

Nr 198.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående trafiker-
ing av Falkenbergs järnväg; given Stockholms slott
den 10 mars 1939.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av stats-
rådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riks-
dagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande
departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Gerh. Strindlund.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet
inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i
statsrådet å Stockholms slott den 10 mars 1939.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden
PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, ENGBERG, SKÖLD,
QUENSEL, FORSLUND, ERIKSSON, STRINDLUND.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför
chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Strindlund:

Falkenbergs järnvägsaktiebolag har hos Kungl. Maj:t i olika skrivelser
gjort framställning om införlivande av bolagets järnväg, utgörande linjen
Falkenberg—Limmared, med statens järnvägar.

Bihang till riksdagens protokoll 1939. 1 saml. Nr 198.

Innan jag ingår på nämnda framställning, torde jag med avseende å ifrågasvarande järnväg få erinra om följande:

Kungl. Maj:t beviljade den 8 juli 1892, den 17 maj 1895, den 16 juli 1897, den 13 januari 1899 och den 27 april 1900 koncession å järnväg om 0.891 meters spårvidd respektive från Falkenberg till Fridhem, från Fridhem till Älvsered, från Älvsered till Mjöbäck, från Mjöbäck till Holsljunga samt från Holsljunga till Limmared å Borås—Alvesta järnväg. Jämlikt särskilda medgivanden av Kungl. Maj:t blev Falkenbergs järnvägsaktiebolag innehavare av samtliga dessa koncessioner. Medan större delen av järnvägen från Falkenberg till Limmared eller sträckan Falkenberg—Holsljunga om 71.6 kilometer byggdes helt med enskilda medel, erhöles statslån för anläggning av den 30.4 kilometer långa bandelen Holsljunga—Limmared. Den 8 september 1900 beviljade nämligen Kungl. Maj:t för utförande av sistnämnda järnvägsanläggning ett lån ur allmänna järnvägslånefonden å 505,000 kronor.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition, nr 179 punkt 2, medgav 1928 års riksdag (skrivelse nr 140) reglering av bolagets skuldförhållande till staten av i huvudsak den innebörden, att samtliga till och med år 1927 upplupna men ej guldna räntor ävensom anståndsrenta å statslånet, tillhoppa cirka 193,000 kronor, skulle avskrivas samt att under tiden 1928—1941 ränta å statslånet skulle erläggas med endast 10,000 kronor årligen.

Då denna betydande eftergift från statens sida ej medförde någon effektiv sanering av företaget, ansågo sig statsmakterna för att undvika ett nedläggande av järnvägen böra medgiva en ytterligare nedskrivning av järnvägsbolagets skuld till staten. Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition, nr 91, medgav sålunda 1937 års riksdag (skrivelse nr 126), att statens fordran, uppgående vid årsskiftet 1936/37 till cirka 912,500 kronor, finge nedskrivas till 110,000 kronor, vilket belopp skulle så länge järnvägsdriften upprätthölles innestå ränte- och amorteringsfritt, mot botteninteckning i bandelen Holsljunga—Limmared.

I och med sagda riksdagsbeslut voro jämväl villkoren uppfyllda för ikraftträdande av ett av stadsfullmäktige i Falkenberg år 1936 fattat beslut, innebärande att stadens fordran hos bolaget, uppgående till 125,000 kronor, skulle innestå ränte- och amorteringsfri mot inteckning i järnvägen Falkenberg—Holsljunga. De av Falkenbergs stad förskjutna medlen hade använts för utlösning — enligt särskild uppgörelse — av bolagets samtliga enskilda fordringsägare, och bolaget hade alltså genom 1937 års överenskommelse vunnit befrielse från samtliga ränteförpliktelser å järnvägskapitalet.

Järnvägsbolaget har emellertid i och för anskaffande av motorvagnar beviljats två lån från motorvagnslånefonden, ett år 1936 å 55,700 kronor och ett år 1938 å 86,900 kronor. Annuitet å förstnämnda lån förföll första gången den 15 januari 1938 med 6,994 kronor 95 öre, vilket belopp behörigen inbetalats. Kapitalskulden nedbragtes därigenom till 51,060 kronor 69 öre. Den annuitet å lånet, som förföll den 15 januari innevarande år, har bolaget däremot ej kunnat gälda. Å det senare lånet förfaller annuitet första gången den 3 februari 1940.

I skrivelse den 24 oktober 1938 har *Falkenbergs järnvägsaktiebolag* anfört:

Genom den sedan 1920-talet alltmera tilltagande bilkonkurrensen samt på grund av den år 1930 genomförda omläggningen av samtrafiksvägarna ha järnvägens trafikinkomster minskats, så att dessa under de senare åren ej täckt driftkostnaderna. Ehuru järnvägsförvaltningen på olika sätt, genom vidtagna rationaliseringsåtgärder, besparingar och anskaffning av motorvagnar, försökt minska järnvägens utgifter, för att sålunda motverka den inkomstminskning järnvägen under de senare åren fått vidkännas, har jämvikt i trafikinkomster och driftutgifter icke uppnåtts.

Ett fortsatt förstatligande av enskilda järnvägar, gränsande till Falkenbergs järnväg, har redan minskat och kommer att än mera minska denna järnvägs inkomster och försvåra dess fortbestånd som självständig enhet. För innevarande år synas trafikinkomsterna icke komma att täcka driftutgifterna.

Järnvägsanläggningens bibehållande och fortsatta trafikerande torde få anses vara ett livsintresse för de av järnvägen berörda orterna. Till anskaffning av nödigt driftkapital ser sig nu bolagsstyrelsen ingen möjlighet öppen, då under hand gjorda undersökningar om erhållande av bidrag eller garantier från av järnvägen berörda orter lämnat negativt resultat, beroende på att kommunerna själva hava ekonomiska svårigheter och de flesta av dem fortfarande dragas med oamorterad skuld å de bidrag de tecknat för järnvägens tillkomst. Såsom enda utväg att kunna bibehålla järnvägen som ett för orten nödvändigt trafikmedel har bolagsstyrelsen tänkt sig möjligheten att statsverket övertager och trafikerar järnvägen i dess helhet. I Falkenberg äger järnvägsbolaget såväl ett jordområde om 3,716 kvadratmeter, omedelbart gränsande intill statens järnvägars bangård, som ock hamnbanan, vars övertagande och ägande av statsbanan torde få anses vara av värde för denna, som därigenom skulle kunna ordna trafiken till ett för statsbanan billigare och för dess trafikanter förmånligare sätt än vad som nu är fallet, då Falkenbergs järnväg jämväl ombesörjer statsbanans hamnbanerörelse.

Bolagsstyrelsens tanke på statsverkets övertagande och trafikerande av järnvägen är grundad på den uppfattningen, att ortsbefolkningen under inga förhållanden torde vilja mista de fördelar järnvägen erbjuder. Då trafiken å banan dessutom ej heller torde kunna försvara ett nedläggande men dess upprätthållande kräver tillskott av kapital, är statens hjälp ett livsvillkor för järnvägen.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställer bolaget, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om att underhandlingar omedelbart upptagas rörande statsverkets övertagande av Falkenbergs järnväg med dess samtliga tillgångar och skulder, samt att, därest sådant övertagande kommer till stånd, trafiken för framtiden i nödig omfattning uppehålls, därvid järnvägens personal bibehålles i dess nuvarande eller motsvarande befattningar.

I skrivelse den 26 januari 1939 har bolaget ytterligare anfört:

Sedan hösten 1938 har järnvägen kunnat drivas huvudsakligast tack vare en försträckning av 20,000 kronor, som järnvägen nyligen erhållit av Falkenbergs stad. Då dessa medel, vilka använts till kolinköp och löpande utgifter, i det närmaste förbrukats och järnvägen icke kan påräkna ytterligare penninghjälp från staden, ser styrelsen sig icke hava någon möjlighet att uppehålla järnvägsdriften längre än till den 1 april innevarande år. Kol- och oljelager torde nämligen taga slut i början av maj månad; och till betalning av sådana löpande utgifter som avlöningar, skatter och försäkringspremier m. m. lära, enligt vad styrelsens undersökningar givit vid handen, inkomsterna under de

närmaste månaderna knappast komma att förslå. Att vid sådant förhållande redovisa debiterade samtrafiksmedel å fastställda dagar synes ock bli ogörligt.

Utöver förenämnda lån av 20,000 kronor har Falkenbergs stad tidigare i samband med inlösen av järnvägens obligationslån och nedskrivning av statskulden lämnat järnvägen ett räntefritt lån av 125,000 kronor utan återbetalningsskyldighet i annat fall än att järnvägsdriften nedlägges. Beträffande detta lån förmodar styrelsen, att staden icke vill ifrågasätta annat än att det även framdeles får kvarstå på oförändrade villkor. Vad åter angår det såsom driftslån försträckta beloppet, 20,000 kronor, åvilar järnvägen betalningsskyldighet till såväl kapital som ränta, och styrelsen anser sig för sin del icke kunna göra någon framställning till staden om beloppets efterskänkande.

Ytterligare länemöjligheter äro uteslutna, varför enda utvägen synes vara ett snabbt ingripande från statens sida i ändamål att bevara järnvägen åt därav berörda orter.

I avvaktan på vad riksdagen eventuellt kommer att besluta med anledning av bebådad proposition angående enhetliggörandet av det svenska järnvägsnätet vågar därför styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt statens järnvägar och riksgäldskontoret att från och med den 1 instundande april övertaga och tillsvidare uppehålla järnvägens drift.

Järnvägsstyrelsen har avgivit utlåtande i ärendet den 22 februari 1939. Till en början har styrelsen uttalat, att den avveckling av järnvägsbolagets ekonomiska kris, som åsyftats genom 1937 års reglering av bolagets skuldförhållanden, endast kunde betecknas såsom formell. Härmed syftades på det förhållandet, att bolaget väl erhållit befrielse från de förfallna fordringar, vilkas förhandenvaro utåt markerat kristillståndet, men trots detta och att uppgörelsen med fordringsägarna varit den från bolagets synpunkt gynnsammaste tänkbara, icke kunnat ernå nödig balans mellan inkomster och utgifter. För år 1937 — som för järnvägarna i allmänhet varit ett särdeles gott år — redovisades nämligen ett driftunderskott av järnvägsrörelsen om cirka 24,000 kronor, och 1938 års resultat vore, av hittills tillgängliga siffror att döma, ännu något sämre. Styrelsen anför härefter:

De likvida medel, över vilka bolaget förfogade vid tidpunkten för 1937 års uppgörelse, voro skäligen obetydliga, och det är följaktligen ej ägnat förvåna, att bolaget efter två så ogynnsamma årsresultat står utan rörelsekapital. I bolagets senaste skrivelse har framhållits, att sedan hösten 1938 järnvägens drift kunnat uppehållas huvudsakligen tack vare ny försträckning från Falkenbergs stad om 20,000 kronor samt att även dessa medel nu äro i det närmaste förbrukade, en uppgift som synes väl stämma med berörda bokföringsresultat. Det torde vara uppenbart, att bolaget härmed kommit till yttersta gränsen för sina möjligheter att hålla rörelsen igång, och att ytterligare hjälp utifrån alltså är nödvändig, för såvitt trafikens inställande i en mycket nära framtid — i skrivelsen anges den 1 april 1939 — skall kunna undvikas.

I bolagets framställning av den 24 oktober 1938 hemställas om statsförvärf av all bolagets egendom. Då statsmakterna så sent som vid 1937 års riksdag tagit ställning till frågan om banans framtida förvaltning — även den då föreliggande underdåniga hemställan avsåg i första hand statsförvärf — synes sagda framställning emellertid näppeligen kunna upptagas till prövning, innan avgörande träffats i den fråga om ett mer allmänt förstatligande av de enskilda järnvägarna, beträffande vilken förslag nu föreligger. Även fränsett denna

omständighet är den tid, som nu står till förfogande för kort för möjliggörande av den noggranna beredning, som nödvändigt måste föreligga vid ett beslut av sådan räckvidd. Man torde vid sådant förhållande vara nödsakad begränsa sig till en interimistisk anordning, varigenom omedelbar trafikinställelse undviks och rådrum beredes för nödiga utredningar och beslut.

Järnvägsstyrelsen uttalar härefter, att styrelsen — för beredande av tid till en mera allsidig och grundlig prövning av frågan om järnvägens framtida förhållanden — icke vill motsätta sig, att ett uppdrag, avseende anstalter för en provisorisk trafikerings under en tid av förslagsvis 15 månader, d. v. s. till och med juni 1940, lämnas styrelsen. Styrelsen förutsätter därvid, att driften skall omfatta icke blott järnvägen utan också bolagets hela biltrafik, inklusive den vars överflyttning på Falkenbergs stad avtalats. Härmed anser styrelsen erforderligt rådrum vara vunnet och möjlighet beredd till eventuellt beslut i ärendet vid 1940 års riksdag. För anordningens i fråga åvägbringande kräves, anför styrelsen, i första hand, att vederbörligt avtal träffas mellan staten å ena samt Falkenbergs järnvägsaktiebolag å andra sidan. Något vägande skäl att därvid kräva riksgäldskontorets medverkan kan styrelsen icke finna, då statens fordran å bolaget aktualiseras endast i händelse av järnvägsdriftens nedläggande.

I detta sammanhang framhåller styrelsen, att omförmälda trafikeringsuppdrag näppeligen kan fullgöras utan att förlust uppstår, samt anför:

Då det gäller en enskild järnväg, som icke kan anses ha någon avsevärd betydelse utöver den rent lokala, synes det icke utan vidare givet, att denna förlust skulle drabba statens järnvägar. Förlusten i fråga borde fastmer, i den mån bidrag från Falkenbergs stad och övriga av järnvägen berörda kommuner icke anses kunna och böra ifrågasättas, rätteligen täckas med medel från anslag å riksstaten. Med hänsyn till ifrågakommande belopps relativa litenhet, och då det, i vad förlusterna anses böra bäras av statsverket, de facto endast gäller en bokföringsfråga, vill styrelsen emellertid icke framställa något yrkande om avsteg i detta stycke från de allmänna bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 angående av staten övertagna enskilda järnvägars förvaltning, vilka bestämmelser med vissa självfallna modifikationer synas tillämpliga även i förevarande fall.

Med hänsyn till av styrelsen sålunda berörda omständigheter vill styrelsen icke motsätta sig ett bifall till förevarande framställning i så måtto, att styrelsen bemyndigas att för tiden intill den 1 juli 1940 träffa avtal med Falkenbergs järnvägsaktiebolag om sådant trafikeringsavtal som förut sagts.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som avgivit yttrande i ärendet den 2 mars 1939, instämma med järnvägsstyrelsen däri, att frågan om Falkenbergs järnvägs eventuella övertagande av staten ej för närvarande bör upptagas till prövning, utan att en interimistisk anordning nu bör vidtagas, varigenom undviks omedelbar trafikinställelse och beredes rådrum för nödiga utredningar och beslut. Fullmäktige anför härefter:

Järnvägsstyrelsen har i sådant avseende förklarat, att styrelsen ej vill motsätta sig ett uppdrag att provisoriskt trafikera Falkenbergs järnväg under en tid av förslagsvis 15 månader, d. s. v. till och med juni 1940; styrelsen förut-

sätter därvid, att driften skall omfatta ej blott järnvägen utan även bolagets hela automobiltrafik.

Att ett uppdrag av nämnda art lämnas järnvägsstyrelsen synes fullmäktige vara den enda praktiskt möjliga utvägen att undvika den hotande driftnedläggelsen, och den ifrågasatta tidsbegränsningen för uppdraget har ej givit fullmäktige anledning till erinran. Fullmäktige förutsätta, att järnvägsstyrelsen med stöd av den erfarenhet, som vinnes under trafikeringstiden, i god tid före dennas utgång till Kungl. Maj:t inkommer med förslag om hur med järnvägen därefter bör förfaras.

Fullmäktige dela järnvägsstyrelsens uttalade uppfattning, att något vägande skäl ej finnes att, såsom järnvägsbolaget ifrågasatt, kräva riksgäldskontorets medverkan vid anordnandet av den föreslagna provisoriska trafikeringen.

Såsom järnvägsstyrelsen framhållit, torde den förlust för statens järnvägar, som väntas komma att uppkomma under den begränsade trafikeringstiden, bliva så relativt obetydlig, att det ej synes erforderligt att bereda statens järnvägar ersättning därför genom anslag på riksstaten.

På grund av vad fullmäktige sålunda anfört tillstyrka fullmäktige bifall till järnvägsbolagets framställning på sätt järnvägsstyrelsen ifrågasatt, d. v. s. att styrelsen, efter riksdagens hörande, om så anses erforderligt, bemyndigas att för tiden intill den 1 juli 1940 träffa avtal med Falkenbergs järnvägsaktiebolag om trafikering av bolagets järnvägar genom järnvägsstyrelsens försorg.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 4 mars 1939 — under erinran om att de från järnvägsdriften inflytande medlen från början av 1920-talet ej räckt i sin helhet för länelikviderna — meddelat, att dessa medel sedermera så småningom ytterligare minskats, så att de ej räckt till underhållsarbeten i full utsträckning och ej heller kunnat täcka de inknappade driftkostnaderna. Styrelsen anför i anslutning härtil:

Till större förbättringar å bana och rullande materiel hava sålunda några medel ej stått till förfogande. Sedan järnvägens byggnad har endast ett lokomotiv nyanskaffats och tre av övriga fyra lokomotiv hava samma pannor som vid lokomotivets tillverkning för 35—40 år sedan. Då banans lutningsförhållanden äro av den beskaffenhet, att enbemanning av lokomotiven på godstågen icke är möjlig, har järnvägsförvaltningens avsikt varit att snarast övergå till motoriserad drift. Redan 1925 anskaffades en motorvagn för persontrafiken och åren 1936 och 1938 ytterligare tvenne sådana genom låneunderstöd från lånefonden för motorvagnar till enskilda järnvägar. Efter anskaffande av ytterligare en sådan vagn och ett motorlokomotiv för gods- trafikerna samt sedan fyra lokomotivförare år 1941 avgått med pension beräknades hela driften bliva motoriserad, varigenom betydande minskning i driftkostnader skulle kunna vinnas. Samtidigt torde bolaget avsett att, sedan ändringar i kurvornas skenförhöjning genomförts, öka persontågshastigheten med motorvagnar till 75 km/tim. Dessa arbeten på banan hava dock ej kunnat i beräknad utsträckning fullföljas.

Förutom genom förenämnda strävan till rationalisering har järnvägsförvaltningen sökt vinna balans mellan inkomster och utgifter genom uppgörelser såväl angående statslånet som angående övriga lån, vilka befriat bolaget från ränteutgifter m. m.

Trots alla ansträngningar har förvaltningen dock icke lyckats i sina strävanden, utan rörelsen har de senare åren visat underskott. De likvida medlen, över vilka järnvägsbolaget efter uppgörelserna med fordringsägarna förfogade,

hava därigenom förbrukats och bolaget ser sig ur stånd att längre än till den 1 april 1939 hålla driften i gång, därest ej driftkapital kan utifrån erhållas.

Styrelsen anför härefter, att den korta tid, som nu stode till förfogande för beredning av huvudfrågan om statsförvärv, sannolikt icke torde medgiva denna frågas definitiva ordnande i år. Det kunde vidare ifrågasättas, om denna fråga vore av sådan betydelse, att densamma nu borde upptagas separat, då statsmakterna stode i begrepp att träffa avgörande i den stora frågan om ett mera allmänt förstatligande av de enskilda järnvägarna. Å andra sidan torde det vara nödvändigt, fortsätter styrelsen, att nu vidtaga åtgärder, som gjorde det möjligt för järnvägen att fortsätta driften, så att frågan om järnvägens statsförvärv kunde efter vederbörlig utredning föreläggas 1940 års riksdag. För detta ändamål syntes trafiken på järnvägen provisoriskt behöva uppehållas, så att rådum för sådan prövning vunnos. Då de av järnvägen berörda kommunerna icke ansåges kunna komma ifråga för erhållande av rörelsekapital till denna provisoriska drift, torde statsverket böra träda emellan. Den summa, som för järnvägens trafikering under förslagsvis ett och ett halvt år kunde tänkas erforderlig utöver inkomsterna, torde belöpa sig högst till 60,000 kronor.

Trafikeringen av järnvägen, som styrelsen förutsätter komma att ske med järnvägens nuvarande personal och rullande materiel, torde, anser styrelsen, kunna ske därigenom, att järnvägsstyrelsen bemyndigades träffa trafikeringsavtal med Falkenbergs järnvägsaktiebolag för ifrågavarande tid.

Därest sådan anordning av någon anledning skulle befinnas olämplig, bör, anför styrelsen, kunna tagas i övervägande att erbjuda trafikeringen åt Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, varom riksgäldskontoret i så fall torde böra träffa avtal. Vissa förmåner betingade av den gemensamma spårvidden skulle antagligen vid trafikeringen härigenom kunna ernås.

Länsstyrelsen i Hallands län, som berett ortsinnevånare och trafikanter tillfälle att i ärendet avgiva yttrande, har i utlåtande den 4 mars 1939 till en början lämnat följande upplysningar rörande Falkenbergs järnvägs trafikområde:

Falkenbergs järnväg genomlöper inom Hallands län under långa sträckor en rik och väl utvecklad bygd. Viktigare samhällen mellan Falkenberg och länsgränsen äro Vessigebro (520 invånare) med Katrinebergs folkhögskola samt lantmanna- och lanthushållsskola, Köinge, knutpunkt för betydelsefulla vägar (140 invånare), Ullared (375 invånare), där järnvägen korsar Varberg-Åtrans numera med statsbanenätet införlivade järnväg, och Lia med Hallands läns landsting tillhöriga lungsotssanatorium (116 platser). Inom nedre delen av järnvägens område är åkerbruket den förhärskande näringsgrenen. Ovanför Ullared vidtager skogsområdet med ett lovande skogsbruk. Under sådana förhållanden synes det egendomligt att trafiken icke är större än vad den är. De inkomna yttrandena visa emellertid att järnvägen användes för transport av skogsprodukter samt av för jordbruket behövliga förnödenheter. Mindre industrier utefter järnvägen begagna sig även av denna såsom transportled. Troligt är att en stegring i godsmängden skulle kunna ernås genom lämpliga åtgärder i taxeavseende. Vad persontrafiken beträffar, äro såväl Katrinebergsskolorna som sanatoriet i Lia, som har mycket dåliga vägförbindelser,

i hög grad beroende av järnvägen. En förbättrad tidtabell, med användande av ett ökat antal rälsbussar, skulle utan tvivel här visa sig verkningsfull samtidigt som trafiken förbilligas.

Länsstyrelsen anför härefter, att järnvägen för Falkenbergs stad vore den naturliga förbindelsen med dess uppland. Att staden själv ansåge järnvägen betydelsefull, visade bäst de ekonomiska uppoffringar staden påtagit sig för att hålla järnvägen vid liv. Ett nedläggande av järnvägen skulle utan tvivel betyda att särskilt godstrafiken skulle komma att söka sig andra vägar och staden härigenom lida avsevärt avbräck.

En enhällig opinion inom de orter, som berördes av järnvägen, krävde, fortsätter länsstyrelsen, dess bibehållande. De olika olägenheter, som skulle komma att uppstå genom banans nedläggande, belystes bäst genom de ingångna yttrandena. För egen del ville länsstyrelsen i detta avseende uttala, att de synpunkter, som kommit till synes i dessa yttranden, vore värda allt beaktande vid frågans avgörande. I varje fall syntes förhållandena bestämt tala för någon tids försöksdrift genom statens järnvägar för att se om icke genom en rationalisering av driften och andra lämpliga åtgärder en ekonomiskt lönande trafik skulle kunna upprätthållas.

Under framhållande att vid ett nedläggande av järnvägen såväl person- som godstrafiken måste överflyttas på landsvägarna, vilka sålunda skulle få att uppbära en väsentligt utökad trafik, särskilt av tyngre art har länsstyrelsen härefter under hänvisning till en skrivelsen bilagd karta anført, bland annat, att det kunde förutses att, för uppbärande av den trafikökning, som bleve följden av järnvägens nedläggande, även II-klassvägarna behövde undergå en genomgående förbättring och i varje fall huvudvägarna förses med åtminstone halvpermanent beläggning. Med hänsyn härtill måste man räkna med högst avsevärda vägutgifter såsom en följd av järnvägens nedläggande. Endast de mest oundgängliga vägarbetena mellan Falkenberg och länsgränsen skulle komma att draga en kostnad av åtminstone 700,000 à 800,000 kronor. Även med forcering torde redan dessa arbeten kräva en tidrymd av åtminstone ett par år. Dessförinnan kunde sålunda i varje fall icke förutsättningar anses föreligga för järnvägstransporternas överflyttande till landsvägarna inom området för banans hallandsdel.

Under förmälan att järnvägsstyrelsen delgivit länsstyrelsen sitt i här ifrågasatt ärende avgivna utlåtande har länsstyrelsen slutligen uttalat, att en tillfyllestgörande omläggning och förbättring av vägnätet inom det område järnvägen genomlöpte svårigen kunde vara färdig till den 1 juli 1940, varför en förlängning av den av järnvägsstyrelsen föreslagna trafikeringsperioden sannolikt måste förutses för den händelse den ifrågasatta försöksdriften gäve så dåligt resultat, att järnvägens definitiva nedläggande prövades oundgängligt.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län, som jämväl i ärendet hört ortsinnevarare och trafikanter, har i utlåtande den 6 mars 1939 uttalat, att länsstyrelsen för egen del hyste den uppfattning, varåt alla kommuner och trafikanter, vilka

vore för järnvägstransporter hänvisade till Falkenbergs järnväg, givit uttryck, nämligen att i första hand järnvägens drift borde övertagas av statens järnvägar. Vad vidare järnvägens bestånd beträffade, vore, anför länsstyrelsen, att märka, att järnvägen hade en längd av 102 kilometer, och så vitt länsstyrelsen vore bekant, hade tidigare ej varit tal om nedläggande av en järnväg av denna längd. Att järnvägen betytt mycket för utvecklingen av de trakter, som järnvägen betjänade vore ofrånkomligt. För att denna järnvägens roll nu skulle vara utspelad talade icke senare års händelser. Textilindustriens fortsatta starka expansion i dessa bygder hade lokaliserats till orter vid järnvägen, men ej till orter med bättre landsvägsförbindelser. Om nu, som vore i hög grad önskvärt, järnvägsdriften av järnvägsstyrelsen övertoges och tills vidare upprätthölles, erhöles rådrum för ett noggrant övervägande av de olika synpunkter, som borde anläggas vid avgörande av ett för en stor bygd så viktigt beslut, som nedläggande av dess hittills viktigaste kommunikationsled.

Ehuru Falkenbergs järnvägsaktiebolag genom de skuldregleringar, som ägde rum åren 1928 och 1937, blivit befriat från sina samtliga ränteförpliktelser å järnvägskapitalet, har bolaget icke lyckats uppnå balans mellan inkomster och utgifter. För år 1937, som för järnvägarna i allmänhet var ett gynnsamt år, redovisade nämligen bolaget ett driftunderskott av järnvägsrörelsen om cirka 24,000 kronor, och 1938 års resultat är, av tillgängliga siffror att döma, ännu sämre. På grund härav äro bolagets möjligheter att fortsätta driften numera uttömda. Sedan hösten 1938 har rörelsen kunnat uppehållas endast tack vare en försträckning från Falkenbergs stad å 20,000 kronor. Då bolaget icke lyckats erhålla någon ytterligare försträckning, måste driften nedläggas omkring den 1 april innevarande år, därest staten icke i någon form ingriper.

*Departements-
chefen.*

Frågan om järnvägens övertagande av staten synes uppenbarligen icke böra definitivt avgöras i nu förevarande sammanhang. Innan ställning härtill tages, torde, såsom järnvägsstyrelsen framhållit, avgörande först böra träffas i frågan om enhetliggörande av de enskilda järnvägarna, i vilken fråga Kungl. Maj:t tidigare avlätit proposition till årets riksdag. Vidare torde tillfälle böra beredas järnvägsstyrelsen att verkställa en mera allsidig och grundlig prövning av de olika förhållanden, som äga samband med frågan om ett förstatligande av nu ifrågavarande järnväg, något som järnvägsstyrelsen hittills icke medhunnit. Då ett omedelbart inställande av driften onekligen skulle medföra vissa olägenheter, i synnerhet därest järnvägen efter utredning skulle befinnas böra övertagas av staten och rörelsen sålunda återupptagas, synes emellertid, på sätt av järnvägsstyrelsen föreslagits och av riksgäldsfullmäktige biträts, åt styrelsen böra uppdragas att vidtaga erforderliga åtgärder för en provisorisk trafikering av järnvägen från och med den 1 april 1939 till och med den 30 juni 1940. Såsom styrelsen förutsatt torde driften därvid böra omfatta icke blott järnvägen utan även bolagets hela biltrafik. Under nu angivna tid torde järnvägsstyrelsen medhinna verkställa sådan utredning och förskaffa sig erforderlig erfarenhet rörande järnvägens driftför-

hållanden m. m., att förslag i ärendet kan framläggas och beslut om järnvägens framtida ställning fattas före den 1 juli 1940.

Då det torde vara uppenbart, att omhändertagandet av driften kommer att åsamka staten förlust, synes frågan om järnvägens provisoriska trafikerande av statens järnvägar böra underställas riksdagens prövning. Med hänsyn till att förlusten torde bli relativt ringa, synes det ej erforderligt att bereda statens järnvägar ersättning därför genom anslag å riksstaten.

På grund av ärendets brådskande beskaffenhet är det önskvärt, att det samma blir föremål för en skyndsam behandling.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att bemyndiga Kungl. Maj:t medgiva järnvägsstyrelsen att med Falkenbergs järnvägsaktiebolag träffa överenskommelse om trafikering intill den 1 juli 1940 genom statens järnvägars försorg av den bolaget tillhöriga järnvägen mellan Falkenberg och Limmared.

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 avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.