

Nr 323.

Av herr **Bodin, Karl**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning till Bergslagernas järnvägsaktiebolag av Dal—Västra Värmlands järnvägar och Åmål—Årjängs järnväg.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 168 till riksdagen angående försäljning av Dal—Västra Värmlands och Åmål—Årjängs järnvägar till Bergslagernas Järnvägsaktiebolag får undertecknad härmed anföra följande.

Orsaken till försäljningen angives för Dal—Västra Värmlands järnväg (D. V. V. J.) vara de ringa inkomsterna å järnvägen i förhållande till trafikomkostnaderna, vilka ej förmått att bära trafikens utgifter under någon del av tiden från den 1 mars 1928, då järnvägen i sin helhet öppnades för allmän trafik. Inkomster hava således saknats för täckande av utgifterna för amortering och räntor å beviljade statslån, och bolaget står därför nu inför tvånget att gå i konkurs.

Vid den på konkursen följande försäljningen kan järnvägens inropande endast komma att ske av riksgäldskontoret såsom representant för statsverket. Sedan följer uppgiften att ordna med trafikeringen, och man har därvid ställts inför valet att låta Statens Järnvägar övertaga densamma eller att låta Bergslagernas Järnvägsaktiebolag (B. J.) återköpa järnvägen och å denna uppehålla trafiken. Man har därvid i propositionen stannat för sistnämnda alternativa form.

I fråga om Åmål—Årjängs järnväg (Åm. Å. J.) må upplysas, att denna äges av riksgäldskontoret och trafikeras sedan den 20 april 1933 av B. J., dock endast med skyldighet för arrendatorn att å järnvägen uppehålla gods- trafik i vagnslaster.

I vid förra årets riksdag väckta motioner föreslogo undertecknade åtgärders vidtagande för utökande av trafiken å järnvägen i full och vanlig omfattning samt att avtal härom måtte träffas med B. J. Motionerna, som behandlades av riksdagens bankoutskott, tillstyrktes så till vida, att utskottet föreslog riksdagen att denna måtte uppdraga åt fullmäktige i riksgäldskontoret att verkställa utredning av frågan om trafikeringen av Åmål—Årjängs järnväg enligt de riktlinjer, utskottet härför angivit. Utskottets förslag bifölls, och Kungl. Maj:ts nu avlämnade proposition har grundats på fullmäktiges i riksgäldskontoret utredning i saken.

Våra motioner innehöllo yrkandet om järnvägens trafikering i full omfattning, således även med person-, post- och styckegodsbefordran, samt i full samtrafik med övriga järnvägar inom landet.

Enligt det nu föreliggande förslaget däremot har för Åm. Å. J. endast

vunnits den fördelen, att godstrafiken blivit allmän och satts i samtrafik med godstrafiken å landets järnvägar i övrigt. Den föreslagna lösningen kan således ej anses motsvara ortsbefolkningens önskemål och behov.

Enligt det upprättade förslaget skulle järnvägarna Billingsfors—Arvika med bibanan Beted—Skillingsfors och Åmål—Årjäng med bibanan Hallanda—Kettilsbyn komma att tillfalla Bergslagernas Järnvägsaktiebolag för ett belopp av 200,000 kronor för den större järnvägen och intet för den mindre. Härför skulle komma att förvärfvas ej mindre än 219 km. järnvägar, alla av normal spårvidd.

I och med att B. J. fått å sig överlåten äganderätten till järnvägarna har den även fått monopol å de tyngre frakterna inom området ifråga. Då de färdiga produkterna i regel gå mot Göteborg för vidare befordran utomlands, följer för B. J. fördelen att kunna transportera de å D. V. V. J. och Åm. Å. J. uppsamlade vagnarna å egen järnväg från Mellerud eller Åmål till Göteborg och att å motsvarande järnvägsandelar uppbära frakterna härför. *Detta utgör en betydande fördel, för vilken B. J. bör kunna åtaga sig en del förlust å persontrafiken å Åm. Å. J., om sådan skulle inställa sig.* I detta hänseende förtjänar påpekas, att den i utredningen angivna tiden för persontrafikens upprätthållande å Åm. Å. J., eller åren 1929—1932, var synnerligen ofördelaktig för järnvägen såsom den svåraste depressionstid vårt land haft att genomlida under detta århundrade. Vidare är att bemärka, att under de två sista av de nämnda åren biljettpriiset sänktes med $\frac{1}{3}$ för resor fram och åter samma dag.

I utredningen saknas uppgift över resultatet av 1935 års trafik; denna kan dock antagas hava varit bättre för det arrenderande bolaget än föregående års trafikresultat. Vidare är att bemärka, att även om den rådande lastbilskonkurrensen om frakterna kommer att fortsättas, torde dock en skärpning av densamma ej vara att vänta.

Trafiken å järnvägen nedlades enligt vårt förmenande alldeles för tidigt, för att man av det vunna trafikresultatet skulle kunna bilda sig en riktig uppfattning om frågans läge.

För åstadkommandet av Åm. Å. J. ha stora ansträngningar fått göras av de berörda kommunerna, varför det måste alstra den största besvikelse hos dessa, om de ginge miste om järnvägens nytta och fördelar, allt under det att befolkningen utmed D. V. V. J. skulle få behålla trafiken i full omfattning å sin järnväg.

Under åberopande av det anförda och med hänsyn till ortsbefolkningens bekymmer inför framtiden får jag sålunda hemställa,

att riksdagen måtte besluta att godkänna den av Kungl. Maj:t i proposition nr 168 föreslagna försäljningen av Dal—Västra Värmlands och Åmål—Årjängs järnvägar till Bergslagernas Järnvägsaktiebolag endast under förutsättning av att trafiken å båda järnvägarna upprätthålles uti här ovan angivna omfattning.

Skulle däremot frågan om trafikens upprätthållande i angiven omfattning på Åmål—Årjängs järnväg ej kunna ordnas med Bergslagernas Järnvägsaktiebolag, hemställer jag alternativt, att riksdagen måtte besluta att uppdraga åt Kungl. Maj:t att utreda frågan att låta statens järnvägar övertaga och i full omfattning trafikera de båda här omnämnda järnvägarna.

Stockholm den 20 mars 1936.

K. W. Bodin.
