

Nr 117.

Ankom till riksdagens kansli den 15 maj 1936 kl. 3 e. m.

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

(4:e avd.)

I en till riksdagen avlåten, den 6 mars 1936 dagtecknad proposition, nr 168, har Kungl. Maj:t, under återopande 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 Bergslagernas 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, väckta den ena inom första kammaren, nr 323, av herr *K. Bodin* och den andra inom andra kammaren, nr 663, av herr *A. Gustafson* i Kasenberg m. fl. 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 Bergslagernas 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 Bergslagernas järnvägsaktiebolag, hemställes 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.

I skrivelse den 16 januari 1936 hava fullmäktige i riksgäldskontoret hemställt om godkännande av ett i december 1935 upprättat, vid utskottets utlåtande fogat 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 Kättilsbyn och hamnspår i Åmål.

Samtliga ifrågavarande järnvägar arrenderas för närvarande av Bergslagernas 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 vagnslastgods.

Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag förutses komma att avträda sin egendom till konkurs under innevarande år. Enligt det föreliggande preliminära avtalet förutsattes, att riksgäldskontoret vid exekutiv auktion å bolagets järnvägar skall inköpa desamma och därefter försälja dem jämte Åmål—Årjängs järnväg till Bergslagernas järnvägsaktiebolag. Den med bolaget 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 järnväg. 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 järnvägslånefonden. 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 beloppet 2,840,000 kronor. Bergslagernas järnvägsaktiebolag har förbundit sig att åter upplåta Åmål—Årjängs järnväg för allmän godstrafik och godssamtrafik, 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 järnvägen Åmål—Årjäng liksom vid nyssnämnda landsvägstrafik. Enligt avtalet förutsattes, att bolaget skall sätta ett under bildning varande dotterbolag i sitt ställe, därvid det förra bolaget skall teckna borgen för det riktiga fullgörandet av de samma bolag enligt avtalet åvilande förbindelserna.

I ärendet hava hos Kungl. Maj:t gjorts 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 har dock som resultat av förda förhandlingar vid

ingången av mars månad innevarande år träffats en överenskommelse mellan Bergslagernas 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 detsamma hänskjutas till Kungl. Maj:ts avgörande.

Departementschefen har anfört bland annat följande:

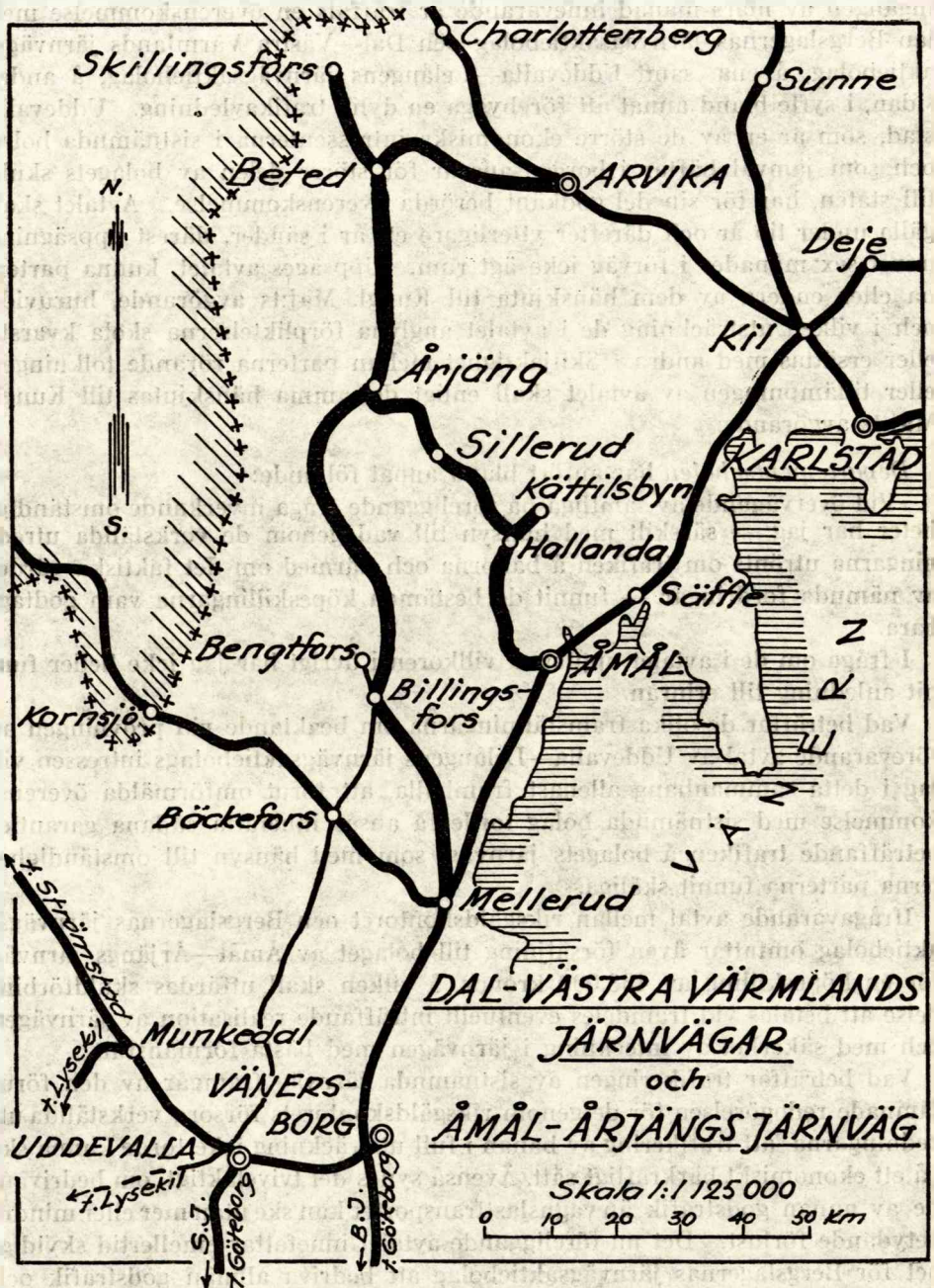
»Vid övervägande av samtliga på föreliggande fråga inverkan omständigheter har jag — särskilt med hänsyn till vad genom de verkställda utredningarna utrönts om trafiken å banorna och därmed om det faktiska värdet av nämnda fordringar — funnit de bestämda köpeskillingarna vara godtagbara.

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 beträffande 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 återopande 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 befohgenhet 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.»

Ifrågavarande båda normalspåriga järnvägar hava — på sätt nedanstående, inom utskottet uppgjorda tablå utvisar — dragit en byggnadskostnad av cirka 25,000,000 kronor, varav 16,052,000 kronor belöpa å Dal—Västra Värmlands järnväg och 8,480,000 kronor å Åmål—Årjängs järnväg.

I Dal—Västra Värmlands och Åmål—Årjängs järnvägar nedlagt kapital (kronor).

	Dal—Västra Värmlands, järnväg. (177 km.)	Åmål— Årjängs järnväg. (75 km.)	Summa. (252 km.)
Statslån.....	10,736,000: —	5,958,000: —	16,694,000: —
Lokal insats.....	5,316,000: — ¹	2,522,000: —	7,838,000: —
	Summa byggnadskostnader kronor	16,052,000: — ²	8,480,000: —
			24,532,000: —

¹ Varav 1,500,000 kronor aktieteckning av Bergslagens järnvägsaktiebolag och 1,000,000 kronor aktieteckning av Göteborgs stad.

² I byggnadskostnaderna ingå ej kostnaderna för rullande materiel, inventarier o. d., då dessa tillhandahållits av Bergslagsbanan.

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 aktieteck-

Utskottet.

ningar 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. Omnämns 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 utskottet i förevarande läge lämpligast, att de båda banorna försäljas till Bergslagens järnvägsaktiebolag, med vilket företag de redan för närvarande 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 utskottet att å 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. Utskottet förutsätter härvid, att trafikordningarna måste bliva 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* förutsattes 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, vill utskottet föreslå att den i punkt 7 intagna bestämmelsen om en eventuell nedläggning av persontrafiken å denna linje må 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 utskottet uttalat sig för dessa båda jämkningar i avtalet har utskottet 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 utskottet framhålla önskvärdheten av att Bergslagsbanan söker bereda sysselsättning åt den vid Åmål—Årjängs järnväg tidigare anställda personalen.

Utskottet, som alltså ansett sig böra tillstyrka godkännande av förevarande avtal under förutsättning att däri vidtages de båda jämkningar beträffande trafikeringen av linjerna Åmål—Årjäng och Beted—Skillingsfors, som härövan omförmälts, får hemställa,

att riksdagen, i anledning av förevarande proposition och motionerna I: 323 och II: 663, må 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, dock med iakttagande av de båda jämkningar häri, som av utskottet ovan angivits.

Stockholm den 15 maj 1936.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Olof Olsson*, *Bergqvist*, *Nilsson* i Gränebo, *Oscar Olsson*, *Svensson* i Kompersmåla, *Walles*, *Nilsson* i Fredriksfält, *Jonsson* i Lycksele, *Tham*, *Johanson* i Faleberg, *Magnusson* och *Bäcklund*; samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Andersson* i Höör, *Persson* i Falla, *Svensson* i Grönvik, *Jonsson* i Eskilstuna, *Andersson* i Prästbol, *Holmdahl*, *Andersson* i Ovanmyra, *Weijne*, *Olsson* i Staxäng, *Persson* i Tidaholm och *Danielsson*.

Reservationer:

1) av herr *Bäcklund*, som ansett, att utskottet bort hemställa,

att riksdagen, med avslag å förevarande proposition och i anledning av motionerna I: 323 och II: 663, må under förutsättning att Dal—Västra Värmlands järnvägar komma att förvärfvas av staten, bemyndiga Kungl. Maj:t att träffa erforderliga anordningar för nämnda järnvägars och Åmål—Årjängs järnvägs införlivande med statens järnvägar;

2) av herrar *Olsson* i Staxäng och *Danielsson*, som ansett, att å sidan 6 i utlåtandet bort före det stycke, som börjar med orden »I likhet» intagas ett stycke av följande lydelse:

»Med hänsyn bland annat till rådande trafikkonkurrens med Uddevalla—Lelångens järnväg anser utskottet, att statens rätt till inlösen av de ifrågavarande båda Dalslandsbanorna bör säkerställas även för det fall, att en framtida statsinlösen av Bergslagsbanan ej kommer till stånd. I anslutning härtill skulle i punkt 8 av överenskommelsen orden 'i samband med eller efter förvärv av Bergslagsbanans järnväg' utgå.»

Bilaga.

Mellan Riksgäldskontoret och Bergslagens 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 Bergslagens 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 Bergslagens Järnvägsaktiebolag erlægga:

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 Bergslagens 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 järnväglånefonden.

Därest ovan nämnda del av köpeskillningen erlägges kontant, skall därjämte gäldas ränta därå efter 4 1/2 procent från den 1 januari 1936 till betalningsdagen; därest åter betalningen äger rum i form av skuldförbindelser, skola dessa upptaga skyldighet att erlægga 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 Bergslagens 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 Bergslagens 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, skolande 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 handelens 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 omförmäles 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.