

Nr 160.

Av herr **Olsson** i Kullenbergstorp m. fl., om inlösen för statens räkning av järnvägen Höganäs—Mölle.

Uti två lika lydande motioner, väckta vid senare riksdagen år 1914, den ena inom första kammaren (nr 9) av herrar B. Bondesson och P. Paulson och den andra inom andra kammaren (nr 14) av herrar J. P. Jespersen, Olof Nilsson och Martin Holmström, hemställdes, att riksdagen ville besluta om inlösen av järnvägen Höganäs—Mölle samt uppdraga åt järnvägsstyrelsen att träffa avtal därom till ett pris av högst 500,000 kronor, på de villkor som järnvägsstyrelsen kan förorda.

Statsutskottet som behandlade motionerna uttalade, efter en särdeles välvillig motivering, att för det dåvarande borde staten ej inlösa banan, men att det möjligen framdeles kunde visa sig vara med statens fördel mest förenligt att övertaga trafiken å densamma. Båda kamrarna biföllo statsutskottets hemställan.

För att klargöra frågan om statsinlösen av Höganäs—Mölle järnväg anse vi oss böra redogöra i korthet för denna järnvägs tillkomst och vad hittills förekommit rörande densamma.

Redan då Skåne—Hallands järnvägsbolag byggde banan Höganäs—Åstorp var frågan uppe, att järnvägens ändpunkt skulle vara Mölle i stället för Höganäs. Som kapitalet till banbygget var knappt fick frågan då vila. Efter några år togs den upp igen och då träffades en överenskommelse med styrelsen för Skåne—Hallands järnvägsbolag och intressenter för en bana Höganäs—Mölle. Överenskommelsen baserades på att intressenterna skulle teckna omkring 150,000 kronor i aktier i Skåne—Hallands järnvägsbolag, då detta bolags styrelse skulle söka koncession å banan Höganäs—Mölle samt bygga banan. Dessa aktier skulle under vissa år ej erhålla någon utdelning, men bandelen skulle ingå som integrerande del i Skåne—Hallands järnväg. Teckningen verkställdes och första inbetalningen å det tecknade beloppet skedde. Just då förklarade staten, att den på grund av konces-

sionsvillkoren ämnade inlösa den s. k. västkustbanan, varav Skåne—Hallandsbolagets järnvägar utgjorde en del. Vid sådant förhållande förklarade styrelsen för Skåne—Hallands järnväg, att den ej kunde fullfölja överenskommelsen, varefter den hävdades och tecknarna fingo sina inbetalda belopp åter.

De som intresserade sig för banan Höganäs—Mölle blevo då tvungna att söka själva bygga banbiten. Aktieteckningen ökades till c:a 400,000 kronor. Koncession erhöles 1907 och banan öppnades för trafik, då den var färdigbyggd. Trafiken besörjdes av statens järnvägar mot viss ersättning per lokomotiv- och vagnkilometer m. m. Bolaget skötte för övrigt självt banan. Efter ett par år visade det sig, att avgiften till statens järnvägar jämte övriga utgifter uppginge till sådana belopp, att banans ekonomi ej tålde vid desamma. Då försökte järnvägsbolaget att självt trafikera banan under år 1914. Det visade sig snart, att en banbit å knappt en mil ej kunde trafikeras självständigt, vadan på senhösten 1914 trafiken helt inställdes och järnvägsbolaget trädde i likvidation. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fordrat, att trafiken skulle igångsättas, avslöto likvidatorerna med kungl. järnvägsstyrelsen en överenskommelse, att statens järnvägar från och med den 15 mars 1915 till och med 1919 års utgång skulle övertaga Höganäs—Mölle järnvägs hela drift och underhåll mot, utom andra villkor, att järnvägens styrelse garanterade, att samtliga räntor å järnvägsbolagets skulder betalades under dessa år av styrelsen. Dessa räntebetalningar hava hittills utgått med c:a 18,000 kronor årligen, men till följd av räntefotens stigande komma de för detta år bliva avsevärt högre. Järnbanan trafikeras och skötes helt nu av statens järnvägar.

I överenskommelsen med statens järnvägar ingick, att avtalet automatiskt förlängdes på 5 år åt gången, om det ej uppsades sex månader innan periodens utgång. Då nu åtskilliga av räntegaranterna avlidit och nya ej gärna inträda samt det naturligtvis ej för all framtid kan fortfara som under dessa fem år, hava likvidatorerna nu uppsagt avtalet med statens järnvägar att sluta den 31 december 1919.

Nu finnes enligt min mening endast tvänne alternativ rörande järnvägen Höganäs—Mölle. Antingen får staten inlösa densamma för ett billigt pris eller också kommer sannolikt banan att säljas exekutivt och driften sedan att helt nedläggas.

Ur järnvägsbolagets Höganäs—Mölle räkenskaper för år 1917 får anföras följande:

Järnvägen m. m. bokförd till i runt tal	686,000	kronor
Fordringar	7,000	»
Aktiekapital	403,000	»
Skulder utom aktiekapitalet.....	362,000	»

Då som jag förut anfört, endast på grund av att staten inlöste västkustbanan, banbiten Höganäs—Mölle kommit i så förtvivat läge, enär den ej kan själv trafikera och ej förenas med annan enskild bana, samt det vore väl knappast försvarbart, om staten medelbart åstadkommer, att en byggd bana raseras, anser jag, att staten bör inlösa banan mot en lösesumma av högst 360,000 kronor, motsvarande det mesta av bolagets skuld. Betalningen finge ske på de villkor staten ansåge bäst lämpade sig för statsverket. När intressenterna hava uppfört 400,000 kronor å aktiekapital och över 100,000 kronor i räntor och andra omkostnader, så kan ej med fog sägas, att de ej dragit sin del av lasset. När vidare banbiten utgör en ren fortsättning av linjen Åstorp—Höganäs, och ej någon bibana, synes oss saken vara överkomlig för staten, helst banan i byggnadsväg representerar en mycket större summa än den föreslagna inlösningssumman, även om man räknar byggnadsvärdet efter normala tidens pris.

På grund av det anförda hemställes,

att riksdagen ville besluta om inlösen av Höganäs—Mölle järnvägen samt uppdraga åt kungl. järnvägsstyrelsen att träffa avtal därom till ett pris av högst 360,000 kronor och på de villkor, som kungl. järnvägsstyrelsen kan förorda.

Stockholm den 21 januari 1919.

Olof Olsson,
Kullenbergstorp.

O. Nilsson,
Tånga.

Malte Sommelius.

Martin Holmström.
