

Nr 266.

Godkänd av första kammaren den 27 maj 1936.

Godkänd av andra kammaren den 29 maj 1936.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning till Bergslagerernas järnvägsaktiebolag av Dal—Västra Värmlands järnvägar och Åmål—Årjängs järnväg jämte två i ämnet väckta motioner.

(Statsutskottets utlåtande nr 117.)

Till Konungen.

I en den 6 mars 1936 dagtecknad proposition, nr 168, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att, under förutsättning att Dal—Västra Värmlands järnvägar komma att förvärvas av staten, bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna ett blivande avtal om försäljning till Bergslagerernas järnvägsaktiebolag av samma järnvägar ävensom av Åmål—Årjängs järnväg, allt i huvudsaklig överensstämmelse med i förevarande avtal mellan riksgäldskontoret och nämnda bolag stadgade villkor.

I samband härmed har i två likalydande motioner, I: 323 och II: 663, hemställts, 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 Bergslagerernas järnvägsaktiebolag endast under förutsättning av att trafiken å båda järnvägarna upprätthålles uti den omfattning, som i propositionen angives. Skulle däremot frågan om trafikens upprätthållande i angiven omfattning på Åmål—Årjängs järnväg ej kunna ordnas med Bergslagerernas järnvägsaktiebolag hemställdes 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.

Till ifrågavarande båda järnvägsanläggningar har staten bidragit med lån å sammanlagt 16,694,000 kronor. Den nu av Bergslagens järnvägsaktiebolag erbjudna köpeskillingen uppgår till 4,216,000 kronor, varav emellertid allenast ett belopp av 3,040,000 kronor skall betalas kontant eller löpa med ränta. Statens förluster å dessa båda järnvägsföretag äro alltså avsevärda.

Även om alltså finansieringen av de båda banbyggena i huvudsak vilat å staten hava dock betydande lokala uppoffringar också gjorts för järnvägar-
nas tillkomst. Frånräknat Bergslagsbanans och Göteborgs stads aktieteckningar å 2,500,000 kronor i Dal—Västra Värmlands järnvägar uppgå dessa lokala insatser till mellan 5,000,000—6,000,000 kronor. För ett flertal kommuner hava de gjorda kapitalutlägg varit mycket betungande. Omnämnas må, att exempelvis Silleruds kommun bidragit till Åmål—Årjängbanan genom en aktieteckning å 380,000 kronor, vilket medför en årlig ökad utdebitering å 5 kronor per skattekrona. Den totala utdebiteringen är för närvarande 16 kronor per skattekrona, och skatteutjämningsbidrag får ej enligt nu tillämpade normer beräknas å amorteringsutlägg för dylika verkställda aktieteckningar. Till dessa förhållanden kan staten ej undgå att taga hänsyn, då det nu gäller att i samband med förslaget om banornas försäljning angiva de närmare betingelserna för deras fortsatta bestånd.

I likhet med departementschefen finner riksdagen i förevarande läge lämpligast, att de båda banorna försäljas till Bergslagens järnvägsaktiebolag, med vilket företag de redan för närvarande i i förvaltningshänseende äro förenade. Bergslagsbanan har sålunda trafikerat den större av de båda banorna, Dal—Västra Värmlands järnväg, alltsedan denna år 1926, respektive år 1928 öppnades för trafik. Även rörande Åmål—Årjängbanans trafikering genom Bergslagsbanan har tidigare år 1927 förelegat ett förslag till avtal, vilket dock ej Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag fann godtagbart. Efter sistnämnda bolags år 1932 inträffade konkurs — med därav följande realisering av bolagets trafikmateriel — har emellertid Åmål—Årjängbanan varit utarrenderad till Bergslagsbanan, som vid behov ombesörjt vagnslastgodstrafik å banan.

Beträffande de båda järnvägsföretagens trafikering förutsattes nu i det föreslagna avtalet mellan riksgäldskontoret och Bergslagens järnvägsaktiebolag vissa inskränkande bestämmelser i fråga om dels Åmål—Årjängs järnväg dels ock linjen Beted—Skillingsfors å Dal—Västra Värmlands järnväg.

Enligt punkt 6 i avtalet skulle *Åmål—Årjängs järnväg* upplåtas för allmän godstrafik och godssamtrafik men ej för befordring av resande och post. Enligt statsrådsprotokollet har emellertid departementschefen velat utgå ifrån att Bergslagsbanan skall finna möjligt att »åtminstone för något år framåt och till dess närmare erfarenhet vunnits i viss omfattning» bedriva persontrafik å banan. I anledning härav har i väckta motioner erinrats om den besvikelse inom de av banan berörda kommunerna, som skulle uppstå, om befolkningen trots gjorda ansträngningar ej kunde erhålla större

trygghet för att järnvägen öppnades för allmän trafik. Med behjärtande av dessa motionsvis anförda synpunkter anser riksdagen att åt punkt 6 i avtalet bör givas en sådan formulering, att Bergslagsbanan förpliktas i den utsträckning, Kungl. Maj:t kan finna skäligt föreskriva, upplåta Åmål—Årjängbanan jämväl för befordring av resande och post. Riksdagen förutsätter härvid, att trafikordningarna måste bli av jämförelsevis enkel beskaffenhet. Vad själva persontågsförbindelserna beträffar torde kraven härpå ej få ställas högre än till två dagliga genomgående, med motorvagn (rälsbuss) upprätthållna turer i vardera riktningen.

I fråga om den 18.8 km. långa bibanan *Beted—Skillingsfors* förutsättes i punkt 7 av avtalet, att persontrafiken eventuellt nedlägges. I anledning härav har framhållits, att befolkningen i omkringliggande gränsbygd för sina förbindelser med det övriga Sverige vore i det största beroende av att tillfälle till personbefordran alltjämt funnes å banan. Därvid har åberopats den betydande omfattning, vari banan redan nu anlitas, om hänsyn toges till folkmängden inom trafikområdet. Med beaktande av dessa synpunkter och under erinran att de allmänna skäl, som motiverat anläggningen av ifrågavarande gränsbanor, med alldeles särskild styrka kunna åberopas beträffande den nu avsedda västligaste förgreningen av bannätet, har riksdagen funnit den i punkt 7 intagna bestämmelsen om en eventuell nedläggning av persontrafiken å denna linje böra utgå. Bergslagsbanan skulle därvid äga att, i enlighet med vad i överenskommelsen avsetts, åtnjuta ett avdrag å 200,000 kronor i den räntebärande delen av köpeskillingen, 3,040,000 kronor. Även i detta fall förutsättes trafik med lämplig motorvagn.

Då riksdagen uttalat sig för dessa båda jämkningar i avtalet har riksdagen utgått ifrån att trafiken å banan skall kunna genom lämpliga anordningar bli ekonomiskt försvarlig. Självfallet bör också det trafikerande bolagets ansträngningar att upprätthålla trafiken röna en tillbörlig förståelse och uppskattning av den trafikerande allmänheten, enkannerligen den befolkning, som nu anser sig vara i så stort beroende av banorna.

I likhet med departementschefen vill riksdagen framhålla önskvärdheten av att Bergslagsbanan söker bereda sysselsättning åt den vid Åmål—Årjängs järnväg tidigare anställda personalen.

Riksdagen, som alltså ansett sig böra godkänna förevarande avtal under förutsättning att däri vidtages de båda jämkningar beträffande trafikeringen av linjerna Åmål—Årjäng och Beted—Skillingsfors, som härovan omförmålt, får anmäla, att riksdagen i anledning av förevarande proposition och motionerna I: 323 och II: 663, under förutsättning att Dal—Västra Värmlands järnvägar komma att förvärvas av staten, bemyndigat Kungl. Maj:t att godkänna ett blivande avtal om försäljning till Bergslagsernas järnvägsaktiebolag av samma järnvägar ävensom av Åmål—Årjängs järnväg, allt i huvudsak-

lig överensstämmelse med i förevarande avtal mellan riksgäldskontoret och nämnda bolag stadgade villkor, dock med iakttagande av de båda jämkningar häri, som av riksdagen ovan angivits.

Stockholm den 29 maj 1936.

Med undersåtlig vördnad.
