



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1950:14
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE
RÖRANDE
SVERIGES SMALSPÅRIGA JÄRNVÄGAR

avgivet av

1943 års järnvägskommitté

Del IV

DE SMALSPÅRIGA VÄSTGÖTABANORNA

STOCKHOLM 1950

Statens offentliga utredningar 1950

Kronologisk förteckning

1. Elkraftutredningens redogörelse nr 2:18. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras räkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Örebro län. Beckman. 44 s. **K.**
2. Betänkande angående tyskgruvorna och centralorgan för gruvärenden. Victor Petterson. 157 s. **H.**
3. Betänkande med förslag angående folkskolans disciplinmedel m. m. Kihlström. 137 s. **E.**
4. Skolöverstyrelsens utlåtande angående beskärning av timplanerna vid de allmänna läroverken m. fl. läroanstalter. Statens Reproduktionsanstalt. 105 s. **E.**
5. Ortsavdragskommittén. Betänkande med förslag till ändrade kommunala ordsavdrag m. m. Beckman. 199 s. **Fi.**
6. Utredning angående överflyttning av viss del av riksbankens rörelse till en statlig affärsbank m. m. Marcus. 64 s. **Fi.**
7. 1949 års uppbördssakkunniga. 1. Betänkande med förslag till vissa ändringar i uppbördsförfarandet. Marcus 112 s. **Fi.**
8. Betänkande angående rationaliseringsverksamheten inom den offentliga förvaltningen. Beckman. 155 s. **Ju.**
9. Utredning angående de handelspolitiska arbetsformerna m. m. 2. Redogörelse för de olika avtalstyperna i det svenska avtalssystemet. Katalog och Tidskriftstryck. 74 s. **H.**
10. Den svenska elbranschens kapacitet och konkurrensförhållanden. Marcus. 175 s., 1 pl. **H.**
11. Socialvårdskommitténs betänkande. 17. Utredning och förslag angående lag om socialhjälp m. m. Beckman. 579 s. **S.**
12. Handelsutbildningskommitténs betänkande och förslag. 1. Handelsgymnasierna. Marcus. 445 s. **E.**
13. Skyddsrum för civilbefolkningen. Nordisk Rotogravyr. 154 s. **I.**
14. Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 4. De smalspåriga västgötabanorna. Gummesson. 100 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet. **Jo.** = jordbruksdepartementet.



BETÄNKANDE

RÖRANDE

SVERIGES SMALSPÅRIGA JÄRNVÄGAR

avgivet av

1943 års järnvägskommitté

Del IV

DE SMALSPÅRIGA VÄSTGÖTABANORNA

STOCKHOLM 1950

Gummessons Boktryckeri Aktiebolag

280





BETÄNKANDE
RÖRANDE
SVERIGES SMALSPÅRIGA JÄRNVÄGAR

utgivet av
1943 års järnvägskommitté

Del IV
DE SMALSPÅRIGA VÄSTGÖTALÄNS JÄRNVÄGAR



Innehållsförteckning.

	Sid.
Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. kommunika- tionsdepartementet	5
Kap. 1. Historik över de smalspåriga järnvägarna i Västergötland	7
Kap. 2. Allmän översikt av kommunikationerna i Västergötland ..	17
Kap. 3. Teknisk beskrivning av de smalspåriga järnvägarna i Väs- tergötland	24
Kap. 4. Trafikomfattningen på de smalspåriga järnvägarna i Väs- tergötland	30
Kap. 5. Investeringsbehov vid olika alternativ till förbättring av de smalspåriga järnvägarna i Västergötland	39
Kap. 6. Kostnadsändringar vid övergång till normalspårsdrift i jämförelse med fortsatt smalspårsdrift	45
Kap. 7. Särskilda frågor rörande vissa bansträckor	53
Kap. 8. Frågan om järnväg mellan Lidköping och Grästorp över Tun (Såtenäs)	58
Kap. 9. Kommitténs förslag rörande de smalspåriga Västgötajärn- vägarna	66
Sammanfattning av kommitténs förslag	74
 Bilagor:	
1. Kortfattad beskrivning av natur och näringsliv inom de smalspåriga Västgötajärnvägarnas trafikområden av ak- tuarien, fil. lic Sven-Eric Nordin	76
2. Uttalanden angående behovet av förbättrade järnvägskom- munikationer inom de smalspåriga Västgötajärnvägarnas trafikområden	90
3. Kartskiss över järnvägarna i Västergötland	99

Innehållsförteckning

Sid.

Skrivelse till Helt Stålsedel och Chelen för Kungl. kommunika-	5
tionsskribenten	5
Kap. 1. Historik över de smalspåriga järnvägarna i Västergötland	7
Kap. 2. Allmän översikt av kommunikationerna i Västergötland	17
Kap. 3. Teknisk beskrivning av de smalspåriga järnvägarna i Väs-	
tergötland	24
Kap. 4. Trafikomfattningen på de smalspåriga järnvägarna i Väs-	
tergötland	30
Kap. 5. Investeringsbehov vid olika alternativ till förbättring av de	
smalspåriga järnvägarna i Västergötland	39
Kap. 6. Kostnadsändringar vid övergång till normalspårsträff i	
jämförelse med fortsatt smalspårsträff	45
Kap. 7. Särskilda frågor rörande vissa bansträckor	53
Kap. 8. Frågor om järnväg mellan Läcköping och Gårstorp över	
Tun (Sätene)	58
Kap. 9. Kommitténs förslag rörande de smalspåriga Västgötajärn-	
vägarna	66
Sammanfattning av kommitténs förslag	74
Bilagor:	
1. Kortfattad beskrivning av natur och näringsliv inom de	
smalspåriga Västgötajärnvägarnas trafikområden av sk-	
tsorten, till Helt Stålsedel och Chelen	76
2. Utställanden angående behovet av förbättrade järnvägskom-	
munikationer inom de smalspåriga Västgötajärnvägarnas	
trafikområden	90
3. Kartskiss över järnvägarna i Västergötland	99

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

1943 års järnvägskommitté, som enligt bemyndigande den 24 september 1943 tillkallats av dåvarande chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet för utredning rörande smalspåriga järnvägar m. m., får härmed vördsamt överlämna del IV av sitt betänkande. Denna del behandlar de smalspåriga järnvägarna av 891 mm spårvidd i Västergötland med undantag av linjen Falkenberg—Limmared och avser sålunda det smalspåriga järnvägsnät, som i allmänhet sammanfattas under benämningen de smalspåriga Västgötabanorna. Betänkandet innefattar förslag till ombyggnad av vissa bandelar till normalspår, nedläggning av vissa mindre sträckor samt bibehållande av återstående bandelar med oförändrad spårvidd tills vidare intill dess frågan i framtiden ånyo omprövas. Därjämte behandlas framställning om återuppbyggnad av den år 1939 nedlagda järnvägen Lidköping—Tun och dess utsträckning till Grästorp.

Kommittén har i sitt utredningsarbete haft förmånen att erhålla värdefull hjälp av Kungl. järnvägsstyrelsen, framförallt rörande investeringsbehov och tekniska frågor.

De kalkyler rörande kostnaderna för järnvägarnas drift, underhåll och förnyelse, som kommittén redovisar i betänkandet, hava sammanställts genom benågen medverkan av vederbörande experter inom statens järnvägars andra distrikt.

Stockholm den 1 mars 1950.

ALBERT FORSLUND.

M. BLOMBERG.

PER JOHNSON.

ERIK MALMKVIST

H. SANDSTRÖM.

CARL SUNDBERG.

Chr. Gemzell

Josef Svensson

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

1913 års järnvägskommitté, som enligt beordringar den 21 septem-
ber 1913 tillkallats av hävarande chefen för Kungl. Kommunikationsde-
partementet för utredning rörande smalspåriga järnvägar m. m. för
härmed fördsamt överlämnat del IV av sitt betänkande. Denna del be-
handlar de smalspåriga järnvägarna av 801 mm spårvidd i Västergöt-
land med undantag av linjen Falkenberg-Linnaröd och öfver sålunda
det smalspåriga järnvägsnät som i allmänhet sammanknyttas under be-
nämningen de smalspåriga Västgötsbanorna. Betänkandet innehåller
förslag till ombyggnad av vissa banor till normalspår, nedläggning
av vissa mindre sträckor samt bibehållande av återstående banor
med oförändrad spårvidd till dess vidare infall i framtiden äro
ompröfvade. Därför behandlas framtäffning om återupbyggnad av
den år 1933 nedlagda järnvägen Läcköping-Tun och dess utsträckning
till Grästorp.

Kommittén har i sitt utredningsarbete haft förmånen att erhålla vär-
defull hjälp av Kungl. järnvägsstyrelsen, framförallt rörande investie-
ringsbehov och tekniska frågor.

De kalkyler rörande kostnaderna för järnvägarnas drift, underhåll
och förnyelse, som kommittén redovisar i betänkandet, hava samman-
ställts genom bevägen medverkan av vederbörande experter inom sta-
tens järnvägs- och andra distrikt.

Stockholm den 1 mars 1930.

ALBERT FORSLUND.

M. Blomberg. Per Jonsson. Erik Malmqvist.
H. Sandström. Carl Sundberg.
Chr. Gemzell. Josef Svanesson.

KAPITEL 1.

Historik över de smalspåriga järnvägarna i Västergötland.

De smalspåriga järnvägarna och överhuvud taget landskapets hela järnvägsnät utformades med västra stambanan, Stockholm—Göteborg, såsom den från början framträdande huvudlinjen. Sträckningen genom Västergötland av denna järnväg var på sin tid livligt omstridd. Tre olika alternativ diskuterades: 1) Västra Billingsbanan (Skara-sträckningen) från Hova över Ymsjöholm—Timmersdala—Skara—Tråvad till Vårgårda, 2) Västra Billingsbanan (Mariestads-sträckningen) från Hova över Hassle—Mariestad—Leksberg—Timmersdala—Varnhem—Ugglum till Floby, 3) Östra Billingsbanan med i stort sett nuvarande sträckning av stambanan. Talesmännen för Östra Billingsbanan hade redan från början en starkare ställning i det att de voro överens om huvudsträckningen. "Västerbillingsarna" voro däremot splittrade i två läger, det ena grupperande sig till Skara-alternativet, det andra kring Mariestads-alternativet. "Österbillingsarna" fingo i stridens senare skede ett stark stöd för sin sak av järnvägsbyggaren, friherre Nils Ericson. I skrivelse till Kungl. Maj:t framhöll denne att västra delen av Skaraborgs län med städerna Lidköping och Mariestad genom sin närhet till Väneren och genom sjöfarten på denna sjö och Trollhätte kanal voro avsevärt mera gynnade än den östra delen av länet med städerna Falköping och Skövde. Striderna om de olika alternativen avgjordes av regeringen i början av år 1856 till förmån för Ericsons förslag om sträckning öster om Billingen. Den äldsta delen av västra stambanan, bandelen Göteborg—Jonsered, öppnades för trafik i december 1856, och 1859 var sträckan Göteborg—Töreboda färdig. År 1862 blev banan i hela sin sträckning från Stockholm till Göteborg upplåten för trafik. De första enskilda järnvägarna inom landskapet voro Borås—Herrljunga och Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga, öppnade för trafik respektive åren 1863 och 1866. Båda dessa byggdes ursprungligen smalspåriga med en spårvidd av 4 engelska fot eller 1.217 mm. Såsom omtalais i annat sammanhang,*

* Se 1943 års järnvägskommittés betänkande, del I (SOU 1945: 7) sid. 29—34.

blevo dessa bandelar emellertid ombyggda till normalspår under åren 1897—1899. Anmärkas må, att ytterligare en smalspårig järnväg inom Västergötland har blivit ombyggd, nämligen Ulricehamn—Vartofta järnväg,* som öppnades för trafik år 1874 och ombyggdes åren 1906—1908, varvid bandelen Ulricehamn—Åsarp blev en länk i järnvägen Falköping—Landeryd. Bandelen Åsarp—Vartofta nedlades år 1918. Av de nu befintliga smalspåriga järnvägarna är Hjo—Stenstorps järnväg den äldsta, färdig år 1873.

Här nedan lämnas några data ur de nuvarande smalspåriga järnvägarnas historia.

Hjo—Stenstorps järnväg. Redan när västra stambanan byggdes, väcktes intresset för järnvägsförbindelser i bygderna längs Vätterns västra strand, vilka genom stambanans sträckning kommit att ligga vid sidan av denna. För Karlsborg och bygden däromkring väntades och arbetades på att staten skulle bygga en sidolinje från Skövde för att därmed sätta fästningen Karlsborg i förbindelse med stambanenätet. För bygderna längre söderut funnos däremot inga förhoppningar att statsmakterna skulle anlägga några järnvägar. Staden Hjo hade emellertid låtit förbättra sin hamn och stadens ledande personer insågo vikten av att den fick järnvägsförbindelse. Även innehavarna av i trakten befintliga stora jordegendomar voro starkt intresserade av att en järnväg byggdes mellan lämplig station på stambanan och Hjo. Planerna togo fast form och en smalspårig linje mellan Stenstorp och Hjo stakades och kostnadsberäknades. Koncession erhöles år 1872. Statslån beviljades med 240.000 kronor. Spårvidden var ursprungligen bestämd till 2,7 fot men ändrades till 3 fot eller 891 mm. Då järnvägen 1873 öppnades för allmän trafik, var den först i landet bland järnvägar av allmän betydelse med denna spårvidd. Bandelen Svensbro—Ekedalen och dess fortsättning fram till Tidaholm påbörjades något senare och kunde öppnas för trafik åren 1874 och 1875.

Lidköping—Håkantorps järnväg. I början av 1860-talet väcktes på allvar järnvägsintresset i Lidköping. Västra stambanan hade byggts färdig genom Västergötland, och en enskild järnväg planerades från Uddevalla över Vänersborg till Herrljunga. Intresserade i Lidköping önskade närmast en förbindelse med Uddevalla—Herrljunga-banan, vilket skulle giva en kortare väg till Uddevalla och Göteborg. Redan 1863 bildades Lidköping—Håkantorps järnvägsaktiebolag för anläggning av en smalspårig järnväg till Håkantorp. Vid riksdagarna 1863, 1865, 1869 och 1871 väcktes motioner om låneunderstöd för att bygga bandelen Lidköping—

* Se 1943 års järnvägskommittés betänkande, del I, sid. 35.

Håkantorp men avslogs och bolaget måste upplösas. Emellertid framlades vid början av 1870-talet projekt om en järnväg från Lidköping till Skara och Stenstorp. Inflytelserika personer i Lidköping arbetade för denna plan, vilken även genomfördes, och järnvägen Lidköping—Skara—Stenstorp, öppnad 1874, blev Lidköpings första järnvägsförbindelse. Denna järnväg ansågs emellertid icke ensam kunna fylla ortens behov av järnvägskommunikationer. År 1874 bildades ånyo ett bolag för att bygga den tidigare planerade järnvägen från Lidköping till Håkantorp. Koncession erhöles 1876, byggnadsarbetet kom igång och järnvägen kunde öppnas för trafik 1877. I bolaget hade Lidköpings stad tecknat aktier till betydande belopp, varjämte ett lån å 20.000 kronor erhöles ur handels- och sjöfartsfonden. När järnvägen trafikerats en tid, visade det sig dock, att rörelsen icke lämnade tillräckligt överskott att täcka ränta och amortering av bolagets lån, och bolaget gick år 1885 i konkurs. Järnvägen drevs under några år för konkursboets räkning men såldes 1891 exekutivt till Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag. År 1902 bytte järnvägen åter ägare och övertogs av ett konsortium med Lidköpings stad såsom störste delägare. Efter hand inlöste staden övriga andelar i konsortiet och blev 1913 ensam ägare till järnvägen.

Under åren 1918—1920 undersöktes möjligheterna att bygga om såväl denna järnväg som den anslutande Kinnekulle—Lidköpings järnväg till normalspår. Ritningar och kostnadsberäkningar uppgjordes; förslaget strandade på svårigheterna att under efterkrigstiden uppdriva tillräckligt kapital samt på det osäkerhetsmoment för järnvägsdriften, som den nu framträdande lastbilstrafiken utgjorde.

Kinnekulle—Lidköpings järnväg. I slutet av 1880-talet hade städerna Skara och Mariestad förenats genom järnvägarna Skara—Kinnekulle—Vänern och Mariestad—Kinnekulle, vilka anknöto till varandra i Gössäter. I Lidköping väcktes intresset för en järnväg, som skulle kunna sammanbinda staden med järnvägen från Mariestad och ingå såsom en förbindelseled i en smalspårig järnväg från Göteborg över Håkantorp till Mariestad. Planerna vunno anklang även i Mariestad, och ett bolag bildades år 1894 för projektet. Såväl Lidköping som Mariestad tecknade aktier i företaget, och Lidköping lämnade därjämte räntegaranti för ett amorteringslån. Koncession beviljades 1895 för sträckan Lidköping—Gössäter, och delen Lidköping—Hellekis kunde öppnas 1897. Emellertid uppkom efter något år tanken att ändra sträckningen norr om Hellekis, så att järnvägen kunde anslutas till Mariestadsbanan i Forshem i stället för i Gössäter. Koncession för denna nya sträckning erhöles 1898 och bandelen blev färdig samma år. Förhoppningarna att den nya järnvägen skulle bli ett led i ett större järnvägsföretag från Göteborg över Hå-

kantorp infriades icke. Linjen från Göteborg kom, såsom framgår av beskrivningen av Västergötland—Göteborgs järnväg, att dragas över Skara. Järnvägen blev ej heller ur företagsekonomisk synpunkt lönande. År 1936 trädde bolaget i likvidation. Följande år köptes järnvägen på exekutiv auktion av Lidköpings stad.

Södra Kinnekulle järnväg (Källby—Kinnekleva) är att betrakta såsom ett bispår till Kinnekulle—Lidköpings järnväg. Den planerades såsom utfartsled för kalkbrotten vid Kinnekleva och öppnades för trafik 1924. Det bolag, som ägde järnvägen, gick 1927 i konkurs och järnvägen övertogs sedermera av Lidköpings stad. Numera ombesörjes endast godstrafik.

Lidköping—Skövde och Stenstorps järnväg. Redan år 1862 föreslogo intresserade personer i Lidköping och Skara en smalspårig järnväg från dessa städer till någon station på västra stambanan. Fem år senare väcktes i Skaraborgs läns landsting motion om tillsättande av en kommitté för att utreda länets järnvägsfrågor; i motionen föreslogs bland annat en järnväg från Lidköping över Skara till Skövde. Motionen fick dock falla. Några år senare blevo planerna på järnvägen åter aktuella, och en kommitté tillsattes år 1872 i Skara. Man lyckades vinna intressenter i Lidköping för saken, trots att man där hyste planer på en järnväg till Håkantorp, och en betydande donation från Lidköping tillföll järnvägsbolaget. Såsom anknytningsstation till västra stambanan valdes Stenstorp, delvis på grund av att Hjo-banan anslöt till denna station och trots att Skövde stad erbjöd sig att teckna ett avsevärt belopp, om linjen från Axvall i stället drogs till Skövde. Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag kunde bildas år 1872 och koncession för järnvägen erhöles samma år. Spårvidden bestämdes först till 2,7 fot men ändrades till 3 fot, d. v. s. 891 mm eller samma som för Hjo-banan. Järnvägen invigdes år 1874. Åren 1914 och 1915 förvärfvade Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag aktiemajoriteten i företaget och övertog från och med år 1916 skötseln av järnvägen.

År 1935 införlivades Skövde—Axvalls järnväg med Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg, vars namn i samband därmed ändrades till Lidköping—Skövde och Stenstorps järnväg. Järnvägen mellan Skövde och Axvall leder sitt ursprung från intressen i Skövde, vilka ansågo, att handel och näringsliv i staden blevo lidande på att staden saknade direkt förbindelse med det smalspåriga järnvägsnätet i Västergötland. Tanken hade varit uppe att medelst järnväg förbinda Skövde med Svensbro vid Hjo—Stenstorps järnväg, men ett förslag om en smalspårig järnväg till Axvall tilldrog sig större intresse och stadsfullmäktige i Skövde beslöto

år 1897 tillsätta en kommitté att utreda frågan. Kommittén förordade sträckningen Skövde—Axvall och föreslog att staden skulle teckna majoriteten av aktierna i det planerade bolaget. Så blev fallet. Statslån erhöles, byggnadsarbetet igångsattes och 1904 kunde järnvägen öppnas för trafik.

Intresset att erhålla normalspårig järnvägsförbindelse föranledde Lidköping och Skara att taga initiativet till en utredning och kostnadsberäkning angående ombyggnad till normalspår av linjen Lidköping—Skara—Skövde/Stenstorp. Denna utredning verkställdes av förvaltningen för Västergötland—Göteborgs järnvägar och avlämnades år 1944.

Mariestad—Moholms järnväg kan härledas från år 1865, då Mariestad—Moholms järnvägsaktiebolag konstituerades. Järnvägsbygget kunde dock ej omedelbart igångsättas i brist på medel. År 1871 erhöles emellertid bolaget ett statslån å 20.000 kronor och då koncession beviljades följande år, kunde anläggningen utföras och järnvägen öppnas för trafik 1874. År 1924 förvärvade Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag av staden Mariestad aktiemajoriteten i järnvägen.

Skara—Kinnekulle—Vänerns järnväg (Skara—Gössäter—Hönsäter/Hellekis) och *Mariestad—Kinnekulle järnväg* (Mariestad—Gössäter). Dessa järnvägar ägdes av bolag med förankring i Skara respektive Mariestad och tillkommo bland annat för att sammanbinda städerna och med dem förena den rika landsbygden. Den förra koncessionerades 1886 och den senare 1888. Båda bolagen erhöles statslån med respektive 324.000 och 305.000 kronor. Järnvägarna kunde öppnas för trafik, den förra 1887 och den senare 1889. Sedan Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag från och med år 1900 öppnat bandelen Göteborg—Skara för trafik, dröjde det icke längre än till 1904 förrän bolaget inköpte järnvägen Skara—Kinnekulle—Vänern. Därefter låg det nära till hands för bolaget att även förvärva Mariestad—Kinnekulle järnväg för att få en genomgående linje från Göteborg till Mariestad. Detta köp genomfördes 1909.

Västergötland—Göteborgs järnväg. Såsom av föregående redogörelse framgår, tillkom ganska tidigt ett smalspårigt järnvägsnät på västgötaslätten, förenande dessa bygder dels med västra stambanan över Moholm och Stenstorp, dels med Uddevalla—Vänernsberg—Herrlunga järnväg över Håkantorp. Efter hand som näringslivet utvecklade sig blev det angelägnare att förbinda detta nät med Göteborg. Då en sådan förbindelse bedömdes att vara företagsekonomiskt motiverad, bildades för ändamålet en kommitté 1893. Ritningar och kostnadsförslag

uppgjordes för en järnväg Göteborg—Skara jämte två alternativ för anknytning med Lidköping—Håkantorps järnväg antingen medelst en linje Pedersbacke (Tumleberg)—Håkantorp eller medelst en linje Vara—Håkantorp. Med anledning av protester från Lidköping mot Vara—Håkantorpslinjen bestämde man sig för sammanbindningslinjen Tumleberg—Håkantorp, som för Lidköping—Håkantorps järnväg utgjorde den närmaste utfartsvägen till Göteborg. År 1896 bildades Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag och följande år fick bolaget koncession för linjerna Göteborg—Skara och Tumleberg—Håkantorp. År 1900 kunde dessa linjer öppnas för trafik. Efter förvärven av järnvägarna mellan Skara och Mariestad aktualiserades planen att bygga en järnväg från Mariestad till Gårdsjö. Eftersom en sådan utbyggnad av bolagets järnvägsnät kunde antagas medföra kraftigt ökad samtrafik med stambanan, förverkligades planen raskt och den nya bandelen kunde trafikeras från och med år 1910.

Redan tidigare hade tanken uppstått att förlänga Västgötabanan från Mariestad till Gullspång vid Nora—Bergslags järnväg. Koncession erhöles år 1906 för denna linje. Av olika skäl uppsköts dock planens förverkligande. År 1914 sökte och erhöles emellertid intressenter i Mariestad koncession på en järnväg till Gullspång från Torveds station på bandelen Mariestad—Gårdsjö. Koncessionen överflyttades sedermera på Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, som byggde järnvägen och upplät densamma från och med år 1917 för trafik.

Under åren 1918—1920 utfördes på initiativ av dåvarande trafikchefen vid Västergötland—Göteborgs järnväg, majoren J. Nyström, undersökningar och kostnadsberäkningar för en ombyggnad till normalspår av linjerna Göteborg—Gårdsjö och Tumleberg—Håkantorp. Det förutsattes därvid, att banans tekniska standard skulle bli ungefär likvärdig med standarden vid statens järnvägars sekundärlinjer och att befintliga 25 kg räler skulle i huvudsak bibehållas tills vidare. Ombyggnaden planerades ske etappvis med början från Gårdsjö för att i första hand nå industrierna vid Kinnekulle och — efter ombyggnad av Kinnekulle—Lidköpings järnväg — i Lidköping. Medelsbehovet för ombyggnad av hela linjen Göteborg—Gårdsjö beräknades till 9,5 milj. kronor vid 1914 års prisnivå, rullande materiel oberäknat. Av medelsbehovet belöpte omkring 1 milj. kronor på anslutningen i Göteborg. Planerna kommo i brist på medel icke till utförande.

Järnvägens slutstation i Göteborg för persontrafiken låg tidigare omedelbart väster om Bergslagsbanans station på mark tillhörande Göteborgs stad. Då staden behövde disponera området för uppfarten till den nya Hisingsbron, samt det ur järnvägssynpunkt ansågs önskvärt att stationen kom närmare centralstationen, flyttades stationen 1932 till sin

nuvarande plats. I samband därmed fick ingångslinjen ändrad sträckning från Lärje över Olskroken. Genom denna omläggning vanns, förutom ett bättre läge för slutstationen, även ett vidgat trafikområde genom anknytningen till stadsdelarna vid Olskroken. Godsstationen med godsbangården samt lokstallar och verkstad ligga fortfarande på sin ursprungliga plats på Marieholm—Gullbergsområdet.

Skara—Timmersdala järnväg. För att bättre kunna exploatera kalkförekomsterna nordost om Skara planerades i början på 1900-talet en järnväg Skara—Timmersdala. Koncession för denna bandel erhöles 1906, och följande år bildades ett bolag för att bygga och driva järnvägen. Bolaget sökte och erhöles statslån med 352.500 kronor såsom hjälp med byggnaden. År 1909 öppnades järnvägen för trafik. Trafikeringen ombesörjdes enligt avtal av Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg. Trafikinkomsterna räckte emellertid icke att täcka driftkostnaderna och år 1920 måste bolaget träda i likvidation. Järnvägen inropades på exekutiv auktion av staten för säkrande av dess fordran och förvaltades av statens järnvägar tills den år 1925 övertogs av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, som därefter ombesörjde driften. Såsom en följd av den alltmer sjunkande trafiken erhöles 1932 tillstånd att nedlägga persontrafiken och att, beträffande godstrafiken, endast befordra vagnslaster vid behov. På bandelen Dämman—Timmersdala nedlades trafiken helt år 1939.

Trollhättan—Nossebro järnväg. Allteftersom industrien i Trollhättan växte ut och befolkningen i staden ökade, visade det sig alltmer önskvärt att få en förbindelse med de smalspåriga västgötajärnvägarna. Intressenter i Trollhättan fingo år 1907 koncession på en smalspårig järnväg mellan Trollhättan och Nossebro station på Västergötland—Göteborgs järnväg. Arbetets igångsättande måste emellertid uppskjutas i brist på medel och först sedan statslån beviljats år 1913 med 555.000 kronor kunde järnvägsaktiebolaget Trollhättan—Nossebro konstitueras och järnvägsanläggningen påbörjas. Järnvägen blev färdig år 1916. Enligt avtal skulle Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag ombesörja trafikeringen. Rörelsen lämnade emellertid så gott som varje år förlust, och år 1923 måste bolaget träda i likvidation. Järnvägen övertogs av staten för att skydda statslånet men försålles 1925 till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, som 1927 för nyförvärvet bildade ett särskilt dotterbolag.

Förstatligandet av de smalspåriga Västgötajärnvägarna. Efter förhandlingar med ägarna till de i det föregående nämnda järnvägsföreta-

gen inköptes dessa år 1948 av svenska staten och införlivades den 1 juli samma år med statsbanenätet. De träffade avtalen inneburo att staten skulle övertaga järnvägarnas skulder — se nedanstående översikt — samt därutöver för Västergötland—Göteborgs järnvägar erlægga en kontant köpeskillning av 900.000 kronor samt för Lidköpings järnvägar 400.000 kronor på vissa villkor. För Hjo—Stenstorps järnväg beräknades icke något affärsvärde utöver skulderna. Beträffande köpeskillningen för Lidköpings järnvägar må nämnas att i avtalet stadgades, att 100.000 kronor skulle utbetalas kontant och resterande 300.000 kronor med fordringsbevis, förfallande till betalning den 31 december 1963 och löpande med 3 procent årlig ränta. Fordringsbeviset skulle dock utan vederlag återgå till staten, om normalspårig järnväg för person- och godstrafik komme att öppnas före utgången av år 1963 mellan Lidköping å ena sidan och station vid statens järnvägars nuvarande normalspårsnät å den andra.

De skulder som staten förband sig övertaga framgå av följande sammanställning.

<i>Milj. kronor</i>		
Västergötland—Göteborgs järnvägar:		
Statslån	0,357	
Banklån	4,600	4,957
Lidköpings järnvägar:		
Amorteringslån	0,062	0,062
Hjo—Stenstorps järnväg:		
Statslån	0,137	
Inteckningslån	0,325	0,462
Summa milj. kronor		5,481

Med tillägg av den förut nämnda köpeskillningen blev sålunda det sammanlagda förvärvsbeloppet 6,781 milj. kronor.

Statslån. I detta sammanhang må erinras, att riksdagen alltsedan år 1871 ställt anslag till Kungl. Maj:ts förfogande att användas såsom låneunderstöd för anläggning av enskilda järnvägar (allmänna järnvägs-lånefonden), samt att lån även beviljats ur handels- och sjöfartsfonden och ur lånefonden för anskaffning av motorvagnar. Här nedan återgives en sammanställning över de statslån, som vid olika tidpunkter lämnats här ifrågavarande järnvägar.

Sammanställning av statslån till smalspåriga järnvägar i Västergötland.

	Belopp kronor	Därav kvar- stående den 30 juni 1948 kronor
<i>Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar</i>		
Skara—Kinnekulle—Vänern	324.000	—
Mariestad—Kinnekulle	305.000	—
Mariestad—Moholm	20.000	—
Skövde—Axvall	363.500	—
Trollhättan—Nossebro	555.000	173.896
Skara—Timmersdala	352.500	14.828
Summa	1.920.000	188.724

Lidköpings järnvägar

Lidköping—Håkantorp	20.000	—
Södra Kinnekulle	40.500	—
Summa	60.500	

<i>Hjo—Stenstorps järnväg</i>	240.000
Summa summarum	2.220.500

För anskaffande av motorvagnar eller rälsbussar ha lån ur motorvagnslånefonden beviljats sålunda:

Västergötland—Göteborgs järnvägar	120.000	(år 1940)	64.780
	103.600	(» 1947)	103.600
Summa	223.600		168.380
Hjo—Stenstorps järnväg	88.760	(» 1938)	88.760
	72.950	(» 1941)	10.418
	76.950	(» 1941)	10.990
	64.500	(» 1943)	26.585
Summa	303.160		136.753
Summa summarum	526.760		

Sammanlagt har alltså i statslån beviljats 2.747.260 kronor.

Vissa av järnvägarna ha icke kunnat uppfylla lånevillkoren, varför staten helt eller delvis nödgats avskriva lånebelopp och upplupna räntor. Det ekonomiska stöd, som staten på så sätt lämnat berörda järnvägar, framgår av följande sammanställning.

Avskrivna belopp å statslån.		
Järnväg	Avskrivet år	Belopp kronor
Skara—Timmersdala	1920, 1925	436.154
Trollhättan—Nossebro	1925	621.022
Skövde—Axvall	1927—1935	958.039
Södra Kinnekulle	1929	9.892
	Summa	2.025.107

Planerade järnvägar. Utöver de järnvägar som blivit utförda inom Västergötland har en mångfald andra projekt diskuterats och till och med förts så långt fram att koncession erhållits. Ett bland de intressantare innebar förslag att sammanbinda de smalspåriga järnvägarna i Västergötland och Östergötland med varandra över Askersund. En järnväg av 891 mm spårvidd från Timmersdala till Askersund koncessionerades år 1908. Ett par år senare lämnades koncession för en järnväg från Askersund till Borggårds station på Norra Östergötlands järnväg. Även andra möjligheter att förena de båda smalspårsnäten ha framkommit. Ett sådant förslag innefattade en tågfarja, vilken skulle trafikera leden Hjo—Hästhölm.

För att illustrera hur livligt man intresserat sig för järnvägsnätets utbyggnad inom Västergötland uppräknas här nedan några järnvägsprojekt, vilkas planläggning kommit så långt att koncession sökts och erhållits.

Koncessionerade järnvägar, vilka icke kommit till utförande.

Sträckning	Längd km	Spårvidd mm	Datum för koncessionen
Grästorp—Hallebo	11,0	891	31/1 1908
Grästorp—Tun	11,8	1435	30/9 1921
Lidköping—Kvänum	25,9	891	12/4 1907
Lidköping—Malma	22,5	891	24/5 1889
Otterbäcken—Töreboda ..	29,1	1435	30/10 1908
Skövde—Jula	31,6	891	10/1 1912
Timmersdala—Askersund	96,5	891	30/10 1908
Timmersdala—Mariestad .	20,1	891	5/7 1912
Vårgårda—Nossebro	20,6	891	11/12 1914

KAPITEL 2.

Allmän översikt av kommunikationerna i Västergötland.

På grund av Västergötlands geografiska läge mellan de stora sjöarna Vänern och Vättern har landskapet sedan gammalt genomdragits av färdvägar mellan Västkusten och Mellansverige. Eriksgatan gick på sin tid genom dessa bygder. När Göteborg började växa fram under förra delen av 1600-talet, kom den viktigaste förbindelsen mellan den nya staden vid västerhavet och Stockholm att leda genom dessa trakter. När statens järnvägsnät på sin tid planlades, ansågs det allmänt helt naturligt, att stambanan Stockholm—Göteborg förlades hit, även om man ej var ense om sträckningen i detalj. I senare tid, då landsvägarna återuppleva en renässans, drager stora rikshuvudvägen mellan Stockholm och Göteborg också fram genom denna del av Västergötland.

Västra stambanan har alltsedan sin tillkomst varit Västergötlands viktigaste kommunikationsled. Den kompletteras av ett helt nät järnvägar, normalspåriga och smalspåriga. De normalspåriga järnvägarna bilda de huvudlinjer, kring vilka smalspårsbanorna sedermera byggts upp. Bland de förra märkes, förutom västra stambanan, Bergslagsbanan, vilken i sin nedre del ligger i Västergötland. Bergslagsbanan och västra stambanan sammanbindas av den likaledes normalspåriga bandelen Öxnered—Herrlunga. De smalspåriga järnvägarna ha förbindelse med ytterligare tre normalspåriga linjer, nämligen statens järnvägars bandelar Vartofta—Tidaholm och Skövde—Karlsborg samt den enskilda Nora—Bergslags järnväg. De smalspåriga järnvägarnas trafikområden ha sin tyngdpunkt icke så långt från stambanan. Sålunda har staden Hjo 39 km järnvägsledes till Stenstorp och 29 km landsvägsledes till Skövde, Mariestad har 18 km till Moholm samt Skara 29 km och Lidköping 51 km till Skövde. Det må dock framhållas, att Lidköping endast har 28 km till Håkantorps vid normalspårslinjen Uddevalla—Öxnered—Herrlunga.

Det smalspåriga järnvägsnätet i Västergötland — här och i fortsättningen bortses från den isolerade smalspåriga Falkenbergs järnväg — ligger till större delen inom Skaraborgs län. Utanför detta län befinna

sig endast bandelen Nossebro—Göteborg samt den västra hälften av bandelen Nossebro—Trollhättan. Huvudlinjen i detta smalspåriga järnvägssystem sträcker sig från Göteborg över Skara och Mariestad till Gårdsjö med en längd av 222 km. Den är en viktig länk i förbindelserna mellan Göteborg samt slättbygden och städerna i Skaraborgs län; den lokala trafiken inom järnvägen är därför stor men samtrafiken med anslutande linjer är ock livlig; tillräckligt är att i detta sammanhang nämna samtrafiken över Gullspång och Gårdsjö. Utsikten att vinna denna samtrafik har också spelat en stor roll för huvudlinjens tillkomst. Visserligen byggdes de äldsta delarna av densamma, nämligen Skara—Gössäter—Vänern och Mariestad—Gössäter ursprungligen för att tillgodose mera lokala transportbehov, men vid sekelskiftet hade utvecklingen hunnit så långt, att man förutsåg den stora trafik som kunde vinnas genom att bygga järnvägen från Göteborg till Skara och sedermera, efter inkorporering av bandelarna Skara—Gössäter—Vänern och Gössäter—Mariestad, fortsätta densamma till Gårdsjö och Gullspång.

Vid sidan av huvudlinjen Göteborg—Gårdsjö ha bandelarna Håkan-torp—Lidköping, Lidköping—Skövde/Stenstorp och Mariestad—Mö-holm en väsentlig betydelse för de av linjerna berörda städerna och landsbygden. Bandelarna Skara—Dämman, Källby—Kinnekleva samt Torved—Gullspång* ha alla sekundär betydelse. Detta gäller i viss mån även bandelen Trollhättan—Nossebro. Järnvägen Hjo—Stenstorp med sidolinjen Svensbro—Tidaholm har visserligen större transportuppgifter än de sistnämnda bandelarna men kan ingalunda mäta sig med övriga Västgötabanor.

Såsom redan nämnts ha smalspåriga järnvägar tidigast anlagts inom Skaraborgs län. Hela järnväglängden i detta län är 753 km, vilket ger en täthet av 8,9 km per 100 km² yta. Enbart de smalspåriga järnvägarna ha en längd av 430 km, vilket ger en täthet åt de smalspåriga järnvägarna av 5,8 km. Dessa järnvägar dominera därför helt järnvägsbilden. Till jämförelse med järnvägstätheten i några andra län med stort inslag av smalspåriga järnvägar kan nämnas, att järnvägstätheten i Östergötland är 6,7 och i Kalmar län 7,4 km per 100 km² yta.

Det smalspåriga järnvägsnätet har tidigare haft ännu större utsträckning. Dels ha de ursprungligen smalspåriga linjerna Borås—Herrljunga och Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga ombyggts till normalspår vid tiden omkring sekelskiftet,* dels har linjen Lidköping—Tun, 27 km, helt nedlagts år 1939 och bandelen Dämman—Timmersdala, 4 km, lika-så helt nedlagts samma år.

* Torved—Gullspång har intill dess Nora Bergslags järnväg införlivas med statsbanenätet en betydande övergångstrafik.

* Se 1943 års järnvägskommittés betänkande, del I (SOU 1945: 7), sid. 29 och följande.

Städerna på västgötaslätten, Lidköping, Skara och Mariestad, samt deras uppland tillgodoses endast av smalspåriga järnvägar. Medelst dessa järnvägar erhålla ifrågavarande bygder dock en obruten och direkt förbindelse med Göteborg. Avståndet Skara—Göteborg är 129 km och avståndet Lidköping—Göteborg 126 km. Avståndet Mariestad—Göteborg är 183 km över Skara och 180 km över Lidköping. Emellertid kan förbindelse med Göteborg även erhållas via Stenstorp, Skövde och Moholm. Därvid utgör exempelvis avståndet Skara—Göteborg över Stenstorp 156 km och avståndet Mariestad—Göteborg över Moholm 189 km. För Mariestads vidkommande medför den direkta smalspåriga linjen till Göteborg således endast en relativt obetydlig vägförkortning.

Kommunikationerna sjöledes spela för många delar av landskapet en stor roll icke minst för de smalspåriga järnvägarnas trafikområden. De stora sjöarna Vänern och Vättern, vilka bindas samman genom Göta kanal och med havet genom Trollhätte kanal och Göta älv, skapa en för landskapet betydelsefull vattenväg. De smalspåriga järnvägarna stå på flera punkter i direkt kontakt med vägarna till sjöss, såsom i Göteborg, Trollhättan, Lidköping, Hönsäters lastageplats vid Hellekis, Mariestad, Lyrestad och Hjo.

Den betydelse, som sjöfarten på Göteborg har för hela landet och därmed även för Västergötland, är så stor och även så känd, att den i detta sammanhang icke behöver närmare utvecklas. Det må vara tillräckligt att nämna, att Göteborgs hamn har den största fartygstrafik efter tontal räknat bland landets alla hamnar. Varutrafiken över Göteborg utgjorde år 1937 omkring 4,8 milj. ton och år 1947 omkring 4,7 milj. ton.

Självfallet berör endast en mindre del av hela denna varuomsättning Västergötland och de smalspåriga järnvägarnas trafikområde. Den smalspåriga Västgötabanans andel i transporter till och från Göteborgs hamn är dock i och för sig betydande och visar vad fartygstrafiken i Göteborg betyder för järnvägen och dess trafikområde. Västgötabanan når hamnen med egna spår vid Gullbergskajen och har därutöver vagnpråmar, rymmande 3 lastade smalspåriga godsvagnar. Med hjälp av normalspåriga järnvägsvagnar kunna transporter — visserligen efter omlastning — ombesörjas till och från hamnområden med enbart normalspår.

Trollhättans hamn är obetydlig trots därvarande stora industrier. Varutrafiken över hamnen utgjorde år 1937 sammanlagt omkring 26.700 ton och år 1947 omkring 6.000 ton. Den smalspåriga linjen Trollhättan—Nossebro har en ytterst ringa andel i denna trafik.

Lidköping däremot har en ganska livlig rörelse i sin hamn. Hamntrafiken utgjorde år 1937 140,900 ton och år 1947 196.300 ton. Fartygs-

trafiken besvärar av att hamnen är trång. Planer finnas för utvidgning av hamnen.

Hamnförhållandena i Mariestad äro mindre goda ur trafikteknisk synpunkt. Sedan länge har planerats att giva staden bättre sjöförbindelser genom att bygga en ny hamn på västra sidan av halvön Ekudden. Varutrafiken över hamnen utgjorde 1937 63.000 och år 1947 25.300 ton. Hönsäters lastageplats har visserligen endast lokal betydelse, huvudsakligen för Hellekis cementfabrik, men de varukvantiteter, som där omsättas, äro ganska betydande. År 1947 utgjorde varuomsättningen 145.200 ton. De lossade varorna voro huvudsakligen stenkol, sand och gips, de lastade cement.

Staden Hjo är den enda hamnplatsen vid Vättern, som beröres av de smalspåriga Västgötabanorna. Omslutningen i hamnen är jämförelsevis obetydlig, år 1937 13.600 ton, år 1947 blott 3.600 ton.

Mellan Hjo och Hästholmen uppehålls reguljär båttrafik i samtrafik med järnvägarna.

Trafiken över kaj i Lyrestad är mycket obetydlig.

Längden av allmänna vägar är år 1949 i Skaraborgs län omkring 3.900 km, vilket ger en täthet av 48 km pr 100 km² landyta. Motsvarande siffror i Älvsborgs län äro 5.100 km samt 43,6 km. I jämförelse med många andra landsdelar äro siffrorna för Skaraborgs län gynnsamma. Sålunda är vägtätheten i Kalmar län 34,2, i Kronobergs län 40,5 och i Jönköpings län 43,3. Medeltalet för hela landet är 21,7. Särskilt inom slättbygderna av Skaraborgs län är vägnätet mycket finmaskigt.

Antalet bilar i de båda länen redovisas i följande sammanställning.

		Skaraborgs län	Älvsborgs län
Personbilar	1939	7.571	9.353
	1949	8.046	10.587
Omnibusar	1939	166	328
	1949	194	351
Lastbilar	1939	2.302	3.021
	1949	2.596	3.896
	Summa år 1949	10.836	14.834

Om hela antalet bilar år 1949 slås ut på antalet invånare i respektive län erhålles för Skaraborgs län en bil på 24 personer och i Älvsborgs län en på 25 personer. Riksmedeltalet är en bil på 26 personer.

Busstrafiken är väl utvecklad. De enskilda järnvägsbolagen ägde själva busslinjer, vilka genom järnvägarnas förstatligande överförts i statens ägo. Sålunda innehade Västergötland—Göteborgs järnvägar linjerna Göteborg—Olofstorp, Trollhättan—Sollebrunn—Alingsås, Skara

—Falköping samt voro delägare i Billingsens trafikaktiebolag och i linjen Mariestad—Gullspång—Kristinehamn. Hjo—Stenstorps järnväg förde med sig bland annat linjerna Skövde—Hjo och Tidaholm—Hjo. Lidköpings järnvägar hade däremot endast en linje av betydelse, Lidköping—Såtenäs. Den sammanlagda trafikerade linjelängden av de till de smalspåriga järnvägarna i Västergötland anknutna busslinjerna uppgår till mer än 800 km. Utöver dessa busslinjer äga statens järnvägar ett antal linjer utmed bandelen Herrljunga—Vänersborg samt i trakten av Falköping och Tidaholm.

Bland viktigare privatägda busslinjer må nämnas linjerna Töreboda—Mariestad, Skövde—Mariestad, Lidköping—Falköping och Lidköping—Vara.

Huvudpulsådern för vägtrafiken genom landskapet är rikshuvudvägen Stockholm—Göteborg, vilken i stort sett följer Västgötabanan från Hova över Mariestad och Skara till Vara för att där vika av mot Alingsås. Den är emellertid icke i fullgott skick och förbättringar planeras. Högsta tillåtna hjultryck varierar mellan 2,5 och 3 ton. Körbanebreddens varierar i allmänhet mellan 6,0 och 7,0 meter. Beläggningen utgöres av grus, fränsett vissa delar av vägen, som ha permanentad vägbana. Bland övriga mera betydande vägar märkes länshuvudvägen Lidköping—Skara—Skövde, som löper parallellt med järnvägen mellan samma orter. Vägen fortsätter till Hjo. Lidköping förbindes vidare med Vänerborg med en länshuvudväg, som icke går så långt från den nedlagda järnvägen Lidköping—Tun. Vägar av mera lokal betydelse följa övriga järnvägslinjer. Längs järnvägen Trollhättan—Nossebro saknas dock landsväg. Vägsystemet här övertvåras i stället järnvägen.

För närmare upplysningar om vägväsendet har kommittén ansett det påkallat att liksom vid undersökningen av järnvägarna i sydöstra Sverige begära uppgifter från Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om och i vad mån vägnätet längs de smalspåriga järnvägarna i Västergötland behövde kompletteras och de beräknade kostnaderna härför. De begärda uppgifterna hava sammanställts av vägförvaltningarna i Skaraborgs och Älvsborgs län; kostnadsuppgifterna hänföra sig till prisnivån vid slutet av år 1947. Kostnaderna för marklösen äro icke inberäknade men uppskattas till 10 å 15 procent av byggnadskostnaderna.

I det följande lämnas en kortfattad redogörelse för nämnda uppgifter i den mån de avse vägar längs järnvägarna och icke uteslutande tillfartsvägar.

Vägen längs järnvägen Göteborg—Vara. Från Göteborgs stadsgräns följer en lokal väg tätt intill järnvägen förbi Olofstorp, Björboholm,

Anten, Sollebrunn och Nossebro till Naum några kilometer sydväst om Vara, där den ansluter till rikshuvudvägen. Vägen är 85 km, har en körbanebredd av i allmänhet 5,0 m och medger ett högsta hjultryck av 2,5 ton. Den planeras bli ombyggd och förbättrad, innefattande bland annat breddning av körbanan till 6,0 m och asfaltbeläggning på sträckan Göteborg—Nossebro. Medelsbehovet uppgives till sammanlagt 9,86 milj. kronor, motsvarande i genomsnitt pr kilometer 116.000 kronor.

Vägarna längs järnvägen Vara—Skara—Mariestad—Gårdsjö. Längs detta avsnitt följes järnvägen på närmare eller längre avstånd av rikshuvudvägen Göteborg—Stockholm. Denna väg har en körbanebredd av 6,0 å 7,0 m, undantagsvis 8,0 m, och medger ett hjultryck av 2,5 å 3,0 ton. Beläggningen utgöres av grus men på vissa sträckor av asfalt eller sten. Den planeras bli ombyggd och förbättrad i stor skala. Medelsbehovet härför angives till 8,7 milj. kronor. Vägsträckan är 130 km och det genomsnittliga medelsbehovet sålunda 67.100 kronor pr kilometer. Mellan Götene och Prästkvärn över Forshem följes järnvägen av en lokal väg, vars förbättring kräver 0,75 milj. kronor.

Vägarna längs järnvägen Tumleberg—Håkantorp—Lidköping—Fors- hem. Längs denna järnväg löper en lokal väg, som endast i vissa avsnitt behöver förbättras, särskilt på sträckan Tumleberg—Håkantorp—Lovene—Järpås, där körbanebredden endast är 3,5 m. Kostnaden för dessa förbättringar angives till 1,25 milj. kronor, eller vid en väglängd av 37 km 33.700 kronor pr kilometer.

Vägarna längs järnvägen Lidköping—Skara—Skövde/Stenstorp. Järnvägen följes av länshuvudvägen Lidköping—Skövde, vilken endast i mindre utsträckning behöver förbättras. Erforderligt medelsbehov angives till 0,82 milj. kronor eller vid en väglängd av 43 kilometer 19.100 kronor pr kilometer. För vägen Axvall—Stenstorp upptages icke någon kostnad.

Vägarna längs järnvägen Mariestad—Moholm. Järnvägen följes av en ganska god landsväg, länshuvudväg, med en körbanebredd av 6,0 m, grusbelagd och med tillåtet hjultryck av 2,5 ton. Vissa ombyggnader och förbättringar förutses, vilka skulle kosta 0,75 milj. kronor eller per kilometer 41.700 kr.

Vägarna längs järnvägen Torved—Gullspång. Längs järnvägen går en lokal väg med 4,0 m körbana och tillåtet hjultryck 2,5 ton. Ombyggnad anses ej erforderlig.

Vägarna längs järnvägen Trollhättan—Nossebro. Längsgående väg saknas. Befintliga vägar korsa järnvägen. De äro merendels av sämre beskaffenhet, smala och byggda för lätt trafik. Utbyggnaden av vägsystemet skulle kräva jämförelsevis mycket kapital. En förbättring av nuvarande vägsystem skulle draga en kostnad av 3,2 milj. kronor.

Vägarna längs Hjo—Stenstorps järnväg. Medelsbehovet för ombyggnad av vägen Stenstorp—Hjo har uppgivits till 1,45 milj. kronor. Mot väglängden 40 km svarar således en kostnad av 36.100 kronor pr km. Vägen längs järnvägen Svensbro—Tidaholm erfordrar ingen ombyggnad.

Sammandrag av medelsbehovet för ombyggnad och förbättring av landsvägar.

Längs bandelen	Längd km	Uppskattad kostnad i milj. kronor		
		Ombyggnad	Beläggning	Summa
Göteborg—Vara	85	7,95	1,92	9,87
Vara—Skara—Mariestad—Hova (Gårdsjö)	130	6,0	2,73	8,73
Götene—Forshem—Prästkvärn	29	0,73	—	0,73
Tumleberg—Lidköping—Forshem .	37	1,25	—	1,25
Lidköping—Skara—Skövde	43	0,8	0,02	0,82
Mariestad—Moholm	17	0,75	—	0,75
Trollhättan—Nossebro	38	3,12	—	3,12
Stenstorp—Hjo	40	1,45	—	1,45
Summa	419	22,05	4,67	26,72

KAPITEL 3.

Teknisk beskrivning av de smalspåriga järnvägarna i Västergötland.

Såsom kommittén i tidigare betänkanden framhållit, är medelsbehov för en ombyggnad eller annan genomgripande förbättring av en bandel beroende av bland annat linjens stignings- och kurvförhållanden. Vid en ombyggnad eller förbättring är det nämligen önskvärt att eliminera branta stigningar och kurvor med liten radie, eftersom dessa fördyra trafikeringen och hindra en eftersträfvansvärd ökning av tåghastigheten. Medelsbehovet är jämväl beroende av förekomsten av bergskärningar och jordskärningar, av dessas bredd samt av järnvägsbankens krönbredd. Även grundförhållandena kunna på sina ställen spela en viss roll. Vidare inverka rälsens och den rullande materielens ålder och förslitning på medelsbehovet för en ombyggnad eller annan förbättring så till vida, att detta medelsbehov icke bör belastas med kostnaden för en i alla fall nödvändig förnyelse. För att belysa i vilken utsträckning dylika faktorer förekomma vid Västgötanätet meddelas i det följande uppgifter om de olika bandelarnas tekniska standard och utrustning.

1. Bananläggning.

De smalspåriga järnvägarna i Västergötland ha samtliga en spårvidd av 891 mm och omfatta följande bandelar:

	Banlängd km	Öppnad för trafik år
Skara—Mariestad med sidospår Gössäter —Vänern	57,7	1887—89
Göteborg—Skara	134,9	1899
Tumleberg—Håkantorp	11,7	1899
Mariestad—Gårdsjö	39,1	1909
Torved—Gullspång	20,1	1916
Lidköping—Skara—Stenstorp	49,0	1874

Skövde—Axvall	20,8	1904
Mariestad—Moholm	17,8	1874
Trollhättan—Nossebro	32,4	1916
Skara—Dämman	21,5	1909
Lidköping—Håkantorp	28,9	1877
Lidköping—Forshem	28,5	1897—98
Källby—Kinnekleva	8,6	1924
Hjo—Stenstorp	38,7	1873
Svensbro—Ekedalen	8,6	1874
Ekedalen—Tidaholm	7,2	1876
Summa	525,5	

Lutnings- och krökningsförhållandena på de olika bandelarna framgå av följande sammanställning.

Tabell 1. Lutnings- och krökningsförhållanden.

B a n d e l	Största lutning ‰	Minsta kurvradie m	Horison- talspår %	Rakspår %
Göteborg—Gunnilse	20	300 ¹	45,1	80,4
Gunnilse—Skara	10	300 ¹		
Tumleberg—Håkantorp	10	300		
Skara—Gårdsjö	12,5 ²	300 ³		
Torved—Gullspång	10 ⁴	400 ⁵		
Lidköping—Stenstorp	10	297		
Skövde—Axvall	16,7	297 ⁶	26,1	70,8
Mariestad—Moholm	12,5	300 ⁷	24,3	77,4
Trollhättan—Nossebro	12,5 ⁸	300	40,0	62,5
Lidköping—Håkantorp	10	300	29,8	91,3
Forshem—Lidköping	16	300	46,2	70,6
Källby—Kinnekleva	19,5	400	27,7	61,2
Hjo—Stenstorp o. Svensbro— Tidaholm	16,7	300	36,3	74,4

¹ Invid Göteborg och Vara 200 m

² Invid Hova 15 ‰

³ Invid Mariestad 200 m

⁴ Invid Gullspång 20 ‰

⁵ Invid Gullspång 200 m

⁶ Vid Skövde 250 m

⁷ Infart vid Mariestad och Moholm 200 m

⁸ Invid Åsaka 14 ‰

Lutnings- och krökningsförhållandena äro gynnsamma, i några fall utomordentligt gynnsamma för att vara vid smalspåriga järnvägar. Bandelen Lidköping—Håkantorp går i så gott som rak linje mellan ändstationerna. Huvudlinjen Göteborg—Gårdsjö — fränsett vissa delar i närheten av Göteborg — har också en god trassé, liksom Mariestad—

Moholm. Men så är terrängen tack vare slättlandet mycket lättframkomlig. Anförda omständigheter spela stor roll, om bandelarna skola ombyggas till normalspår. Svårigheter i terränghänseende föreligga endast på få platser och äro icke större än att de väl kunna övervinnas. De mest framträdande förekomma på bandelen Skövde—Axvall vid övergången av Billingen. Här finnas stigningar om 16,7 ‰ och kurvor med 300 m radie. Ett annat besvärligt avsnitt med långa stigningar förefinnes mellan Lärje och Gunnilse.

Bredden i jordskärningar och bergskärningar (i balansplanet) samt bankens krönbredd vid de olika järnvägarna belyses i tabell 2.

Tabell 2. Bredden av jord- och bergskärningar samt av järnvägsbanken.

B a n d e l	Bredden av		
	jordskärning m	bergskärning m	bankens krön m
Göteborg—Gårdsjö jämte Torved—Gullspång och Tumleberg—Håkantorp	6,0—6,4	3,6—4,1	3,8—4,0
Lidköping—Skövde och Axvall—Stenstorp	6,0	4,1	3,6
Mariestad—Moholm	6,3	4,2	3,6
Trollhättan—Nössebro	6,2	4,1	3,8
Lidköping—Håkantorp	6,0	—	3,6
Forshem—Lidköping	6,0	4,2	3,6
Källby—Kinnekleva	6,5	4,1	3,8
Hjo—Stenstorp o. Svensbro—Tidaholm	5,7—6,3	—	3,8—4,0

De angivna måtten ligga i allmänhet över minimifordringarna för järnväg av denna spårvidd och medgiva obehindrat framförande av överföringsvagnar, såvida icke dessa hindras av andra trånga sektioner såsom tunnlar, viadukter och överbyggnad på broar. Långa sträckor sakna helt bergskärningar, och även stora jordskärningar och bankar äro sällsynta inom slättbygdsområdena. På södra delen av bandelen Göteborg—Vara äro terrängförhållandena däremot mera kuperade och berggrunden går flerstädes i dagen, vilket för med sig att banan här har ogynnsammare trassé med bergskärningar och även två tunnlar, de sistnämnda 196 och 139 m långa. Ännu större bergskärningar förekomma på linjen Skövde—Axvall vid övergången av Billingen.

Vad grundförhållandena beträffar äro dessa i allmänhet av sådan beskaffenhet att de icke ha någon betydelse för en ombyggnad. Endast i Lärjeåns dalgång på sydligaste delen av bandelen Göteborg—Vara

äro grundförhållandena på ett par ställen vanskliga; ras har tidigare förekommit på denna sträcka i närheten av hållplatsen Hjällbo. Ehuru bandelen Mariestad—Moholm går över Jula mosse på en sträcka av 2 km, lärer denna omständighet icke försvåra en ombyggnad.

Vid bandelen Göteborg—Gårdsjö finnas icke mindre än 14 järnvägsbroar med minst 10 m spännvidd, bland annat en rörlig bro över Göta kanal vid Lyrestad. Vid övriga linjer förekomma sammanlagt endast två broar med större spännvidd än 10 m. Den största av dessa är den rörliga bron över Lidan intill Lidköpings station på bandelen Lidköping—Håkantorp, vilken bro nyligen förstörts i samband med en översvämning av Lidan. Helt nya broar erfordras vid en ombyggnad till normal-spår.

Rälsvikten på olika bandelar framgår av tabell 3.

Tabell 3. Rälsvikt på olika bandelar år 1949.

B a n d e l	Rälsvikt, kg/m				
	17	20	22	25	28
	Längd i huvudspår, km				
Göteborg—Gårdsjö	—	10,3	—	218,0	—
Torved—Gullspång	20,1	—	—	—	—
Tumleberg—Håkantorp	11,6	—	—	0,1	—
Lidköping—Skövde och Axvall— Stenstorp	34,2	5,5	0,5	30,9	—
Mariestad—Moholm	17,8	—	—	—	—
Trollhättan—Nossebro	32,4	—	—	—	—
Lidköping—Håkantorp	0,3	0,8	—	20,3	6,5
Forshem—Lidköping	0,2	—	14,7	7,6	6,8
Källby—Kinnekleva	8,6	—	—	—	—
Hjo—Stenstorp o. Svensbro—Tida- holm	4,3	30,2	—	—	—

Rälsen är i stor utsträckning sliten och torde på bortåt hälften av bansystemet behöva bytas ut inom de närmaste 10 å 15 åren.

Högsta medgivna hastighet på de olika bandelarna framgår av tabell 4.

Tabell 4. Högsta medgivna tågastighet.

B a n d e l	Rälsbussar och lätta motorvagnar km/tim	Loktåg och tunga motorvagnar km/tim
Göteborg—Mariestad	75	60
Mariestad—Gårdsjö	60 å 65	60
Torved—Gullspång	40	40
Lidköping—Skara	60	55
Skara—Skövde	75	60
Axvall—Stenstorp	75	55
Mariestad—Moholm	70	50
Tumleberg—Forshem	70	60
Trollhättan—Nossebro	45	45
Hjo—Stenstorp och Svensbro—Ti- daholm	75	50

2. Rullande materiel.

Trafiktjänsten på de smalspåriga Västgötajärnvägarna ombesörjes numera vad gäller persontrafiken i stor utsträckning med rälsbussar och motorvagnar. Sålunda är persontrafiken på bandelarna Lidköping—Skövde, Lidköping—Håkantorp—Tumleberg, Lidköping—Forshem, Trollhättan—Nossebro, Mariestad—Moholm och Hjo—Stenstorp helt motoriserad med undantag av vissa tåg, huvudsakligen lördagar och söndagar.

Ångloksparken vid Västgötabanorna är genomgående föråldrad och trots motoriseringen otillräcklig. Hela antalet ånglok utgör omkring 50, men av dessa äro hälften över 40 år gamla och slopningsmässiga. Av återstående äro endast 7 yngre än 25 år. 4 nya ånglok äro under leverans.

Motorvagnar och rälsbussar finnas till ett antal av 20 samt därjämte ett antal släpvagnar. Ytterligare rälsbussar och motorvagnar äro beställda.

Antalet person-, post- och resgodsvagnar, oberäknat släpvagnar till rälsbussar, utgör omkring 140. Standarden är mycket varierande och vagnarna ha hög genomsnittsålder. Personvagnarna ha dock under senare år i stor utsträckning moderniserats och i vissa fall helt ombyggt. Förnyelsen är emellertid trots detta eftersatt. Genom motoriseringen ha emellertid behovet av personvagnar minskat och många äldre vagnar användas nu i stor utsträckning blott såsom reserv.

Antalet godsvagnar uppgår till omkring 1.400. Av dessa ha 240 en lastförmåga av minst 15 ton. Bärigheten hos övriga godsvagnar är 10 å 12 ton. Godsvagnsparken har under senare år utrustats med tryckluftsbroms. Godsvagnarnas genomsnittsålder är hög.

3. Lokstall och verkstäder.

Större lokstall finnas i Göteborg såväl vid personbangården som vid rangerbangården samt i Skara, Mariestad och Lidköping. I Göteborg och Skara finnas därjämte större stall för motorvagnar och rälsbussar. Motorvagnsstallet i Skara är nybyggt. Lokstallarna vid rangerbangården i Göteborg samt i Skara och Mariestad äro i behov av grundliga förbättringar.

Samtliga verkstäder äro mindre tidsenliga och en upprustning torde vara ofrånkomlig om smalspårsdriften skall bibehållas. Ifrågasatt är att utvidga och modernisera verkstaden i Skara.

KAPITEL 4.

Trafikomfattningen på de smalspåriga järnvägarna i Västergötland.

I följande redogörelse för trafikomfattningen på de smalspåriga järnvägarna i Västergötland ha huvudsakligen förhållandena åren 1946 och 1947 lagts till grund, varjämte till jämförelse även inlagts förkrigsåret 1939. Trafiksiffrorna för år 1939 rön­te icke större inverkan av krigsförhållandena och konkurrensen från motortrafikens sida var tämligen obeskuren. Härtill kom, att de allmänna konjunkturerna detta år voro gynnsamma för järnvägsdrift. I godstrafiken inträdde efter år 1939 först en minskning, som emellertid slog om år 1942. Trafiken har därefter stadigt ökat vid flera av bandelarna för att år 1946 med bred marginal överträffa siffrorna för år 1939. Trafiken år 1947 har dock visat nedgång, för vissa bandelar ganska betydande. Efter år 1947 föreligga uppgifter rörande trafiken på de olika bandelarna endast med avseende å antalet vagnaxelkilometer och omlastningens storlek på olika stationer.

Redogörelsen hänför sig till de olika enskilda järnvägsenheter, som bestodo fram till förstatligandet den 1 juli 1948. De förändringar av transportvägar och omlastning, som inträtt genom förstatligandet, ha även omnämnts. Uppgifter lämnas ock om den minskning i omlastning, som beräknas inträda genom att vissa linjer ombyggas till normalspår. Skara—Timmersdala och Falköping—Uddagårdens järnvägar ha icke berörts, enär de ha karaktär av industrispår.

I. Godstrafiken.

Godstrafikens omfattning i ton åren 1939 och 1947 framgår av tabell 5.

Tabellen visar, att bandelen Göteborg—Gårdsjö har den största godsmängden, mångdubbelt större än någon av de övriga linjerna. Även om transportprestationerna slås ut på bankm för att underlätta direkta jämförelser mellan de olika järnvägarna — se tabell 6 — visar det sig, att bandelen Göteborg—Gårdsjö har den största trafikomfattningen, när-

Tabell 5. Godstrafikens omfattning åren 1939 och 1947.

Bandel	År	Express- o. paket- gods	Ilgods	Frakt- stycke- gods	Vagns- last- gods	Summa gods- trafik
		1000-tal ton				
Göteborg—Gårdsjö (VGJ)	1939	1,13	1,15	39,36	427,88	469,52
	1947	2,23	4,56	49,22	414,93	470,94
Lidköping—Skövde och Stenstorp (LSSJ)	1939	0,21	0,33	6,55	75,56	82,65
	1947	0,35	0,92	7,61	53,33	62,21
Trollhättan—Nossebro (TNJ)	1939	0,08	0,12	2,92	21,34	24,46
	1947	0,10	0,58	4,91	14,12	19,71
Mariestad—Moholm (MMJ)	1939	0,03	0,07	0,89	4,48	5,47
	1947	0,09	0,16	2,05	8,75	9,05
Lidköping—Håkantorp (HLJ)	1939	0,17	0,15	8,81	60,61	69,74
	1947	0,39	0,87	10,40	104,95	116,61
Forshem—Lidköping (KLJ)	1939	0,18	0,16	4,55	69,13	74,02
	1947	0,27	0,50	4,73	124,40	129,90
Källby—Kinnekleva (SKJ)	1939	—	—	0,07	13,12	13,19
	1947	—	0,01	0,12	35,08	35,21
Hjo—Stenstorp inkl. Svensbro—Tidaholm (HSJ)	1939	0,19	0,36	5,86	50,79	57,20
	1947	0,27	0,62	7,47	23,00	31,36

mast följd av Lidköping—Håkantorp och Forshem—Lidköping. Den genomgående mycket låga trafikomfattningen på bandelen Mariestad—Moholm är en följd av att gods till och från Mariestad befordrats andra vägar, bland annat över Gullspång, Gårdsjö eller Stenstorp.

Tabell 6. Utvecklingen av godstrafiken i tonkm/bankm. 1000-tal.

År	VGJ	LSSJ	MMJ	TNJ	HLJ	KLJ	SKJ	HSJ
1930	111	24	10	13	45	50	31	26
1935	142	31	4	18	50	36	31	26
1939	179	41	4	23	65	60	29	33
1940	154	33	5	22	58	58	29	20
1942	157	30	14	32	68	69	27	21
1944	170	40	5	38	83	92	47	26
1945	171	48	8	42	106	102	48	27
1946	191	38	15	35	117	105	51	23
1947	172	28	11	17	112	104	42	18

Anm. Angående betydelsen av bokstavsbeteckningarna i tabellhuvudet se tabell 5.

I tabell 6 redovisas utvecklingen av godstrafiken under en längre följd av år. Trafikbelastningen har, såsom av tabellen framgår, i allmänhet växt till och med åren 1945 eller 1946 till värden, som tidigare icke nåtts.

Vid samtliga järnvägar har däremot trafikomfattningen minskat år 1947. Minskningen har varit jämförelsevis obetydlig vid Lidköpings järnvägar,* och trafikomfattningen vid dessa var ännu 1947 nästan dubbelt så stor som före kriget. De påvisbara faktorerna för denna ökning äro bland annat förändringar i transportererna till och från Hellekis cementfabrik och i övrigt en omläggning av transportvägarna. Nedläggningen av skifferoljeverket i Kinnekleva har å andra sidan lett till minskning av trafiken. Trafiknedgången är ock relativt stor vid Trollhättan—Nossebro och Hjo—Stenstorps järnvägar. För Trollhättebanan beror detta i väsentlig grad på att transportvägarna för vagnslastgods till och från Trollhättan omlagts. Trafiken på Hjo—Stenstorps järnväg har trots de särdeles gynnsamma järnvägskonjunkturerna under och efter krigsåren icke lyckats hålla sig uppe vid förkrigsnivån. Den för järnvägen betydelsefulla kalkutlastningen har ock minskat.

Ehuru uppgifter om godstrafikens omfattning, mätt i ton och tonkilometer, saknas för senare år än 1947 på grund av omläggningen av statistiken efter förstatligandet, redovisas dock alltså antalet axelkilometer för lastade godsvagnar.

En jämförelse mellan sistnämnda uppgifter för åren 1939, 1947 och 1949 visar följande siffror.

B a n d e l	1939	1947	1949
	Axelkilomter av lastade godsvagnar 1000-tal		
Göteborg—Gårdsjö med Torved— Gullspång	14.016	14.488	11.772
Lidköping—Skövde och Axvall— Stenstorp	967	862	1.358
Trollhättan—Nossebro	276	264	109
Lidköping—Håkantorps, Lidköping —Förshem och Källby—Kinne- kleva	1.207	1.805	1.581
Hjo—Stenstorp och Svensbro—Ti- daholm	654	553	462
	17.120	17.972	15.282

* Under denna benämning sammanfattas linjerna Lidköping—Håkantorps och Förshem—Lidköping med bispåret Källby—Kinnekleva.

Västgötabanornas största trafikant är Hellekis cementfabrik. Dess tillverkningskapacitet överstiger 250.000 ton pr år och den planeras bli ytterligare utbyggd. Fabriken är belägen i Hönssätters hamn, över vilken även en betydande trafik äger rum, och dess järnvägsstation är Väneren, som ligger vid ett sidospår från Gössäter. Anslutningsspår finnes även med Hellekis järnvägsstation vid linjen Lidköping—Forshem. Den med järnväg transporterade godsmängden till och från fabriken utgjorde år 1949 c:a 160.000 ton. Enligt föreliggande planer skall fabriken utbyggas till en kapacitet av 350.000 ton cement pr år med åtföljande ökning av järnvägsstransporterna.

En för Västgötabanorna karakteristisk trafik är transporten av jordbrukskalk. Transportmängden har under efterkrigsåren minskat, vilket förklaras bero på brist på arbetskraft.

Bland andra betydande trafikanter må nämnas Katrinefors Aktiebolag i Mariestad med dess dotterföretag. Hela vagnslastgodstrafiken i Mariestad utgjorde år 1949 53.000 ton och huvudparten av denna faller på Katrinefors. De i Lidköping belägna industrierna, Rörstrands porslinsfabrik, Lidköpings mekaniska verkstad samt Lidköpings tändsticksfabrik, svara för en stor del av vagnslastgodstrafiken över Lidköpings station. Sockerbruket i staden har nedlagts år 1950. Sockerbetsodlingen i Västergötland har länge varit på tillbakagång men beräknas — trots nedläggandet av sockerbruket — kunna upprätthållas i samma omfattning som under de senaste åren. I utsikt har ställts att betorna utan kostnadsökning för odlarna skulle fraktas till sockerbruket i Linköping.

Skaraborgs läns lantmäns centralförening med huvudkontor i Lidköping och med filialer å åtskilliga platser inom länet är jämväl en stor trafikant. Till de större godsstationerna kan hänföras Götene, där industriprodukter dominera bland godsvaruslagen. Samhällets två mera framträdande industriföretag, Skaraborgs läns mejeriförbunds fabrik för mjölkprodukter och Aktiebolaget Götene Träindustri, svara för mer än hälften av godstrafiken.

Omlastningen av vagnslastgods.

Det smalspåriga Västgötanätet ansluter på flera punkter till normalspårsnätet och omlastning måste följaktligen äga rum vid samtrafik mellan de anslutande olikspåriga järnvägarna. I följande tabell 7 visas storleken av omlastningstrafiken för åren 1939, 1947 och 1949.

Omlastningen har under vissa perioder varit så omfattande, att den visat sig svår att bemästra. Särskilt har Gårdsjö erbjudit besvärliga problem, och det har vid olika tillfällen inträffat, att den planenliga gången

Tabell 7. Omlastat vagnslastgods i ton.

Bandel	1939	1947	1949
Göteborg	10.250	22.250	12.030
Trollhättan	1.090	5.410	330
Gullspång	60.520	40.870	32.000
Gårdsjö	102.380	97.650	56.000
Moholm	580	—	—
Skövde	850	1.630	—
Stenstorp	62.330	50.790	89.250
Tidaholm	1.640	2.590	—
Vara	27.080	24.320	26.030
Håkantorp	13.400	58.750	52.410
	280.120	304.260	268.050

av omlastningen förskjutits flera dagar, och att lastningsförbud måst tillgripas. Såsom synes har Håkantorp från år 1939 flerdubblat sin omlastningsvolym. En avsevärd andel i denna ökning faller på cementtransporter från Hellekis. Likaså framträder den stora ökningen i Stenstorp efter omläggningen av transportvägarna.

II. Persontrafiken.

Persontrafikens omfattning vid de olika Västgötabanorna framgår av tabell 8, som visar antalet resor åren 1939 och 1947.

Tabell 8. Antalet resor åren 1939 och 1947.

Bandel	1939	1947
	1000-tal	
Göteborg—Gårdsjö	938,68	1.672,40
Lidköping—Skövde/Stenstorp	294,67	619,85
Mariestad—Moholm	40,35	132,01
Trollhättan—Nossebro	45,62	122,94
Forshem—Lidköping	74,59	218,56
Lidköping—Håkantorp	86,22	212,12
Hjo—Stenstorp inkl. Svensbro—Tidaholm	87,93	168,64

Ökningen från 1939 till 1947 är mycket stark och trafiksiffran för 1947 är i något fall nära 3 gånger så stor som för 1939. Hur utvecklingen av persontrafiken gestaltat sig under en längre följd av år framgår av tabell 9 med utgångspunkt från antalet personkm pr bankm.

Tabell 9. Utvecklingen av persontrafiken i personkm/bankm. 1.000-tal.

År	VGJ	LSSJ	TNJ	MMJ	HLJ	KLJ	HSJ
1930	78,0	56,7	18,6	30,7	41,7	40,2	29,6
1935	81,2	59,9	14,1	31,8	43,5	38,2	28,6
1939	107,4	92,4	22,9	36,3	61,4	44,6	29,4
1940	129,6	134,8	27,2	52,0	78,7	61,8	44,4
1942	145,4	173,6	48,0	69,0	100,4	67,7	58,2
1944	171,9	230,8	62,9	93,0	136,7	85,5	69,6
1945	182,0	211,1	68,7	95,5	140,9	89,4	73,8
1946	173,1	205,9	69,2	92,8	144,0	98,7	60,7
1947	186,0	194,2	64,7	105,5	142,3	122,7	58,5

Anm. Angående betydelsen av bokstavs-beteckningarna i tabellhuvudet se tabell 5.

Förändringarna äro påtagliga. Allt sedan mitten av 1930-talet till och med år 1945 har persontrafiken oavlåtligt ökat. Vid några järnvägar inträdde en nedgång år 1946; år 1947 ökade persontrafiken åter vid några av banorna och nådde siffror, som i vissa fall voro flerdubbla mot vad 1930-talet kunde visa. Bansträckan Lidköping—Skövde/Stens-torp har under senare år haft den största genomsnittliga belastningen med avseende å persontrafiken, följd av Göteborg—Gårdsjö och Fors-hem—Lidköping—Håkantorp.

III. Befordringsvägarna till och från smalspårnätet i Västergötland efter förstatligandet.

Efter förstatligandet av de smalspåriga järnvägarna i Västergötland ha befordringsvägarna för vagnslastgods till och från dessa linjer i väsentlig grad blivit omlagda. Ångdrivna linjer ha så långt möjligt avlastats på grund av deras lägre transportkapacitet, lägre hastighet och dyrare omkostnader. De mera långväga transporterna på linjen Göteborg—Skara—Mariestad—Gårdsjö undvikas sålunda och godset föres i stället fram till närmast belägna övergångsstation vid de elektrifierade normalspåriga järnvägarna. Ändringen av transportvägarna har till väsentlig del genomförts från och med den 1 juli 1949. Hur denna ändring har verkat framgår av det följande.

Gullspång. Så länge Nora Bergslags järnväg kvarstår i enskild ägo, kunna befordringsvägarna över Gullspång icke ändras i större omfattning. En viss minskning av övergångstrafiken har emellertid inträtt efter förstatligandet av Västgötabanorna. Förstatligas även Nora Bergslags järnväg, torde omlastningen i Gullspång minska till en obetydlig-

het genom att befordringsvägen via Gullspång ändras till via Laxå med omlastning i Gårdsjö eller Stenstorp.

Gårdsjö. Omlastningen har nedgått med närmare hälften på grund av att gods till och från bandelarna Skara—Göteborg och Lidköping—Tumleberg sändes över Stenstorp eller andra omlastningsstationer.

Moholm och Skövde. Liksom hittills undviks omlastning på dessa stationer, eftersom de sakna lämpliga anordningar härför. De kunna emellertid utgöra reserv vid större godsanhopning i Gårdsjö eller Stenstorp. Flera omständigheter tala dock för att omlastningen av gods till och från Mariestad bör förläggas till Moholm.

Stenstorp. Ny omlastning har tillförts stationen bland annat av gods till och från Lidköping och Skara, företrädesvis sådant som befordrats över Gårdsjö, samt av gods i vissa stationsrelationer, som tidigare gått över Vara. Å andra sidan bortfaller viss omlastning av gods mellan Göteborg och stationer vid bandelen Hjo—Stenstorp, vilket gods i stället befordras via Skara och Stenstorp. Dessa godskvantiteter äro dock relativt obetydliga. Allt som allt har emellertid omlastningstrafiken ökat mycket kraftigt i Stenstorp.

Vara och Håkantorp. Ändringar av befordringsvägarna via dessa båda stationer ha medfört såväl bortfall som ökning av omlastnings-gods, i stort sett utjämnande varandra.

Tidaholm och Trollhättan. Så gott som all omlastning har bortfallit.

Göteborg. Omkring tre fjärdedelar av omlastningen i Göteborg har utgjorts av godssändningar mellan Västgötabanorna och sådana platser inom hamnbanorna i Göteborg, vilka sakna smalspår, i följd varav lastning och lossning ej kan ske direkt till och från smalspårsvagnar. För att underlätta befordringen av dessa godssändningar finnas avdelade normalspåriga vagnar i trafik på hamnbanorna, huvudsakligen för kol och koks, s. k. skopvagnar. Därjämte framföres vagnslastgods till och från hamnbanorna i Göteborg från och till bland andra Stenstorp med omlastning där i trafik med smalspåret. Härigenom minskas kostnaderna för framdraging, eftersom elektrifierad linje användes i stället för smalspårig.

Efter förstatligandet har trafiken stimulerats genom lägre fraktavgifter samt bortfall av övergångsavgifter och banavgifter. Likaså ha biljettpreisen blivit lägre genom tillämpning av statens järnvägas taxa och genomgående avståndsberäkning.

IV. Förändringar beträffande transportvägar och omlastning efter ombyggnad av vissa linjer till normalspår.

Om vissa delar av Västgötabanorna vore ombyggda till normalspår, är det tydligt, att mängden omlastningsgods skulle kraftigt minskas. Hur omfattande denna ändring skulle bli, skall i det följande belysas för några olika ombyggnadsalternativ.

a) Normalspår Mariestad-Moholm.

Omlastningen av gods till och från Mariestad skulle försvinna. År 1947 utgjorde den omlastade godsmängden till och från Mariestad c:a 52.000 ton eller omkring 17 procent av hela omlastningen av vagnslastgods vid de smalspåriga Västgötabanorna.

b) Treskenspår Lidköping—Håkantorp.

Vagnslastgods till och från nämnda bandel komme att befordras i normalspårsvagnar. Även gods till och från Lidköping, som nu transporteras via Gullspång, Gårdsjö, Skövde och Stenstorp med omlastning på dessa stationer, komme att ledas över Håkantorp utan omlastning, även om detta innebure vägförlängning. Vid 1947 års trafikomfattning skulle anordning med treskenspår nedbringa omlastningen med 65.000 ton. Någon ny omlastning skulle icke tillkomma. Bandelen Forshem—Lidköping finge fortfarande obruten smalspårsförbindelse till Göteborg. För pensontrafikens del kunde genomgående tåg alltjämt befara hela sträckan Forshem—Lidköping—Håkantorp—(Tumleberg).

c) Normalspår Forshem—Lidköping—Håkantorp och anslutande industrispår.

Omlastningen i Håkantorp mellan smalspårsnätet och den normalspåriga linjen Herrljunga—Öxnared skulle helt elimineras, vilket vid 1947 års trafikomfattning skulle utgöra 59.000 ton. Gods som går via Gullspång, Gårdsjö eller Stenstorp kunde med inbesparing av 49.000 ton i omlastning ledas över Håkantorp. Samma gäller även gods till och från Hellekis cementfabrik i trafik med normalspåriga järnvägar. Dessa transporter utgjorde år 1947 33.000 ton. Den sammanlagda besparingen i omlastning genom breddning av sträckan Forshem—Lidköping—Håkantorp skulle alltså vid 1947 års trafikomfattning uppgå till i runt tal 140.000 ton, utgörande 46 procent av hela omlastningen av vagnslastgods vid de smalspåriga Västgötabanorna.

Någon nämnvärd ny omlastning beräknas icke uppkomma genom ombyggnaden. Staden Lidköping skulle alltjämt ha direkt förbindelse med det kvarstående smalspårsnätet över linjen Lidköping—Skara—Skövde/Stenstorp. Hellekis cementfabrik skulle likaledes fortfarande ha för-

bindelse med smalspårsnätet genom sidolinjen Vänern—Gössäter. Slutligen kunde kalkutlastningen från kalkbrotten på Kinnekulle fördelas så, att trafikanterna vid smalspårsbanorna fingo sin kalk från Kinne-
malma, medan den kalk, som skulle gå till normalspårsområdena, utlastades vid den ombyggda linjen Forshem—Lidköping.

d) *Normalspår Lidköping—Skara—Skövde jämte treskenspår Skara—Axvall.*

Breddningen av sträckan Lidköping—Skövde skulle medföra att gods till och från Lidköping, som nu omlastas i Håkantorp, Stenstorp, Skövde Gårdsjö eller Gullspång, skulle kunna ledas över Skövde med undvikande av omlastning. Storleken av denna trafik utgjorde år 1947 omkring 61.000 ton vagnslastgods. Därtill kommer omlastningstrafiken till och från mellanstationerna på sträckan, utgörande 6.000 ton.

Genom att treskenspåret Skara—Axvall förmedlade förbindelsen mellan de kvarstående smalspårslinjerna, och Lidköping icke avskäres från övriga smalspårslinjer, bleve den nytillkommande omlastningen relativt liten och kunde uppskattas till c:a 2.000 ton. Nettominskningen i omlastningstrafiken skulle således uppgå till omkring 65.000 ton.

e) *Normalspår Vänern—Götene—Skara under antagande att alternativ d) genomförts.*

Omlastningstrafiken till och från stationerna på sträckan Vänern—Skara utgjorde år 1947 omkring 55.000 ton, vilken omlastning skulle inbesparas. Därtill komme transporter till och från Hellekis på omkring 33.000 ton, som befordras över Lidköping med omlastning i Håkantorp. Emellertid skulle även ny omlastning tillkomma, vars storlek kan anslås till högst 5.000 ton. Nettominskningen i omlastning skulle således uppgå till 83.000 ton. Den sammanlagda minskningen i omlastning vid genomförande av alternativen d) och e) skulle alltså utgöra 148.000 ton.

f) *Normalspår Göteborg—Skara—Gårdsjö, Forshem—Lidköping—Håkantorp med sidolinje till Kinnekleva, Lidköping—Skara—Skövde och Mariestad—Moholm.*

En ombyggnad av denna omfattning skulle vid 1947 års trafikomfattning eliminera en omlastningsmängd av i runt tal 300.000 ton under förutsättning att transportvägen via Gullspång ändrades till via Gårdsjö. Den kvarstående omlastningen i Stenstorp och Trollhättan skulle uppgå till endast några tusen ton. Någon nämnvärd ny omlastning med de kvarvarande smalspåriga bandelarna skulle icke tillkomma.

KAPITEL 5.

Investeringsbehov vid olika alternativ till förbättring av de smalspåriga järnvägarna i Västergötland.

Kommittén har i tidigare betänkanden rörande de smalspåriga järnvägarna i Småland och Östergötland påvisat, att det kapital, som på lång sikt i genomsnitt hålles bundet i rullande material, icke är nämnvärt större vid normalspårsdrift än vid smalspårsdrift. Investeringsbehovet för ny normalspårig rullande material vid ombyggnad blir därför icke mycket större än investeringsbehovet för anskaffning av ny smalspårig materiel såsom ersättning för sådan, som måste utrangeras. Detta gäller i synnerhet i nuvarande läge vid de förststatligade smalspåriga järnvägarna, där det finnes ett stort, sedan många år ackumulerat behov av förnyelse av den rullande materielen. I betraktande av dessa omständigheter har kommittén ansett sig kunna bortse från den del av investeringsbehovet, som hänför sig till den rullande materielen.

För bananläggningen ställer sig frågan annorlunda. Vid en ombyggnad till normalspår uppkomma betydande engångskostnader, t. ex. för breddning av järnvägsbanken, utvidgning av skärningar och ändring av bangårdar. Kapitalbehovet för dessa åtgärder saknar motsvarighet vid det fall, att den smala spårvidden även i fortsättningen bibehålles. Men för åtminstone två viktiga delar av bananläggningen, nämligen räler och sliprar, måste nyanskaffning ske vare sig ifrågavarande bandel ombygges eller icke. Vid smalspårsdrift kan man emellertid nöja sig med klenare räler och kortare sliprar. Därför bör endast merkostnaden mellan exempelvis räler av 40 respektive 25 kg vikt pr m och mellan 2,7 respektive 2,0 m långa sliprar belasta ombyggnadskontot. Å andra sidan uppkommer vid bibehållen spårvidd behov av att investera nytt kapital för vissa förbättringar av banan. Kommittén har låtit beräkna ifrågavarande kostnader under antagande att åtgärderna utföras under tioårsperioden 1950—1959.

Vid beräkningarna av investeringsbehovet för ombyggnad, ersättningsanskaffning m. m. har kommittén utgått från 1949 års pris- och lönenivå. Det må framhållas, att det framräknade investeringsbehovet

är grundat på överslagsberäkningar, vilka emellertid torde vara tillräckliga för bedömandet i stort av investeringsbehovet för olika möjligheter till förbättring av järnvägarna.

A. Investeringsbehov för ombyggnad till normalspår.

Rese- och transportavstånden på de smalspåriga Västgötabanorna äro relativt små. Några särskilt höga hastigheter äro därför icke utslagsgivande. Tidsvinsten beror i stället väsentligt mera på en snabb expediering vid anslutningsstationerna, vilket efter ombyggnad av ifrågavarande linjer automatiskt ernås genom bortfall av omlastning och eventuell omstigning. Det torde därför vara tillräckligt att anpassa de ombyggda banorna till en högsta hastighet av 80 km/tim för lokdragna tåg och 100 km/tim för lätta motortåg. De tekniska normerna i övrigt anses böra bestämmas enligt följande:

Största lutning	16,7	‰
Minsta kurvradie	300	m
Bankens krönbredd	5,0 à 5,5	m
Sliperslängd	2,7	m
Räler, vikt	34 à 40	kg/m
Lokaxeltryck, bana	18	ton
„ broar	20	ton

Det från denna utgångspunkt beräknade investeringsbehovet för ombyggnad av olika bandelar framgår av följande sammanställning. Därvid ha bandelarna Håkantorp—Lidköping—Forshem å ena sidan och Lidköping—Skara—Skövde inkl. Skara—Forshem/Vänern å den andra räknats såsom olika alternativ och fristående från varandra. Det har förutsatts, att linjen Göteborg—Gårdsjö/Gullspång eller någon av dess delsträckor ombygges senare än bandelarna Håkantorp—Lidköping—Forshem och Mariestad—Moholm. Vid beräkningarna har bortsetts från utgifterna för marklösen.

För övriga i tabellen icke nämnda bansträckor föreligga inga detaljerade beräkningar över investeringsbehovet för eventuell ombyggnad. Det torde dock vara berättigat att som ett acceptabelt genomsnittsvärde räkna med en kostnad av 100.000 kronor pr kilometer.

Tabell 10. Investeringsbehov för ombyggnad.

Bansträcka	Banlängd km	Ombyggnadskostnad	
		totalt milj. kr.	pr km kronor
<i>Mariestad—Moholm, bibehållen ingångslinje och nuvarande stationshus i Mariestad</i>	18	1,9	105.600
<i>Håkantorp—Lidköping—Forshem</i>	70	7,1	101.400
Håkantorp—Lidköping	28	3,2	110.300
Lidköping—Forshem	29	3,2	114.300
Forshem—Vänern	4	0,3	75.000
Källby—Kinnekleva, industrispår	9	0,4	44.400
<i>Lidköping—Skara—Skövde och Skara—Forshem/Vänern</i>	85	10,4	122.400
Lidköping—Skövde	51	5,8	113.700
Nytt smalspår Skara—Axvall	(8)	1,1	137.500
Skara—Forshem	30	3,0	100.000
Forshem—Vänern (delvis treskenspår)	4	0,5	125.000
<i>Göteborg—Gårdsjö/Gullspång</i>	243	24,1	99.200
Göteborg—Vara	95	10,0	105.300
Vara—Skara	34	3,4	100.000
Skara—Forshem	30	3,0	100.000
Forshem—Mariestad	25	2,7	108.000
Mariestad—Gårdsjö	39	4,0	102.600
Torved—Gullspång	20	1,0	50.000

B. Investeringsbehov för ersättningsanskaffning vid bibehållen spårvidd.

I beräkningarna över erforderligt investeringsbehov för en ombyggnad har — såsom framgår av vad redan anförts — endast upptagits skillnaden i kostnad för räler och sliprar för respektive normalspår och smalspår. Sålunda ha beaktats de kostnader, vilka krävas för förnyelse vid fortsatt smalspårsdrift. Emellertid kan det likväl vara av intresse att få en uppfattning om storleksordningen av förnyelsebehovet vid bibehållen spårvidd, sådant det kan uppskattas för en tioårsperiod 1950—1959.

För att kunna hålla de smalspåriga järnvägarna i fortvarighetstillstånd är det nödvändigt att under närmaste tioårsperiod 1950—1959 investera nytt kapital i sådan omfattning, att vad som är förslitet ersättes med nytt. Redan en sådan åtgärd innebär, att banorna därigenom förbättras, eftersom ersättningsanskaffningen på grund av banans och ma-

terialens skick måste bliva relativt omfattande och helt naturligt inrik-
tas på att skaffa modernare materiel än den som skall ersättas. Här ne-
dan lämnas uppgifter rörande investeringsbehovet för ersättningsan-
skaffning vid bananläggningen.

**Tabell 11. Investeringsbehov för bananläggningen vid fortsatt
smalspårsdrift.**

Bansträcka	Längd km	Medelsbehov	
		totalt milj. kr	pr km kr
Mariestad—Moholm	18	0,5	27.800
Håkantorp—Lidköping—Forshem	66	1,6	24.200
Lidköping—Skara—Skövde och Skara—Forshem/ Vänern	85	0,9	10.600
Göteborg—Vara	95	2,2	23.200
Vara—Skara	34	1,2	35.300
Forshem—Mariestad	25	0,4	16.000
Mariestad—Gårdsjö	39	0,1	2.600

Beträffande investeringsbehovet för nyanskaffning av rullande mate-
riel vid de båda alternativen ombyggnad eller bibehållen smalspårsdrift
har kommittén redan hänvisat till resultatet av tidigare undersökningar,
utvisande, att skillnaden i kapitalanspråk är mycket obetydlig mellan
de båda åtgärderna, varför kommittén ansett det obehövt att när-
mare ingå på den frågan. En schematisk undersökning har emellertid
verkställts på smalspårsnätet i Västergötland såsom helhet för att visa
kalkylerat förnyelsebehov under tioårsperioden 1950—1959, om bredd-
ning icke skulle företagas. Liksom vid tidigare utredningar av samma
art har för bedömningen valts den livslängd, som olika huvudgrupper av
rullande materiel anses äga, då avsättning till värdeminskningskonto
verkställs i statens järnvägars bokföring. Med hänsyn till att bruk-
ningsåldern hos smalspårig rullande material erfarenhetsmässigt har
visat sig vara högre än den bokföringsmässiga livslängden har kommit-
tén ansett sig för smalspårig materiel kunna räkna med följande bruk-
ningsålder.

Ånglok	45 år
Rälsbussar och lokomotorer	10 ”
Motorvagnar	15 ”
Person-, post- och resgodsvagnar	40 ”
Slutna godsvagnar	45 ”
Öppna godsvagnar	50 ”

Vidare har man räknat med att nyanskaffad rullande material har större effektivitet och kapacitet, varför behovet av nyanskaffning kun-
nat reduceras för ånglok med 25 procent och för vagnar med 20 pro-
cent. Självfallét är det icke meningen, att det framräknade investerings-
behovet ovillkorligen skall användas för inköp av fordon av samma slag
som de slopade, tvärtom torde det ställa sig förmånligt att i stället för
ånglok anskaffa motorlok eller motorvagnar och i stället för personvag-
nar rälsbussar och släpvagnar. Endast 4-axliga personvagnar och släp-
vagnar beräknas bli anskaffade.

De schematiska beräkningarna visa i sammanfattning följande förny-
elsebehov.

	Återanskaffningsbehov	
	Antal fordon	
	1/1 1950	31/12 1959
Ånglok	10	14
Lokomotorer	3	1
Motorvagnar	3	2
Rälsbussar	3	6
Släpvagnar	0	11
Person-, post- och resgodsvagnar	30	12
Godsvagnar, slutna	64	99
Godsvagnar, öppna	176	226

Genom rationaliseringar av olika slag, vilka nu hålla på att genom-
föras sedan banorna den 1 juli 1948 blivit förstatligade, torde en viss
minskning av rullande materiel inträda ifråga om ånglok, person-, post-
och resgodsvagnar samt godsvagnar. Uppskattningsvis kan denna misk-
ning antagas belöpa sig till omkring 20 procent. Den schematiska be-
räkningen av behovet av ersättningsanskaffning skulle då utgöra:

	Antal fordon	Medelsbehov	Antal fordon	Medelsbehov
	1/1 1950		31/12 1959	
Ånglok	8	880.000	11	1.210.000
Rälsbussar, motorvagnar och lo- komotorer	9	630.000	20	1.400.000
Person-, post- och resgodsvag- nar	24	1.680.000	10	700.000
Godsvagnar, slutna	51	663.000	80	1.040.000
Godsvagnar, öppna	141	846.000	181	1.086.000
		4.699.000		5.436.000

Såsom redan nämnts, hänföra sig de enligt ovan kalkylerade siffrorna till hela smalspårnätet i Västergötland. Det ställer sig mycket vanskligt att göra någon uppdelning av dessa belopp på olika linjer, eftersom den rullande materielen användes än på en bandel än på en annan.

C. Investeringsbehov för upprustning vid bibehållen spårvidd.

Kommittén har i tidigare betänkanden påvisat möjligheten att genom förbättrade tekniska anordningar öka kapaciteten, tåghastigheten och bekvämligheten hos en smalspårig järnväg genom kapitalinvesteringar av högre storleksordning än vad blott ersättningsanskaffning kräver. Kommittén har emellertid kommit till den uppfattningen, vilket också klart utsagts i tidigare betänkanden, att en sådan upprustning ter sig relativt oförmånlig, särskilt som den viktigaste nackdelen med ett blandat spårviddssystem, nämligen omlastningen, fortfarande skulle bestå. Investeringsbehovet för en upprustning skulle ställa sig relativt högt enligt beräkningar, som kommittén uppgjort i samband med sina utredningar om Blekingebanorna. Under sådana förhållanden synes upprustningsfrågan ha endast teoretiskt intresse och icke behöva kräva särskild detaljutredning.

KAPITEL 6.

Kostnadsändringar vid övergång till normalspårsdrift i jämförelse med fortsatt smalspårsdrift.

I tidigare betänkanden har kommittén redogjort för undersökningar hur driftkostnaderna ställa sig vid olika spårvidder under antagande att trafikens storlek och sättet för dess avveckling vore likartade vid olika spårviddsalternativ. Sålunda har på kommitténs begäran järnvägsstyrelsen gjort tvenne undersökningar angående denna fråga vid vissa av Blekingenätets järnvägar. Dessa undersökningar ha refererats i kommitténs betänkande del I, sid. 63—68 och del II, sid. 48—51. Det framgår av desamma, att de totala utgifterna bliva blott oväsentligt högre vid normalspår. Vidare har kommittén i samband med utredningen om smalspårsnätet i Småland låtit undersöka kostnaderna för drift m. m. rörande sträckan Karlskrona—Kalmar—Berga. Slutresultatet av denna undersökning — se kommitténs betänkande del III, sid. 60—63 — utvisar endast obetydlig förhöjning av kostnaderna vid normalspårsdrift. I samtliga dessa utredningar uteslötos de vinster, som vid normalspårsdrift skulle inträda genom att omlastning bortfölle. Dessa vinster hade beräknats i annat sammanhang.

Ehuru man således funnit, att kostnaderna vid smalspårs- respektive normalspårsdrift föga avvika från varandra, variera däremot de olika delkostnaderna högst väsentligt. Sålunda visa banavdelningens kostnader helt naturligt en påtaglig ökning vid normalspårsdrift, eftersom man där har att räkna med dyrare och mera tungarbetad banöverbyggnad än vid smalspårsdrift. Likaså ligga maskintjänstens kostnader i allmänhet högre vid normalspårsdrift.

Å andra sidan bliva vissa kostnadsposter åtskilligt lägre. Detta gäller bland annat underhåll av rullande materiel. Det förhåller sig nämligen så, att man vid normalspårsdrift kan reda sig med ett mindre antal enheter av lokomotiv och vagnar, eftersom den normalspåriga rullande materielen har högre kapacitet än smalspårig materiel och vagnarna kunna utnyttjas bättre genom bortfallet av omlastningarna. Likaså finnas möjligheter att genom samkörning med anslutande normal-

spåriga linjer även bättre utnyttja materielen. Minskningen av antalet enheter sänker i sin tur kostnaderna för underhållet. Härtill bidrager, att standardiseringen av den rullande materielen har drivits längre vid normalspåriga än vid smalspåriga linjer. Ännu större kostnadsbesparingar uppnås ifråga om stationstjänsten, bland annat vagnväxlingen, vid stationer, som utgöra knutpunkter mellan normalspårs- och smalspårslinjer. Vissa kostnadsposter, såsom tågtjänstkostnader, bliva däremot i stort sett oförändrade.

Det må framhållas, att de utredningar, som tidigare gjorts rörande järnvägar i Blekinge och Småland, grundat sig på nu föreliggande lönedifferenser vid statens järnvägar mellan lokförare, rälsbussförare och konduktörspersonal vid normalspårs- respektive smalspårslinjer. Vid här nedan anförda kalkyler angående driftskostnader m. m. vid Västgötabanorna ha dessa skillnader i löneställning beaktats. Skulle likalönsprincipen genomföras, förändras uppenbarligen relationerna mellan kostnaderna för normalspårs- och smalspårsdrift till den förras förmån.

Kostnaderna för stationstjänsten äro beroende av stationernas utformning och trafikomfattning. Alltefter de varierande förhållandena kunna större eller mindre besparingar uppstå genom eliminering av smalspåret. Den samlade besparingen är ock beroende av det relativa antalet föreningsstationer, som beröras av ombyggnaden, och hur trafikarbetet på dessa kan organiseras efter ombyggnaden.

Vid Västgötajärnvägarna förefinnas i Göteborg förhållanden, vilka kunna medföra betydande besparingar. Det smalspåriga järnvägssystemet är här uppdelat på flera områden. Vid Lärje skiljas ingångslinjerna till personbangården och godsbangården från varandra. Linjen till godsbangården ledes på en viadukt över Bergslagsbanans huvudspår till Marieholm med bangård för rangering av godsvagnar och med sidospår till olika industrier. I Marieholm finnes jämväl verkstad för underhåll av rullande materiel, lokstall med kolupplag för lok i godstågtjänst samt förråd. Från Marieholm leda spår över Säveån—Gullbergsån till ett särskilt godsmagasin, som ligger icke långt från godsmagasinet vid Göteborgs norra. Smalspår finnes vidare utdraget till Gullbergskajen. Vid denna kaj är anlagt ett färjeläge för pråmar, vilka transportera smalspåriga järnvägsvagnar till och från de delar av hamnen, vilka sakna smalspårsförbindelse. Järnvägen disponerar 10 pråmar. I samband härmed må nämnas, att ett trettiotal normalspåriga järnvägsvagnar avdelats för att befordra gods i trafik med kajområden utan smalspår. Ingångslinjen till personbangården åter passerar Olskroken, i vars närhet ligga anordningar för omlastning. Vid central-

stationen har Västgötabanan särskilt stationshus. Därintill finnas lok-stall för lok i persontågstjänst samt kolupplag.

Det ligger i sakens natur, att denna splittring av bananläggningarna i Göteborg måste verka fördyrande. Den kostnadsbesparing, som kan uppnås genom att splittringen helt undanröjes, d. v. s. genom att smalspåret ombygges till normalspår, kommer att upptagas i kalkylerna för bandelen Göteborg—Vara—Skara.

I samarbete med experter inom statens järnvägars andra distrikt och sektionsbefälet vid statens järnvägars ifrågakommande ban-, maskin- och trafiksektioner har kommittén låtit undersöka, hur kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse skulle ställa sig vid vissa bandelar vid smalspårs- respektive normalspårsdrift. Beräkningarna ha utförts på i stort sett samma sätt som järnvägsstyrelsen använt i ovan omnämnda utredningar. Såsom bas för kostnaderna har antagits 1949 års kostnadsnivå och i huvudsak samma tågrörelse och samma driftsform som vid smalspårsdriften 1949. De nominella lönebeloppen ha ökats med vissa belopp för att täcka kostnader för pensionering, läkarvård, milpengar m. m.

Även om det sålunda har kunnat konstateras, att kostnaderna vid normalspårsdrift blott äro oväsentligt högre än vid bibehållen smal spårvidd, är det dock en betydande kostnadspost, som ovan icke berörts och som förvinner efter en järnvägs breddning, nämligen kostnaderna för omlastning av vagnslastgoods. Den främsta besparingen avser härvid kostnaden för omlastningspersonal. Men härtill komma utgifter för omlastningskranar, skjul, kajer, spår och växlar m. m. Sammanlagt motsvara dessa kostnader en utgift av 1: 60 kr pr ton omlastad godsmängd i genomsnitt för Västgötanätet. Ytterligare tillkomma kostnader för att vagnarna uppehållas på omlastningsstationerna, dyrare underhåll av vagnarna och ersättningar till trafikanter för gods som skadats vid omlastning. Med hänsyn till alla dessa olika poster torde det vara berättigat att uppskatta omlastningskostnaderna till minst 2 kr pr ton.

Då trafikanterna för närvarande erlägga en omlastningsavgift för vagnslastgoods uppgående till 1 kr pr ton, kan å andra sidan en kostnadsminskning beräknas uppkomma. Med hänsyn till konkurrensen från andra transportmedel kan emellertid ifrågasättas, om det framdeles blir möjligt att bibehålla särskild avgift för omlastningen. Det har därför ansetts motiverat att i föreliggande kalkyler bortse från denna avgift.

I det följande redovisas sammandrag för kostnadsändringarna i samband med övergång till normalspårsdrift på några bandelar, vilka i första hand komma ifråga vid breddning av de smalspåriga Västgöta-järnvägarna.

I. Mariestad—Moholm.

Olika omständigheter tala för att vagnslastgods till och från Mariestad redan vid nuvarande spårviddsförhållande bör omlastas i Moholm i stället för i Gårdsjö, Stenstorp eller å andra platser. Därmed skulle vinnas en väsentligt kortare transportväg på icke elektrifierad linje samtidigt som järnvägens störste trafikant i Mariestad, Katrinefors Aktiebolag, skulle kunna få snabbare transporter och därmed få möjlighet att i större utsträckning än hittills anlita järnväg.

Såsom förutsättning för driftskalkylerna har därför antagits, att transportvägarna för gods till och från Mariestad förläggas över Moholm, vare sig bandelen är ombyggd till normalspår eller icke. Det har vidare räknats med att persontrafiken liksom nu skall ombesörjas medelst rälsbuss, medan godstågen skola framföras med lokomotor. Efter en ombyggnad av bandelen blir växlingen i Mariestad mera omfattande så länge två spårvidder förefinnas å bangården medan däremot växlingen i Moholm minskas; antagas kan, att dessa två faktorer i stort sett uppväga varandra.

Kostnadsändringar. (Ökning +, minskning —). 1000-tal kronor.

Bantjänst.

Underhåll av banans överbyggnad	+ 10,0
Avskrivning å räler	+ 2,0
Summa	+ 12,0

Maskintjänst

Personal	+ 1,2
Drivmedel	+ 1,0
Underhåll av rullande materiel	+ 1,0
Avskrivning å rullande materiel	+ 3,4
Summa	+ 6,6

Trafiktjänst. Oförändrad

Omlastning av vagnslastgods

50.000 ton årligen å kr 2,00	—100,0
Totalsumma	— 81,4

Kostnaderna för drift m. m. ställa sig alltså omkring 80.000 kronor lägre vid normalspårdrift. Detta belopp skulle räcka att vid en räntefot av 3 procent förränta ett kapital av 2,7 milj. kronor.

II. Forshem—Lidköping—Håkantorp.

Såsom framgår av kapitel 4 beräknas ifrågavarande linje efter ombyggnad kunna avveckla all godstrafik till och från bland annat Lidköping och Hellekis cementfabrik, å ena, samt det övriga normalspårsnätet, å andra sidan. Med beaktande av att dragkraften hos normalspåriga godstågslök är väsentligt större än hos motsvarande lok för smalspår, torde denna ökade trafik ej medföra någon mera betydande ökning av antalet godståg. Däremot återverkar omläggningen på godstågsrörelsen Vänern—Skara—Stenstorp och Lidköping—Skara med resultat att omkring 35.000 tågkilometer pr år sannolikt inbesparas. Efter ombyggnad av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp finnes ej längre något rimligt behov att bibehålla bandelen Håkantorp—Tumleberg, varför en beräknad årlig kostnadsminskning av 33.000 kronor upptagits i kalkylen såsom följd av dess nedläggning. Vidare har räknats med en kostnadsminskning av 50.000 kronor årligen genom att trafiken mellan bandelen Forshem—Lidköping—Håkantorp å ena sidan och Göteborg å den andra kan överflyttas till den elektrifierade sträckan Håkantorp—Herrljunga—Göteborg med dess avsevärt lägre framdragningskostnader än den ångdrivna smalspårslinjen. Vinsten blir säkerligen ännu högre än angivna belopp men med hänsyn till att å andra sidan en viss kostnadsökning inträder genom omvägsdragning av gods som skall norrut har det ansetts skäligt att stanna vid 50.000 kronor. Slutligen har till ombyggnadens fördel lagts ränta på det belopp 300.000 kronor, som staten enligt avtal skall överlämna till Lidköping om ej någon av stadens järnvägar breddas före utgången av år 1963.

Kostnadsändringar. (Ökning +, minskning —). 1000-tal kronor.

Bantjänst.

Underhåll av banans överbyggnad	+ 31,0
Avskrivning å räler och broar	+ 7,5
Summa	+ 38,5

Maskintjänst.

Personal	— 2,5
Drivmedel	— 18,8
Underhåll av rullande materiel	— 11,9
Avskrivning å rullande materiel	+ 5,0
Summa	— 28,2

Trafiktjänst.

Personal — 8,5

Omlastning.

140.000 ton à kr 2,00 —280,0

Nedläggning av bandelen Tumleberg—Håkantorp — 33,0

Överflyttning av trafik till elektrifierad linje — 50,0

Ränta å nuvärdet av 300.000 kr — 6,7

Totalsumma —367,9

Kostnaderna vid normalspårsdrift på linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp skulle alltså enligt denna kalkyl ställa sig 368.000 kronor lägre än vid smalspårsdrift. Vid en räntefot av 3 procent motsvarar denna årliga kostnadsminskning ett kapital av 12,3 milj. kronor.

III. Lidköping—Skara—Skövde och Forshem/Vänern—Skara.

Nämnda bandelar skulle efter ombyggnad till normalspår och vid 1947 års trafikomfattning befordra närmare 150.000 ton vagnslastgods, som eljest skulle ha omlastats. Denna trafik torde med den normalspåriga materielens större kapacitet kunna avvecklas utan nämnvärd ökning av tågrörelsen. Det förutsättes, att smalspår alltjämt skulle finnas mellan Skara—Axvall—Stenstorp, och att den genomgående trafiken på linjen Göteborg—Gårdsjö ledes över Forshem—Lidköping—Tumleberg. Kostnadsminskning genom överflyttning till elektrifierad linje har ansetts kunna upptagas till 75.000 kronor på grund av att omvägsdragningen blir mindre än beträffande linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp.

Kostnadsändringar. (Ökning +, minskning —). 1000-tal kronor.

Bantjänst.

Underhåll av banens överbyggnad + 27,0

Avskrivning å räler och broar + 9,2

Summa + 36,2

Maskintjänst.

Personal + 11,3

Drivmedel + 40,5

Underhåll av rullande materiel + 12,1

Avskrivning å rullande materiel + 22,4

Summa + 86,3

Trafiktjänst.

Personal	— 15,7
<i>Omlastning.</i>	
150.000 ton à kr 2,00	— 300,0
<i>Överflyttning av trafik till elektrifierad linje</i>	<i>— 75,0</i>
<i>Ränta å nuvärdet av 300.000 kronor</i>	<i>— 6,7</i>
<i>Totalsumma</i>	<i>— 274,9</i>

Kostnaderna vid normalspårsdrift på bandelarna Lidköping—Skara—Skövde och Forshem/Vänern—Skara skulle alltså ställa sig omkring 275.000 kronor billigare än vid smalspårsdrift. Vid en räntefot av 3 procent motsvarar den årliga kostnadsminskningen ett kapital av omkring 9,2 milj. kronor.

IV. Göteborg—Vara—Skara.

Efter ombyggnad av bandelarna Mariestad—Moholm och Forshem—Lidköping—Håkantorp skulle huvudparten av omlastningen ha eliminerats, varför en fortsatt ombyggnad av återstående smalspåriga bandelar inom Västgötasystemet finge bedömas ur andra synpunkter. Härvid träda de inledningsvis berörda rationaliseringsvinster i Göteborg i förgrunden. Dessa stå att vinna om exempelvis bandelen Göteborg—Vara—Skara ombygges till normalspår. I följande sammandrag av kalkylerna för driftkostnader m. m. redovisas de vinstbelopp man uppskattningsvis kommit till. Vid beräkningarna har förutsatts, att bandelarna Mariestad—Moholm och Forshem—Lidköping—Håkantorp äro ombyggda, och att godstrafiken till och från platser vid dessa bandelar i förbindelse med Göteborg överflyttats från smalspårslinjerna till de normalspåriga linjerna via Moholm respektive Håkantorp—Herrljunga.

Kostnadsändringar. (Ökning +, minskning —). 1000-tal kronor.

Bantjänst.

Underhåll av banans överbyggnad	+ 70,0
Avskrivning å räler och broar	+ 13,0
Minskat underhåll m. m. genom frigöring av 13 km smalspår	
i Göteborg	— 42,0
<i>Summa</i>	<i>+ 41,0</i>

Maskintjänst.

Personal	—152,9
Drivmedel	+ 59,9
Underhåll av rullande materiel	—114,4
Avskrivning å rullande materiel	+ 26,5
Summa	—180,9

Trafiktjänst.

Personal	—128,1
----------------	--------

Omlastning.

5.000 ton å kr 2,00	— 10,0
---------------------------	--------

Färjpråmarna	— 29,3
--------------------	--------

Totalsumma —307,3

Den årliga kostnadsminskningen efter ombyggnad av linjen Göteborg—Vara—Skara skulle alltså enligt denna kalkyl uppgå till omkring 307.000 kronor, motsvarande vid en räntefot av 3 procent ett kapital av 10,2 milj. kronor.

Beträffande den stora besparingen på underhåll av rullande materiel kan nämnas att för närvarande sysselsätts på smalspårsverkstaden i Göteborg omkring 70 man med reparationer av smalspårsmateriel. Efter ombyggnad av linjen Göteborg—Vara—Skara torde minst 20 man helt frigöras för andra arbeten och övriga sysselsättas vid normalspårig verkstad och vid smalspårsverkstaden i Skara.

KAPITEL 7.

Särskilda frågor rörande vissa bansträckor.

Trafiken på vissa bansträckor är mycket obetydlig. I det följande upp-
tagas några sådana bansträckor till behandling.

Gullspång—Torved.

Denna bandel är 20 km lång. Persontrafiken är nedlagd sedan flera
år tillbaka och ombesörjes med landsvägsbuss. Godstrafikens storlek
till och från de olika platserna vid bandelen framgår av följande sam-
manställning.

	Vagnslastgods, antal ton	
	1939	1949
Gullspång*	2.490	2.520
Skagersvik	1.210	12.580
Midskog	164	—
Torved	2.490	—

Trafiken till och från Gullspång och Torved kan ledas över andra
järnvägslinjer, eftersom Gullspång beröres av den normalspåriga Nora
—Bergslags järnväg och Torved av Västgötabanans huvudlinje.

Tidigare har en ansenlig samtrafik letts över bandelen Gullspång—
Torved i enlighet med de bestämmelser om transportvägar, som gälla
för samtrafik mellan olika järnvägsföretag. Storleken av denna trafik
belyses av omlastningssiffrorna i Gullspång, vilka siffror åren 1939,
1947 och 1949 utgjorde respektive 60.620, 40.870 och 32.000 ton. En
mindre del av denna trafik faller dock på stationerna vid bandelen
Gullspång—Torved. Övergångstrafiken har efter förstatligandet av Väst-
götabanorna till en betydande del överflyttats till andra och ur trans-
portekonomisk synpunkt lämpligare transportvägar. Om Nora—Bergs-
lags järnvägar jämväl införlivas i statsbanenätet, kommer övergångs-
trafiken att ytterligare nedskäras. De därefter kvarstående transport-

* Siffrorna inkl. även gods, som vidareänts på ny fraktsedel och som alltså
icke borde inräknas i den lokala trafiken.

uppgifterna äro av obetydlig lokal karaktär och hänföra sig huvudsakligen till träindustrin i Skagersvik, som ligger endast 2,6 km från Gullspång.

Järnvägens trafikområde utgöres av socknarna Amnehärad, Hova och Lyrestad. Amnehärad har en folkmängd av 3.160 personer. Kommunen innefattar municipalsamhället Gullspång (c:a 500 inv.) samt tätorterna Otterbäcken (237 inv.) och Skagersvik (495 inv.) Befolkningen inom kommunens rena landsbygd har varit stadd i sjunkande sedan år 1880. Hova socken har tyngdpunkten förlagd till tätorterna Hova (756 inv.) och Gårdsjö (338 inv.) och hela invånareantalet är 3.236. Även här befinner sig folkmängden på landsbygden i starkt avtagande. Lyrestads sockens folkmängd har varit ganska oförändrad, omkring 2.600 personer, från åren 1880 till 1930 men har därefter minskats till omkring 2.150 personer. I genomsnitt för de tre kommunerna är boendetätheten 23 inv./km².

I Lyrestad och Hova kommuner är jordbruket den dominerande inkomstkällan. Amnehärad kommun är emellertid mera industrialiserad tack vare tätorterna Gullspång, Skagersvik och Otterbäcken.

Förutsättningarna för en framtida utvidgning av näringsliv och befolkningstal söder om Skagersvik äro små. Några naturtillgångar av betydelse för industriell verksamhet finnas icke.

För den händelse en nedläggning av bandelen skulle bli aktuell, är det ofrånkomligt att på annat sätt tillgodose bygdens behov av kommunikationer. Persontrafiken ombesörjes redan tillfredsställande genom den med järnvägen parallella busslinjen. För godstrafikens vidkommande torde det vara tillräckligt att förbinda Skagersvik med Gullspång genom ett industrispår av normal spårvidd. Avståndet är endast 2,6 km och spåret kunde läggas ut på den befintliga smalspårsbanken. Omlastningen skulle därmed elimineras för Skagersviks del.

Skara—Timmersdala (Dämman).

Denna bandel upprätthålles numera uteslutande som industrispår huvudsakligen för de kalkbrott, som ligga invid järnvägens nuvarande slutstation Dämman. Bandelen är 21,5 km lång. Trafikomfattningen under åren 1939—1949 framgår av följande.

Antal ton vagnslastgods		Antal ton vagnslastgods	
1939	4.410	1945	4.740
1940	4.110	1946	3.350
1941	2.520	1947	1.170
1942	4.090	1948	2.780
1943	4.430	1949	2.611
1944	5.040		

Denna trafikomfattning är så ringa, att inkomsterna av trafiken endast täcker en del av driftkostnaderna. Bandelens fortsatta drift bör därför tagas under omprövning, vilket så mycket hellre bör kunna ske, eftersom kalkbrotten vid Dämman ha goda landsvägsförbindelser i olika riktningar.

Håkantorp—Tumleberg.

Denna bandel byggdes av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag för att underlätta förbindelsen mellan bolagets järnvägar samt Lidköping—Håkantorps järnväg. Ursprungligen var avsikten, att de båda järnvägarna skulle förbindas med ett spår Håkantorp—Vara, löpande jämsides med järnvägen från Uddevalla till Herrljunga, men detta förslag förföll, sedan Lidköpings stad bestämt uttalat sig för den mera direkta förbindelsen Håkantorp—Tumleberg.

Vid bandelen finnas två stationer, Arentorp och Helås. Trafiken vid dessa stationer åren 1939 och 1949 framgår av följande sammanställning.

Station	Antal resor från stationerna		Vagnslastgods antal ton	
	1939	1949	1939	1949
Arentorp	2.050	1.519	925	662
Helås	1.749	1.437	1.876	678

Järnvägens trafikområde utgöres av Södra Kedum och Ryda med en folkmängd av omkring 1.960 personer. Liksom flerstädes på landsbygden har invånarantalet varit i avtagande sedan 1880-talet, då den i båda kommunerna kulminerade med sammanlagt omkring 2.600 personer. Någon tätortsbebyggelse av sådan omfattning att den kunnat kompensera folkminskningen har icke växt upp. I Arentorp finnes emellertid industri, såsom cementgjuteri, mejeri och en mindre mekanisk verkstad.

Den utmed bandelen befintliga landsvägen är i mindre gott skick och tarvar utbyggnad för en beräknad kostnad av 250.000 kronor. Både Arentorp och Helås ha emellertid goda landsvägsförbindelser i andra riktningar. Från Arentorp är endast c:a 2 km till Kedums hållplats vid järnvägslinjen Vara—Göteborg och från Helås 3 km till närmaste plats på samma järnväg.

Vid ombyggnad av linjen Lidköping—Håkantorp erhålles obruten spårförbindelse Lidköping—Vara med möjlighet att framföra direkta tåg. Att resvägen till Göteborg förlänges med 2,8 km för resenärer från Lidköping saknar praktisk betydelse.

Trollhättan—Nossebro.

Denna bandel är 32 km lång, har tre stationer, Främmestad, Norra Björke och Åsaka, samt håll- och lastplatserna Bäreberg, Frambo och Gärdhem.

Huvudparten av persontrafiken är av lokal karaktär och inriktad på Trollhättan. Persontrafiken närmast Trollhättan har under senare år befunnit sig i kraftigt stigande, delvis beroende på att befolkningen längs bandelen sökt sig nya utkomstmöjligheter vid industrierna i Trollhättan och dagligen resa fram och åter mellan bostadsorten och arbetsplatsen. Antalet resor år 1947 var mer än 2½ gånger flera än 1939. Godstrafiken är emellertid jämförelsevis obetydlig. Hur den gestaltat sig åren 1939 och 1949 framgår av följande sammanställning.

Station	Vagnslastgods antal ton	
	1939	1949
Trollhättan	18.781	5.760
Gärdhem	—	550
Åsaka	341	486
Norra Björke	246	314
Frambo	351	24
Främmestad	617	1.147
Bäreberg	—	433
Nossebro	216	318

Godskvantiteterna till och från Trollhättan ha stått i ett visst samband med samtrafiksvägarna. Sedan dessa vägar nu omlagts, har trafiken över Trollhättan nedgått mycket kraftigt.

Bandelens trafikområde utgöres av socknarna Väne—Åsaka, Norra Björke, Trökörna, Främmestad och Bäreberg med en folkmängd av sammanlagt 4.477 invånare. År 1880 hade socknarna sammanlagt 7.300 invånare. Vid stationerna utmed bandelen har icke skett någon industriell utveckling, som kunnat hejda nedgången i befolkningstal. Företagen äro ganska små och av hantverksmässig karaktär. Underlag för större ekonomisk utveckling föreligger icke.

Vägsystemet har en annan inriktning än bandelen. Någon med järnvägen parallell landsväg finnes icke. Skulle bandelen nedläggas, torde det vara ofrånkomligt att i dess ställe bygga en landsväg med samma sträckning, varvid järnvägsbanken delvis kunde användas. Landsvägsnätet är, oavsett bandelens fortsatta bestånd, i behov av förbättringar och berörda vägförvaltningar ha kalkylerat med avsevärda belopp för detta ändamål.

Ur militär synpunkt har bandelen tidigare ansetts vara av viss betydelse men så torde numera ej vara fallet. Efter ombyggnad av linjen Göteborg—Vara—Skara skulle bandelen ligga såsom en isolerad smalspårig sträcka mellan angränsande normalspåriga järnvägar med åtföljande stegrade driftkostnader. Ombyggnad av järnvägen skulle erfordra en kapitalinvestering av i runt tal 3 milj. kronor.

En genom kommitténs försorg upprättad driftskalkyl med 1949 års kostnadsnivå som bas utvisar, att järnvägen lämnar ett årligt driftunderskott av närmare 200.000 kronor, sedan godstrafiken till, från och över Trollhättan omlagts till andra transportvägar.

Historik.

Det första förslaget till en normalspårig järnväg mellan Lidköping och Tranås (Lidköping—Kallands järnväg), vilken emellertid med Kungälv tillstånd utstod den 31 december 1928. Denna järnvägs historia går tillbaka till en omkring sekelsluttet av 1903 bildade intresserade Lidköping och Tranås järnvägs kommitté, som skulle verka för en smalspårig järnväg mellan Lidköping och Grästorp station vid Lidköpings järnvägs—Grästorps järnväg. Det varade sig emellertid svart att få tillräckligt ekonomiskt underlag för den planerade järnvägen, och man inlämnade sig därför närmast på en kortare del, Lidköping—Tranås. Den kom bildades av 1905 för att förverkliga planen, och ett utkast till ett kapital förklarades. Invändningen av Lidköpings stad och Grästorp landskommuner. Statsbankens beviljade ett lån på 300.000 kronor. Kommissionen inlämnades sin rapport och den följande samma år 1908. Helt enkelt var 27,4 km järnvägen fick redan från början en svår ekonomisk ställning. Dess dåliga ekonomiska ställning och att den planerade grästorp—Lidköping järnvägen skulle komma till stånd redan av 1908 erhöles kommissionen för fortsättnings Linje—Grästorp. Kommissionen fick emellertid förtulla. Under första världskriget och tiden närmast därefter tog intresset för järnvägen betydligt av. Lidköping—Kallands järnväg frågas av 1921 kommissionen på en normalspårig järnväg Grästorp—Tranås tillstånd att frågas om delen Lidköping—Tranås till normalspårig. Brist på kapital förbande att projektet utlöses, och i och med att bilkonkurrensen blev betydligt större planerna helt förtulla. Den ekonomiska situationen förbande att projektet nödgades tränga i likvidation från och med år 1931 och av 1937 försattes järnvägen på auktion och införades för statens räkning. Redan då var det ett om nedläggning, men i Lidköping fanns intresset för att driften skulle fortsätta till vidare upprätt-

KAPITEL 8.

*Frågan om järnväg mellan Lidköping och Grästorp
över Tun (Såtenäs).*

Historik.

Det har tidigare funnits en smalspårig järnväg mellan Lidköping och Tun (Lidköping—Kållands järnväg), vilken emellertid med Kungl. Maj:ts tillstånd nedlades den 31 december 1938. Denna järnvägs historia går tillbaka till åren omkring sekelskiftet. År 1903 bildade intresserade i Lidköping och Tunbygden en kommitté, som skulle verka för en smalspårig järnväg mellan Lidköping och Grästorps station vid Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg. Det visade sig emellertid svårt att få tillräckligt ekonomiskt understöd för den planerade järnvägen, och man inriktade sig därför närmast på en kortare del, Lidköping—Tun över Tranum. Ett bolag bildades år 1905 för att förverkliga planen, och ett tillräckligt aktiekapital tecknades, huvudsakligen av Lidköpings stad och berörda landskommuner. Statsmakterna beviljade ett lån å 365.000 kronor. Koncession lämnades samma år och den färdiga banan kunde invigas år 1908. Banlängden var 27,4 km. Järnvägen fick redan från början en svag ekonomisk ställning. Dess dåliga ekonomi bidrog säkerligen också till att den planerade utbyggnaden fram till Grästorp icke utfördes, ehuru intressenterna redan år 1908 erhöilo koncession för fortsättningen Tun—Grästorp. Koncessionen fick emellertid förfalla. Under första världskriget och tiden närmast därefter tog intresset för utbyggnaden nytt liv. Delägare i Lidköping—Kållands järnväg fingo år 1921 koncession på en normalspårig järnväg Grästorp—Tun samt tillstånd att bygga om delen Lidköping—Tun till normal spårvidd. Brist på kapital hindrade att projektet utfördes, och i och med att bilkonkurrensen blev hårdare, fingo planerna helt förfalla. Den ekonomiska situationen medförde, att bolaget nödgades träda i likvidation från och med år 1924, och år 1927 försålles järnvägen på exekutiv auktion och inropades för statens räkning. Redan då var det tal om nedläggning, men i Lidköping fanns intresse för att driften åtminstone tills vidare upprätt-

hölles. Staden inköpte därför järnvägen år 1928 och överlämnade den till ett för ändamålet bildat bolag, vilket förband sig att under en tid av 10 år framåt driva järnvägen under garanti av staden. När denna tidsperiod utgick år 1938 och staden ej längre ville göra några nya åtaganden för järnvägens fortsatta bestånd, kvarstod endast alternativet att nedlägga järnvägen.

Genom Kungl. Maj:ts resolution den 25 november 1938 upphörde koncessionen för järnvägen att gälla från och med den 1 januari 1939 och medgavs bolaget rätt att helt eller delvis uppriva järnvägen. Järnvägens egendom har därefter försålts med undantag av banvallen och driftplatsernas markområden och byggnader. Lidköpings stads järnvägar ha därefter upprätthållit billinjetrafik på landsvägen inom trafikområdet fram till Tun och Såtenäs, vilken trafik i samband med järnvägarernas förstatligande övertagits av statens järnvägar.

Bygdens nuvarande trafikförhållanden.

Sedan järnvägen nedlades, har bygden fått lita till landsvägarna och de billinjer, som trafikera dessa. Den landsväg, som närmast anknyter till den nedlagda järnvägens sträckning, leder från Lidköping över Örslösa, Tådene och Tun till Grästorp. Den har karaktär av bygdeväg och är mestadels krokig och smal. Mellan Lidköping och Grästorp finnes dock även en större och bättre väg, nämligen den direkta länshuvudvägen förbi Lavad. Denna ligger dock längre bort från den gamla Tunbanan.

Statens järnvägar upprätthålla busstrafik på sträckan Lidköping—Tun—Såtenäs—Grästorp—Vänersborg med ett flertal turer i vardera riktningen dagligen. Körtiden Såtenäs—Lidköping varierar mellan 65 och 80 minuter. Busslinjen har samtrafik med järnvägen vad gäller il-, paket- och styckegods. Gods kan sålunda sändas på direkt fraktsedel till och från de viktigaste platserna vid nämnda linjer. I samtrafik med järnvägen försäljas direkta biljetter via Grästorp mellan Såtenäs och ett antal järnvägsstationer.

Tillförseln till Såtenäs flygplats av förnödenheter sker huvudsakligen över Grästorp. Detsamma gäller även huvudparten av personsamtrafiken med järnväg. Avståndet landsvägsledes från flygplatsen är till Lidköping 33 km över Tådene och 35 km över Täng, till Grästorp 15 km och till Vänersborg 38 km. Såtenäs flygplats ligger ungefär 3 km från Tuns gamla station.

Ekonomisk-geografiska uppgifter.

Trafikområdet för Lidköping—Kållands järnväg hade år 1938, alltså vid tiden för järnvägens nedläggande, en sammanlagd folkmängd av

3.636 personer. Folktätheten i de olika kommunerna var i genomsnitt 20 à 25 invånare pr km². Området har karaktär av ren jordbruksbygd särskilt som Tunbygden utgöres av en ganska bördig slättbygd. Den dåvarande järnvägens trafik återspeglade bygdens ekonomiska karaktär. Godstrafiken var sålunda, i likhet med vad brukar vara fallet på banor inom utpräglade jordbruksbygder, under järnvägens hela tid jämförelsevis ringa, även om odlingen av sockerbetor till en början tillförde järnvägen en viss trafik. Under 1930-talet började sockerbetorna i allt större utsträckning transporteras med bil och järnvägen förlorade slutligen nästa helt även denna trafik. Persontrafiken var under tiden före bilkonkurrensen icke liten. Fram till år 1919 varierade den mellan 38 och 25 tusen personkm pr bankm. Efter 1919 dalade den oavbrutet och hade redan innan busslinjen Lidköping—Tun inrättades, sjunkit till mycket lågt värde. De båda sista åren järnvägen trafikerades, 1937 och 1938, utgjorde antalet resor 9.490 och 8.160 samt antalet ton gods 6.810 och 5.760.

Sedan järnvägen nedlades, ha vissa förändringar inträtt rörande befolkning och näringsliv inom trafikområdet. Först må nämnas, att folkmängden med undantag för Tun fortsatt att minska från 3.145 år 1938 till 2.978 år 1948. I Tun däremot har folkmängden under samma tid ökat från 491 till 1.197 personer. Uppsvinget inom denna kommun beror helt och hållet på att Skaraborgs flygflottilj förlagts till Såtenäs i Tuns socken. Där har ett samhälle vuxit upp på ett område, som för ett fåtal år sedan endast hyste några få gårdar. Det har uppgivits, att den totala personalstyrkan vid flygflottiljen under fred uppgår till 650 personer.

I området mellan Tun och Grästorp har folkmängden sjunkit från 1.883 år 1938 till 1.676 år 1948. Läger man tillsamman folkmängden inom de landsbygdskommuner, som kunde beröras av en järnväg Lidköping—Tun—Grästorp, erhålles för år 1938 5.519 invånare och för år 1948 5.851 invånare.

Jordbruket var och är alltså den dominerande näringskällan. Sockerbetsodlingen är emellertid på tillbakagång. Industriella anläggningar finnas icke fränsett de med jordbruket förknippade mejerierna och småkvarnarna.

Aktualisering av planerna på en järnväg Lidköping—Tun—Grästorp.

Sedan Skaraborgs flygflottilj förlagts till Såtenäs, har järnvägsfrågan åter tagits upp. Sålunda har länsstyrelsen i Skaraborgs län i skrivelse den 12 juni 1945 till Konungen bland annat anfört, att representanter för Tunbygden vid sammanträde i Lidköping den 4 juni 1945 enhälligt

begärt, att länsstyrelsen skulle hos Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t ville åt 1943 års järnvägskommitté uppdraga att utreda frågan, huruvida staten borde i samband med ett övertagande av länets smalspåriga järnvägslinjer även iståndsätta och återupptaga trafiken på den nedlagda järnvägen mellan Lidköping och Tun, varvid denna bandel måtte på ett lämpligt sätt sammanbindas med Uddevalla—Vänersborg—Herrlunga järnväg. Med anledning härav och under framhållande att förläggningen av Skaraborgs flygflottilj till Såtenäs givit anledning till en betydande bosättning och bebyggelse i denna trakt och därmed ökat behovet av goda kommunikationer, hemställde länsstyrelsen, att 1943 års järnvägskommitté måtte få i uppdrag att utreda järnvägsfrågan.

Genom Kungl. Maj:ts resolution den 22 juni 1945 förklarades att handlingarna i ärendet skulle överlämnas till 1943 års järnvägskommitté för att tagas i övervägande vid fullgörandet av kommitténs uppdrag.

Kommittén har sedermera erhållit en den 11 september 1946 dagtecknad skrivelse från länsstyrelsen, vari framhålles bygdens stora intresse för ifrågavarande järnvägsprojekt och den betydelse planernas genomförande skulle få icke minst för flygförläggningen i Såtenäs. Länsstyrelsen funne det därför väl motiverat, att en noggrann utredning i denna trafikfråga snarast förebringades. Länsstyrelsen vore väl medveten om att därvid ej endast de från bygden framförda synpunkterna borde beaktas utan även noggrann uppmärksamhet ägnas spörsmålet om den påräkneliga trafiken och linjens ekonomiska bärighet även under tider, då landsvägstrafiken åter ökade. Länsstyrelsen vore å andra sidan övertygad om det berättigade i kravet om snar utredning rörande den ifrågasatta järnvägslinjen icke minst ur synpunkterna att få en förbindelse från Lidköpings- och Kinnekullebygderna utefter Vänerstranden direkt mot Västkusten samt att få tillgodosett Såtenäsortens viktiga behov av bättre kommunikationer.

I skrivelser till kommittén har såväl representanter för Tunbygden som ordföranden i Tunbygdens järnvägskommitté ingående utvecklat skälen för en normalspårig järnväg Lidköping—Tun—Grästorps och påtalat svårigheterna att få till stånd en industriell utveckling i bygden.

Kommittén har därjämte genom Tunbygdens järnvägskommitté fått taga del av uttalanden om den ifrågasatta järnvägen, som gjorts till nämnda kommitté, nämligen av chefen för Skaraborgs flygflottilj, befälhavaren för tredje militärområdet samt chefen för försvarsstabens kommunikationsavdelning på uppdrag av chefen för försvarsstaben. I det sistnämnda uttalandet anföres, att tillkomsten av ifrågavarande järnväg icke ur försvarssynpunkt innebure sådana väsentliga fördelar att företaget ur riksförsvarets synpunkt kunde givas företräde fram-

för andra järnvägsobjekt, vilkas ny- eller utbyggnad redan tidigare framförts som rena försvarsönskemål.

Jämväl chefen för flygvapnet samt Uddevalla stad hava till 1943 års järnvägskommitté framfört sina synpunkter på järnvägsfrågan, vilka utmynnat i önskemål om att järnvägen måtte komma till stånd.

Den planerade järnvägens trafikuppgifter.

En järnväg mellan Lidköping och Grästorp kan beräknas få en längd av knappt 40 km. Den gamla Lidköping—Kållands järnvägs trafikerade banlängd var 27,7 km. Sträckan Tun—Grästorp kan antagas bli 11,5 à 12 km lång. Det förutsattes, att den nya järnvägen på sträckan Lidköping—Tun lägges på den gamla järnvägens bank. Den föreslagna järnvägen skulle alltså komma att ligga ganska nära Lidköping—Håkantorps järnväg. Det största lineära avståndet mellan de båda järnvägarna skulle utgöra 14,5 km. Mer än hälften av den nya järnvägens hela sträckning skulle ligga mindre än 10 km från närmaste punkt på Lidköping—Håkantorps järnväg. Avståndet mellan de båda järnvägarnas ändpunkter, Håkantorp och Grästorp, är knappt 14 km.

Ifråga om Lidköpings och Kinnekullebygdens kommunikationer med närmaste stad vid Västkusten, Uddevalla, må antecknas, att avståndet Lidköping—Uddevalla C skulle bli 89 km över Tun och Grästorp mot 92 km över Håkantorp.

Om den föreslagna järnvägen skulle följa den gamla järnvägens sträckning och station anläggas på förutvarande stationsområde i Tun, blir avståndet från flygförläggningen till järnvägsstationen omkring 3 km.

Såsom redan nämnts har Såtenäs bussförbindelser åt två håll, till Lidköping och till Vänersborg över Grästorp. Bussarna trafikera landsvägen ända fram till flygflottiljens förläggning i Såtenäs. Även om järnvägen Lidköping—Tun—Grästorp skulle förverkligas, är det sannolikt, att busslinjen måste upprätthållas. Denna tillgodoser i socknarna Tådene och Friel ett transportbehov, som den längre bort liggande järnvägen icke skulle kunna möta på samma bekväma sätt. Även för den lokala trafiken till och från Såtenäs torde det vara nödvändigt att bibehålla busstrafiken med hänsyn till att bussarna trafikera landsvägen ända fram till flygplatsen, medan järnvägsstationen skulle ligga 3 km avlägset.

Vad beträffar den väntade trafikomfattningen på den planerade järnvägen har ordföranden i Tunbygdens järnvägskommitté utfört en approximativ beräkning. Enligt denna kunde för godstrafiken den vän-

tade godsmängden angivas till 10.000 ton per år under det att persontrafiken för samma tid beräknades till sammanlagt 93.000 resor.

Vad beträffar godstrafikens beräknade omfattning kunna de anförda siffrorna godtagas. Därav skulle uppskattningsvis 6.000 ton beräknas gå till, från och över Grästorp och 4.000 ton till, från och över Lidköping. Däremot synes beräkningen för persontrafiken vara alltför optimistisk. Såsom förut nämnts torde det icke vara möjligt att helt nedlägga den busstrafik, som berör Såtenäs och Tunbygden. Under sådana omständigheter synes man icke kunna räkna med mera än låt säga 50.000 resor på järnvägen, därav 20.000 till, från och över Grästorp samt 30.000 till, från och över Lidköping.

Någon genomgångstrafik på järnvägen av nämnvärd omfattning mellan Lidköping och Grästorp torde icke kunna påräknas. Skulle järnvägen Lidköping—Håkantorp relativt snart ombyggas till normalspår, erhåller Lidköping och Kållandsbygden en obruten spårförbindelse med bland annat Vänersborg och Uddevalla, som endast skulle bli 3 km längre än över Grästorp. Tågförbindelsernas antal över Håkantorp kan antagas bli väsentligt större på grund av att linjen Lidköping—Håkantorp måste upptaga trafiken bland annat mellan Lidköping och Göteborg.

Med ledning av de anförda trafiksiffrorna har gjorts upp en kalkyl, grundad på 1948 års järnvägstaxa, över inkomsterna, utvisande sammanlagt 100.000 kronor, därav för godstrafiken 40.000 kronor och för persontrafiken 60.000 kronor.

Det bör dock särskilt understrykas att nämnda belopp med hänsyn till kalkylens överslagsartade karaktär och de ovissa faktorerna i övrigt endast kan angiva den ungefärliga storleksordningen av de väntade inkomsterna.

I fråga om utgifterna har kommittén låtit verkställa en kalkyl över de emotsebara kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse av den ifrågasatta järnvägen. Denna kalkyl visar i sammandrag följande

Banavdelningen	180.000 kronor
Maskinavdelningen	140.000 „
Trafikavdelningen	110.000 „
eller sammanlagt	430.000 kronor.

Mot dessa årliga kostnader skulle enligt det föregående stå en inkomst av blott 100.000 kronor. Den kalkylerade årliga förlusten skulle alltså utgöra 330.000 kronor. I denna kalkyl har icke medtagits ränta på det för järnvägens byggande erforderliga investeringskapitalet.

Det ekonomiska resultatet av driften av busslinjen Lidköping—Såtenäs—Grästorp—Vänersborg.

Enligt vad under hand inhämtats ger biltrafiken Lidköping—Såtenäs—Grästorp—Vänersborg ett tillfredsställande ekonomiskt resultat och linjen är självbärande i motsats till en planerad järnväg. Den ekonomiska bärkraften säkerställer också åt bygden en god standard på vagnarna och en väl tilltagen turlista.

Annorlunda skulle läget te sig, om den planerade järnvägen komme till utförande. Såsom förut nämnts måste busslinjen sannolikt allttjämt upprätthållas, men med den överdimensionering av trafikapparaten, som skulle följa, räckte trafikunderlaget ej längre till utan man finge säkerligen räkna med driftunderskott på busslinjen liksom på järnvägslinjen.

Kommitténs förslag.

Framställningarna om återupptagande av trafiken å järnvägen Lidköping—Tun samt dess förlängning till Grästorp tillkommo vid tidpunkter, då försörjningsläget ifråga om förnödenheter för biltrafik var ansträngt och påkallade restriktioner beträffande busslinjernas turlistor. Invånarna i Såtenäs och Tunbygden i övrigt voro under dessa förhållanden — för övrigt helt naturligt — intresserade att få till stånd en järnväg, som bättre än de befintliga busslinjerna kunde betjäna trafikområdet. Trafiksituationen har emellertid helt ändrats. Statens järnvägar ha inköpt den tidigare privatägda busslinjen Tun—Grästorp och förlängt densamma till Vänersborg. Genomgående bussar trafikera nu sträckan Lidköping—Tun—Grästorp—Vänersborg. Antalet bussturer ha väsentligt ökats.

Såvitt kommittén kan bedöma, skulle tillkomsten av en järnväg från Lidköping över Tun till Grästorp icke få någon avgörande betydelse för den ekonomiska utvecklingen inom järnvägens trafikområde. Förutsättningarna för en industriell verksamhet finnas icke här i större grad än vid närbelägna järnvägslinjer inom slättlandsområdet. Ej heller torde tillkomsten av järnväg med så ringa trafikuppgifter som här är fråga kunna förväntas för persontrafikens del medgiva tätare och snabbare förbindelser än den nuvarande busslinjen.

Kommittén har i detta betänkande förordat, att bandelen Forshem—Lidköping—Håkantorps ombygges till normalspår. En av anledningarna till detta ståndpunktstagande är, att nämnda linje utgör den bästa trafikleden för Lidköpings och dess omlands förbindelser med Göteborg. Det kan knappast vara försvarligt att därjämte investera väsentligt stör-

re belopp i en järnvägsled, som skulle gå nära nog parallellt med Håkan-
torpslinjen på ett avstånd från denna, flerstädes understigande 10 km
och ingenstädes överstigande 14,5 km.

På nu anförda grunder har kommittén ansett sig icke böra framlägga
förslag om istandsättandet av förevarande järnvägslinje.

KAPITEL 2.

Kommitténs förslag rörande de smalspåriga järnvägsföretagen.

De smalspåriga järnvägsföretagen i Västergötland betjäna en i olika hän-
seenden rik bygd, ett av landets viktigaste jordbruksområden. Indu-
strien är koncentrerad i en af företagen, Kungälv, Västernorrlands järnvägs-
företag. Västernorrlands järnvägsföretag har dess slutstation öster om Billingen förän-
ligt, att den näst direkt kan betjäna bygden öster om Västernorrlands järnvägs-
station. Västernorrlands järnvägsföretag har dock genom den normalspåriga
närheten elektrifierade bandet mellan Hattingsåsa—Örnared—Lidköping de-
kända järnvägsförbindelsen samman med Västernorrlands järnvägsföretag som med
Hattingsåsa.

De smalspåriga järnvägsföretagen i Skåne betjäna en i likkommit genom
oskildhet mycket egenhet för att sätta bygden i förbindelse med
användande normalspåriga järnvägar och bygdes — liksom anordna-
des i Sverige — med de betydande ekonomiska medel som befolkning-
en i stora delar kunde uppnå. I detta förhållande till järnvägsföretagen
måste måttas på billiga sätt, d. v. s. göras smalspåriga. Med hän-
syn till att de olika banden betjäna vid olika tidpunkter och av
skilda ändamål, förhåller sig ingen på förhand uppgjord enhetlig
plan. Järnvägsföretagen i Skåne har sin slutliga utformning först af-
färd de olika banden. Genom uppgiften för trafik och innetjänst
har en huvudsakligen öfver Västergötland till Göteborg för den länge-
gående trafik och dels kortare lokala förbindelser öfver från till de
vissa i det förordade omfattande normalspåriga järnvägsföretagen Västernorrlands järnvägs-
företag och Hattingsåsa. Genom näringslivet fortsatta expansion
och ekonomiska oavslutad förändring kräver på snabbhet och precision i
smalspåriga järnvägsföretagen med de många tryckpunkterna mellan olika
partier blir alldeles kända. Kommittén har i sina tidigare be-
räkningar tagande beaktande för de mängder av olägenheter, besvär och
kostnader som trafikanterna och järnvägsföretagen för vilkännas i anledning
av de olika spårvidderna. Dessa beräkningar ha också klart framträtt
den undersökning som kommittén vidkastat beträffande ett annat

KAPITEL 9.

*Kommitténs förslag rörande de smalspåriga
Västgötajärnvägarna.*

Det smalspåriga järnvägsnätet i Västergötland betjänar en i olika hänseenden rik bygd, ett av landets viktigaste jordbruksområden. Industrien är emellertid även väl företrädd. Ehuru Västra stambanan genomlöper hela Västergötland, har dess sträckning öster om Billingen föranlett, att den icke direkt kan betjäna bygden utmed Vänern eller Varaslätten. Slättlandets sydliga delar ha dock genom den normalspåriga, numera elektrifierade bandelen Herrljunga—Öxnered—Uddevalla bekväma järnvägsförbindelser såväl med Västra stambanan som med Bergslagsbanan.

De smalspåriga järnvägarna i Skaraborgs län ha tillkommit genom ortsbefolkningens egna insatser för att sätta bygden i förbindelse med angränsande normalspåriga järnvägar och byggdes — liksom annorstädes i Sverige — med de begränsade ekonomiska medel, som befolkningen i stort sett själva kunde uppdriva. Härav följde, att järnvägsnätet måste anläggas på billigaste sätt, d. v. s. göras smalspårigt. Med hänsyn till att de olika bandelarna byggdes vid olika tidpunkter och av skilda intressenter förelåg icke någon på förhand uppgjord enhetlig plan. Järnvägsnätet fick i huvudsak sin slutliga utformning först år 1910, då linjen Mariestad—Gårdsjö öppnades för trafik, och innefattar dels en huvudled från övre Västergötland till Göteborg för den långsgående trafiken och dels kortare lokala förbindelsebanor fram till de två i det föregående omnämnda normalspåriga linjerna Västra stambanan och Herrljungabanan. Genom näringslivets fortsatta expansion och genom de oavslåeligt ökade kraven på snabbhet och precision i samfärdseln ha nackdelarna med de många brytpunkterna mellan olika spårvidder blivit alltmer kännbara. Kommittén har i sina tidigare betänkanden ingående redogjort för de mångahanda olägenheter, besvär och kostnader, som trafikanterna och järnvägen få vidkännas i anledning av de olika spårvidderna. Dessa nackdelar ha ock klart omvitnats i den undersökning, som kommittén verkställt beträffande ett antal

företag inom trafikområdet rörande deras transportförhållanden och som redovisats i bilaga 2 till detta betänkande. Besvärigheterna ha även med skärpa påtalats inför kommittén av representanter för dessa företag. Nackdelarna med olika spårvidder torde emellertid numera vara så dokumenterade, att kommittén icke behöver ytterligare utveckla desamma.

Kommittén har i sina utredningar rörande de smalspåriga järnvägarna i Blekinge, Småland och Östergötland sökt ådagalägga, att den enda rationella lösningen vore att till normalspår ombygga huvuddelen av de smalspåriga järnvägar, vilka ha sådana trafikuppgifter att de kunna förväntas äga bestånd för lång tid framåt.

Från nu angivna utgångspunkter borde de viktigaste smalspårslinjerna i Västergötland ombyggas. En sammanställning upptagande nämnda linjer jämte medelsbehovet för ombyggnaden redovisas här nedan. Därvid har räknats med 1949 års löne- och prisnivå.

	Km	Milj. kronor
<i>Mariestad—Moholm</i>	18	1,9
<i>Håkantorp—Lidköping—Forshem</i>	70	7,1
Håkantorp—Lidköping	28	3,2
Lidköping—Forshem	29	3,2
Forshem—Vänern	4	0,3
Källby—Kinnekleva (industrispår)	9	0,4
<i>Lidköping—Skara—Skövde och Skara—Forshem</i> <i>/Vänern</i>	85	10,4
Lidköping—Skövde	51	5,8
Nytt smalspår Skara—Axvall	(8)	1,1
Skara—Forshem	30	3,0
Forshem—Vänern (delvis treskenspår)	4	0,5
<i>Göteborg—Gårdsjö/Gullspång</i>	243	24,1
Göteborg—Vara	95	10,0
Vara—Skara	34	3,4
Skara—Forshem	30	3,0
Forshem—Mariestad	25	2,7
Mariestad Gårdsjö	39	4,0
Torved—Gullspång	20	1,0

Övriga, här ovan icke upptagna linjer inom det smalspåriga Västgötanätet utgöras av Axvall—Stenstorp, Hjo—Stenstorp med sidolinjen Svensbro—Tidaholm, Skara—Dämman, Håkantorp—Tumleberg och

Trollhättan—Nossebro. Kommittén kommer i det följande att behandla även dessa linjer och föreslå åtgärder i olika avseenden.

För bedömandet av rationaliseringsprogrammet är det nödvändigt att bilda sig en uppfattning om de olika orternas transportunderlag och behov av obruten spårförbindelse med normalspårnätet. Av de uppgifter kommittén haft till sitt förfogande — och vilka i sina huvuddrag redovisats i detta betänkande — rörande trafiken på olika bandelar och beträffande näringslivets gestaltning och utvecklingstendenser framgår i huvudsak följande.

Gårdsjö—Mariestad—Forshem och Mariestad—Moholm.

Järnvägslinjen Gårdsjö—Mariestad—Forshem går till hela sin sträckning genom en jordbruksbygd med få tätorter. Trafikområdet saknar för närvarande större industrier fränsett Mariestad, som utgör huvudorten för området. Den ojämförligt viktigaste industrien i staden är Katrinefors Aktiebolag med dotterföretag, omfattande sulfittfabrik, pappersbruk, wallboardfabrik och vulkanfiberfabrik, anläggningar för tillverkning av reseffekter och därmed jämförliga alster med en beräknad årlig produktionsvolym av omkring 60.000 ton. Trafikomslutningen i Mariestad är främst tack vare Katrinefors betydande och uppgick år 1949 till 53.000 ton, varav 35.000 ton kommo på Katrinefors. Enbart omlastningskostnaderna för en sådan godskvantitet åsamka trafikanterna och järnvägen en årlig utgift av omkring 100.000 kronor. För trafiken till och från Mariestad utgör emellertid järnvägslinjen Mariestad—Moholm den närmaste förbindelsen med Västra stambanan eller 18 km, under det att förbindelsen via Gårdsjö är 39 km. För godstrafikens del vinner staden snabbaste lägenheten om banan till Moholm utnyttjas. Visserligen gå för närvarande godstransporterna till och från staden andra vägar än över Moholm, då man hittills av olika anledningar velat undvika omlastning på denna plats. För Mariestads vidkommande är det därför betydelsefullt, att bandelen Mariestad—Moholm ombygges.

En ombyggnad av denna linje är dock förknippad med vissa transportproblem för Katrinefors. Detta företag har inom sin Mariestadsanläggning ett smalspårigt järnvägsnät av 891 mm spårvidd för bland annat interna transporter. Genom ett särskilt av bolaget ägt spår erhålles förbindelse med Mariestads järnvägsstation och via denna även med hamnen. Bolaget äger egen rullande materiel, bland annat 3 ånglok. Utrymmena inom fabriksområdet medgiva för närvarande icke, att normalspår framdrages, särskilt icke till lastningsplatserna inom fabriksbyggnaderna. Även efter ombyggnad av linjen Mariestad—Moholm måste bolaget därför, enligt under hand erhållna uppgifter, behålla sitt

smalspår inom fabriksområdet och därmed ombesörja förbindelserna med hamnen och med järnvägslinjen Gårdsjö—Forshem, tills denna blir ombyggd till normalspår. Kommittén står icke främmande för dessa synpunkter men ifrågasätter om icke bolaget efter en breddning av Mariestad—Moholmsbanan borde bygga om förbindelsespåret med järnvägsstationen till treskenspår och anlägga en lastnings- och lossningsplats för normalspårsvagnar invid fabriksområdet med anslutning till nämnda spår.

Ombyggnaden av Mariestad—Moholmslinjen framstår såsom ekonomiskt väl motiverad med hänsyn till att den av ombyggnaden föranledda, årliga kostnadsminskningen skulle räcka att med 3 procent förränta ett kapital av 2,7 milj. kronor.

Bandelen Gårdsjö—Mariestad—Forshem har hitintills haft en betydande godstrafik, men detta har icke berott på trafikunderlaget i den omgivande bygden utan på att transportvägarna för gods till och från stationer längre söderut letts över denna linje. Efter förstatligandet ha dessa transportvägar delvis omlagts med åtföljande minskning av trafiken på linjen Gårdsjö—Mariestad. Denna skulle ytterligare minska efter ombyggnad av Mariestad—Moholmslinjen.

Forshem—Lidköping—Håkantorp.

Forshem är föreningsstation mellan linjen Gårdsjö—Mariestad—Forshem—Skara och linjen Forshem—Håkantorp. Avståndet Forshem—Håkantorp är 57 km. Huvudorten på bansträckan Forshem—Håkantorp är Lidköping, en utpräglad industristad med ett flertal industrier med betydande årlig produktionsvolym. Staden är därjämte hamnplats vid Väneren och kan angöras av fartyg med närmare samma djupgående som medges i Trollhätte kanal. Godstransporterna järnvägsledes till och från staden äro betydande och omfattade 71.000 ton vagnslastgods år 1949. De ledas huvudsakligen antingen över Håkantorp eller över Stenstorp, dock att befordringsvägen i samtrafik med Nora Bergslags järnvägar går över Gullspång så länge denna järnväg kvarstår i enskild ägo. Även persontrafiken på järnvägen har stor omfattning, sålunda är linjen Lidköping—Håkantorp en viktig led för resandetrafiken med förbindelse i Håkantorp söderut till Göteborg, västerut till Öxne-red och österut till Herrljunga. Stadens andra järnvägslinje Lidköping—Skara—Skövde har emellertid än större persontrafik med betydelse såväl lokalt för förbindelserna mellan de tre städerna som för långväga resor i samtrafik med Västra stambanan.

På linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp, endast tre kilometer från

Forshem, ligger Hellekis med en av Skånska Cement Aktiebolaget ägd cementfabrik med stor kapacitet. Transporterna järnvägsledes till och från fabriken uppgingo år 1949 till 160.000 ton. Enligt av bolaget till kommittén lämnade uppgifter planeras en betydande utvidgning av tillverkningen för tillgodoseendet av behovet av cement inom västra Sverige.

På olika platser inom trafikområdet för linjen Forshem—Lidköping brytes och brännes kalk, vilken utlastas företrädesvis på järnväg. För denna kalkutlastning har från stationen Källby byggts ett sidospår till Kinnekleva. På sistnämnda plats har tidigare i beredskapssyfte olja framställts ur de oljehaltiga skiffrarna. Denna fabrikation nedlades år 1946 och torde icke komma att återupptagas. En statlig utredning har verkställts för att utröna möjligheterna att på platsen upptaga annan tillverkning. Sålunda har föreslagits att i storindustriell skala bryta och bränna kalk för jordbruksändamål.

Sträckan Lidköping—Håkantorp genomlöper en bördig jordbruksbygd. Endast en av stationerna på denna sträcka uppvisar industriell verksamhet, nämligen Järpås. Godstrafiken till och från övriga stationer präglas av transporter för jordbrukets räkning.

Omlastningen av vagnslastgoods i Håkantorp till och från linjen Håkantorp—Lidköping—Forshem och bortom uppgick år 1949 till 52.410 ton.

Det har redan ovan framhållits att Lidköping är en betydande industriort. Invånareantalet befinner sig i ständig ökning. Staden torde vara en av de största tätorterna i landet, som beträffande sina järnvägskommunikationer är tvingad att helt lita till smalspåriga järnvägar. Från såväl kommunalt som industriellt håll i staden har uttalats, att stadens fortsatta utveckling är starkt beroende av att den erhåller normalspårig järnvägsförbindelse med landets övriga normalspåriga järnvägsnät. Dessa synpunkter och önskemål ha från stadens sida kommit till uttryck i det avtal om försäljning av stadens järnvägar till staten, som träffades år 1948. I detta avtal stadgas, att Lidköpings stad skall såsom köpeskilling erhålla ett belopp av 400.000 kronor, varav 300.000 skola av staten innehållas och utbetalas endast såvida Lidköping icke före utgången av år 1963 erhåller normalspårig järnvägsförbindelse. Frågan om ombyggnad av någon av de Lidköping berörande järnvägslinjerna har alltså redan varit föremål för förhandlingar mellan härav intresserade parter, statsmakterna och Lidköpings stad. Om staden finge tillgång till normalspårig förbindelse med det övriga järnvägsnätet, skulle denna förbättring av stadens järnvägskommunikationer enligt kommitténs uppfattning påtagligt gynna dess näringsliv och verka stimulerande på omkringliggande bygd. Förbättringen kan vinnas ge-

nom ombyggnad av endera linjerna Håkantorps—Lidköping eller Lidköping—Skara—Skövde.

Ifråga om valet mellan dessa linjer må nämnas följande. Avståndet Lidköping—Håkantorps är endast 28 km mot 51 km Lidköping—Skövde. Terrängen är jämn och banans sträckning till större delen rak utan nämnvärda stigningar. Skövdelinjen har däremot en mycket besvärlig sträckning över Billingen med en rad kurvor och stigningar. Ombyggnadskostnaden ställer sig på grund härav billigare för Håkantorpsalternativet än för Skövdealternativet. Investeringsbehovet utgör respektive 3,2 och 6,9 milj. kronor. Med hänsyn till nu nämnda omständigheter synes alternativet Lidköping—Håkantorps böra förordas.

Om linjen Lidköping—Håkantorps ombygges till normalspår, uppstår frågan, om det ej skulle vara lämpligt att fortsätta ombyggnaden till Forshem för att på så sätt eliminera omlastningen av cementtransporterna från Hellekis och huvudparten av kalktransporterna från Kinnekulle. Sträckan Forshem—Lidköping är 29 km. Vid 1947 års trafikomfattning skulle genom breddning av hela sträckan Forshem—Lidköping—Håkantorps elimineras en omlastningsmängd av i runt tal 140.000 ton vagnslastgods. Allt gods i samtrafik mellan nämnda sträcka och det övriga normalspåriga järnvägsnätet skulle följaktligen ledas över Håkantorps. Den ekonomiska vinsten av en ombyggnad av sträckan har kommittén beräknat till 368.000 kronor om året, motsvarande vid tre procents ränta ett kapital av 12,3 milj. kronor. Även här är en ombyggnad ekonomiskt väl motiverad. Räntabiliteten skulle bli än större om Skånska Cementaktiebolaget förverkligar sina planer på att bygga ut Hellekisfabriken till större kapacitet, vilket skulle öka järnvägstransporterna.

Lidköping—Skara—Skövde/Stenstorp och Forshem—Skara.

Linjen Lidköping—Skara—Skövde förbinder de tre nämnda städerna och går för övrigt genom en utpräglad jordbruksbygd. Vid Axvall, 8 km öster om Skara, utgår linjen till Stenstorp. Linjen Axvall—Skövde har en mycket besvärlig sträckning över Billingen med en rad svåra kurvor och stigningar. Även linjen Axvall—Stenstorp berör utkanterna av Billingen men har med hänsyn till lutningsförhållandena en mycket fördelaktigare sträckning än Skövdelinjen. Industriell verksamhet förekommer i stort sett endast i städerna. Linjen tjänstgör såsom förbindelseled dels städerna emellan, dels ock mellan Västra stambanan och en betydande del av slättbygden kring Skara, därvid godstrafiken förträdesvis ledes över Stenstorp och persontrafiken över Skövde.

Linjen Forshem—Skara går på östra sidan av Kinnekulle genom en utpräglad jordbruksbygd. Från Gössäter, 2 km från Forshem, leder ett sidospår till Hellekisfabriken vid lastplatsen Vänern, tillika hamnplats vid Vänern med namnet Hönsäter. Linjen Forshem—Skara utgör en integrerande del av huvudlinjen Gårdsjö—Skara—Göteborg och som sådan avvecklar den en icke obetydlig genomgående trafik. Den rent lokala godstrafiken är emellertid den mest betydande, beroende på att linjen — såsom transportvägarna nu äro ordnade — ombesörjer en betydande del av transportererna från Hellekis cementfabrik. Vidare förekommer utlastning av kalk från Kinnemalma, Slutligen betjänar linjen det framåtgående industrisamhället Götene med bland annat fabriker för tillverkning av mjölkprodukter och av monteringsfärdiga trähus.

Omlastningstrafiken till och från trafikområdet vid linjerna Lidköping—Skara—Skövde och Forshem—Skara utgjorde år 1947 närmare 150.000 ton, fördelat på olika omlastningsstationer. En ombyggnad av linjerna skulle sålunda medföra en minskning av den totala omlastningen med samma kvantitet. Genom de av kommittén verkställda driftkostnadskalkylerna framgår, att ombyggnaden skulle medföra en årlig besparing av c:a 275.000 kronor, motsvarande vid en räntefot av tre procent ett kapital av 9,2 milj. kronor.

Göteborg—Vara—Skara.

Trafikområdet för sträckan Skara—Vara—Sollebrunn utgör en bördig jordbruksbygd, relativt tätt befolkad. Industriell verksamhet bedrivs i Öttum, Kvänum, Vara, Nossebro och Sollebrunn. Den återstående delen av linjen genomlöper ett starkt kuperat landskap med sjöarna Anten och Mjörn. Jordbruket har här icke samma betydelse som på slättbygden, och någon industri av betydelse för järnvägstransportererna förekommer praktiskt taget icke. Trakten närmare Göteborg utbygges emellertid alltmer såsom förortsområde till denna stad. Persontrafiken på hela sträckan är mycket livlig och växer oavblåttigt, särskilt på sträckan Sjövik—Göteborg. Godstrafiken är huvudsakligen genomgångstrafik mellan slättbygden i Skaraborgs län samt Göteborg.

Såsom framgår av kommitténs redogörelse i kapitel 6 stå väsentliga rationaliseringsvinster att ernå i Göteborg genom att ombygga det smalspåriga järnvägssystemet därstädes till normalspår. Härigenom enhetliggöres driften av lokstation och bangårdar samt elimineras förekommande omlastning liksom även prämning av smalspårsvagnar i Göteborgs hamn. Den av ombyggnaden föranledda årliga kostnadsminskningen skulle uppgå till 307.000 kronor, motsvarande vid en räntefot av tre procent 10,2 milj. kronor.

Hjo—Stenstorp med Svensbro—Tidaholm.

Trafikuppgifterna på förevarande bansträckor äro av mindre storleksordning. Industristaden Tidaholm har normalspårig järnväg med anknytning till det övriga normalspåriga järnvägsnätet i Vartofta. För persontrafikens del tillgodoses bygden — förutom av järnvägen — även av statens järnvägars busslinjer, vilka i vissa fall, exempelvis linjen Hjo—Skövde, äro bättre ägnade än järnvägen att tillgodose trafikbehovet. Med hänsyn till det nu sagda och till föreliggande uppgifter rörande järnvägstrafiken och områdets ekonomisk-geografiska karaktär har kommittén icke låtit utreda medelsbehovet för en ombyggnad av nämnda sträckor men detsamma kan uppskattas till 4 milj. kronor för sträckan Hjo—Stenstorp och 1,5 milj. kronor för sträckan Svensbro—Tidaholm.

Gullspång—Torved.

Denna 20 km långa bandel ombesörjer för närvarande ingen persontrafik. Godstrafiken har genom omläggning av transportvägarna undergått stark minskning och torde efter statsförvärv av Nora Bergslags järnväg ytterligare krympa, därest ombyggnad av bandelen ej kommer till stånd. För den lokala trafiken är bandelens betydelse ringa. Ur allmän transportsynpunkt kan det därför ifrågasättas att nedlägga densamma. Från militärt håll har emellertid uttalats, att bandelen bör ombyggas till normalspår och infogas såsom länk i en ny normalspårig förbindelse mellan Göteborg och stambanan Laxå—Charlottenberg.

Skara—Timmersdala (Dämman), Håkantorps—Tumleberg och Trollhättan—Nossebro.

Kommittén har funnit, att bandelen Skara—Dämman förlorat sin tidigare betydelse, och att transportererna i huvudsak övergått till landsväg. Särskilt har busstrafiken utvecklats, och bandelens tidigare ändpunkt, Timmersdala, är nu knutpunkt för ett flertal busslinjer. Bandelen synes kunna nedläggas,

För den händelse bansträckan Lidköping—Håkantorps ombygges till normalspår, komma tågen till och från denna bandel att framföras till Vara för anslutning till linjen Göteborg—Vara—Skara. Bandelen Håkantorps—Tumleberg förlorar följaktligen sin betydelse för nämnda anslutningstrafik. Den lokala trafiken till och från bandelen samt trakten transportbehov i övrigt torde kunna tillgodoses på annat sätt. Fråga uppstår följaktligen om bandelens nedläggning.

Av kommittén verkställda utredningar framgår, att trafikomfattningen på den 32 km långa bansträckan Trollhättan—Nossebro är obetydlig, och att trafikområdet icke uppvisar en ekonomisk utveckling, som kan vara beroende av järnvägskommunikationer. Driftförlusten å bansträckan är årligen betydande. Därest linjen Göteborg—Vara—Skara ombygges till normalspår, skulle godstrafiken å bansträckan Trollhättan—Nossebro ytterligare minskas, samtidigt som persontrafiken icke skulle vara större än att den på ett smidigare och billigare sätt skulle kunna ombesörjas med landsvägsbuss. Även här uppstår fråga om bansträckans nedläggning.

*Sammanfattning av kommitténs förslag.**

Av vad kommittén i det föregående anfört framgår, att det ur ekonomisk synpunkt är helt motiverat att bygga om i första hand och med samma angelägenhetsgrad linjerna Mariestad—Moholm och Forshem—Lidköping—Håkantorp med sidolinje Källby—Kinnekleva samt i andra hand Göteborg—Vara—Skara. Investeringsbeloppet för ombyggnad av nämnda linjer, inalles 217 km, skulle utgöra 22,4 milj. kronor och bliva helt eller åtminstone till stor del förräntat. Kommittén vill därför förorda, att nämnda linjer ombyggas till normalspår. Ur järnvägsekonomisk synpunkt framstår det såsom angeläget, att ombyggnaden icke skjutes på framtiden utan genomföres så snart som möjligt.

Vid samråd med försvarsstabens kommunikationsavdelning och riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap ha emellertid framförts längre gående önskemål beträffande ombyggnadsprogrammets omfattning. Därvid har gjorts gällande, att det av militära skäl och för upprätthållandet av en ur folkförsörjningens synpunkt under krigstid tillfredsställande transporttjänst vore angeläget att få till stånd ytterligare en normalspårig järnvägslinje från Göteborg norrut genom bygden mellan Väneren och Vättern med förbindelse till stambanan Laxå—Charlottenberg. Nämnda önskemål innefattar således jämväl ombyggnad av linjerna Gullspång—Torved samt Gårdsjö—Mariestad—Forshem. Kommittén har funnit dessa önskemål så vägande, att kommittén vill föreslå, att dessa linjer upptagas i ombyggnadsprogrammet efter de nyss omnämnda bansträckorna.

Såsom kommittén inledningsvis framhållit, anser sig kommittén med det nu angivna ombyggnadsprogrammet icke hava sagt, att övriga linjer skola för all framtid bibehållas med nuvarande spårvidd. De på frå-

* Kommitténs olika förslag till ombyggnad eller nedläggning av Västgötajärnvägarna finnas inlagda på kartskissen på sid 99.

gans bedömande inverkan de faktorerna äro nämligen ständigt underkastade förändringar. Kommittén vill därför förorda, att frågan om breddning av linjerna Lidköping—Skara—Skövde och Forshem—Skara upptages till omprövning senast när det nyss angivna programmet genomförts. I avbidan härpå bör den betydande persontrafiken å linjen Lidköping—Skara—Skövde alltjämt avvecklas med snabba motorvagnar, under det att godstrafiken, särskilt till och från Götene, bör underlättas medelst överföringsvagnar.

Kommittén har i det föregående angivit vissa bansträckor, nämligen Skara—Dämman, Håkantorp—Tumleberg och Trollhättan—Nossebro, där omständigheterna äro sådana, att bansträckorna kunna ifrågasättas till nedläggning. Vidkommande bansträckan Skara—Dämman torde redan nu skäl saknas att längre bibehålla densamma. Efter ombyggnad av bansträckan Lidköping—Håkantorp bör, såsom kommittén ovan anför, trafiken ledas över Vara, huvudort för denna bygd, för anslutning till linjen Göteborg—Vara—Skara i stället för över Tumleberg. Vid sådant förhållande får kommittén föreslå, att bandelen Håkantorp—Tumleberg nedlägges vid den tidpunkt, då bansträckan Lidköping—Håkantorp blivit ombyggd till normalspår. Vad slutligen angår bansträckan Trollhättan—Nossebro har denna redan nu ringa betydelse. I och med ombyggnad av linjen Göteborg—Vara—Skara minskas betydelsen än mera. Kommittén har kommit till den uppfattningen, att ifrågavarande bansträcka kan — under förutsättning att landsvägsnätet inom området kompletteras — nedläggas senast vid den tidpunkt då järnvägslinjen Göteborg—Vara—Skara blivit ombyggd till normalspår,

Fråga om och i vad mån för ombyggnad investerade medel skola inräknas i statens järnvägars räntepliktiga kapital synes böra anstå tills vidare och upptagas till prövning först då ombyggnadsarbetet utförts och praktisk erfarenhet vunnits om affärsresultatet.

I likhet med vad som förutsatts* i fråga om övriga järnvägar, vilkas ombyggnad i princip beslutats av statsmakterna, utgår kommittén ifrån, att i samband med det löpande underhållet av smalspårsbanan förberedande åtgärder för ombyggnaden vidtagas.

Liksom tidigare vill kommittén understryka, att det bör åligga vederbörande landsting och berörda städer att avgiva utfästelse om kostnadsfri upplåtelse av för ombyggnaden erforderlig mark.

Såsom kommittén i olika sammanhang uttalat, anser kommittén det vara betydelsefullt, att statsmakterna snarast taga ställning i princip till föreliggande av kommittén framlagda förslag.

* Se kommitténs betänkande, del III (SOU 1948: 9), sid. 108 och 109.

Kortfattad beskrivning av natur och näringsliv inom de smalspåriga Västgötajärnvägarnas trafikområden.

Av Sven-Erik Nordin.

Huvudparten eller c:a 80 procent av det smalspåriga järnvägsnätet i Västergötland ligger inom Skaraborgs län medan blott 16 procent faller på Älvsborgs län och 4 procent på Göteborgs och Bohus län. Med hänsyn till denna omständighet har föreliggande beskrivning i flera avsnitt ansetts kunna begränsas till Skaraborgs län, särskilt beträffande mera speciella uppgifter för vilka statistik finnes tillgänglig endast länsvis.

Läge, areal och folkmängd.

Västergötland är beläget mellan Vättern i öster, Vänern, Göta älv och Kattegatt i väster. Trots att landskapet på endast 15 kilometers bredd når Kattegatt, har av den totala gränsen icke mindre än c:a 60 procent direkt förbindelse sjövägen med hamn på ost- och västkusten.

Västergötlands landareal uppgår till 16.600 km². Landskapet är därmed det näst största i Götaland. Som jämförelse kan nämnas, att Skåne, som är det tredje i storleksordning av Götalands landskap, endast upptager en landareal av 10.908 km².

Landskapet omfattar förutom Skaraborgs län (8.087 km²) huvuddelen av Älvsborgs län (7.999 av 11.685 km²) samt en mindre del av Göteborgs och Bohus län (513 km²).

Vid början av år 1949 uppgick Västergötlands folkmängd till 928.758 personer. I den del av Göteborgs och Bohus län, som tillhör landskapet, var givetvis folktätheten störst. I Älvsborgs län (den del som faller inom Västergötland) var folktätheten 36 inv. per km², och för Skaraborgs län var motsvarande siffra 30. För hela landskapet kan noteras en folktäthet av 55 inv. per km² land. För hela riket var siffran 16,7. Trafikområdet för de smalspåriga Västgötabanorna kan sålunda sägas vara tätbefolkat.

Att folktätheten är större i Älvsborgs än i Skaraborgs län kan synas märkligt med tanke på de naturgeografiska förhållandena, men förklaras av industrialiseringen i det förstnämnda länet (Borås, Viskadalen, Alingsås m. fl.).

Geologi och terrängförhållanden.

I största delen av Västergötland består berggrunden av urberg. I de västliga delarna av landskapet vila emellertid mäktiga kambrosiluriska

bildningar direkt på urberget. Dessa äro begränsade till i huvudsak tre områden. Det största bildar en triangel mellan översta Tidan, en punkt något sydväst om Mösseberg och en punkt norr om Billingsens nordspets. De andra två äro Kinnekulle samt Halle- och Hunneberg. I samtliga områden ligger kambrisk sandsten direkt på urberget. Viktigast av de överlagrade bergarterna äro ortocerkalkstenarna, följda av lösa lerskiff-rar. Lagerserien avslutas av diabas.

Ursprungligen täcktes hela Västergötland av ett kambrosilurtäcke, som emellertid endast bevarats där det skyddats av diabas. Där diabas är kvar, bildar denna den övre platåytan av Västergötlands typiska platå-berg, Billingen, Halle- och Hunneberg, Mösseberg m. fl. Där diabastäcket först relativt sent utplånats, har bergarternas nedbrytning i allmänhet icke fortskridit längre än till den relativt hårda ortocerkalkstenen. Omkring platåbergen återfinnas därför flerstädes kalkstensplatåer, exempelvis den stora slätten mellan Billingen och Falbygden och kalk-platån söder och sydväst om Kinnekulle.

Västgötabergen bilda i allmänhet tvära branter mot den omgivande synnerligen släta urbergsterrängen. Trots sin stora jämnhet är emellertid urbergsytan genomslagen av ett flertal förskjutningar i höjddled. Billingsens och Falbygdens kambrosilurområden äro således sänkta i förhållande till urbergsterrängen i väster och söder. En annan är östbranten av Hökensås granitrygg, som begränsar Västergötland mot Vätterbäcken. Halle- och Hunneberg skiljas av en förkastning, genom vilken järnvägen Vänersborg—Herrljunga dragits fram. Järnvägslinjen Skara—Skövde går genom en spricka i Billingsens basalttäcke, som genom denna delas i en nordlig och en sydlig del.

Dessa förkastningar märkas emellertid icke så mycket i landskapets terrängformer, om man undantager den östliga delen. De mest framträdande terrängformerna bildas i stället av platåbergen, av vilka Älleberg når en höjd av 334 m. ö. h.

Västergötlands södra del, som endast i mycket liten omfattning tillhör smalspårsnätets trafikområde, har en helt annan karaktär än den norra. Här dominerar landskapet av sydsvenska höglandets av sprickdalar starkt sönderskurna nordvästra del. Mellan sprickdalarna, som grupperas i flera olika system, resa sig höga ryggar, av vilka Galtåsen når 362 m. ö. h. och är Västergötlands högsta berg. Sprick- och platålandskapet fortsätter ut i Kattegatt och bildar där Göteborgs skärgård. Dessa sprickdalar ha ofta utnyttjats för framdragningskommunikationsleder. I Viskadalen går således järnvägen Varberg—Borås, i Äträdalen en annan järnväg, och vid byggandet av den smalspåriga bandelen Göteborg—Nossebro har en sprickdal kunnat utnyttjas.

Av de lösa jordarterna har morängruset den största utbredningen och

upptager överallt de högre nivåerna, såsom Hökensås, Billingen och urbergsplataerna i sydvästra delarna av landskapet. Moränen är ofta kalkhaltig. Särskilt i öster förekommer rullstensgrus i åsar och fält. I Valle härad på Billings västsida har man ett typiskt kamelandskap.

Under inlandsisens tillbakaryckning uppdämdes ett antal issjöar, såsom Vätterissjön m. fl. Dessa avtappades så småningom till Baltiska issjön, som täckte Vänerområdet ända upp till en höjd av 82 m över Vänerns nuvarande nivå och sträckte sig fram till Billingen. I issjöarna och ishavet avsattes glacial sand och glacial lera, vilken nu som ett mycket tunt täcke breder ut sig över västgötsläätten. Lera är den vanligaste jordarten mellan Hökensås och Billingen och mellan det sistnämnda berget och Väner.

Västergötlands norra och västra del avvattnas huvudsakligen till Väner, medan höglandet i söder avvattnas direkt till Kattegatt genom Viskan, Ätran och Nissan. De sydvästra delarna av landskapet avvattnas genom Göta älv och dess biflöden Mölndals- och Säveåarna.

Insjöar förekomma i Västergötland huvudsakligen i norr: Unden och Viken, samt i söder: Åsunden, Mjörn, Anten m. fl.

Klimat.

Beträffande Västergötlands klimat kan i korthet omnämnas, att större delen av smalspårsbanornas trafikområde tillhör ett ur temperatursynpunkt normalt område. I Skara har februari, som är den kallaste månaden, en medeltemperatur av $-2,8$ gr. Den varmaste månaden är juli, som uppvisar en medeltemperatur av $+15,6$ gr. Årsmedeltemperaturen är $+5,5$ gr. Vegetationsperioden har en längd av 209 dygn.

Årsnederbörden i Skara är normalt 582 mm. Torraste månaden är februari med 24 mm och våtaste augusti med 84 mm. Huvuddelen av trafikområdet har en årsnederbörd av 500—600 mm pr år.

Ett sammanhängande snötäcke förekommer på slättbygden i 60—80 dagar pr år och i övriga delar av landskapet 80—100 dagar.

Väner är normalt tillfrusen 120—140 dagar pr år.

Befolkningen i fördelning på yrkesgrupper m. m.

Skaraborgs län hade år 1900 en folkmängd av 241.069 invånare. Vid början av år 1949 var motsvarande siffra 247.327. Vid denna tidpunkt var fördelningen mellan befolkning på landsbygden och i städerna följande:

på landsbygden 179.958

i städerna 67.369

Följande städer och samhällen med minst 1.000 inv. beröras av de smalspåriga Västgötabanorna: Göteborg 343.983 inv., Trollhättan 23.158, Skövde 17.043, Lidköping 13.988, Skara 8.261, Mariestad 8.000, Tidaholm 5.842, Hjo 3.327, Vara 2.606, Götene 2.036 och Nossebro 1.143.

Av den förvärvsarbetande befolkningen inom länet, 106.350 personer den 31/12 1945, sysselsattes i

I	jordbruk med binäringar	41.475	eller	39,0	procent
II	Industri och hantverk	33.749	„	31,7	„
III	samfärdsel	5.700	„	5,4	„
IV	handel	10.101	„	9,5	„
V	allmän förvaltningstjänst o. fria yrken	9.191	„	8,6	„
VI	husligt arbete	4.456	„	4,2	„
VII	ospecificerad verksamhet	1.678	„	1,6	„

Motsvarande procenttal voro vid samma tidpunkt för hela riket:

I	II	III	IV	V	VI	VII
28,0	37,6	7,9	11,7	8,9	2,4	3,5

Beträffande den geografiska fördelningen av tätorter, industrier, handelscentra, jordbrukscentra o. dyl. kan hänvisas till professor W. William-Olssons ekonomisk-geografiska karta över Sverige.

Jordbruk med binäringar.

Huvuddelen av Västergötlands mera betydande jordbruksområden tillhöra Skaraborgs län. Sålunda faller största delen av Varaslätten och Falbygden inom detta län. Skaraborgs län har indelats i 4 naturliga jordbruksområden, nämligen:

1. Slättbygden, omfattande ishavsslätterna i landskapets västra och mellersta del = Varaslätten, 461.795 ha.
2. Falbygden, kambrosilurhögslätten, 113.909 ha.
3. Nordöstra höglandet, morängrus täcker större delen av området, 111.518 ha.
4. Sydöstra höglandet, morängrus täcker större delen av området, 121.524 ha.

Inom trafikområdet falla områdena 1 med delar av 2, 3 och 4. De två s. k. höglandsområdena skilja sig i hög grad såväl topografiskt som klimatologiskt och med hänsyn till jordmånen från de två andra och erbjuder alltså icke så gynnsamma betingelser för jordbruk.

Arealens absoluta och relativa fördelning efter ägoslag framgår av

tabell 1. I genomsnitt för hela länet utgör åkern 39,2 procent och skogsmarken 41,6 procent. I Falbygden äro motsvarande procenttal 42,7 respektive 28,0 och i Slättbygden 48,2 respektive 35,0. Falbygden är sålunda anmärkningsvärt skogfattig. I nordöstra höglandet intager åkern blott 15,5 procent av arealen, medan skogen täcker 65,3 procent. Åkerarealens andel av denna yta är emellertid i samtliga fyra områden avsevärt större än för riket i dess helhet. De olikartade naturgeografiska förutsättningarna för jordbruket inom de olika områdena avspeglas även i brukningsdelarnas storlek, vilket framgår av tabell 2. På slättbygden äro 41,1 procent av dessa av storleken 10—15 ha, medan av nordöstra höglandets brukningsdelar endast 17,7 procent nå denna storlek. Storjordbruk på mera än 100 ha äro icke så vanliga i Västergötland som på vissa andra håll i landet av motsvarande slättkaraktär. Å andra sidan är icke heller det relativa antalet småbruk om 0,25—2 ha särskilt stort i landskapet. För landet i dess helhet uppgå brukningsdelarna av sistnämnda storleksklass till 28,5 procent av hela antalet brukningsdelar. För Skaraborgs län är siffran 16,8 procent. Det anförda visar, att Västergötland domineras av bondejordbruk.

Arealens fördelning efter ägoslag har under senare år icke förändrats. När det gäller åkerjordens användning ha emellertid betydande förändringar inträtt mellan 1944 års jordbruksräkning och 1947 arealinventering.

Av tabell 3 framgår åkerarealens användning för olika växtslag år 1947. För hela länet intaga slätterrallar och havreodling de största andelarna av åkerjordsarealen med 32,5 respektive 22,6 procent. Havre var med hänsyn till arealen det absolut dominerande sädesslaget, vilket till stor del beror på det relativt nederbördsrika klimatet i vissa delar av länet. Ingenstans i landet var havreodlingen större än i Skaraborgs län. Efter havre kom höstråg med 4,5 procent av arealen. På slättbygden var havrearealen relativt sett minst med 22,2 procent. I detta område intager höstvetet platsen efter havren med 5,3 procent.

Ett studium av resultatet av 1947 års arealinventering ger som nämnts vid handen, att en del förändringar i åkerjordens användning inträtt. Höstvete- och rågarealen ha minskat i länets samtliga områden, medan odlingen av särskilt vårvete och korn ökat. Havrearealen är emellertid i stort sett oförändrad. Vallarealen har ökat och sockerbets- och foderrotfruktsarealerna minskat något.

Sockerbetor odlades 1944 på 400 ha i slättbygden, 54 ha i Falbygden och 37 ha i sydöstra höglandet. Denna är således koncentrerad till västra delen av landskapet.

Den del av åkerarealen som ligger i helträda, är i Skaraborgs län ganska betydande, 7,9 procent år 1947. För riket i dess helhet var motsva-

rande procenttal 5,7. I de sydligaste länen har genom intensivt bruk trädans andel av åkerarealen minskat till 1—2 procent. Sannolikt medger icke vegetationsperiodens längd i det mellansvenska slättnområdet en dylik reduktion.

Av sädesslagen dominerade helt havreskörden med 82.583 ton närmast följd av vårvetet med 16.066 ton. Havreskörden utgjorde 12 procent av hela landets skörd av detta sädesslag.

Skörden av sockerbetor uppgick till 7.000 ton och är i jämförelse med t. ex. Malmöhus läns skörd helt obetydlig.

Hektarskördarna år 1947 inom Skaraborgs län lågo dock onormalt lågt på grund av ogynnsamma väderleksbetingelser.

Boskapsskötseln har stor omfattning i Västergötland, som vid sidan av Malmöhus och Hallands län utgör ett av landets största överskottsområden för animaliska produkter (jfr längre fram om den betydande livsmedelsindustrien inom trafikområdet). I tabell 4 redovisas husdjursantalet pr 100 ha reducerad jordbruksareal.

Hästuppfödningen har stor omfattning, särskilt i Falbygden, vars kalkhaltiga berggrund via vetet verkar befordrande på hästarnas benbyggnad. I antal hästar överträffas länet endast av Malmöhus län. Detta gäller såväl år 1944 som 1947. Hästantalet har emellertid reducerats starkt under denna tid såväl i Skaraborgs län som i rikets övriga delar. Hästuppfödningen är — om man sätter antalet unghästar och föl i relation till antalet vuxna hästar — större i Skaraborgs län än i något annat län.

År 1944 kom Skaraborgs län på andra plats efter Malmöhus län ifråga om antalet nötkreatur, som detta år uppgick till 226.576 eller till knappt 10 procent av hela rikets. År 1947 hade Skaraborgs län passerat Malmöhus län och låg nu nr 1, med det reducerade antalet av 223.590 nötkreatur. Antalet kor har emellertid icke minskat. I antal nötkreatursenheter pr 100 hektar reducerad jordbruksareal låg Skaraborgs län båda åren något under riksmedeltalet. Detta är ett uttryck för att man i de stora slättbygderna (samma gäller landets sydligaste län) icke håller så många nötkreatur pr arealenhet som i skogs- och dalbygderna. Förklaringen torde vara den, att på ett visst antal små brukningsdelar i dessa bygder, som i storlek motsvara ett större jordbruk i slättbygderna, kommer ett betydligt större antal personer sysselsatta i jordbruk med binnäringsar. Antalet nötkreatursenheter pr 100 dylika personer är sålunda i Skaraborgs län 265 mot 189 för hela riket.

Fåraveln är obetydlig i Skaraborgs län. Detsamma gäller om getterna. Ifråga om antalet svin och grisar ligger länet väl framme och överträffades åren 1944 och 1947 endast av Malmöhus, Kristianstads och Hal-

lands län. Ett betydande antal smågrisar sändas från länet för försäljning i andra delar av landet. Antalet svin och grisar har ökat med 18 procent från 1944 till 1947. 2/3 av antalet uppfödas i slättbygden.

Fjäderfäaveln är betydande och länet intager med avseende på denna fjärde platsen.

Den animaliska produktionen uppgick år 1937/38 (enligt Statistisk Årsbok) i Skaraborgs län till:

Hästkött	461 ton	= 8	procent	av rikets	produktion
Nötkött	6.757	„	= 6,5	„	„ „ „ „
Får	170	„	= 6	„	„ „ „ „
Svin	6.560	„	= 5	„	„ „ „ „
Ägg	4.099	„	= 8,5	„	„ „ „ „

Skaraborgs län intager en betydande plats i landets pälsdjursavel.

Skogsbruk.

Den skogsproduktiva arealen i Skaraborgs län uppgick år 1945 till 361 tusen ha eller 44,7 procent av landarealen. Av länets skogsmark tillhör 60 procent bondehemman, 14 procent godsens, 11 procent bolag och 15 procent staten eller allmänna myndigheter. Man torde därför få en god uppfattning om skogsmarkens fördelning i länet med utgångspunkt från 1944 års jordbruksräknings uppgifter om jordbruksarealens fördelning på ägoslag.

Av jordbrukarnas skogsmarksareal, för hela länet 336 tusen hektar, kommer på:

slättbygden	162 tusen ha
Falbygden	32 „ „
nordöstra höglandet	73 „ „
sydöstra höglandet	70 „ „

En stor del av skogsmarksarealen skulle alltså tillhöra de smalspåriga Västgötajärnvägarnas trafikområde. Av slättbyggens skogsmark torde emellertid ganska stora arealer vara relativt dåliga på grund av beten m. m. Man torde icke taga fel, om man antager, att bolagens skogs-innehav äro koncentrerade till de två höglandsområdena och att dessas skogar därför åtminstone delvis äro i bättre tillstånd än slättbygdernas.

Enligt den första riksskogstaxeringen uppgick virkesförrådet "inom bark över 10 cm brösthöjd diameter" för:

alla trädslag	25,4	mill. kbm.		
tall	12,8	„	„	eller 49,1 procent
gran	8,2	„	„	„ 32,1 „
björk	3,0	„	„	„ 5,8 „

Av den skogsproduktiva marken var endast 52,6 procent i tillfredsställande skogstillstånd, medan 34,5 procent var i mindre tillfredsställande och 12,9 procent i otillfredsställande skogstillstånd.

Ifråga om den skogsproduktiva markens procentuella fördelning på olika vegetationstyper föreligger följande siffror:

tallskogar	18,6	procent
granskogar	5,4	„

Det är ofördelaktigt, att en betydande del av skogsmarksarealen upptages av hagmark (c:a 11 procent). Den skogsproduktiva marken anses ha en mycket hög bonitet, och därmed sammanhänger den stora tillväxten hos länets skogar. Förutsättningar torde finnas för ett relativt framgångsrikt skogsbruk inom vissa delar av länet.

Industri och bergverk.

Den industriella verksamheten, uttryckt i antalet anställda inom yrkesgruppen, är icke så väl utvecklad i Västergötland som i angränsande landskap. Enligt senast tillgänglig officiell statistik avseende år 1945 utgjorde antalet arbetare i Skaraborgs län knappt 19.000, fördelade på 1.000 arbetsställen (fabriker och kalkbrott). Inom hela trafikområdet uppgick arbetarantalet till sammanlagt c:a 23.000 eller 3,6 procent av hela rikets industriarbetare.

Kvantitativt sett (med hänsyn tagen till den sammanlagda produktionens storlek, uttryckt i ton) är dock industrien i Västergötland mycket betydelsefull, baserad som den är på den rikliga tillgången av kalk och sandsten samt på det intensiva jordbrukets högvärdiga alster.

I huvudsak tre industrigrupper dominera inom området, nämligen

kalkbrytning och kalkbränning,
cementindustri,
livsmedelsindustri.

Dessutom förekomma på olika platser inom området specialindustrier, av vilka en del utgöra mycket stora anläggningar.

Kalkbrytning och kalkbränning.

Brytningen av kalk är i huvudsak koncentrerad till brott vid foten av Billingen, Kinnekulle och platåbergen öster om Falköping. Här brytas dels ren kalksten, avsedd antingen för industriell bearbetning (cement) eller för byggnadsändamål, dels kalksten, som efter bränning är avsedd att användas som jordbruksgödning.

Samtliga kalkbrott vid Kinnekulle och de öster om Falköping belägna brotten ligga vid smalspåriga järnvägar, och endast vid Billingens östra fot kan direktlastning äga rum till normalspåriga vagnar. För den industriella bearbetningen (cementtillverkningen) torde detta icke spela någon större roll; Skånska Cement Aktiebolagets anläggningar i Hellekis hämtar sin råvara från närbelägna kalkbrott. Samma är förhållandet med Gullhögens cementfabriker i Skövde. När det däremot gäller brytning och borttransport av byggnadssten (kalk- och sandsten) ställa sig förhållandena annorlunda. Den största kvantiteten av denna vara måste — när det gäller leverans till övriga delar av landet — omlastas till normalspår. Ur omlastningssynpunkt ännu större olägenheter gälla för jordbrukskalken. Av de år 1947 befintliga brotten, sammanlagt tio till antalet, voro endast två belägna vid normalspår. Med hänsyn till att den största delen av västgötakalken för jordbruksgödning transporteras till Sydsverige, måste icke mindre än drygt 75 procent av denna kvantitet bli föremål för omlastning.

De viktigaste kalkbrotten äro belägna dels på sträckan Forshem—Råbäck—Lidköping, dels i Skövde och öster om Falköping. De mest betydande kalkbruken ligga vid Kinnemalma, Blomberg, Falköping (Uddagården), Ekedalen, Skövde och Lerdala (Dämman). (Uppgifterna lämnade av Mellersta Sveriges Kalkbruks Centralförening, Falköping).

En ur kostnadssynpunkt synbarligen ganska stor fördel gentemot andra brytningsställen, såsom på Gotland och i Malmöhus län, är tillgången till oljeskiffern, varigenom kalkstenen kan brännas på platsen. Oljeskiffern var för övrigt under krigsåren som bekant föremål för industriell bearbetning; skifferoljeverken vid Kinnekleva tillgodogjorde sig då betydande kvantiteter brännolja. Denna fabrikation har nu emellertid nedlagts.

Cementindustrin.

Som en direkt följd av den rikliga tillgången på lätt åtkomlig ortocerkalksten ha två stora cementfabriker anlagts i Västergötland, nämligen vid Hellekis (Skånska Cement AB) och vid Skövde (AB Gullhögens Cementfabrik), båda med ungefär samma tillverkningskapacitet pr år, 200.000 ton standardcement.

Som ovan nämnts ligga kalkbrotten helt nära fabrikerna. De avsevärda kvantiteter bränsle, som årligen åtgå för bränningen, består av stenkol (stybb). Denna måste till Skövde transporteras från Göteborg med järnväg. Till Hellekis ske transporterna (50.000 ton i medeltal pr år) direkt till egen djuphamn vid Vänern.

Den vid Gullhögens bruk producerade cementen distribueras huvudsakligen med järnväg. Från Hellekis däremot komma även andra kommunikationsmedel till användning. Enligt uppgift transporterades den år 1947 tillverkade cementen till c:a 20 procent med lastbil (närmast liggande områden), till c:a 20 procent med båtar och till c:a 60 procent med järnväg. Den sistnämnda kvantiteten gick dels till Göteborg (via smalspår), dels till omlastningsstationer.

I anslutning till cementindustrien i Västergötland har på senare år anlagts ett ganska stort antal cementvarufabriker. Dessa äro koncentrerade till tätorterna och ha en betydande sammanlagd produktionskapacitet. Enligt uppgift från Sveriges Betongvaruförbund, Stockholm, anlita dessa företag huvudsakligen lastbilarna för sina transporter.

I samband med jord- och stenindustrien må även nämnas vissa specialindustrier av delvis betydande omfattning. Störst är Aktiebolaget Rörstrands porslinsfabriker i Lidköping med en betydande årlig produktion — tillverkningsvärdet pr år uppgives till omkring 10 milj. kronor. I Österäng finnes ett glasbruk, Årnäs Bruk, med en arbetarstam på 60 personer. Vidare böra de stora tegelbruken i trakten av Vara och Skara nämnas. Enligt uppgifter från dessa sistnämnda levereras större delen av teglet till Borås och Alingsås (transporterna ske huvudsakligen med lastbilar).

Livsmedelsindustrien.

Den intensiva boskapsskötseln inom trafikområdet har fört med sig, att en betydande livsmedelsindustri uppstått. Denna har under senare år successivt utbyggts och moderniserats. De mest betydande livsmedelsindustrierna äro slakterierna och mejerierna. De förstnämnda äro koncentrerade till ett visst antal platser och tätorter inom det centrala jordbruksområdet, nämligen Skara, Skövde, Stenstorp och Falköping. Mejerierna däremot bestå av mindre enheter, utbredda över hela västgötaslätten. Dessa två industrigrupper sysselsätta nära 2.000 personer. Produktionsvärdet för mejerierna uppgick år 1945 till icke mindre än drygt 52 milj. kronor (mjölk, grädde, smör och ost), utgörande 11 procent av rikets totala produktionsvärde.

Den största delen av kött- och fläskproduktionen går till Göteborg och Borås, och transporterna ske som regel med järnväg. Mejeriernas pro-

duktur finna däremot avsättning på närmare håll. Uteslutande lastbilar sköta härvidlag leveranserna.

Spanmålsmalningen är — i jämförelse med Skåne, Östergötland och Uppland — av blygsam omfattning. Den malning som förekommer handhaves av tullkvarnarna (lönemalning). Av dessa ligga de mera betydande i Mariestad, Skara, Götene och Vedum. Inga av dessa kvarnar komma emellertid upp till ett lönebelopp på 20.000 kronor pr år. Kvarnarnas sammanlagda produktion inom trafikområdet kan uppskattas till drygt 15.000 ton i medeltal pr år.

För tillverkning av tormmjölk och vitaminpreparat m. m. har anlagts en fabrik i Götene.

Betodlingen i västra delen av trafikområdet, bedriven i växelbruk med vete och andra sädesslag, sker i samarbete med Svenska Sockerfabriks Aktiebolaget, vars råsockerfabrik i Lidköping tidigare förädlade den till i runt tal 12.000 ton uppgående sockerbetsskörden. I samband med råsockerfabrikationen raffinerades även råsocker från andra av sockerbolagets fabriker. Efter en brand i anläggningarna år 1948 har fabrikationen helt nedlagts efter betkampanjen år 1949. Avsett är att förädlingen av de i Skaraborgs län odlade sockerbetorna i fortsättning-en skall ske i Linköping.

Övrig industri.

Jämsides med nu nämnda industrier kunna ytterligare ett par grupper nämnas. I norra delen av trafikområdet, som är skogrikt, har vuxit upp en icke obetydlig sågverksindustri. I de skogrika östra delarna förekommer jämsides med sågning och hyvling även tillverkning av möbler och andra snickeriarbeten. Det är visserligen fråga om mindre fabriker, men den sammanlagda produktionen uppgick år 1945 till mer än 100.000 m³ inom trafikområdet. I Mariestad ligger vidare Katrinefors pappers- och wallboardfabrik, vars behov av massaved transporteras dels på järnväg dels på landsväg. Därjämte använder fabriken makulatur och lump för sin tillverkning samt självfallet bränsle i form av stenkol eller eldningsolja. Tillverkningen omfattar wallboard, papper, papperspåsar och reseffekter. Slutligen kunna nämnas tändsticksfabrikerna i Lidköping och Tidaholm, Gullspångs Elektromekaniska fabriker och Lidköpings Mekaniska Verkstad.

Handel.

Omfattningen av handelsverksamheten inom trafikområdet kan svårligen angivas med siffror, enär den officiella statistiken redovisar verk-

samheten med fördelning på olika län. Uppgifterna för Skaraborgs län visa emellertid, att av de tre huvudgrupperna inom handeln, nämligen detaljhandel, partihandel och handel i kombination med hantverk (kombinationshandel), har den förstnämnda gruppen den största omfattningen inom detta län. År 1946 redovisades sålunda för detaljhandeln sammanlagt 5.792 sysselsatta, fördelade på 990 arbetsställen. Motsvarande uppgifter för partihandeln var 1.465 respektive 299 och för kombinationshandeln 4.243 och 745.

Ifråga om detaljhandelsverksamheten hade Skövde, Lidköping, Falköping, Skara och Mariestad i nu nämnd ordning det största antalet sysselsatta. Beträffande partihandeln ledde Skara (221) med Mariestad och Tidaholm på närmaste plats. Samtliga uppgifter ha lämnats av Statens arbetsmarknadsstyrelse.

Icke inom någon grupp utgjorde antalet sysselsatta inom Skaraborgs län mer än 5 procent av hela rikets handelsanställda.

Sjöfart och hamnar.

Om man bortser från Göteborg finnas inom de smalspåriga västgötajärnvägarnas trafikområde tre mera betydande hamnar eller hamnplatser, nämligen Lidköping, Hellekis (Hönsäter) och Mariestad. Av dessa sakna Hellekis och Mariestad något egentligt uppland. Endast Lidköping anlöpes av båtar i direkt utrikesfart, och denna torde sannolikt komma att ökas, när hamnens fördjupning och tekniska förbättring i övrigt har verkställts. Ett stort projekt angående denna ombyggnad har utarbetats av Lidköpings stad.

Som allmän regel för trafiken inom området med importerade och exporterade varor gäller emellertid, att Göteborg tjänstgör som omlastningshamn. C:a 90 procent av allt gods i utrikes fart gick före kriget över denna hamn.

Likväl har en del av den trafik, som tidigare gick med järnväg till och från trafikområdet, numera överförts på fartyg, vilka till och från utlandet direkt angöra Lidköping eller Hellekis. Som exempel på denna tydliga förskjutning från land- till sjötrafikmedel kan nämnas cementfabriken i Hellekis; i och med anläggandet av djuphamnen i omedelbar anslutning till trafiken, vilket möjliggjorde direkt (och billigare) import av stenkol från utlandet, ha stenkolstransporterna starkt minskat på linjen Göteborg—Hellekis. Vidare anlitar en del av handelsfirmorna och industriföretagen i Lidköping och Mariestad numera kanalbåtar av modern konstruktion (segelmotorfartyg av stål) för transporter till och från orter inom landet. Även Katrinefors bruk i Mariestad begagnar sig av sjöförbindelserna för vissa inrikestransporter. Huruvida

denna förskjutning är en följd av dyrbara omlastningskostnader för varor till och från ovan nämnda städer och industriorter, och huruvida denna förskjutning skulle upphöra, om en likformighet i fråga om spårvidd funnes, undandrar sig dock här ett bedömande.

Tabell 1. Arealens absoluta och relativa fördelning efter ägoslag enligt »1944 års jordbruksräkning».

O m r å d e	Åker	Slätteräng	Kultiverad betesäng	Annan betesäng	Skogs- mark	Övrig mark	Summa landareal
Skaraborgs län	39,2	0,3	1,0	4,3	41,6	13,6	100
a) Slättbygden	48,2	0,3	1,0	3,2	35,0	12,3	100
b) Falbygden	42,7	0,4	1,4	9,9	28,0	17,6	100
c) Nordöstra höglandet ..	15,5	0,2	0,6	2,2	65,3	16,2	100
d) Sydöstra höglandet	23,2	0,5	1,1	5,3	57,5	12,4	100
Hela riket	9,0	0,6	0,3	1,4	54,3	34,4	100

Tabell 2. Procentuell fördelning av bruksningsdelarna efter storlek enligt »1944 års jordbruksräkning».

O m r å d e	0,25—2 ha	2—10 ha	10—50 ha	50—100 ha	Över 100 ha
Skaraborgs län	16,8	43,2	37,3	1,8	0,9
a) Slättbygden	15,1	40,7	41,1	2,1	1,0
b) Falbygden	19,0	41,7	37,1	1,5	0,7
c) Nordöstra höglandet	25,4	55,7	17,7	0,9	0,3
d) Sydöstra höglandet	17,4	50,6	29,6	1,6	0,8
Uppsala län	23,2	24,9	45,3	4,5	2,1
Hela riket	28,5	48,9	20,8	1,2	0,6

Tabell 3. Åkerjordens relativa användning enligt 1947 års arealinventering.

O m r å d e	Höstvete	Hösttåg	Vårvete	Vårtråg	Korn	Harv	Blandsåd	Balkväxter	Potatis	Sockerbetor	Foderrotfrukt	Grönfoder av säd	Vall till slåtter	Annan vall	Andra växtslag	Helträd o. obrukad åkerjord	Summa åkerjord
Skaraborgs län	3,1	4,5	4,0	0,1	1,3	22,6	3,0	1,0	2,0	0,1	1,6	4,4	32,5	11,4	0,5	7,9	100
a) Slättbygden	3,4	5,3	3,4	—	1,3	22,2	3,1	1,2	1,6	0,1	1,5	4,4	31,3	11,6	0,5	9,1	100
b) Falbygden	2,5	2,3	5,0	—	1,5	23,9	2,8	0,6	2,8	—	1,8	4,4	35,3	12,2	0,4	4,5	100
c) Nordöstra höglandet	2,4	3,5	5,7	0,1	0,6	22,8	2,2	0,5	2,7	—	1,1	3,9	36,3	9,2	0,2	8,8	100
d) Sydöstra höglandet	1,9	3,0	5,9	0,2	1,0	23,6	3,0	0,8	3,9	—	2,4	4,7	35,1	10,0	0,3	4,2	100
Hela riket	3,8	4,1	3,0	0,1	2,7	14,2	7,7	0,7	3,8	1,3	1,6	3,3	36,3	10,0	1,7	5,7	100

Tabell 4. Antal husdjur på 100 hektar reducerad jordbruksareal enligt »Jordbruk och boskapsskötsel år 1947».

O m r å d e	Hästar	Nöt-kreatur	Därv kor	Fär och lamm	Getter o. kill-lingar	Svin	Nöt-kreaturs-enheter
Skaraborgs län	14,4	68,0	43,9	4,3	0,0	27,5	83,4
a) Slättbygden	13,5	64,7	42,1	3,9	0,0	26,7	79,4
b) Falbygden	19,1	74,9	46,8	5,1	0,0	34,4	96,6
c) Nordöstra höglandet	12,8	70,6	46,9	4,9	—	16,6	82,1
d) Sydöstra höglandet	14,0	79,5	50,0	4,9	0,0	27,6	92,2
Hela riket	15,2	71,7	46,4	10,8	0,5	30,5	88,1

Uttalanden angående behovet av förbättrade järnvägskommunikationer inom de smalspåriga Västgöta-järnvägarnas trafikområde.

Kommittén har företagit studieresor på samtliga här ifrågavarande smalspåriga bandelar och därvid haft kontakt med representanter för lokala myndigheter, korporationer och större företag inom de olika bandelarnas trafikområden. Kommittén har särskilt haft tillfälle att avlyssna inställningen till järnvägsfrågorna vid de sammanträden, vilka efter utlysning av länsstyrelsen i Skaraborgs län ägde rum år 1945 i städerna Mariestad, Skara, Lidköping och Skövde. Uttalandena vid dessa sammanträden underströko enhälligt betydelsen för bygd och näringsliv av att de smalspåriga järnvägarna förbättrades. Med hänsyn till de erfarenheter som vunnits under andra världskriget ansågs det angeläget att eliminera omlastningen mellan smalspåriga och normalspåriga järnvägar. Flertalet smalspåriga järnvägar borde följaktligen ombyggas till normalspår.

Vidare har kommittén tillställt större trafikanter ett formulär innefattande åtskilliga frågor för att utröna storleken av vederbörandes transporter, omlastningsförhållanden och de fördelar, vilka vederbörande skulle vinna genom en förbättring av järnvägarna. Innehållet i flertalet av svaren redovisas i det följande.

Företag i Lidköping.

Aktiebolaget Rörstrands Porslinsfabriker. Produktionen år 1949 uppgick till mellan 4 och 5.000 ton porslinsvaror men skall fördubblas efter nu pågående utbyggnad. Hela godsmängden som under år 1949 transporterades till och från fabriken utgjorde 11.800 ton, varav 3.950 ton gingo med järnväg, 250 ton med bil och 7.600 ton med båt. Ifråga om sina transportproblem anför företaget bland annat följande. På grund av omlastningen vid järnvägstransport måste varorna packas mera omständigt än eljest skulle vara fallet. Sålunda erhålla kunder i Stockholm sina varor packade i häckar, vilka insättas vid fabriken i smalspåriga järnvägsvagnar och ordnas efter mottagarnas adresser i olika stadsdelar i Stockholm. När vagnarna omlastas, sammanblandas ofta häckarna. Om järnvägsvagnar kunde gå direkt Lidköping—Stockholm, skulle dessa besvär undanröjas och frakt- och speditiionskostnader, enligt fabriken beräkningar, säkerligen kunna nedbringas med 50 procent. Varor till större kunder skulle då kunna förpackas löst i järnvägsvagnarna,

vilket ej kan förekomma vid befordran med båt eller lastbil. Emballagekostnaderna uppgick år 1949 till 115.000 kronor och bräckagekostnaderna till omkring 30.000 kronor. Uppskattningsvis torde hälften av sistnämnda kostnader uppkomma vid omlastning. Vid normal gång av omlastningen tar en sändning från Lidköping till Stockholm 4 à 5 dagar i anspråk. Denna tid skulle kunna förkortas, om vagnarna kunde gå direkt Lidköping—Stockholm.

Lidköpings Tändsticksfabrik. Tillverkningen av tändstickor uppgick år 1949 till omkring 3.000 ton. Den totala godsmängd, som fraktades till och från fabriken, utgjorde 12.700 ton, därav 11.200 ton med järnväg, 1.000 ton med bil och 500 ton med båt. Fabriken uttalar, att den hade besvär med omlastningen till normalspår genom de dröjsmål som uppstodo. På grund av omlastning och transport medelst färja i Göteborgs hamn av fabriken exportgoods hade uppkommit extra kostnader och i flera fall dröjsmål.

Aktiebolaget Vänerns Träförädlingsfabrik. Produktionen uppgick år 1946 till 1.800 ton. Transportmängden till och från fabriken uppgick till 4.200 ton, därav 3.400 ton med järnväg, 700 ton med bil och 100 ton med båt. Företaget klagar på att brådskaende leveranser ibland kunna bli stående på omlastningsstation flera dagar i sträck. För att undvika förseningar nödgas fabriken därför ofta köra godset på bil till och från närmast belägna normalspåriga järnvägsstation. En ökad produktion inom den redan förefintliga produktionsanläggningen skulle möjliggöras, om transportförhållandena förbättrades.

Lidköpings Mekaniska Verkstads Aktiebolag. Produktionen uppgick år 1948 till omkring 3.200 ton verktygsmaskiner och gjutgoods. Hela transportmängden till och från fabriken uppgick till 7.850 ton, varav det mesta transporterades på järnväg. Olägenheterna med omlastningen angivas vara stora, då den icke bara fördyrar transportererna utan även försenar desamma.

Alfred Jubel & Co Aktiebolag tillverkade år 1948 omkring 4.000 ton byggnadssnickrier m. m. Hela transportmängden uppgick till 13.000 ton, varav 1.000 ton med järnväg, 11.000 ton med bil och 1.000 ton med båt. Ofta förekommande förseningar vid omlastningen medförde olägenheter för fabriken. Lidköping vore i största behov av normalspårig järnvägsförbindelse.

Aktiebolaget Lidköpings Vikingsågar. Transportmängden till och från fabriken utgjorde år 1948 omkring 1.300 ton, varav huvudparten transporterades på järnväg. Företaget klagar över att omlastningarna

medföra olägenheter i form av förseningar, samt uttalar att en ombyggnad till normalspår av linjerna Lidköping—Skövde och Lidköping—Håkantorp skulle bli av stor betydelse för hela trakten och särskilt för industrierna i Lidköping. Skulle ombyggnad av båda dessa linjer bli för dyrbar och ej räntabel, kunde det eventuellt räcka med ombyggnad av bandelen Lidköping—Håkantorp, dock endast under förutsättning att allt gods, åtminstone vagnslastgods, dirigerades via Håkantorp.

Skaraborgs Läns Lantmäns Centralförening har huvudkontor i Lidköping samt filialer på flera andra platser vid de smalspåriga Västgötabanorna. Den totala godsmängden utgjorde år 1949 125/135.000 ton, varav 80/85.000 ton fraktades med järnväg, 25/30.000 ton med bil och 20.000 ton med båt. Förseningar vid omlastning särskilt av fodervaror och gödselmedel vore till stort förfång för distributionen. Omlastningarna vore kostnadskrävande och måste medföra en fördyring av varuvärdena. En ombyggnad till ett hela länet omfattande normalspårigt järnvägsnät skulle medföra avgjorda förbättringar och därtill kostnadsbesparingar med avseende på distribution och varuvärden, vilket i sin tur skulle komma att medföra en ganska betydande utökning av varudistributionen inom föreningens verksamhetsområde.

Företag i Skara.

Skaraborgs Läns Slakteriförening. Trafikomfattningen till och från slakteriet utgjorde år 1946 26.800 ton, därav 7.400 ton med järnväg och 19.400 ton med bil. Man planerar emellertid att bygga till slakteriet och charkuterifabriken för en kostnad av omkring 2 milj. kronor. Svårigheterna med omlastning angivas vara väsentliga, eftersom det gällde lättförstörbara livsmedel. Många faktorer måste tagas med i beräkningen vid omlastningen, såsom väderlek och temperaturförhållanden, med hänsyn till isning och luftning av vagnarna. Dröjsmål vid omlastningen hade ofta fört med sig försämring eller rent av förstöring av varorna.

Västgöta Äggexportförening. Den försålda varumängden beräknas under ett normalt år uppgå till 4.500 ton, varav ungefär hälften fraktas på järnväg. Företaget klagar på att dess försäljning av ägg och slaktfjäderfä sommartiden i stor utsträckning försämras genom dröjsmål på omlastningsstationerna. Även vintertid bereda de långa transporttiderna svårigheter genom att sändningarna lätt få frostsador. För att eliminera dessa olägenheter har företaget ofta nödgats transportera varorna på bil långa avstånd ända fram till kunderna eller ock köra varorna till närmast befintliga normalspåriga järnvägsstation.

Företag i Mariestad.

Katrinefors Aktiebolags produktion första kvartalet 1950 motsvarar en sammanlagd årlig transportmängd av omkring 157.000 ton, varav 41.000 ton försändas med järnväg, 77.000 ton med bil och 39.000 ton med båt. Tidsutdräkten vid omlastningen angives i allmänhet vara utan större betydelse. Dock ha stockningar i trafiken på omlastningsstationer vållat företaget mycket obehag. Omlastningsförbud ha förekommit flera gånger årligen. Detta har givetvis inverkat störande speciellt i fråga om leveranser till kunder, vilka enligt kontrakt tillförsäkrat sig ett visst antal vagnar pr vecka. Företaget anger, att det i allt större utsträckning använder lastbilar för transporter till och från närliggande landskap. Det låge nära till hands att förlägga de större transporterna landsvägsledes till och från Moholm och därmed frångå det smalspåriga järnvägsnätet. — I frågan rörande förbättringar av smalspåriga järnvägar vore företaget närmast intresserat av ombyggnad av linjen Mariestad—Moholm eller såsom ett alternativ en helt ny normalspårig linje Mariestad—Töreboda, vilken sträckning ju även skulle ge industriorten Töreboda direkt förbindelse med hamn vid Vänerne.

Fjellmans Mekaniska Verkstads Aktiebolag angiver sina sammanlagda transporter år 1948 till 2.000 ton, därav huvudparten på järnväg. Företaget anför, att man under senare år på tillverkningsprogrammet upptagit allt större maskiner och att det därför visat sig allt besvärligare att transportera godset på den smalspåriga järnvägen. En normalspårig järnväg skulle avsevärt underlätta transporterna. Den smalspåriga järnvägens transportmöjligheter vore icke tillfyllest vid utökning av företagets produktion.

Industri Iwo Aktiebolag tillverkar olika slag av belysningsarmatur. Företaget uppger, att en anknytning av Mariestad till normalspårnätet skulle medföra betydande förbättringar framförallt genom snabbare befordringstider, eftersom omlastningen bortföller. Risken för bräckage skulle givetvis också bli väsentligt mindre. Vid nu rådande förhållanden måste företaget i viss utsträckning lasta och lossa järnvägsvagnar i Moholm för att på så sätt slippa omlastningen. Godset måste i så fall transporteras på lastbil mellan Mariestad och Moholm, vilket fördyrade transporterna.

Företag på landsbygden och i andra samhällen än städer.

Skånska Cement Aktiebolagets fabrik i Hellekis är de smalspåriga Västgötabanornas största trafikant och hade år 1949 en transportomfatt-

ning av 325.000 ton, varav 160.000 ton med järnväg, 140.000 ton med båt och 25.000 ton med bil. Företaget anför: "Hellekisfabrikens utlastning av cement under 1949 utgjorde c:a 240.000 ton. Den alltjämt stegrade efterfrågan på cement torde inom en nära framtid påkalla en utbyggnad av Cementbolagets fabrikskapacitet. Utökningen bör av olika skäl företagas i västra Sverige. På grund härav förberedes en eventuell utbyggnad av anläggningarna i Hellekis till c:a 350.000 ton cement pr år. Denna utökning planeras så att en slutlig utbyggnad till c:a 500.000 ton cement pr år blir möjlig. Av den ovan angivna totala transportomfattningen år 1949 har c:a 150.000 ton fraktats på järnväg. Efter den första utbyggnaden, till c:a 350.000 tons kapacitet, beräknas järnvägstransporterna komma att omfatta c:a 225.000 ton/år. För en prognos av distributionen vid den slutliga uppbyggnaden till c:a 500.000 ton cement pr år saknas ännu underlag, men utvecklingen kommer uppenbarligen att gå vidare i ovan anförd riktning. Vid nuvarande järnvägsbefraktning måste c:a 70.000 ton omlastas från smal- till normalspår. Dessa omlastningar ske i huvudsak i Håkantorp, Stenstorp, Vara och Gullspång. Efter första utbyggnaden beräknas denna kvantitet stiga till c:a 125.000 ton vid bibehållet smalspårigt system. Efter ombyggnad till normalspår kan praktiskt taget all omlastning beräknas bortfalla. Tillförseln till Hellekisfabrikens förnämsta avsättningsområde, Göteborgsdistriktet, kan ske antingen sjö- eller järnvägsledes. Om pågående utredning ger vid handen att man bör stanna vid det första av dessa alternativ, är det, som förutsättningarna nu ligga till, mycket som talar för att tillförseln bör ske från Limhamn, i vilket fall fabriksutvidgningen kommer att genomföras där i stället för i Hellekis. Vid transport i fartyg (vare sig från Hellekis eller Limhamn) till Göteborg skulle en väsentlig del av järnvägstransporterna bortfalla och vid en kapacitet i Hellekis av c:a 350.000 ton reduceras till högst c:a 135.000 ton, alltså mindre än den nuvarande. Omlastningsmängden skulle dock icke reduceras utan bli ovan nämnda c:a 125.000 ton mot nuvarande c:a 70.000 ton. Här ovan har diskuterats enbart cementtransporterna. Bolaget transporterar dessutom kol och gips järnvägsledes från Göteborg till Hellekis och dessa transporter ha under senare år rört sig om c:a 10.000 ton pr år. Även dessa transporter kunna väntas stiga vid utbyggnad av fabriken. Förutsättningen för att bibehålla och efter hand utöka den nuvarande järnvägsexpeditionen av cement från Hellekisfabriken är sålunda, att fabriken erhåller avslutning till bredspårnätet."

Mellersta Sveriges Kalkbruks Centralförening (Kalkkontoret) är ett centralorgan för flertalet kalkbruk vid de smalspåriga järnvägarna, bland andra Övertorp, Varnhem, Dämman, Kinnemalma, Kärrgården,

Trollmen, Blomberg och Kinnekleva. Föreningen angiver, att produktionen vid ifrågavarande bruk minskat under senare år på grund av markerad brist på arbetskraft. Transporterna gå huvudsakligen med järnväg. En ökning av transporterna med bil har dock konstaterats under senare år, och för närvarande dominera biltransporterna inom ett avstånd av 8—10 mil från kalkbruken. Omlastning av kalk medför en stark försämring av varans kvalité och medför klagomål från köparna, som till och med i många fall vägra att för framtiden mottaga kalk från lastplatsen ifråga. Det är ej möjligt att värdera denna kvalitéförsämring i pengar, men att det rör sig om betydande belopp är säkert. Tidsutdräkten vid omlastning av osläckt kalk från smalspårig till normalspårig vagn spelar en mycket stor roll. Kalkens naturliga beskaffenhet är nämligen sådan, att den under inflytande av luftens fuktighet lätt faller sönder under uppehållet vid omlastningsstationen och omskyfflingen där. Skadorna bli naturligtvis störst om kalken under omlastningen ej skyddas för regn. Vid flera omlastningsstationer måste omlastningen alltjämt ske under öppen himmel. Ett stort antal kalksändningar delas vid lastningen i mindre partier. Delarna särskiljas med grindar av trä. Genom omlastningen spolieras ej sällan detta brukens arbete, vilket åstadkommer missnöje och anmärkningar, då sändningarna skola lossas. Vid transport uteslutande på normalspårig järnväg bortfaller helt och hållet denna risk. En ombyggnad av smalspårsbanorna i Västergötland skulle utan tvekan vara till mycket stor fördel för kalktransporterna. Det har alltid förelegat svårigheter att hålla produktionen vid kalkbruken, belägna vid smalspårsbanorna, i nivå med de bruk, som ha sina lastplatser vid normalspårig järnväg. Den fraktfördyring, som omlastningen innebär, spelar också en betydande roll i detta avseende.

■ *Aktiebolaget Skagersviks Industrier, Skagersvik.* Företagets produktion uppgick år 1949 till omkring 15.000 ton, varav c:a 4.000 ton monteringsfärdiga trähus. Hela transportomfattningen till och från företaget var 38.500 ton, varav 11.800 ton försändas på järnväg, 25.200 ton på bil och 1.500 ton på båt. De nackdelar som transporterna på de smalspåriga järnvägarna föra med sig för bolagets del angivas vara följande: "För ankommande gods, såsom råmaterial och halvfabrikat för vår produktion, ha 'de långa transporttiderna vållat oss stora svårigheter. En transporttid på 7—10 dagar är vanlig. Då det dessutom visat sig att vissa material, såsom porösa träfiberplattor, bliva kantstötta vid omlastningen, har en viss övergång till biltransport skett. För avgående husleveranser ha vi i vissa fall haft obehag av långa transporttider, förorsakade av dåliga tågförbindelser och omlastning. Som exempel kan

nämnas att en vagn som lastas i Skagersvik ena dagen ankommer till Gårdsjö först på eftermiddagen andra dagen och sålunda ej blir omlastad förrän i bästa fall på tredje dagen. Vid lastning av trähus för export har Uddevalla i vissa fall förekommit som skeppningshamn, varvid omlastning skett i Vara. Då transporttiden i detta fall blir rätt lång, har det vållat oss svårigheter att få godset till skeppningshamnen i rätt tid. I en del fall ha båtarna till fördyrade kostnader måst dirigeras till annan skeppningshamn. Vid mottagandet av gods, som omlastats under järnvägstransporten, klaga våra husköpare ofta på att materialet blivit illa hanterat. Bräckage på snickerier förekommer ofta. Likaså rapporteras stor oreda i vagnarna vid framkomsten, vilket förorsakar mottagaren svårigheter vid lossning och uppsortering av materialet. Vi få i många fall kännas vid fördyrade fraktkostnader på grund av att vi vid lastning av smalspåriga vagnar ej alltid kunna avgöra, om sändningen vid omlastning får rum på en normalspårig vagn eller ej. Vid leveranser av sågade trävaror på export med Göteborg som skeppningshamn måste vagnarna i de flesta fall bogseras på pontoner till fartyget, då smalspår saknas till kajplatsen. På grund av olycksfallsrisken vägra hamnarbetarna numera i sådana fall att lossa vagnar, som är lastade högre än sidostakarna. Då dessa stakar i allmänhet äro rätt låga betyder det att vagnar kunna lastas till max. 6 ton mot normalt 9 ton. Då vi därvid komma i en högre frakttariff, måste vi om det ej sker någon ändring ta under övervägande att övergå till sjötransport från Otterbäcken till Göteborg.

Av vad vi sålunda framfört framgår, att de smalspåriga järnvägarna i Västergötland ej till fullo fylla sin uppgift som transportväg för industrin därstädes."

Aktiebolaget Götene Träindustri uppvisade år 1947 en transportomfattning av 21.000 ton, varav 7.000 ton på järnväg och 14.000 ton på bil. Transportomfattningen hade under nämnda år väsentligt nedgått på grund av rådande restriktioner inom byggnadsverksamheten. Under normala förhållanden beräknar bolaget en årlig transportomfattning om c:a 35.000 ton. Transporter där omlastning måste ske, utföras till största delen pr bil på grund av dels det långa dröjsmålet, som så gott som alltid är förenat med omlastningarna, och dels det sätt dessa omlastningar verkställas med åtföljande betydande ersättningskostnader och obehag. Bolaget nämner såsom exempel fall, där omlastningen fördröjt transporterarna två veckor eller ännu längre och detta så sent som under år 1947. I samband härmed refereras ett uttalande från en mottagare, vilken klagar över omlastarnas vårdslöshet: "Mycket var sönder, och det såg ut som om de vält alltsammans från den ena vagnen

till den andra". Bolaget anför, att fördelarna med normalspår skulle öka dess avsättningsmöjligheter och medföra en betydande utökning av anläggningarna.

Skaraborgs Läns Mejeriförbund, fabriken i Götene. Produktionen av mjölkprodukter uppgick år 1949 till omkring 4.600 ton, men hela den transporterade varumängden var 11 gånger så stor eller sammanlagt 50.000 ton. Största delen av dessa transporter utgjordes av mjölk från mejerier i Skaraborgs län. Av hela transportmängden föll 46.000 ton på lastbilar och återstoden 4.000 ton på järnväg.

Årnäs bruk, Österäng. Transportomfattningen uppgick år 1946 till 16.400 ton, varav 7.600 ton med järnväg, 7.400 ton med båt och 1.400 ton med bil. En förskjutning mot ökad användning av lastbilar har ägt rum, beroende främst på att det icke låter sig göra att angiva exakt leveransdag vid lastning på smalspårig järnväg i de fall transporten innefattar omlastning.

Aktiebolaget Sollebrunns spannmålsaffär, Nossebro. Den sammanlagda trafikomfattningen vid bolagets huvudanläggningar i Nossebro samt dess filialer i Sollebrunn och Helås uppgick år 1948 till c:a 20.000 ton, därav 13.000 ton med järnväg och 7.000 ton med bil. Företaget anför, att tidsutdräkten vid omlastningar spelar en högst väsentlig roll, när det gäller utsäden och gödningsämnen, och tvingar ofta till val av biltransport. På grund av osäkerheten att erhålla snabb omlastning har företaget i många fall nödgats verkställa inlastning av vagnslastgods på närliggande stationer vid normalspåriga järnvägar. Ankommande vagnar har av samma anledning måst ställas till någon normalspårig station för lossning och vidaretransport med bil.

Necks verkstäder, Nossebro, tillverka järn- och plåtmanufaktur. Hela produktionen uppgick år 1949 till 4.400 ton med en trafikomfattning till och från företaget av 9.700 ton, av vilka 6.400 ton transporterades på järnväg och 3.300 ton pr bil. Företagsledningen uppgiver, att företags utveckling är i hög grad beroende av normalspårig järnväg. Sålunda anföres, att företaget i stor utsträckning sett sig nödsakat avstå från tillverkningar, där transportkostnaderna hade en avgörande betydelse. Ur allmän synpunkt vore det emellertid av vikt, om samhällena inom de betydande jordbruksbygderna i Skaraborgs län, vilka genomlöpas av de smalspåriga järnvägarna, kunde utvecklas så, att de absorberade den befolkning som sökte sig från jordbruket. Detta skulle underlättas, om järnvägarna ombyggdes till normalspår.

Beteckningar:

===== Smalspårig järnväg, som i första hand bör breddas,

===== " " i andra " " " " " "

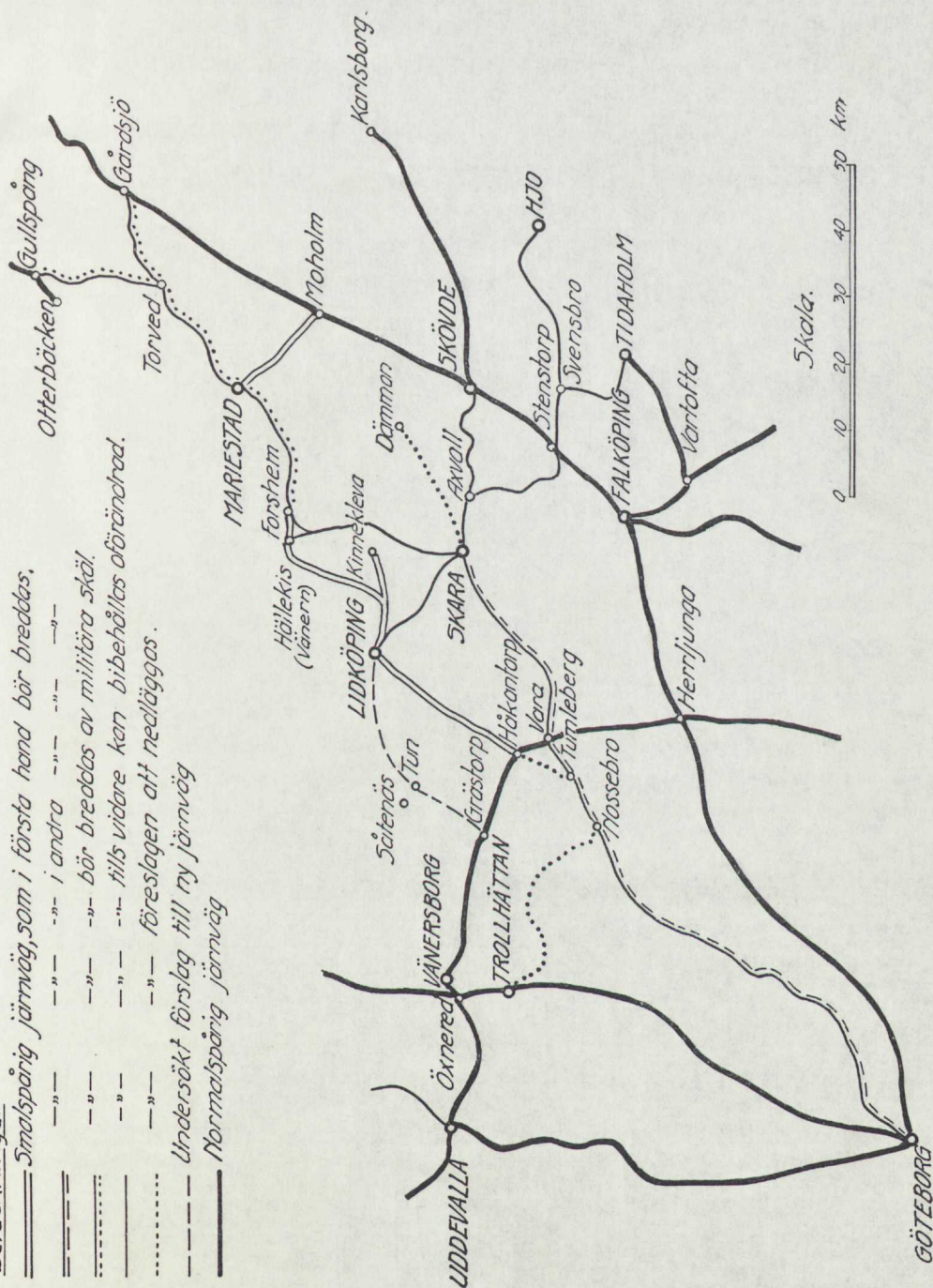
===== " " bör breddas av militära skäl.

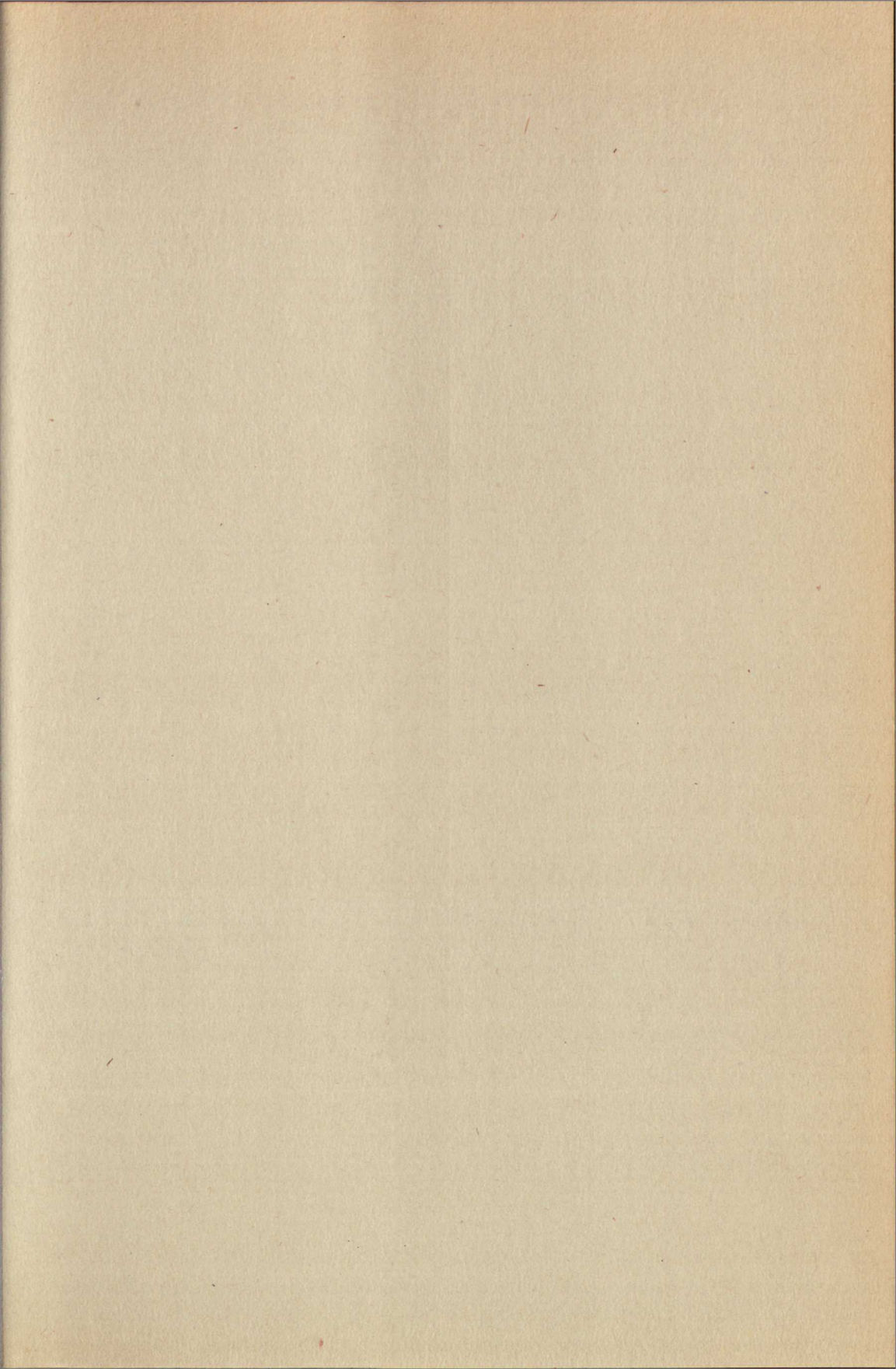
===== " " tills vidare kan bibehållas oförändrad.

----- " " föreslages att nedläggas.

----- Undersökt förslag till ny järnväg

----- Normalspårig järnväg





Statens offentliga utredningar 1950

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Ortsavdragskommittén. Betänkande med förslag till ändrade kommunala ortsavdrag m. m. [5]
1949 års uppbördssakkunniga. 1. Betänkande med förslag till vissa ändringar i uppbördsförfarandet. [7]

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Betänkande angående rationaliseringsverksamheten inom den offentliga förvaltningen. [8]
Socialvårdskommitténs betänkande. 17. Utredning och förslag angående lag om socialhjälp m. m. [11]

Hälsö- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 18. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Örebro län. [1]
Den svenska elbranschens kapacitet och konkurrensförhållanden. [10]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande angående tyskgruvorna och centralorgan för gruvärenden. [2]

Industri.

Handel och sjöfart.

Utredning angående de handelspolitiska arbetsformerna m. m. 2. Redogörelse för de olika avtalstyperna i det svenska avtalssystemet. [9]

Kommunikationsväsen.

Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 4. De smalspåriga västgötabanorna. [14]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Utredning angående överflyttning av viss del av riksbankens rörelse till en statlig affärsbank m. m. [6]

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Betänkande med förslag angående folkskolans disciplinmedel m. m. [3]
Skolöverstyrelsens utlåtande angående beskärning av timplanerna vid de allmänna läroverken m. fl. läroanstalter. [4]
Handelsutbildningskommitténs betänkande och förslag. 1. Handelsgymnasierna. [12]

Försvarsväsen.

Skyddsrum för civilbefolkningen. [13]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.