Åmål—Årjängs järnväg, om frågan härom upptoges till behandling i samband med det andra och större ärendet. I betraktande härav syntes böra tagas under övervägande att före den 1 juli 1936 uppsäga arrendeavtalet angående Åmål—Årjängs järnväg.

Därest icke ett för staten såsom långivare åt Dal-Västra Värmlands järnvägsaktiebolag godtagbart nytt avtal angående bolagets järnväg skulle kunna träffas, syntes man kunna räkna med den möjligheten att statens järnvägar komme att övertaga trafikeringen av järnvägen, som i närheten av Arvika hade anslutning till statens järnvägars nät. Skulle så bliva fallet, kunde ock frågan om trafikering av Åmål—Årjängs järnväg genom statens järnvägars försorg möjligen komma i ett annat och åtminstone något bättre läge än för närvarande.

I syfte att närmare taga kännedom om den genom motionerna väckta frågan har bankoutskottet avlagt besök i Åmål, företagit en resa å järnvägen Åmål—Årjäng samt haft överläggningar med representanter för ortsintressena. Till utskottet hava även inkommit framställningar från olika lokala myndigheter och sammanslutningar. Sälunda hava stadsfullmäktige i Åmål och kommunalfullmäktige i Silleruds kommun var för sig hemställt om bifall till motionärernas yrkanden. Liknande framställningar hava inkommit från vid järnvägsbolaget förut anställd personal, som blivit arbetslös genom trafikens omläggning. Svaneholms aktiebolag har vidare anført, att en stor olägenhet med nuvarande förhållanden vore, att järnvägen ej vore med i den allmänna samtrafiken, varför en stor del av bolagets gods, som måste omexpedieras i Åmål, bleve betydligt fördyrat. Bolaget hemställde därför, att järnvägen åter måtte införlivas med den allmänna samtrafiken. Vissa omnibustrafikutövare i banans omnejd hava åter framhållit, att efter denna järnvägsled funnes gott om vägar, å vilka numera bedreves busstrafik, som fullt tillfredsställande ombesörjde såväl person- som styckeogdsbefordran, varför några bärande skäl icke förefunnes för utökning av trafiken å järnvägen Åmål—Årjäng.

Utskottet.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, blev järnvägen Åmål—Årjäng icke färdig att tagas i bruk förrän i slutet av år 1928 och den trafikeredes i full utsträckning under en tid av allenast omkring fyra år. Järnvägen kom under en stor del av sin tillvaro såsom självständigt företag att drivas under en period, då lågkonjunktur var rådande, vilket givetvis

var ägnat att ogynnsamt påverka driftsresultatet. På grund av omständigheter, som i det föregående berörts, blevo järnvägens anläggningskostnader mycket höga och järnvägsföretagets rörelse kom på grund härav att belastas med ränteutgifter för en betydande skuldbörda. I nu angivna förhållanden har man att söka den väsentliga orsaken till att företaget så snart måste träda i konkurs. Ur trafikområdets synpunkt måste det icke minst med hänsyn till de betydande kapitalinsatser i järnvägen, som verkstälts av kommuner och enskilda, vara att beklaga, att järnvägen i samband med utarrendering år 1933 till Bergslagens järnvägsaktiebolag blev nedrustad till att ombesörja endast vagnslastgodstrafik.

Den nedskärning av trafiken, som sålunda genomfördes, var föranledd av en önskan att förhindra, att staten tillskyndades ytterligare förluster å järnvägen. Då lösningen av ifrågakvarande trafikspörsmål uteslutande skedde med hänsyn till rent ekonomiska synpunkter, kunde det därvid icke undvikas, att vissa samhällsintressen måste skjutas åt sidan. Av motionärerna och ordsbefolkningen har vitsordats, att trafikens nedskärning medfört avsevärda olägenheter för den bygd, järnvägen genomlöper. Frånsett att persontrafiken å den jämförelsevis långa sträckan måst tillgodoses genom omnibussar, har järnvägen till följd av den inskränkta trafikeringen, särskilt i fråga om dess övre del, blivit av ganska ringa betydelse även för godstransporter. Då det trafikerande bolaget är skyldigt att ombesörja allenast vagnslasttrafik, är det uppenbart, att endast sådana företagare, som hava att avsända eller mottaga större godsmängder, kunna begagna sig av järnvägen. Det har vidare anmärkts, att bolagets organisation av godstrafiken är mindre tillfredsställande, då ombud saknas på orten för förmedlande av vagnsbeställningar o. dyl. Viss fördyring av transporterna förorsakas dessutom därav att järnvägen icke är ansluten till den allmänna samtrafiken. Järnvägstrafikens inskränkning och ovissheten om dess fortsatta uppehållande i framtiden har härjämte otvivelaktigt medfört, att den ökade ekonomiska livaktighet inom järnvägens trafikområde, varmed man med järnvägens tillkomst bort kunna räkna, i stort sett uteblivit. I detta avseende må framhållas, att järnvägen är dragen genom en skogrik trakt, varest industrier av olika slag torde hava förutsättning att uppväxa.

Erfarenheten under den tid, trafiken å järnvägen pågått i begränsad omfattning, är enligt utskottets mening av den art, att en ökning av trafikmöjligheterna å järnvägen ter sig såsom önskvärd. I och för sig måste ett bättre utnyttjande av järnvägsanläggningen, som synes vara i gott stånd, för tillgodoseendet av trafikbehovet i viss mån framstå såsom ett samhällsintresse. Utskottet saknar emellertid fasta hållpunkter för ett bedömande av frågan huruvida järnvägen, därest densamma komme att trafikerats i ökad utsträckning, skulle inom rimlig tid kunna bliva ett ekonomisk bärigt företag. Enligt utskottets mening torde det dock

icke vara uteslutet, att en för ortsinressena tillfredsställande lösning av ifrågavarande trafikspörsmål skulle kunna ernås. I avseende å möjligheterna härutinnan har utskottet ansett sig kunna taga fasta på vad fullmäktige i riksgäldskontoret i sitt ovan återgivna yttrande anfört i fråga om förutsättningarna för ett införlivande av järnvägen med någon större trafikenhet.

I detta yttrande hava fullmäktige — efter att hava meddelat, att något avtal med Bergslagernas järnvägsaktiebolag om Amål—Årjängs järnvägs trafikering i enlighet med i motionerna angivna riktlinjer för närvarande icke torde kunna träffas annat än under förutsättning av garanti för driftsförlust och ersättning för materialanskaffning — framhållit, att Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag, som häftar i en betydande skuld till riksgäldskontoret, synes bliva nödsakat att under år 1936 träda i likvidation. Med anledning härav hava fullmäktige redan inlett förhandlingar med Bergslagernas järnvägsaktiebolag, som av Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag arrenderar järnvägen Mellerud—Billingsfors—Arvika med bibana, om träffande av nytt avtal om arrendering eller eventuellt inköp av nämnda järnväg, till vilken Amål—Årjängs järnväg har anslutning. Skulle härvid skäligt avtal icke kunna uppnås, torde man, framhålla fullmäktige, kunna räkna med den möjligheten, att statens järnvägar komma att övertaga trafikeringen av Dal—Västra Värmlands järnväg, vilken i närheten av Arvika har anslutning till statens järnvägars nät. I båda dessa fall synes det vara otvivelaktigt, att frågan om driften å banan Amål—Årjäng kommer i ett annat och bättre läge än för närvarande är fallet. Det torde böra ankomma på fullmäktige att verkställa erforderlig utredning angående förutsättningarna för ernående i nämnda sammanhang av förbättrade villkor med avseende å trafikeringen av Amål—Årjängs järnväg. Med hänsyn härtill synes skäl föreligga att före den 1 juli 1936 uppsäga avtalet rörande arrendering av Amål—Årjängs järnväg. I samband med de undersökningar, som fullmäktige sålunda torde böra verkställa, synes även böra övervägas, i vad mån trafiken lämpligen bör ledas över Amåls djuphamn. Utskottet får alltså för sin del föreslå, att riksdagen uppdrager åt fullmäktige i riksgäldskontoret att verkställa utredning av frågan om möjligheterna att ernå ökad trafikering av järnvägen Amål—Årjäng antingen i samband med träffande av avtal om försäljning eller fortsatt utarrendering till Bergslagernas järnvägsaktiebolag av järnvägen Mellerud—Billingsfors—Arvika med bibana eller ock genom att statens järnvägar övertager trafikeringen av nämnda två järnvägar. I den mån utredningen därtill föranleder, böra fullmäktige ingå till Kungl. Maj:t med förslag till åtgärder, som erfordras för frågans avgörande av riksdagen.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen, i anledning av förevarande motioner I: 250 och II: 160, må uppdraga åt fullmäktige i riksgäldskontoret att verkställa utredning av frågan om trafikeringen av Åmål—Årjängs järnväg enligt de riktlinjer, utskottet här ovan angivit.

Stockholm den 3 juni 1935.

På bankoutskottets vägnar:

HARALD ÅKERBERG.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Åkerberg, Lindgren**, *Ernfors**, *Ehrnberg, Berling, Nilsson* i Mölndal, *Bodin* och *Bjurström*;

från andra kammaren: herrar *Leffler, Bäcklund**, *Lovén, K. A. Westman, Paulsen, Johansson* i Sollefteå*, *Svedman* och *Hilding*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.