

Nr 168.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående försäljning till Bergslagernas järnvägsaktiebolag av Dal—Västra Värmlands järnvägar och Åmål—Årjängs järnväg; given Stockholms slott den 6 mars 1936.

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 Konung och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 6 mars 1936.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Departementschefen, statsrådet Leo anför:

Jag anhåller att få upptaga av fullmäktige i riksgäldskontoret i skrivelse den 16 januari 1936 gjord hemställan om godkännande av ett i december 1935 upprättat preliminärt avtal om försäljning till Bergslagernas järnvägsaktiebolag av Dal—Västra Värmlands järnvägar, omfattande järnvägarna Mellerud—Billingsfors och Billingsfors—Arvika med bibana från Beted till Skillingsfors, samt av Åmål—Årjängs järnväg med bibana från Hallanda till Kättilshbyn och hamnspår i Åmål.

Sagda avtal torde få såsom bilaga fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Samtliga ifrågavarande järnvägar arrenderas för närvarande av Bergslager-nas järnvägsaktiebolag, de förstnämnda enligt ett av Kungl. Maj:t godkänt avtal den 8 december 1922 med Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag och Åmål—Årjängs järnväg enligt ett av Kungl. Maj:t den 24 mars 1933 godkänt avtal med riksgäldskontoret, som för statens räkning å exekutiv auktion inköpt samma järnväg. I samband med utarrendering av sistnämnda järnväg begränsades trafiken å densamma till enbart transport av vagnslast-gods.

Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag förutses komma att avträda sin egendom till konkurs under innevarande år. Enligt det föreliggande pre-liminära avtalet förutsattes, att riksgäldskontoret vid exekutiv auktion å bolagets järnvägar skall inköpa desamma och därefter försälja dem jämte Åmål—Årjängs järnväg till Bergslager-nas järnvägsaktiebolag. Den med bo-laget avtalade köpeskillingen utgör 4,216,000 kronor, vilket belopp fördelar sig med 2,840,000 kronor å järnvägen Mellerud—Billingsfors, 938,000 kronor å järnvägen Billingsfors—Arvika och 438,000 kronor å Åmål—Årjängs järn-väg. Nämnda belopp av 2,840,000 kronor skall gäldas kontant, eller ock skall å samma belopp lämnas skuldförbindelse med säkerhet av inteckning med bästa förmånsrätt i järnvägen Mellerud—Billingsfors, därvid beloppet skall förräntas och amorteras enligt de vanliga reglerna för lån ur allmänna järn-vägslånefonden. För de övriga båda järnvägarna skall köpeskillingen gäldas endast därest realisation av respektive järnvägar kommer till stånd och i den mån försäljningssumman därtill förslår. Av köpeskillingen för järnvägen Billingsfors—Arvika skall dock, därest persontrafiken å sidolinjen Beted—Skillingsfors får ersättas med regelbunden landsvägstrafik, ett belopp av 200,000 kronor gäldas på sätt eller i den ordning som nyss sagts i fråga om be-loppet 2,840,000 kronor. Bergslager-nas järnvägsaktiebolag har förbundit sig att åter upplåta Åmål—Årjängs järnväg för allmän godstrafik och godssam-trafik, dock med rätt för bolaget att ersätta godsbefordring å järnvägen med transport å landsväg med egna eller förhyrda lastautomobiler. Den för Dal—Västra Värmlands järnvägar gällande taxan skall tillämpas även å järn-vägen Åmål—Årjäng liksom vid nyssnämnda landsvägstrafik. Enligt av-talet förutsattes, att bolaget skall sätta ett under bildning varande dotter-bolag i sitt ställe, därvid det förra bolaget skall teckna borgen för det riktiga fullgörandet av de samma bolag enligt avtalet åvilande förbindelserna.

Innan jag ingår på riksgäldsfullmäktiges framställning torde jag få i kort-het redogöra för tillkomsten av förenämnda järnvägar och för de statslån, som beviljats för deras anläggning, ävensom för vissa utredningar beträf-fande järnvägarna, som verkstälts genom av fullmäktige tillsatta utred-ningsmän.

Genom särskilda resolutioner den 22 september 1914 beviljade Kungl. Maj:t koncessioner å järnvägar om 1.435 meters spårvidd mellan Mellerud och Billingsfors samt mellan Billingsfors och Arvika med bibana från Beted

till Skillingsfors. Efter medgivande av Kungl. Maj:t den 16 oktober 1915 övergingo berörda koncessioner till det för byggandet av ifrågavarande banor bildade Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag.

Genom särskilda beslut åren 1916 och 1922 beviljade Kungl. Maj:t nämnda bolag statslån till anläggning av dels järnvägen Mellerud—Billingsfors, nämligen ur allmänna järnvägslånefonden till belopp av 2,100,000 kronor, och dels järnvägen Billingsfors—Arvika med bibana, nämligen ur bibanelånefonden till belopp av 8,636,400 kronor.

För åtnjutande av lånet å 2,100,000 kronor, beviljat genom resolution den 5 oktober 1922, stadgades bland andra följande villkor och bestämmelser:

Annuiteten för låneunderstödet återgåldande skulle beräknas till 5.4 procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter 5 procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå. Anstånd med betalningen av den ränta, som upplöpte å lyftade lånebelopp under en tid, omfattande högst tre år från lyftningsdagarna men dock ej sträckande sig utöver ett år från den 1 oktober 1926, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik, medgavs på det sätt, att denna ränta, benämnd anstånds ränta, genom fortsatt annuitetslikvid skulle erläggas till staten först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts, varemot, så snart ränta, som icke vore att hänföra till anstånds ränta, upplupit å lyftat lånebelopp till och med det datum, som motsvarade det för kapitalavbetalning fastställda, sådan räntas belopp skulle inbetalas till staten. Kapitalavbetalningen skulle genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga tre år efter den 1 oktober 1926, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik; och skulle annuiteten sedermera erläggas samma dag varje år, till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blivit till fullo guldna. Därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlades, skulle bolaget därå gälda $5\frac{1}{2}$ procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckningen, och skulle staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Beträffande förutnämnda lån till anläggning av järnvägen Billingsfors—Arvika med bibana å sammanlagt 8,636,400 kronor, beviljat till belopp av 5,622,000 kronor genom resolution den 2 september 1916 och till belopp av 3,014,400 kronor genom resolution den 5 oktober 1922, stadgades bland andra följande villkor och bestämmelser:

Två tredjedelar av statslånet skulle förräntas och amorteras sålunda a) att annuiteten för statslånet återgåldande beräknades till 5.4 procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter 5 procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå; b) att beträffande den ränta, som upplöpte å lyftade lånebelopp under en tid, omfattande högst fyra år från lyftningsdagarna men dock ej sträckande sig utöver två år från den dag, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik, anstånd med betalningen medgaves på det sätt, att denna ränta, benämnd anstånds ränta, genom fortsatt annuitetslikvid skulle erläggas till staten först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts; c) att, så snart ränta, som icke vore att

hänföra till anståndsrenta, upplupit å lyftat lånebelopp till och med det datum, som motsvarade det för kapitalavbetalning fastställda, sådan räntas belopp skulle inbetalas till staten; d) att kapitalavbetalning skulle genom erläggande av fullständig annuitet vidtagna fyra år efter den dag, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik; och e) att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlades, bolaget skulle därå gälda $5\frac{1}{2}$ procent ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt.

Återstående tredjedelen av statslånet finge åtnjutas räntefritt men skulle amorteras med en annuitet av 5.4 procent å ifrågavarande del av försträckningsbeloppet, vilken annuitet dock icke skulle börja erläggas, förrän 60 år förflutit från det någon del av statslånet blivit lyftad; och skulle, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlades, bolaget därå gälda $5\frac{1}{2}$ procent ränta, intill dessa samma belopp bleve behörigen inbetalt.

Järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckningen, och skulle staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Med avseende å räntan å nu omförmälda lån må erinras om att 1935 års riksdag (skrivelse nr 190), med bifall till Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under utgifter för kapitalökning, bil. 3, punkt 51, framställda förslag, medgivit, att beträffande lån, som beviljats eller må komma att beviljas från allmänna järnvägslånefonden eller bibanelånefonden, den årliga räntan må från och med den 1 juli 1935 tills vidare utgå efter $4\frac{1}{2}$ procent, med iakttagande av vissa av chefen för kommunikationsdepartementet förordade villkor.

Någon annuitet å statslånen har icke erlagts. Statens fordran hos Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag uppgick till följd härav den 31 december 1935 till de belopp, som upptagas i följande av riksgäldskontoret meddelade sammanställningar:

Lån ur allmänna järnvägslånefonden för anläggning av järnvägen Mellerud—Billingsfors.

	Icke förfallen skuld	Förfallen skuld	Summa Kronor
Kapital	2,030,699: 98	69,300: 02	2,100,000: —
Ränta	—	922,747: 07	922,747: 07
Överränta	—	215,378: 55	215,378: 55
Anståndsrenta	214,555: 98	—	214,555: 98
	<hr/> 2,245,255: 96	<hr/> 1,207,425: 64	<hr/> 3,452,681: 60

Lån ur bibanelånefonden för anläggning av järnvägen Billingsfors—Arvika med bibana.

<i>Lån nr 1 av år 1916</i>	Icke förfallen skuld	Förfallen skuld	Summa Kronor
2 tredjedelar av lånet			
Kapital	3,683,382: 61	64,617: 39	3,748,000: —
Ränta	144,265: 82	1,312,356: 91	1,456,622: 73
Överränta	—	298,911: 33	298,911: 33
Anståndsrenta	635,216: 57	—	635,216: 57
	<hr/> 4,462,865: —	<hr/> 1,675,885: 63	<hr/> 6,138,750: 63
1 tredjedel av lånet	1,874,000: —	—	1,874,000: —
	<hr/> 6,336,865: —	<hr/> 1,675,885: 63	<hr/> 8,012,750: 63

Lån nr 2 av år 1922

2 tredjedelar av lånet

Kapital.....	1,974,953: 49	34,646: 51	2,009,600: —
Ränta	77,352: 34	540,768: 12	618,120: 46
Överränta	—	94,088: 10	94,088: 10
Anståndsränta.....	340,589: 99	—	340,589: 99

	2,392,895: 82	669,502: 73	3,062,398: 55
--	---------------	-------------	---------------

1 tredjedel av lånet	1,004,800: —	—	1,004,800: —
----------------------------	--------------	---	--------------

	3,397,695: 82	669,502: 73	4,067,198: 55
--	---------------	-------------	---------------

Summa kronor	9,734,560: 82	2,345,388: 36	12,079,949: 18
--------------	---------------	---------------	----------------

Beträffande Åmål—Årjängs järnväg får jag erinra om följande:

Genom resolution den 22 september 1914 meddelade Kungl. Maj:t koncession å järnväg med 1.435 meters spårvidd från Åmål till Årjäng, vilken sistnämnda ort är belägen vid den förut nämnda, samma dag koncessionerade järnvägen Billingsfors—Arvika. Efter medgivande av Kungl. Maj:t den 18 augusti 1916 övergick koncessionen till Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag.

Till anläggning av järnvägen jämte ett hamnspår i Åmål beviljade Kungl. Maj:t åren 1916, 1923 och 1927 statslån ur bibanelånefonden till ett sammanlagt belopp av 5,783,000 kronor, varjämte år 1929 ur samma fond anvisades ett lån av 175,000 kronor för anskaffning av erforderlig rullande materiel. Till säkerhet för dessa lån lämnades inteckningar i järnvägen med nyssnämnda hamnspår.

Genom resolution den 19 april 1929 förklarade Kungl. Maj:t, att järnvägen Hallanda—Kättillsbyn, varå koncession meddelats den 11 juli 1924, skulle förenas med järnvägen Åmål—Årjäng med hamnspår, i följd varav samtliga anläggningarna skulle anses såsom en särskild järnväg. I samband härmed föreskrevs, att nyssnämnda inteckningssäkerhet skulle avse den genom berörda sammanslagning bildade järnvägsfastigheten.

Sedan Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag den 1 juli 1932 försatts i konkurs, för rättades den 23 januari 1933 exekutiv auktion å bolagets järnväg, därvid densamma inropades av riksgäldskontoret för statens räkning för ett belopp av 500,000 kronor. Fullmäktige i riksgäldskontoret beslöt den 22 juni 1933, dels att järnvägen i räkenskaperna skulle upptagas såsom en till bibanelånefonden hörande tillgång med ett bokfört värde av 500,000 kronor, dels ock att statens nämnda belopp överskjutande fordran, 6,595,607 kronor 24 öre, skulle avskrivas.

Vid riksgäldsfullmäktiges förevarande framställning finnas fogade utredningar dels i fråga om Dal—Västra Värmlands järnvägar och deras överlåtande till Bergslagens järnvägsaktiebolag, dels ock beträffande trafikeringsringen av Åmål—Årjängs järnväg. Sistnämnda utredning har föränletts av att 1935 års riksdag, med bifall till av bankoutskottet i utlåtande nr 79 gjord hemställan, uppdragit åt fullmäktige i riksgäldskontoret att verkställa utredning av frågan om trafikeringen av Åmål—Årjängs järnväg enligt de riktlinjer, utskottet i sitt utlåtande angivit.

Jag torde nu få i sammandrag återgiva vad i berörda hänseenden förekommit och till en början vad förenämnda, av riksgäldssekreteraren J. Hägglund, distriktschefen E. von Friesen och byråchefen S. Norrman verkställda och till grund för det inledningsvis omförmälda avtalet liggande utredning

beträffande Dal—Västra Värmlands järnvägar i huvudsak innehåller.

Efter att hava redogjort för järnvägarnas tillkomst och utarrendering anföra utredningsmännen i fråga om järnvägarnas införlivande med statsbanorna eller med Bergslagens järnvägar:

Ifrågavarande banor kunde tänkas övertagna av nuvarande arrendator eller ock av statens järnvägar.

Dal—Västra Värmlands järnvägar anslöte i Arvika till statsbanorna och i Billingsfors till Uddevalla—Lelångens järnväg, vars förvärvande av staten för ett pris, som endast obetydligt överstege statens lån mot första inteckningar i järnvägsfastigheten, säkerställt i samband med en år 1933 genomförd reglering av järnvägens statslån. Därest Dal—Västra Värmlands järnvägar övertoges av staten, vilket kunde ske utan kapitalutlägg, kunde således erhållas en, låt vara olikspårig, statsbaneförbindelse mellan Arvika och Uddevalla över Billingsfors och Bäckefors, som vore föreningsstation med Dalslands järnväg.

Jämlikt gällande samtrafikföreskrifter skulle en inkorporering med statsbanenätet av såväl Dal—Västra Värmlands som Uddevalla—Lelångens järnvägar leda till vissa, ej oväsentliga omläggningar till statsbanornas förmån av transportvägarna för fraktgods. Den omständigheten, att Uddevalla—Lelångens järnväg hade smalspårsvidd, hade härvid viss hindrande betydelse, som dock minskades av att s. k. överföringsvagnar kunde och enligt samtrafikförvaltningens i frågan fattade beslut finge användas i samtrafik över Billingsfors, varvid omlastningsavgifter bortföle. Berörda banors införlivande med statsbanenätet syntes, om hänsyn toges till alla på frågan inverkan förhållanden, möjligen kunna ur ekonomisk synpunkt motiveras.

Mot ett sådant införlivande med därav följande trafikomläggningar talade emellertid ej blott billighetsskäl, i det att Bergslagens järnvägsaktiebolag gjort stora uppoffringar för Dal—Västra Värmlands järnvägars realiserande, utan även att trafikens omläggning över järnvägar med olika spårsvidd måste ur trafikteknisk synpunkt anses innebära en utveckling i olämplig riktning. Bergslagens järnvägsaktiebolag hade dels i Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag tecknat aktier för 1,500,000 kronor, vilket belopp, såsom saknande affärsvärde, nedskrivits till 1 krona, dels ock för banans trafikering anskaffat rullande materiel, som vid järnvägens övertagande av staten syntes bliva överflödig. En ombyggnad av Uddevalla—Lelångens järnväg till normalspårig skulle draga betydande kostnader. Enligt en år 1929 i järnvägsstyrelsen uppgjord kalkyl, grundad på förutsättningen att för järnvägen Mel-lerud—Arvika gällande tekniska bestämmelser finge komma till användning, skulle nämnda kostnader uppgå till över 5 miljoner kronor, men om järnvägens ombyggnad till normalspårig förbundades med förbättringar av tracén, banans rätning m. m., bleve kostnaderna vida högre.

Utredningsmännen övergå härefter till fråga om överlåtelse av ifrågavarande järnvägar till Bergslagens järnvägsaktiebolag och anföra härom, bland annat:

Vid prövning av den köpeskillning för Dal—Västra Värmlands järnvägar, som syntes skäligen kunna ifrågakomma, torde vederbörlig hänsyn böra tagas icke blott till affärsvärdet å järnvägen, bedömd som självständigt företag, utan även till nettoinkomsten av den trafik, som genom tillkomsten av Dal—Västra Värmlands järnväg tillfördes Bergslagens järnvägar.

Ifrågavarande järnvägar, som i sin helhet öppnats för allmän trafik den 1 mars 1928, hade hittills varje år gått med driftförlust. De bokförda inkomsterna hade under åren 1929—1934 understigit av Bergslagens järnvägsaktiebolag debiterade utgifter med sammanlagt 755,394 kronor och, för år räknat, minst 58,651 kronor och högst 175,887 kronor.

Något eget affärsvärde hade sålunda Dal—Västra Värmlands järnvägar icke. Banans ekonomiska betydelse för Bergslagens järnvägsaktiebolag låge däri, att järnvägarna tillförde Bergslagens järnvägar viss trafik, som till stor del skulle förloras, om den införlivades med statsbanenätet. Av en företagen beräkning, grundad på officiell statistik och diverse kompletterande uppgifter, ville synas, som om Bergslagens järnvägsaktiebolag under den hittills gångna arrendetiden haft en nettovinst av Dal—Västra Värmlands järnvägars tillkomst, som i varje fall motsvarat annuiteterna å Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolags lån ur allmänna järnvägslånefonden och sannolikt varit större.

Av i utredningen intagna tablåer framginge med full tydlighet, att järnvägen Mellerud—Billingsfors, tagen för sig, kunde anses som bärig och att denna banas tillkomst varit av mycket stor ekonomisk betydelse för Bergslagens järnvägar.

Bandelarna Billingsfors—Arvika och Beted—Skillingsfors hade däremot trafikerats med så betydande direkt förlust, att *netto*inkomsten av den trafik, som från dessa bandelar tillfördes Bergslagens järnvägar, ej försloge till sagda förlusts täckande. Ägandet av de norra bandelarna måste härvid, då ägandet vore förbundet med trafikeringskyldighet, betraktas icke som en tillgång utan som en tunga, vilken genom koncessionsbestämmelserna bundits vid ägandet och trafikeringen av den södra vinstgivande bandelen.

Relativt mest betydande vore förlusten på trafikeringen av den 19 kilometer långa sidolinjen Beted—Skillingsfors. Medan bruttoinkomsten för sagda linje år 1933 uppgått till endast 9,700 kronor, hade driftkostnaderna stigit till 59,100 kronor, varvid en driftförlust uppkommit om ej mindre än 49,400 kronor eller fem gånger bruttoinkomstens storlek. Att resultatet av denna bandels trafikering blivit så ytterst svagt torde väsentligast bero på biltrafikens tillkomst. Anordnandet av linjetrafik från Skillingsfors till Adolfsfors, varifrån omnibusförbindelse funnes till Charlottenberg, Koppom och Arvika, hade härvid varit av stor betydelse.

Det syntes med hänsyn till anförda omständigheter naturligt, att Bergslagens järnvägsaktiebolag i samband med ett övertagande av Dal—Västra Värmlands järnvägar önskade viss lättnad i trafikeringskyldigheten beträffande ifrågavarande starkt förlustbringande bandel. Person- och posttrafiken syntes ock utan nämnvärt men för trafikanterna kunna överflyttas till landsvägen, därest regelbunden linjetrafik anordnades mellan Skillingsfors och Koppom. Enligt av Bergslagens järnvägar verkställd utredning skulle härvid driftförlusten reduceras till cirka 20,000 kronor per år.

Vid upprättandet av förslag till uppgörelse hade anförda önskemål beaktats på så sätt, att viss reduktion av köpeskillingen skulle medgivas, därest en framställning om persontrafikens nedläggande å sidolinjen Beted—Skillingsfors icke skulle vinna bifall. Berörda reduktion motsvarade dock icke i värde den minskning av driftförlusten, som borde kunna uppnås vid persontrafikens nedläggande. Förvägrades sådant, så komme såväl staten som Bergslagens järnvägsaktiebolag att åsamkas betydande förluster.

Vad därefter angår Å m å l—Å r j ä n g s j ä r n v ä g anförde *bankoutskottet* i sitt förutnämnda, med anledning av väckta motioner om trafikens upp-

tagande i full utsträckning avgivna utlåtande nr 79 till 1935 års riksdag huvudsakligen följande:

Ur trafikområdets synpunkt måste det icke minst med hänsyn till de betydande kapitalinsatser i järnvägen, som verkställt 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 ifrågavarande trafikspörsmål uteslutande skedde med hänsyn till rent ekonomiska synpunkter, kunde det därvid icke undvikas, att vissa samhällsintressen måste skjutas åt sidan. Av motionärerna och ortsbefolkningen 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 vagnbeställningar o. dyl. Viss fördyring av transporterna försorsakas 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 trafikeras i ökad utsträckning, skulle inom rimlig tid kunna bliva ett ekonomiskt bärigt företag. Enligt utskottets mening torde det dock icke vara uteslutet, att en för ortsintressena 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 Bergslagens järnvägsaktiebolag om Åmål—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 materielanskaffning — 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 Bergslagens järnvägsaktiebolag, som av Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag arren-

derar järnvägen Mellerud—Billingsfors—Arvika med bibana, om träffande av nytt avtal om arrendering eller eventuellt inköp av nämnda järnväg, till vilken Åmål—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 Åmål—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 Åmål—Årjängs järnväg. Med hänsyn härtill synes skäl föreligga att före den 1 juli 1936 uppsäga avtalet rörande arrendering av Åmål—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 Åmåls 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 Åmål—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 hemställde alltså, att riksdagen måtte uppdraga åt fullmäktige i riksgäldskontoret att verkställa utredning av frågan om trafikeringen av Åmål—Årjängs järnväg enligt de riktlinjer, utskottet angivit.

Vad bankoutskottet sålunda hemställt bifölls av riksdagen.

Den av riksdagen anbefallda utredningen uppdrogo fullmäktige i riksgäldskontoret åt förenämnda utredningsmän att verkställa i samband med nyss omförmälda utredning rörande Dal—Västra Värmlands järnvägar. För utredningsmännens förslag beträffande Åmål—Årjängs järnväg hava fullmäktige i huvudsak redogjort i sin förevarande framställning, som jag i det följande kommer att återgiva. Beträffande utredningen i övrigt torde jag få hänvisa till handlingarna i ärendet.

Innan jag övergår till nämnda framställning torde jag emellertid få erinra om att vid bankoutskottets behandling av förevarande spörsmål förelåg en av riksgäldssekreteraren Högglund och byråchefen Norrman på fullmäktiges uppdrag verkställd utredning rörande förutsättningarna för banans trafikering. Utredningsresultatet hade sammanfattats i en den 9 april 1935 dagtecknad promemoria, ur vilken i detta sammanhang torde få återgivas följande:

Enligt det ingångna trafikeringsavtalet av år 1933 hade Bergslagernas järnvägsaktiebolag övertagit underhållet och trafikeringen av Åmål—Årjängs järnväg i den utsträckning, som enligt av järnvägsstyrelsen uttalad uppfattning kunde ur ekonomisk synpunkt vara motiverad. I efterföljande sammanställning angåves de hittills erhållna trafikresultaten, med vilka för jämförelse vinnande sammanställdes de resultat, som av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 22 november 1932 till riksgäldskontoret beräknats under förutsättning

att ifrågavarande begränsade trafik skulle upprätthållas genom statens järnvägars försorg:

	Erhållna resultat		Av järnvägsstyrelsen år
	år 1933 fr. den 20/4	år 1934	1932 beräknade resultat
	K r o n o r		
Inkomster	33,591	63,865	107,000
Driftkostnader (exkl. avsättning till förnyelsefond)	45,600	76,211	84,900
Driftresultat	— 12,009	— 12,346	+ 22,100.

Försämringen berodde i huvudsak på att inkomsten för vagnslastgodstrafik även under ett i konjunkturhänseende så gott år som 1934 mycket understigit den storlek, med vilken järnvägsstyrelsen, utgående från 1931 års trafik och taxeförhållanden, tidigare ansett sig kunna räkna.

Riksdagsmotionernas huvudyrkande ginge ut på att riksgäldskontoret skulle efter uppsägning av trafikeringssavtalet söka på för statsverket förmånligast möjliga sätt träffa nytt avtal om Åmål—Årjängs järnvägs trafikering i full omfattning.

På förfrågan, huruvida förutsättningar funnes för träffande av ett sådant avtal, hade nämnda bolags ledning svarat, att bolaget icke syntes kunna övertaga ansvaret för Åmål—Årjängs järnvägs fullständiga trafikering utan att ersättning för härvid uppkommande förluster bleve tillförsäkrad bolaget. Såvitt nu kunde förutses, måste enligt Bergslagsbanans uppfattning ifrågavarande förluster för framtiden beräknas bliva än större än de, vilka uppkommit under järnvägens första trafikeringstid, beroende på bilkonkurrensens tillväxt och på att underhållskostnaderna under de första åren av en järnvägs tillvaro alltid vore relativt små. Inkomsten av persontrafik, som för järnvägens första trafikeringsår varit 60,000 kronor, hade under de följande tre åren sjunkit till 41,000, 39,000 och 37,000 kronor. Då landsvägarna i banans trafikområde numera förbättrats och under den närmare tiden väntades komma att ytterligare förbättras ända fram till Åmål och sedan i samband härmed omnibustrafiken ökat, hade man vid persontrafikens återupptagande att räkna med vida lägre persontrafikinkomst än tidigare. Omnibustrafiken hade jämväl övertagit en del av il- och stycke-godstrafiken, men av större ekonomisk betydelse vore, att lastbilar — trots vid järnvägarna i lokaltrafik tillämpade, synnerligt låga taxor för virkesbefordran — i stor utsträckning övertagit körslor av skogsprodukter direkt från skogen till förbrukarna. Med hänsyn till lastbilskonkurrensen måste slutligen så låga fraktavgifter tillämpas för industrigods, att sådan trafik icke lämnade något överskott för bestridande av de stora förluster, som oundgängligt vore förbundna med upprätthållandet av fullständig person- och stycke-godstrafik å järnvägen. Beträffande banans underhåll hade från bolagets sida erinrats, att större slipersutbyten förestode under de närmaste åren och att man för framtiden måste räkna med betydligt större underhållskostnader än tidigare, därest järnvägen skulle hållas i sådant skick, som fordrades för upprätthållande av fullständig trafik. Slutligen måste man räkna med blivande utgifter för förnyelse. Därest avsättningar till en fond härför ej gjordes, måste framdeles nytt kapital investeras i företaget.

Enligt utredningsmännens uppfattning syntes bolagets bedömande av möjligheterna att upprätthålla fullständig trafik å Åmål—Årjängs järnväg få anses riktigt. Den allmänna trafikens och virkestrafikens fortsatta tillbakagång på grund av bilkonkurrensen vore ett ofrånkomligt faktum. Obestrid-

ligt vore också, att sagda konkurrens framtvingade tillämpning av fraktavgifter för industriens råvaror och produkter, liggande mycket under den taxenivå, som vid förevarande trafikomfattning skulle fordras för bestridande av kostnaderna vid banans fullständiga trafikering. Rörande utgifternas storlek efter genomförd rationalisering hade järnvägsstyrelsen i sin skrivelse den 22 november 1932 framlagt en beräkning, som syntes bestyrka bolagets uppfattning. Enligt järnvägsstyrelsen skulle visserligen vissa besparingar i jämförelse med tidigare driftkostnader kunna genomföras, men å andra sidan måste motvägande utgiftsökningar beräknas å banunderhållets konto. Enligt berörda kalkyl skulle icke heller insättande av motorvagnar i stället för ånglok i persontåg vara ägnat att i mera avsevärd grad förbättra järnvägens driftsresultat, enär berörda driftsreform icke skulle medföra större årlig besparing för drift, underhåll och förnyelse tillsammans än med cirka 9,000 kronor.

Utredningsmännen redogöra i fortsättningen för verkställda undersökningar, huruvida förutsättningar funnes för åtminstone partiell utökning av de trafikeringsförpliktelser, som enligt gällande avtal åligga arrendatorn av Åmål—Årjängs järnväg. De anföra härom:

Vad först beträffade frågan, om Bergslagens järnvägsaktiebolag kunde vara villigt ombesörja persontrafik med användning av motorvagnar, hade bolagets ledning med stöd av en i april 1934 företagen utredning av järnvägens trafikdirektör, utvisande att de årliga förlusterna beräknades till cirka 17,400 kronor eller, om buss, garage och vändskiva utan ersättning ställdes till förfogande, till cirka 13,100 kronor, kommit till den uppfattningen, att anledning icke funnes upptaga personbefordran å järnvägen under annan förutsättning, än att Bergslagsbanan erhöle för driftens upprätthållande erforderlig materiel utan ersättning och därjämte tillförsäkrades ersättning för oppkommande förluster.

På förfrågan, huruvida bolaget dock icke, trots sannolika förluster, kunde vara villigt att på egen risk anordna persontrafik i begränsad omfattning, hade genmåtts, att behovet av persontrafikens återupptagande vore så obetydligt, att det icke funnes skäl frångå tidigare intagen ställning.

Utredningsmännen hade kommit till den uppfattningen, att nämnvärt behov av persontrafik å järnvägen icke föreläge åtminstone beträffande banans övre del, enär landsvägen här löpte fullt parallellt med banan, men att däremot visst sådant behov kunde anses föreligga beträffande sträckningen Svanskog—Åmål, som vore dragen genom odlad bygd på mera avsevärt avstånd från landsvägen. Beaktas borde härvid, att turlistan för omnibuslinjen Årjäng—Sillerud—Svanholm—Åmål upptog två dubbelturer från Årjäng och ej mindre än fyra, sön- och helgdagar fem, dubbelturer från Svanskog till Åmål, samt att vägsträckan Årjäng—Sillerud därjämte trafikerades av två andra omnibuslinjer och vägsträckan Sillerud—Kättilsbyn av en annan sådan linje.

För återupptagande i tidigare omfattning av fullständig paket-, il- och stycke godstrafik å järnvägen och återinförande av allmänna samtrafiksfrakter skulle erfordras dels anordnande av reguljära för godsbefordran lämpliga tågförbindelser, dels ock att nedlagda trafikplatser åter bemannades och öppnades för trafikjänst. Ett återupptagande av järnvägens stycke godstrafik i full tidigare utsträckning hade av bolaget angivits vara av kostnadsskäl helt uteslutet, enär järnvägens inkomster av ifrågavarande trafik före banans nedrustning endast uppgått till cirka 10,000 kronor, medan de med trafikens besörjande förbundna merkostnaderna måste anses vara flerdubbelt större; endast kostnaderna för järnvägens stations-

tjänst hade år 1932 belöpt sig till 32,400 kronor. Något egentligt behov av den lättare godstrafikens besörjande medelst järnväg hade icke heller ansetts föreligga, enär utvecklingen nu ginge mot ett samarbete mellan järnvägarna och de reguljära busslinjerna beträffande direkt framforsling av lättare gods till och från orter utan järnvägsförbindelse. De förbindelser, i vilka landsvägsbefordran av gods i samtrafik med järnväg funnes ordnad, vore linjetrafikförbindelserna Åmål—Svaneholm—Sillingsfors—Kättillsbyn—Hugnerud, Årjäng—Långserud över Åsebyfors, Kättillsbyn och Sillingsfors samt Årjäng—Sillerud—Harnäs—Torgelsbyn. Trafikområdets transportbehov i här berörda avseende finge därmed anses vara nöjaktigt tillgodosett. Man avsåge även att söka åvägabringa samarbete mellan nämnda busslinjer inbördes. Emellertid hade vid trafikeringen av järnvägen upptagits befordran av stycke gods m. m. i viss begränsad utsträckning, nämligen efter särskild överenskommelse mellan Åmål och Svanskog samt Kättillsbyn, varvid omexpediering av godset ägde rum i Åmål, varjämte stycke godstransporter kunde efter överenskommelse i varje särskilt fall förekomma till och från andra platser, i den mån tåg med hänsyn till vagnslastgodsets transport behövde anordnas.

I motionerna framställt krav på återinförande av samtrafikstariffer vid järnvägen kunde från bolagets sida, i vad det gällde stycke gods, ej biträdas, enär härför skulle erfordras, att banan öppnades för fullständig godstrafik, vilket skulle medföra en oskäligen kostnadsökning. Att beakta vore emellertid, att i trafikeringssavtalets § 6, mom. b, intagits en bestämmelse, enligt vilken högre avgifter än i samtrafik ej finge uttagas för transporter mellan trafikplatser å Åmål—Årjängs järnväg och stationer vid Bergslagernas och Dal—Västra Värmlands järnvägar. Av Åmål—Årjängs järnvägs tidigare godssamtrafik hade den helt övervägande delen kommit på trafik i angivna stationsförbindelser. Från Bergslagsbanans sida hade man sökt få samtrafikstariffer för vagnslastgodsets återinförda i alla förbindelser, men denna ansökan hade avböjts av samtrafikförvaltningen, såsom ej förenlig med järnvägens nya karaktär av lastspår.

Såsom i motionerna anförts, fortsätta utredningsmännen, vore järnvägstrafiken obetydlig å banans övre del mellan Hallanda och Årjäng, vilket angivits kunna väsentligen bero på att man ej ansett nödigt att här tillsätta något ombud, till vilket allmänheten kunde vända sig med förfrågningar angående fraktsatser m. m.

Beträffande denna erinran hade från bolagets sida genmälts, att trafiken å banans övre del vore för obetydlig för att tillsättande av ett platsombud därstädes kunde vara motiverat. Stationsföreståndaren i Åmål lämnade emellertid efter påringning i telefon alla sådana uppgifter, som ett platsombud kunde få rätt meddela. Trafiken å denna sträcka utgjordes till helt övervägande del av råvaror för vissa bruks räkning, med vilka bruk bolaget stode i intim förbindelse. Bergslagernas järnvägars trafikombud hade även kontakt med de trafikanter av någon betydelse, som funnes. Till belysande av hur relativt obetydlig godstrafiken alltid varit å banans övre del kunde anföras, att år 1931 å stationerna å linjen Årjäng—Kyrkudden till- och avkopp-lats endast 898 lastade vagnar, i vilken summa alla vagnar från (och till) ifrågavarande mellanstationer å ena sidan och till (från) eller över Årjäng å den andra vore dubbelförda. Antalet i tåg framgående lastade godsvagnar vore sålunda väsentligen (cirka hälften) lägre än vad sagda siffror angäve.

Vid hållet samråd i Sillerud hade emellertid till utredningsmännen framförts vissa synpunkter i frågan, vilka syntes förtjäna beaktande. Man hade ej velat bestrida, att biltrafikens utveckling ändrat de förutsättningar för järnvägens anläggning och trafikering, vilka förelegat vid tiden för järnvägens planerande, eller att behovet av persontrafikförbindelser kunde nöj-

aktigt tillgodoses genom den nytillkomna linjetrafiken, men man hade funnit det sätt, varpå godstrafiken handhades å banans övre del, vara särskilt otillfredsställande. Silleruds kommun hade i järnvägsföretaget tecknat aktier till ett belopp av 380,000 kronor. För gäldande av annuiteter å härför upptagna lån utdebiterades 5 kronor per bevillningskrona. Kommunen hade dock ingen nämnvärd nytta av järnvägen vid nuvarande trafikerings sätt. Man hade hoppats, att järnvägens tillkomst skulle efter hand framkalla industri längs banan även i dess övre del, men en nödvändig förutsättning härför vore, att man hade att räkna med regelbunden godstrafik. Mellan Åmål och Svanskog ginge i regel dagliga godståg, medan åter vagnar befordrades från eller till platser å sträckan norr om Hallanda endast vid behov, vars befintlighet bestämdes av järnvägen. En trafikant kunde härvid icke med säkerhet beräkna, när befordran av gods skulle kunna erhållas. Önskvärt vore ock, att järnvägen kunde ordna det så, att även styckegods under enkla former mottoges till befordran. Slutligen hade gjorts gällande, att banans övre del underhölles sämre än banans nedre del, varför man befarade, att Bergslagernas järnvägar hade för avsikt att söka få all trafik nedlagd å banans övre del.

Utredningsmännen ville erinra, att järnvägsstyrelsen i avgivna yttranden icke ifrågasatt nedläggning av vagnslasttrafiken å banans övre del. Ur rent järnvägsökonomisk synpunkt syntes ett fortsatt underhåll av bandelen mellan Årjäng och Hallanda eller Kyrkudden icke vara motiverat. I gällande trafikeringsavtal vore emellertid ingen åtskillnad gjord mellan trafikerings- resp. underhållsskyldighet för banans övre eller nedre del. Det olika sätt, varpå godstrafiken enligt avtalet upprätthölls å järnvägens olika delar, berodde då på förefintliga skiljaktigheter i trafikens omfattning, vilken å banans nedre del vore så stor, att dagliga tåg i regel behövde framföras, medan åter trafiken å banans övre del vore mycket obetydlig och ojämn.

Om järnvägens övre del framdeles skulle trots härmed förbundna förluster underhållas, så uppkomme frågan, i vilken omfattning driftskyldighet skäligen borde kunna föreskrivas å sagda bandel. Något egentligt behov av personbefordran föreläge tydligen icke. Upprätthållande av regelbunden godsbefordran med förslagsvis tre dubbeltåg i veckan skulle vara till viss fördel för traktens befolkning och särskilt vara ägnad att bevara järnvägens potentiella betydelse för näringslivets utveckling. Möjligen kunde statslån erhållas för anskaffande av ett i drift billigt motorlok. Eventuellt kunde ock lastbil insättas sådana dagar, då godsmängden vore obetydlig. Om ordnad tidtabell infördes, inträdde viss förutsättning för ombesörjande även av befordran av styckegods m. m. Emellertid behövde åtgärder vidtagas även för godsets expediering, varvid man av kostnadsskäl icke kunde räkna med återupptagandet i full drift av tidigare trafikplatser. Expediering under enkla former syntes kunna ordnas antingen så, att godset emottoges och avlämnades enligt i stort sett samma förfaringssätt, som tillämpades i landsvägarnas linjetrafik för godsbefordran, eller ock så, att enklare godsexpeditioner anordnades vid ifrågakommande större trafikplatser, närmast Svanskog, Kättilsbyn och Sillerud, och lämpliga personer mot låg ersättning engagerades som trafikombud vid vissa smärre trafikplatser. Vid tillämpning av den förra enklare och billigare formen för godsexpediering måste järnvägen bibehållas som lastspår men vid tillämpning av den senare, vilken ställde sig dyrare och till äventyrs även kunde komma att stöta på motstånd från personalorganisationernas sida, skulle öppnas möjlighet för återupptagande av vanlig samtrafik åtminstone beträffande vissa viktigare trafikplatser.

Utredningsmännens nu framlagda synpunkter hade underställt ledningen för Bergslagernas järnvägar, som i frågan gjort följande uttalanden. I det

föregående anförda siffror rörande antalet lastade och lossade godsvagnar under en tidsperiod, då banan ännu varit i full drift och då bilarnas kapacitet beträffande framförande av vagnslastgods varit långt mera begränsad än nu, gäve ett tydligt belägg för att regelbundna tåg å banans övre del icke kunde anordnas. Skulle någon industri av betydelse här uppstå, skulle järnvägsförvaltningen förvisso komma att ordna med tåg av nödig regelbundenhet. Den ringa trafikmängden av styckegods kunde icke motivera de betydande kostnader, som bleve förbundna med, förutom anordnande av regelbundet gående tåg, även en återbemanning av banans trafikplatser. Förvaltningen hade sökt ombesörja styckegodstransport på de platser, där sådant gods i någon nämnvärd omfattning förekomme; i övrigt hade förvaltningen åvägabragt samarbete med trafikområdets reguljära busslinjer. Härutöver syntes rimligen icke några vidare åtgärder kunna ifrågakomma.

Då någon utredning icke föreläge angående de kostnader, som ett upprätthållande av regelbunden godsbefordran å banans övre del skulle behöva draga, kunde utredningsmännen för det dåvarande icke taga ställning till frågan, huruvida från fullmäktiges sida skäligen borde kunna yrkas, att den arrenderande järnvägen skulle förbinda sig trafikera även bandelen Hallanda—Årjäng med regelbundet gående godståg och i samband härmed ombesörja även styckegodsbefordran.

Utredningsmännen framhålla härefter, att i förenämnda motioner yrkats, att i ett nytt trafikeringsavtal skulle inryckas en bestämmelse till förebyggande av åtgärder från det trafikerande bolagets sida, som kunde leda till trafikens avstängande sjöledes över Åmåls djuphamn.

Efter att hava redogjort för sina utredningar rörande Bergslagernas järnvägsaktiebolags tillämpning av taxebestämmelserna och beträffande omfattningen av trafiken från järnvägen till hamnen anförde utredningsmännen, att det näppeligen kunde anses med järnvägstrafikanternas intressen förenligt att i trafikeringsavtalet införas några bestämmelser, ägnade att binda järnvägsförvaltningens handlingsfrihet i taxehänseende. Beaktas borde ock, att frågan om befordran sjö- eller järnvägsledes av det gods från och till Åmål—Årjängs järnväg, som överhuvud kunde tänkas befordrat sjöledes, för Åmåls stad och hamn icke kunde vara av större storleksordning. Hamnavgiften för ifrågavarande gods utgjorde 20 öre per ton. Räknade man med, att 6,000 ton gods vore av natur att möjligen kunna i medeltal per år fraktas över Åmåls djuphamn, så skulle härför dock icke tillföras hamnen större inkomst än 1,200 kronor.

Slutligen anförde utredningsmännen:

Av det anförda torde få anses framgå, att något avtal med Bergslagernas järnvägsaktiebolag om Åmål—Årjängs järnvägs trafikering i enlighet med i motionerna angivna riktlinjer icke läter kunna träffas under annan förutsättning, än att det trafikerande bolaget tillförsäkras ersättning för genom driftens utökning uppkommande förluster, varjämte anspråk ställts på tillhandahållande utan ersättning av sådan materiel, som fordras för driftens utvidgning utöver vad trafikeringsavtalet förpliktar till.

I detta sammanhang tillåta vi oss erinra, att visst skäl för avtalets uppsägning om icke i år så dock nästa år kan anföras. Balansräkningen för den av Bergslagernas järnvägsaktiebolag trafikerade Dal—Västra Värmlands järnväg upptar så stor balanserad förlust, att berörda järnvägsaktiebolag får väntas komma att under år 1936 träda i likvidation. Förberedande förhandlingar hava genom fullmäktiges i riksgäldskontoret försorg upptagits om träf-

fande av nytt trafikeringsavtal. Kan skäligt sådant ej träffas med nuvarande arrenderande järnvägsaktiebolag, så torde få väntas, att statens järnvägar skola komma att övertaga trafikeringen av Dal—Västra Värmlands järnväg. Skulle så bliva fallet, kommer frågan om trafikering av Åmål—Årjängs järnväg genom statens järnvägars försorg i ett annat och åtminstone något bättre läge än för närvarande. Skulle åter nytt avtal träffas med Bergslagernas järnvägsaktiebolag om köp eller trafikering av Dal—Västra Värmlands järnväg, så torde i samband härmed även frågan om Åmål—Årjängs järnvägs försäljning till eller trafikering av Bergslagernas järnvägar böra upptagas till ny och slutlig prövning.

Vid förhandlingarna om överlåtande av Dal—Västra Värmlands järnvägar till Bergslagernas järnvägsaktiebolag upptogs, såsom av det föregående framgår, även frågan om försäljning till sistnämnda bolag av Åmål—Årjängs järnväg. Såsom resultat härav omfattar, på sätt förut nämnts, det avtal, om vars godkännande nu är fråga, överlåtelse även av sistnämnda järnväg till Bergslagernas järnvägsaktiebolag.

Jag övergår härefter till en redogörelse för nu ifrågavarande framställning.

Riksgäldsfullmäktige hava till en början meddelat, att Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag under innevarande år torde bliva nödsakat att träda i likvidation med anledning av att bolagets aktiekapital inom kort komme att vara till två tredjedelar förbrukat på grund av den stora ökningen av bolagets skuld till staten.

Efter att hava erinrat om förut omförmälda utredningar och förhandlingar anföra fullmäktige:

Vad först beträffar Dal—Västra Värmlands järnvägar hava utredningsmännen i sin skrivelse anfört, att järnvägsstyrelsen enligt under hand lämnat meddelande visserligen vore beredd att övertaga järnvägen för införlivande med statsbanenätet men att från styrelsens sida hinder ej mötte för träffande av en uppgörelse om järnvägens försäljning till Bergslagernas järnvägsaktiebolag, därest för staten skäliga villkor därvid kunde erhållas. Vid sådant förhållande finna fullmäktige med stöd av vad utredningsmännen i detta avseende anfört den lämpligaste lösningen av frågan om Dal—Västra Värmlands järnvägs framtid vara, att äganderätten till järnvägen övertages av Bergslagernas järnvägsaktiebolag eller ett av detta för ändamålet bildat dotterbolag, i senare fall med erforderlig borgen av Bergslagernas järnvägsaktiebolag.

Ehuru den köpeskillning, som enligt överenskommelsen skall utgå för Dal—Västra Värmlands järnväg, nödvändiggör avskrivning av ej blott upplupna räntor, omkring 4,800,000 kronor, utan även större delen av kapitalfordringen för statslånen, sedda som en helhet, finna fullmäktige i likhet med utredningsmännen uppgörelsen innebära en sådan ekonomisk fördel för staten, att densamma enligt fullmäktiges mening bör godtagas. Järnvägsbolaget har hittills ej förmått erlagga föreskrivna annuiter å statslånen eller ens någon del därav och sådana synas ej heller för framtiden vara att förvänta, därest avtal skulle träffas om fortsatt arrendering av järnvägen enligt i huvudsak nu gällande trafikeringsvillkor.

Då enligt vad i utredningen påvisas järnvägsenheten Mellerud—Billingsfors, till vars byggande lån å 2,100,000 kronor lämnats ur allmänna järnvägs-lånafonden, är att anse såsom ett bärigt företag, som är av stor ekonomisk betydelse för Bergslagernas järnvägar, synes det fullt befogat att kräva, att

vid en försäljning detta belopp med tillägg av upplupna räntor från den dag, då Dal—Västra Värmlands järnväg öppnades för trafik i sin helhet, återbetalas. Köpeskillingen för nämnda järnvägsenhet har i överensstämmelse härmed i överenskommelsen bestämts till 2,840,000 kronor.

I betraktande av det synnerligen svaga ekonomiska resultat, innebärande betydande årliga förluster, som driften å järnvägsenheten Billingsfors—Arvika (Gilsrud) med sidobana till Skillingsfors däremot uppvisat, synes det fullmäktige skäligt, att såsom i överenskommelsen skett begränsa köpeskillingen för berörda järnvägsenhet till dess beräknade realisationsvärde 938,000 kronor och att uppdelat detta belopp så, att endast 200,000 kronor skulle behöva ovillkorligen gäldas, under det att betalningsskyldighet för återstoden, 738,000 kronor, skulle inträda endast i samband med en eventuell realisation helt eller till någon del av ifrågavarande järnvägsfastighet och avse det belopp, som vid realisationen komme att inflyta efter avdrag av 200,000 kronor.

Från statens sida synes intet finnas att erinra mot att ovan omnämnda belopp av 2,840,000 kronor och 200,000 kronor, därest de ej erläggas kontant, må likvideras genom av Bergslagernas järnvägsaktiebolag respektive eventuellt dotterbolag med borgen av Bergslagernas järnvägsaktiebolag utfärdade, av riksgäldskontoret godkända skuldförbindelser med den säkerhet och räntefot, som omförmålas i överenskommelsen. Annuiteten, som skall utgöra 5 procent av lånebeloppen, bör inbetalas första gången den 31 december 1936 och därefter samma dag varje år, till dess lånen slutbetalats.

Överenskommelsen innehåller i fråga om Dal—Västra Värmlands järnväg vidare en föreskrift, att, därest en före köpets fullbordande gjord framställning om rätt att nedlägga persontrafiken å sidolinjen Beted—Skillingsfors, under förutsättning att handelens trafikområde beredes skälig ersättning genom regelbunden landsvägstrafik, icke skulle vinna Kungl. Maj:ts bifall, Bergslagernas järnvägsaktiebolag må äga åtnjuta sådan lindring i köpevillkoren, att det belopp av 200,000 kronor, som enligt vad nyss sagts skulle erläggas kontant eller genom räntebärande skuldförbindelse, skall överföras till sådan skuld, för vilken betalningsskyldighet skall inträda endast i samband med realisation.

Då utredningsmännen uppvisat, att förlusten å trafikeringen å sidolinjen Beted—Skillingsfors är förhållandevis mycket betydande, i det att den år 1933 uppgått till ej mindre än 49,400 kronor eller fem gånger storleken av bruttoinkomsten för året, 9,700 kronor, finna fullmäktige naturligt, att Bergslagernas järnvägsaktiebolag i samband med ett övertagande av Dal—Västra Värmlands järnväg önskar viss lättnad i trafikeringsskyldigheten beträffande nämnda järnvägslinje. Fullmäktige hava i likhet med utredningsmännen funnit skäligt, att berörda önskemål beaktas på sätt i överenskommelsen skett, nämligen genom den angivna reduceringen av köpeskillingen, i händelse en framställning om persontrafikens nedläggande å sidolinjen ej skulle bifallas. Utredningsmännen hava påpekat, att berörda reducering i värde ej motsvarar den minskning av driftsförlusten, som beräknas kunna uppnås vid persontrafikens nedläggande, varför även i sådant fall viss förlust av ifrågavarande linje även för framtiden skulle komma att drabba Bergslagernas järnvägsaktiebolag.

Vad härefter beträffar *Å m å l — Å r j ä n g s j ä r n v ä g*, vilken allt sedan den år 1933 å exekutiv auktion förvärvades av riksgäldskontoret för statens räkning är utarrenderad till Bergslagernas järnvägsaktiebolag med skyldighet för arrendatorn att befordra endast vagnslastgoods, hava utredningsmännen i enlighet med sitt uppdrag undersökt möjligheterna att ernå ökad trafikering å järnvägen och därvid kommit till den uppfattningen, att järnvägen lämpligen bör av Bergslagernas järnvägsaktiebolag förvärfvas i

samband med övertagandet av Dal—Västra Värmlands järnväg samt där-
efter helt införlivas med denna järnväg. Därav skulle följa, att järnvägens
nuvarande karaktär av lastspår komme att upphöra och järnvägen såsom
tidigare i likhet med andra järnvägar bliva underställd Kungl. Maj:ts och
underlydande myndigheters uppsikt samt underkastad rörande järnvägsdrift
utfärdade författningar. Järnvägen komme därvid att åter upplåtas för gods-
samtrafik och den för hamntrafiken på Åmål hinderliga trafikspärr, som nu
utgående överförings- och banavgifter i Årjäng utgjorde, att bortfalla. Järn-
vägens fortbestånd bleve slutligen i görlig grad tryggt genom att Bergslager-
nas järnvägsaktiebolag inträdde som ägare till densamma.

Nämnda järnvägsbolag hade emellertid uppställt såsom villkor för järn-
vägens övertagande och upplåtande för allmän trafik *dels* att järnvägen finge
förvärfvas mot en skuldförbindelse å 438,000 kronor, motsvarande järnvägens
beräknade realisationsvärde, och att ränta å skulden ej finge debiteras, lik-
som att betalningsskyldighet ej finge inträda annat än i samband med reali-
sation av järnvägsfastigheten eller del därav, *dels* att skyldighet att å järn-
vägen verkställa befordring av resande och post ej finge åläggas, *dels ock* att
järnvägsförvaltningen skulle äga rätt att ersätta godsbefordring å järnvägen
med godsbefordring å landsväg medelst egna eller förhyrda lastbilar, i vilket
fall för järnvägen gällande taxe- och trafikstadgebestämmelser skulle äga
tillämpning.

Under framhållande bland annat av *att* stora driftförluster uppkommit å
Åmål—Årjängs järnväg under de år, densamma varit trafikerad i full om-
fattning, *att* något nämnvärt behov av persontrafik å järnvägen icke kunde
anses föreligga åtminstone beträffande dess övre del, där landsvägen löper
utmed banan och en livlig omnibustrafik upprätthålles, *att* det ej syntes skä-
ligen kunna ifrågasättas, att för tillgodoseende företrädesvis av ett så be-
gränsat trafikbehov vid järnvägens nedre del, varom av utredningsmännen
anförda uppgifter vittnade, återupptaga en även i förenklad form driven
relativt mycket förlustbringande persontrafik, *samt att* det för trafikanterna
borde vara skäligen likgiltigt, om lättare gods under ovan angivna förutsätt-
ningar befordrades med järnväg eller lastbil, hava utredningsmännen funnit
de av Bergslagerernas järnvägsaktiebolag uppställda villkoren för förvärfv av
Åmål—Årjängs järnväg befogade och ej heller av beskaffenhet att kunna ur
trafikanternas synpunkt föranleda mera vägande anmärkningar. Enligt full-
mäktiges mening måste det anses vara naturligt, att även Åmål—Årjängs
järnväg övertages av Bergslagerernas järnvägsaktiebolag, därest så skulle bliva
fallet med Dal—Västra Värmlands järnväg. Fullmäktige hava ock funnit,
att de villkor angående Åmål—Årjängs järnvägs försäljning, varom prelimi-
när överenskommelse träffats, böra vara godtagbara såväl för staten som för
befolkningen i de av järnvägen berörda trakterna. För staten torde det, så-
som utredningsmännen framhållit, få anses såsom en fördel att bliva befriad
från de förpliktelser beträffande järnvägens vidmakthållande, som ägande-
rätten till densamma kan vara ägnad att medföra. I betraktande av det syn-
nerligen nedslående resultatet av driften å järnvägen, då denna uppehölls i
full omfattning, synes staten ej skäligen kunna påfordra att vid järnvägens
försäljning erhålla någon egentlig köpeskilling för densamma, utan bör sta-
ten enligt fullmäktiges mening kunna åtnöjas med en skuldförbindelse av
den art ovan angivits. De överenskomna villkoren för den framtida trafike-
ringen av järnvägen måste anses innebära så stora förbättringar för järn-
vägens trafikområde, som under föreliggande förhållanden kunna anses skä-
liga. I detta sammanhang må ock framhållas, att den vid Åmål—Årjängs
järnväg tidigare anställda personalen tillförsäkrats företrädesrätt vid anställ-

ning av den personal, som erfordras vid järnvägen, då driften utökas i enlighet med överenskommelsen.

Beträffande slutligen en i överenskommelsen angiven begränsning av statens rätt att inlösa Dal—Västra Värmlands och Åmål—Årjängs järnvägar på förmånligare villkor än som gälla enligt koncessionerna, nämligen att sådan inlösen må ske endast i samband med förvärv av Bergslagernas järnväg, anföra fullmäktige, att denna begränsning syntes fullmäktige vara skälig.

Under åberopande av vad sålunda anförts och under hänvisning i övrigt till utredningsmännens skrivelse hemställa riksgäldsfullmäktige, att Kungl. Maj:t måtte för den nu församlade riksdagen framlägga proposition om godkännande av den mellan riksgäldskontoret och Bergslagernas järnvägsaktiebolag preliminärt träffade överenskommelsen angående Dal—Västra Värmlands och Åmål—Årjängs järnvägar.

I utlåtande den 31 januari 1936 har *1932 års järnvägsekonomiutredning*, med bifogande av ett från järnvägsstyrelsen inhämtat yttrande, anført, att järnvägsekonomiutredningen i likhet med fullmäktige i riksgäldskontoret och järnvägsstyrelsen samt av skäl, som anförts av fullmäktige och deras utredningsmän, funnit ifrågavarande överenskommelse vara av beskaffenhet att kunna av statsmakterna godtagas.

I sitt nyssnämnda yttrande, dagtecknat den 30 januari 1936, har *järnvägsstyrelsen* vitsordat riksgäldsfullmäktiges uppgift, att från styrelsens sida under hand meddelats, att styrelsen visserligen vore beredd övertaga Dal—Västra Värmlands järnväg för införlivande med statsbanenätet men att från styrelsens sida hinder icke mötte för träffande av en uppgörelse om järnvägens försäljning till Bergslagernas järnvägsaktiebolag, därest för staten skäliga villkor därvid kunde erhållas. Med den utformning, fortsätter järnvägsstyrelsen, som den nu träffade överenskommelsen erhållit, kunde styrelsen helt instämma i riksgäldsfullmäktiges mening, att den lösning av frågan om Dal—Västra Värmlands järnvägs framtid, vilken genom överenskommelsens godkännande erhöles, vore den lämpligaste, som under förhandenvarande förhållanden kunde stå att vinna. Även i fråga om försäljningen av Åmål—Årjängs järnväg kunde järnvägsstyrelsen biträda fullmäktiges uppfattning. Från styrelsens sida vore vid sådant förhållande intet att erinra mot bifall till föreliggande framställning från fullmäktige i riksgäldskontoret.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 7 februari 1936 på av riksgäldsfullmäktige anförda grunder tillstyrkt avlåtande av den föreslagna propositionen till årets riksdag.

I ärendet föreligga slutligen vissa framställningar, åsyftande att ifrågavarande järnvägar skulle övertagas av staten och införlivas med statens järnvägar i stället för att försäljas till Bergslagernas järnvägsaktiebolag. De intressen, som motiverat dessa framställningar, hänföra sig till Uddevalla—Lelångens järnväg, omfattande sträckan Uddevalla—Billingsfors—Bengtfors. Framställningarna hava ingivits av representanter för ett tiotal kommuner samt av personalen vid nämnda järnväg. I framställningarna göres gällande, att ett överlåtande av Dal—Västra Värmlands järnvägar till Bergslagernas

järnvägsaktiebolag skulle genom avledande av trafik från Uddevallajärnvägen till Bergslagsbanan nedbringa Uddevallajärnvägens trafik i sådan grad, att järnvägens existens bleve hotad.

I sistnämnda avseende må emellertid nämnas, att som resultat av förda förhandlingar vid ingången av innevarande månad träffats en överenskommelse mellan Bergslagens järnvägsaktiebolag och Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag, å ena, samt Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag, å andra sidan, i syfte bland annat att förebygga en dylik trafikavledning. Uddevalla stad, som är en av de större ekonomiska intressenterna i sistnämnda bolag och som jämväl häftar i borgensansvar för större delen av bolagets skuld till staten, har för sin del godkänt berörda överenskommelse. Avtalet skall gälla under tio år och därefter ytterligare ett år i sänder, därest uppsägning minst sex månader i förväg icke ägt rum. Uppsäges avtalet, kunna parterna eller endera av dem hänskjuta till Kungl. Maj:ts avgörande, huruvida och i vilken utsträckning de i avtalet angivna förpliktelserna skola kvarstå eller ersättas med andra. Skiljaktighet mellan parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av avtalet skall enligt desamma hänskjutas till Kungl. Maj:ts avgörande.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, har Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolags ekonomi under årens lopp så försämrats, att bolaget, som icke förmått att till någon del gälda ränta och amortering å sina betydande statslån, under innevarande år kan förutses komma att avträda sin egendom till konkurs. Därvid torde fullmäktige i riksgäldskontoret för bevakande av statens fordringsanspråk komma att å exekutiv auktion inropa bolagets järnvägar Mellerud—Billingsfors och Billingsfors—Arvika med bibana till Skillingsfors. Med anledning härav har fråga uppstått, huru vid sådant förhållande därefter skall med järnvägarna förfaras. Under övervägande har varit att införliva järnvägarna med statsbanorna eller att överlåta dem till Bergslagens järnvägsaktiebolag, som sedan år 1922 arrenderat desamma. Av den i ärendet verkställda utredningen framgår, att såväl riksgäldsfullmäktige som järnvägsstyrelsen och övriga i ärendet hörda myndigheter på anförda skäl förordat den sistnämnda lösningen, till vilken även jag ger min anslutning.

Det av fullmäktige i riksgäldskontoret framlagda preliminära avtalet om försäljning av, bland annat, Dal—Västra Värmlands järnvägar till Bergslagens järnvägsaktiebolag, vilket avtal biträts av Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag, innebär i huvudsak, att förstnämnda bolag, sedan fullmäktige i riksgäldskontoret förvärvat banorna, skall övertaga desamma för en köpeskilling av 3,778,000 kronor. Detta belopp fördelar sig med 2,840,000 kronor å järnvägen Mellerud—Billingsfors och 938,000 kronor å järnvägen Billingsfors—Arvika med bibana. Av nämnda köpeskilling skall ett belopp av 3,040,000 kronor — motsvarande nämnda belopp av 2,840,000 kronor jämte 200,000 kronor av köpeskillingen för banan Billingsfors—Arvika — betalas kontant, eller ock skola å beloppen lämnas skuldförbindelser med sä-

Departements-
chefen.

kerhet av inteckningar med bästa förmånsrätt i respektive järnvägar och med förräntning och amortering enligt allmänna regler för lån ur allmänna järnvägslånefonden. Under vissa förutsättningar skall ifrågavarande belopp av 200,000 kronor inestå till dess realisation av järnvägen Billingsfors—Arvika kan komma att äga rum. Samma förhållande skall under alla omständigheter gälla beträffande återstoden av köpeskillingen för sistnämnda bana. De belopp, som i avbidan på realisation komma att inestå, skola åtnjuta inteckningssäkerhet i järnvägen men vara räntefria och utgå allenast i den mån realisationssumman därtill förslår.

Detta förslag innebär, att betydande delar av statens fordran hos Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag nu skulle definitivt uppgivas, i det att, enligt förslaget, beträffande järnvägen Mellerud—Billingsfors ett räntebelopp av i runt tal 613,000 kronor bortfaller och i fråga om järnvägen Billingsfors—Arvika dels ett kapitalbelopp av 7,698,400 kronor och dels ett räntebelopp av i runt tal 3,444,000 kronor, eller tillhopa 11,142,400 kronor, efterskänkas. I detta sammanhang förtjänar emellertid att framhållas, att en tredjedel av statslånen för anläggning av sistnämnda järnväg skulle vara räntefri och börja amorteras först efter sextio år.

Vid övervägande av samtliga på föreliggande fråga inverkan omständigheter har jag — särskilt med hänsyn till vad genom de verkställda utredningarna utrönt om trafiken å banorna och därmed om det faktiska värdet av nämnda fordringar — funnit de bestämda köpeskillingarna vara godtagbara.

I fråga om de i avtalet upptagna villkoren i övrigt har jag icke heller funnit anledning till erinran.

Vad beträffar de olika framställningarna om beaktande vid prövningen av förevarande avtal av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags intressen vill jag i detta sammanhang allenast framhålla, att förut omförmälda överenskommelse med sistnämnda bolag torde få anses innefatta sådana garantier beträffande trafiken å bolagets järnväg, som med hänsyn till omständigheterna parterna funnit skäligen.

Ifrågavarande avtal mellan riksgäldskontoret och Bergslagernas järnvägsaktiebolag omfattar även försäljning till bolaget av Åmål—Årjängs järnväg för en köpeskillning av 438,000 kronor, å vilken skall utfärdas skuldförbindelse att betalas vid framdeles eventuellt inträffande realisation av järnvägen och med säkerhet av inteckning i järnvägen med bästa förmånsrätt.

Vad beträffar trafikeringen av sistnämnda järnväg framgår av den förut lämnade redogörelsen för de genom riksgäldskontorets försorg verkställda utredningarna, att trafikering av banan i full utsträckning icke torde kunna ske på ett ekonomiskt bärkraftigt sätt. Ävenså synes det tvivelaktigt, om bedrivande av annan godstrafik än vagnslasttransporter kan ske utan mer eller mindre betydande förlust. Det nu föreliggande avtalet innefattar emellertid skyldighet för Bergslagernas järnvägsaktiebolag att bedriva allmän godstrafik och godssamtrafik — ej posttransporter — å järnvägen, dock med rätt för bolaget att, i stället för å järnvägen, utföra godstransporterna vägledes med egna eller förhyrda lastautomobiler. Ehuru avtalet icke innefattar något stadgande be-

träffande persontrafiken å banan, vill jag dock för min del utgå från att bolaget med hänsyn till de inom trafikområdet liggande kommunernas betydande ekonomiska insatser för banans tillkomst skall finna möjligt att, åtminstone för något år framåt och till dess närmare erfarenhet vunnits, i viss omfattning bedriva sådan trafik. Jag vill i detta sammanhang även uttala min förhoppning om att bolaget skall söka bereda sysselsättning åt den vid Åmål—Årjängs järnväg tidigare anställda personalen i så stor omfattning som möjligt.

I taxehänseende skall Åmål—Årjängs järnväg införlivas med Dal—Västra Värmlands järnvägar, därvid övergångs- och banavgifter vid Årjäng bortfalla. Ifrågavarande järnvägstaxa skall tillämpas jämväl vid förenämnda lastbilstransporter. Jag förutsätter, att lastbilstrafiken anordnas i form av linjetrafik och att vederbörande länsstyrelse vid meddelande av tillstånd till sådan trafik tillser, att tidtabellen och antalet turer ävensom anordningarna i övrigt för trafiken bliva tillfredsställande även från trafikantsynpunkt.

Mot den för järnvägen Åmål—Årjäng i avtalet bestämda köpeskillingen och sättet för dess gäldande har jag icke funnit anledning till erinran.

Då det synes lämpligt, att godkännande av försäljningen av ifrågavarande järnvägar meddelas i anslutning till det köpeavtal, som av parterna förutsatts skola komma att träffas, sedan Dal—Västra Värmlands järnvägar inköpts av riksgäldskontoret, vill jag, under åberopande av vad i det föregående anförts, tillstyrka, att det nu ifrågavarande avtalet förelägges riksdagen med hemställan om bemyndigande för Kungl. Maj:t att godkänna en framtida försäljning i huvudsaklig överensstämmelse med i avtalet stadgade villkor.

Enär fullmäktige i riksgäldskontoret i förevarande fall torde äga befogenhet att själva besluta om avskrivning av de delar av statslånen, som icke vinna täckning, torde något beslut av riksdagen i sådant avseende icke vara erforderligt.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att, under förutsättning att Dal—Västra Värmlands järnvägar komma att förvärfvas av staten, bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna ett blivande avtal om försäljning till Bergslagens järnvägsaktiebolag av samma järnvägar ävensom av Åmål—Årjängs järnväg, allt i huvudsaklig överensstämmelse med i förevarande avtal mellan riksgäldskontoret och nämnda bolag stadgade villkor.

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 avlåtast till riksdagen.

Ur protokollet:

A. C. F. von Krusenstierna.

Bilaga.

Mellan Riksgäldskontoret och Bergslagernas Järnvägsaktiebolag träffas härmed, under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande, följande överenskommelse.

1. Sedan Dal—Västra Värmlands Järnvägsaktiebolag under år 1936 trätt i konkurs och Riksgäldskontoret därunder å exekutiv auktion inropat bolagets järnvägsfastigheter med tillhörigheter för statsverkets räkning, förbinder sig Riksgäldskontoret att omedelbart därefter försälja och Bergslagernas Järnvägsaktiebolag att inköpa berörda järnvägsfastigheter med samma tillhörigheter tillsammans med Åmål—Årjängs järnväg mot den köpeskillning och på de villkor i övrigt, som i denna överenskommelse säges.

2. I köpeskillning för järnvägsfastigheterna med tillhörigheter, omfattande vad järnvägarna Mellerud—Billingsfors och Billingsfors—Arvika (Gilserud) med sidobana till Skillingsfors angår intecknad egendom, och vad järnvägen Åmål—Årjäng angår järnvägen med i bruk varande materiel och inventarier, skall Bergslagernas Järnvägsaktiebolag erlagga:

för järnvägen Mellerud—Billingsfors	kr. 2,840,000
» » Billingsfors—Arvika (Gilserud)	» 938,000
» » Åmål—Årjäng	» 438,000

eller tillsammans 4,216,000 kronor att gäldas på sätt i punkt 3 och 4 säges.

3. Av köpeskillningen skall ett belopp av tillhoppa 3,040,000 kronor, motsvarande hela köpeskillningen för järnvägen Mellerud—Billingsfors samt av köpeskillningen för järnvägen Billingsfors—Arvika, 200,000 kronor, inbetalas kontant eller genom av Bergslagernas Järnvägsaktiebolag utfärdade och av Riksgäldskontoret godkända skuldförbindelser med säkerhet av inteckningar med bästa förmånsrätt i den förra järnvägen å 2,840,000 kronor och i den senare å 200,000 kronor samt i övrigt upptagande sådana villkor, som i allmänhet gälla vid beviljande av lån ur allmänna järnvägslånefonden.

Därest ovan nämnda del av köpeskillningen erlägges kontant, skall därjämte gäldas ränta därå efter 4 $\frac{1}{2}$ procent från den 1 januari 1936 till betalningsdagen; därest åter betalningen äger rum i form av skuldförbindelser, skola dessa upptaga skyldighet att erlagga annuitet från den 1 januari 1936.

4. Återstående belopp av köpeskillningen, 1,176,000 kronor, varav belöpa på järnvägen Billingsfors—Arvika med sidobana 738,000 kronor och på järnvägen Åmål—Årjäng hela köpeskillningen, 438,000 kronor, skall erläggas genom två av Bergslagernas Järnvägsaktiebolag utfärdade och av Riksgäldskontoret godkända skuldförbindelser å sagda belopp. Som säkerhet för ifrågavarande förbindelser skola lämnas inteckningar å 738,000 kronor i järnvägen Billingsfors—Arvika (Gilserud) med sidobana med förmånsrätt närmast efter 200,000 kronor och å 438,000 kronor i järnvägen Åmål—Årjäng med bästa förmånsrätt.

Å berörda skulder, å vilka ränta ej må debiteras, skall betalningsskyldighet inträda först i samband med realisation helt eller till någon del av ifrågavarande järnvägsfastigheter. Vid sådan realisation skall till Riksgäldskontoret inbetalas vad vid realisationen inflyter intill belopp, svarande mot Riksgäldskontorets i resp. järnväg intecknade fordran, vad järnvägen Billingsfors—Arvika med sidobana angår efter avdrag av 200,000 kronor.

För ifrågavarande låns gäldande i övrigt vare Bergslagernas Järnvägsaktiebolag frikallat.

Riksgäldskontoret äger utöva kontroll över det sätt, varpå förestående bestämmelser tillämpas, samt meddela föreskrifter rörande bokföring av vid realisation inflytande belopp.

5. Bergslagernas Järnvägsaktiebolag förbinder sig att, intill dess det i detta avtal överenskomna köpet blivit fullbordat, trafikera Dal—Västra Värmlands järnväg (järnvägsenheterna Mellerud—Billingsfors och Billingsfors—Arvika med sidobana) och Åmål—Årjängs järnväg i enlighet med nu gällande trafikeringsavtal.

6. Bergslagernas Järnvägsaktiebolag förbinder sig att åter upplåta Åmål—Årjängs järnväg för allmän godstrafik och godssamtrafik men ej för befordring av resande och post samt att införliva järnvägen med Dal—Västra Värmlands järnväg såsom integrerande del, varvid för sistnämnda järnväg gällande taxa införes samt övergångs- och banavgifter vid Årjäng bortfalla, dock medgives järnvägsbolaget rätt att ersätta godsbefordring å järnväg med godsbefordring å landsväg medelst egna eller förhyrda lastbilar, skoland i sådant fall för järnvägen gällande taxe- och trafikstadgebestämmelser äga tillämpning.

Vid Åmål—Årjängs järnväg tidigare anställd personal skall äga företräde vid anställning av den personal, som erfordras uteslutande vid denna järnväg, då driften av bolaget återupptages i här avsedd omfattning.

7. Skulle av Bergslagernas Järnvägsaktiebolag före fullbordandet av i denna överenskommelse avhandlade köp gjord framställning om rätt att nedlägga persontrafiken å sidolinjen Beted—Skillingsfors, under förutsättning att bandelens trafikområde beredes skälig ersättning genom regelbunden landsvägstrafik, icke vinna Kungl. Maj:ts bifall, skall Bergslagernas Järnvägsaktiebolag äga åtnjuta sådan lindring i köpevillkoren beträffande bandelen Billingsfors—Arvika med sidobana, att det belopp å 200,000 kronor, som enligt punkt 3 skall gäldas kontant eller genom räntebärande skuldförbindelse, överföres till sådan skuld, som skall gäldas på sätt omförmåles i punkt 4.

8. Svenska staten skall vara berättigad att i samband med eller efter förvärf av Bergslagernas järnväg inlösa Dal—Västra Värmlands inkl. Åmål—Årjängs järnväg, för en köpeskilling av 4,216,000 kronor, ökad med de belopp, vilka framdeles kunna komma att bindas i järnvägsanläggningen, men minskad med behöriga avdrag på grund av realisering samt slitning och annan teknisk värdeminskning.

9. Bergslagernas Järnvägsaktiebolag äger och förutsättes i denna överenskommelse skola i sitt ställe sätta ett för ändamålet under bildning varande dotterbolag samt att till sådant bolag överlåta äganderätten till Dal—Västra Värmlands inkl. Åmål—Årjängs järnväg. Därest Bergslagernas Järnvägsaktiebolag begagnar sig av sin sålunda härmed medgivna rätt, skall Bergslagernas Järnvägsaktiebolag teckna borgen för dotterbolagets riktiga fullgörande av de förbindelser, som enligt detta avtal eljest skulle hava åvilat Bergslagernas Järnvägsaktiebolag.

10. Tvist angående tolkningen och tillämpningen av denna överenskommelse skall avgöras enligt lagen om skiljemän.

Stockholm och Göteborg i december 1935.

Riksgäldskontoret

F. Sandberg.

/Eric Öhlin.

Bergslagernas Järnvägsaktiebolag

Aug. Åkesson.

/Y. Simonsson.