

## N:o 187.

Af herr **I. Månsson m. fl.**, om inköp af *vestkustbanan*.

Sedan den s. k. 1886 års ekonomiska komité i afgifvet betänkande I uttalat sig för inköp i stor skala af enskilda jernvägar för statens räkning, har den sålunda väckta frågan förblifvit hvilande. Vi skola, då vi nu tillåta oss fästa Riksdagens uppmärksamhet på en fråga om dylikt inköp, icke inlåta oss på sjelfva principen, huru vida staten såsom drifvande jernvägsindustri är bättre än enskilde i stånd att tillgodose de intressen, som i jernvägsväsendet böra tillvaratagas och främjas för att afvinna jernvägarne den största möjliga nytta, utan vi skola endast hålla oss till det faktum, att i vårt land staten redan genom ett vidt utgrenadt nät af stambanor drifver en storartad jernvägsindustri. Villkoret för att denna skall gå framåt och med gynnsamt resultat fullföljas är emellertid, att staten genom noggrant aktgifvande på förhållandena tillser, att dess redan befintliga jernvägsnät vidmagthålles icke allenast genom nödiga reparationer och förbättringar utan äfven genom komplettering med nya länkar i den mån sådana erfordras för att hindra att redan vunnne trafik afledes eller för att tillföra ny sådan, som eljest skulle söka sig andra vägar, eller ock för att genomföra en bättre administration.

Då jernvägar först anlades i vårt land, var ändamålet med statens jernvägsbyggande, sådant det enligt komitéutredningar och riksdagarnes förhandlingar kan bestämmas, att staten skulle bygga och trafikera de stora stambanorna, som förmedla trafiken och samfärdseln på stora afstånd; hvaremot den enskilda företagsamheten hänvisades till de kortare och rent lokala bananläggningarna. Förhållanden hafva emellertid inträffat, som ådagalägga, att det ursprungliga samt af Kongl. Maj:t och

representationen godkända syftet med statens en gång påbörjade och fullföljda jernvägsanläggningar äfven kunnat upptagas och i konkurrens med statens drifvas af enskilda jernvägar, derigenom att sådana, som från början endast varit rena lokalbanor, genom sammanslutning bildat sammanhängande sträckor, å hvilka jernvägsdrift eger rum af sådan beskaffenhet, att den, utom att den afleder trafik från statens redan anlagda jernvägar eller eljest konkurrerar med dessa, dessutom och i vida högre grad än meningen från början varit eller kunnat förutses förmedlar internationel trafik, öfver hvilkens ledning och handhavande staten endast i oväsentlig mån kan utöfva inflytande.

Ett sådant förhållande har sina vådor, och det är säkerligen till en god del, om ej hufvudsakligast, insigten härom, som föranledt dertill, att Kongl. Maj:t i de på senare tider meddelade koncessioner å enskilda jernvägar infört bestämmelse, att dessa skola kunna af staten inlösas till ett pris, som skall beräknas efter vissa, på förhand bestämda grunder.

---

Det är känt att genom sammanslutning i trafikhänseende af Skåne—Hallands, Mellersta Hallands samt Göteborg—Hallands jernvägar bildats en fortlöpande jernväg, som i dagligt tal benämnes vestkustbanan, samt att denna jernväg medelst den nyinrättade ångfärjan mellan Helsingborg och Helsingör förmedlar en internationel, direkt trafik, som kan utsträckas öfver större delen af Europa samt äfven till länder utom detsamma. Här är alltså, och då dessa jernvägar anlagts af enskilda bolag, åt dem upplåtet att med främmande jernvägsförvaltningar afsluta aftal och förbindelser, som icke annat än medelbart, och äfven detta endast i ringa mån, kunna regleras af staten, oaktadt dylika aftal och förbindelser utöfva ett icke litet inflytande på statens egen jernvägsindustri.

För vår del anse vi — och vi tro, att vi derutinnan hafva på vår sida en alltjemt mer stadgad opinion i landet — att staten skulle handla välbetänkt, om den förvärfvade vestkustbanan jemte nödig förbindelsegren med Malmö, der södra stambanan utmynnar; en förbindelsegren, som är lätt att vinna genom inköp af Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar.

Om man i likhet med oss erkänner, att ett viktigt statsintresse ligger till grund för planen att förvärfva vestkustbanan mellan Göte-

borg och Helsingborg samt den nyss nämnda förbindelsegrenen till Malmö för statens räkning, måste det äfven erkännas, att tiden nu är inne att sätta planen i verket, om den skall kunna genomföras med största möjliga fördel för staten. Ty i koncessionerna för de tre särskilda jernvägar, som tillsammans bilda vestkustbanan äfvensom i koncessionen för Malmö—Billesholms jernväg är beträffande vilkoren för statens rätt att tillösa sig dessa jernvägar, stadgadt, att dessa vilkor blifva olika allt efter som inlösen sker *före* eller *efter* förloppet af de närmaste tio åren från det banorna blifvit i sin helhet eller till någon del öppnade för allmän trafik. I förra fallet ställa sig vilkoren fördelaktigare för staten än i det senare, vid hvilket förhållande och då den äldsta af de fyra nyssnämnda jernvägarne (Skåne—Hallands) öppnats för trafik på bandelarne Helsingborg—Engelholm samt Höganäs—Åstorp i början af år 1885 lätt inses, att det nu är på tiden att fatta beslut i saken \*). De öfriga af ifrågavarande jernvägar äro visserligen något yngre, så att, vidkommande dem, frågan skulle kunna något uppskjutas, men då samtliga jernvägarne (Göteborg—Helsingborg—Malmö) äro att anse såsom en enhet så till vida, att de endast alla tillsammans bilda den viktiga kommunikationsled, som gjort och gör deras förvärfvande till ett angeläget statsintresse, följer deraf att förvärfvet eller inköpet bör ordnas så, att jernvägarne på en gång komma i statens hand.

Vidkommande de utgifter, som blifva nödvändiga för inlösen af vestkustbanan eller Skåne—Hallands, Mellersta Hallands och Göteborg—Hallands jernvägar, har af en tjänsteman vid kongl. jernvägsstyrelsen verkstälts en utredning, af hvilken vi fått tillfälle taga del och som här biläggas.

(Se *Bil. A.*)

Af denna utredning, till hvilken vi hänvisa, framgår, bland annat, att, om man antager, att inköpet sker den 1 juli 1894, staten då har att betala:

för Skåne—Hallands jernväg	kr. 9,700,000: —,	hvari ingår statslån å	kr. 2,230,802: —
” Mellersta Hallands ”	” 3,600,000: —	” ” ” ”	” 1,513,111: —
” Göteborg—Hallands ”	” 5,500,000: —	” ” ” ”	” 2,030,000: —
	kr. 18,800,000: —		kr. 5,773,913: —

Genom qvittering mot statslånet skulle således återstå ett belopp af kronor 13,226,087: —, som staten hade att erlagga efter därför verk-

\*) Detta förhållande har uppmärksamrats af Riksdagens revisorer af riksgäldsverket, hvilka i sin berättelse år 1892 angående riksgäldskontoret omförmält detsamma (sid. 181).

stald upplåning eller öfvertagande af andra skulder. På den beräkade köpeskillingen för dessa tre banor skulle staten hafva att påräkna afkastning af 4,78 procent, en afkastning, som dock torde få anses minimal.

Vidkommande Landskrona—Engelholms samt Malmö—Billesholms jernvägar, af hvilka den senare enligt koncession kan af staten inlösas enligt samma grunder, som gälla för vestkustbanan, men den förra icke är underkastad inlösningsvilkor, meddelas följande uppgifter:

*Landskrona—Engelholms* jernväg har en längd af 49 kilometer, hvaraf sträckan Billesholms grufva—Engelholm utgör 23 kilometer. Af jernvägen öppnades för trafik bandelen Åstorp—Engelholm den 31 december 1875 och bandelen Landskrona—Åstorp den 1 november 1876.

*Malmö—Billesholms* jernväg har en längd af 59 kilometer och öppnades för trafik den 18 september 1886.

Ingendera jernvägen har erhållit statsunderstöd.

Till ledning för bedömande af dessa två jernvägars värde meddelas härefter följande

Utdrag ur allmän svensk jernvägsstatistik (Se Bil. B.).

Vi hafva icke medhunnit att verkställa alla erforderliga beräkningar och anskaffa därför nödvändiga uppgifter, utan förbehålla oss att dermed få framdeles inkomma till statsutskottet.

Sättet att, derest staten skulle komma att begagna sig af sin inlösningsrätt till vestkustbanan och Malmö—Billesholms jernväg samt i samband dermed äfven förvärfva Landskrona—Engelholms jernväg, anskaffa nödiga penningmedel kan naturligtvis ej blifva annat än upplåning, hvilken vi föreställa oss utan svårighet böra kunna ske inom landet, hvarvid säkerligen skulle kunna påräknas, att de af staten utlemnade obligationerna till en betydande del åtminstone kunna placeras hos sparbänkerna, hvilka enligt nya sparbänkslagen äro pligtiga att anbringa en del af sina från allmänheten mottagna medel i sådana slags obligationer, som af riksgäldskontoret och dermed jemförliga institutioner utgifvas.

---

På grund af hvad vi sålunda anført och under förbehåll att framdeles under Riksdagens lopp före ärendets afgörande få hos statsutskottet komplettera utredningen angående Malmö—Billesholms och Landskrona—Engelholms jernvägars värde i den mån sådant kan anses erforderligt, tillåta vi oss härmed hemställa,

att Riksdagen må:

a) för sin del besluta att staten skall dels begagna sin i koncessionerna för *Skåne—Hallands, mellersta Hallands, Göteborg—Hallands* och *Malmö—Billesholms* jernvägar förbehållna rätt att inlösa dessa jernvägar och dels inköpa *Landskrona—Engelholms* jernväg, om sådant inköp kan ske på vilkor, som af Kongl. Maj:t pröfvas vara för staten antagliga, med iakttagande härvid, att inlösningspriset skall bestämmas i enlighet med de grunder, som finnas i koncessionerna angifna och att inköpspriset för den sistnämnda jernvägen i intet fall får öfverstiga kostnaden för anläggande af ny jernväg af samma beskaffenhet, äfvensom att ifrågavarande inlösen och inköp så ordnas, att eganderättens öfvergång till staten må ega rum före den 1 juli 1894;

b) bemyndiga Kongl. Maj:t att på de i mom a) antydda grunder med vederbörande jernvägsegare låta afsluta aftal om jernvägarnes öfverlemnande till staten samt att i öfrigt besörja om de verkställighetsåtgärder, som för jernvägarnes mottagande till förvaltning af staten erfordras; samt

c) uppdraga åt och bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att, sedan de i mom. b) öfvermålade aftal kommit till stånd, till vederbörande utbetala inlösnings- och inköpssummorna samt för detta ändamål försälja eller utställa i svenskt mynt föreskrifna statsobligationer.

Om remiss till statsutskottet anhålles.

Stockholm den 28 januari 1893.

*Ivar Månsson.*

*Lasse Jönsson.*

*J. Bengtsson.*

*M. Dahn.*

---

## S. T.

Härhos har jag äran öfverlemnna några uppgifter om Skåne—Hallands, Mellersta Hallands och Göteborg—Hallands jernvägar, egnade att tjena till ledning för besvarandet af den till mig ställda frågan: »Hvad kosta vestkustbanorna för staten, om staten tillöser sig dem den 1 juli 1894 eller om lösen sker före denna tid?»

Att exakt besvara den framställda frågan tilltror jag mig ej kunna göra, då *dels* inkomster och utgifter för tiden efter 1891 naturligen ej kunna annat än förslagsvis beräknas, *dels* ordalagen i de koncessioner, som legat till grund för ifrågavarande jernvägars tillkomst, lemna rum för olika tolkningar. Jag åsyftar dervid uttrycket »nettoinkomst» hvarmed kan förstås *antingen* den nettobehållning jernvägsrörelsen lemnat, d. v. s. trafikinkomsternas öfverskott öfver driftkostnaderna, ökad med beloppet af till trafik icke hänförliga inkomster och räntevinst samt minskad med erlagde räntor och annuiteter å lånta medel samt diverse utgifter såsom skatter, bidrag till personalens pensionering m. m. *eller* ock blott den nettoinkomst banan lemnat aktieegarne, d. v. s. sjelfva utdelningen å aktierna.

Angående beloppet af den ränta, som skall tilläggas hvad jernvägen kostat, kunna olika meningar jemväl uppstå. Skall den beräknas från och med den dag, banan öppnades för trafik eller från och med den dag aktiekapitalet inbetalades?

Allteftersom man härvid räknar på ena eller andra sättet blir gifvetvis resultatet väsentligt olika. Mig vill det synas, som om med uttrycket nettoinkomst borde afses det första af de två härofvän uppställda alternativen samt att räntan borde beräknas först från och med resp. banors öppnande för trafik.

Utgående från dessa förutsättningar skulle det penningebelopp, hvarmed staten den 1 juli 1894 skulle ega inlösa förenämnda jernvägar, beräknas sålunda:

Anläggningskostnaden vid sagda tid torde utgöra:	
för Skåne—Hallands jernväg.....	kronor 7,500,000: —
„ Mellersta Hallands „ .....	„ 3,500,000: —
„ Göteborg—Hallands jernväg .....	„ 5,500,000: —
	<hr/>
	Summa kronor 16,500,000: —

Ränta efter fem för hundra om året å de belopp resp. jernvägar under hvarje särskildt år kostat, utgör:

för Skåne—Hallands jernväg.....	kronor 3,300,000: —
„ Mellersta Hallands „ .....	„ 1,250,000: —
„ Göteborg—Hallands jernväg .....	„ 1,300,000: —
	<hr/>
	Summa kronor 5,850,000: —

Den summa jernvägarne med tillhörigheter och trafikmateriel, på förenämnda sätt beräknad, kostat, utgör således jemte ränta efter fem för hundra om året tillsammanlagdt kronor 22,350,000.

Den nettoinkomst, på förenämnda sätt beräknad, banorna under tiden lemnat, resp. beräknas lemna, har utgjort:

för Skåne—Hallands jernväg .....	kronor	1,100,000: —
„ Mellersta Hallands „ .....	„	1,150,000: —
„ Göteborg—Hallands jernväg .....	„	1,300,000: —
	Summa kronor	3,550,000: —

Drages denna sistnämnda summa från ofvannämnda summa byggnadskostnad jemte ränta erhålles ett belopp af

18,800,000 kronor,

hvilket således, derest de förslagsvis beräknade siffrorna för tiden efter 1891 skulle visa sig ungefär sammanfalla med dem, som verkligen komma att utfalla, samt derest den tolkning af koncessionsvilkoren, som här ofvan gjorts, är riktig, skulle vara det belopp, hvarmed staten egde att den 1 juli 1894 inlösa bemälda jernvägar.

För bedömandet af den framtida rentabiliteten af jernvägskomplexet i dess helhet meddelas här, att under de år, detsamma i dess helhet trafikerats, inkomsterna, drift- och underhållskostnaderna samt de förras öfverskott öfver de senare uppgått till nedanstående belopp:

År.	Trafikinkomster.	Drift- och underhållskostnader.	Skilnad mellan inkomster och utgifter.
1889 .....	1,396,962 kronor.	686,978 kronor.	709,984 kronor.
1890 .....	1,612,108 „	820,182 „	791,926 „
1891 .....	1,882,490 „	1,027,404 „	855,086 „

Som häraf synes, hafva trafikinkomsterna varit i ständigt stigande, och är ingen anledning antaga att de ej fortfarande skola göra det, om ock ej i samma grad som under de förflutna åren.

Visserligen torde genom jernvägens öfvertagande af staten någon besparing i förvaltningskostnad kunna ernås, enär ju de nu befintliga tre direktionerna med dem underlydande trafikchefer, kamrerare, kassörer och kontrollörer då blifva obehöfliga och kunna ersättas med ett mindre antal funktionärer, men å andra sidan uppkommer nödvändigheten att ställa den särskildt å Skåne—Hallands jernväg synnerligen svagt aflönade personalens lönevilkor i öfverensstämmelse med hvad som gifves personalen vid statens jernvägar, vidare måste både öfverbyggnader och lokomotivparken göras kraftigare och öfver hufvud taget en del anordningar vidtagas för att kunna tillfredsställa de fordringar, en sig alltmer ökande

trafik efter hand kommer att ställa på jernvägen i alla dess delar. Några minskade drift- och underhållskostnader torde således ej vara att påräkna.

Inkomsternas öfverskott öfver drift- och underhållskostnaderna ökades år 1890 gent emot 1889 — det första år banorna trafikerades i ett sammanhang — med 82,000 kronor och år 1891 gent emot 1890 med 64,000 kronor, och man borde på grund deraf kunna beräkna den ökning i behållningen, som under åren 1892 och 1893 borde uppkomma gent emot 1891 resp. 1892 med åtminstone 50,000 kronor, i hvilket fall densamma den 1 juli 1894 borde utgöra i rundt tal 1,000,000 kronor.

Men då året 1891 dels i följd af den på grund af den kalla vintern ovanligt stora godstrafiken, dels i följd af den på grund af utställningen i Göteborg nämnda år uppkomna stora persontrafiken är att räkna såsom ett synnerligen godt år och deremot de närmast följande åren till följd af förutsedda stora underhållsarbeten torde komma att tyngas af stora omkostnader för drift och underhåll, torde försigtigheten bjuda, att ej beräkna behållningen för de närmaste åren efter ett eventuellt banornas öfvertagande af staten högre än till 900,000 kronor.

För den händelse inlösningspriset skulle bestämmas enligt förestående beräkning, skulle behållningen således motsvara en ränta å detta kapital af 4,78 procent.

---

Med inlösen af dessa jernvägar följer dock tyvärr ej egandet af hvarken ändstationerna i Helsingborg och Göteborg eller mellanstationerna i Halmstad och Varberg.

I Helsingborg eges dock af Skåne—Hallands jernväg ett 5 hektar 60 ar stort, vid hamnen beläget område, der godt tillfälle finnes för staten att, om så skulle befinnas nödvändigt, anlägga egen station.

I Halmstad eger likaledes Skåne—Hallands jernväg ett intill nuvarande stationsområdet gränsande 5 hektar 27 ar stort jordområde med rätt att framdraga eget spår till stadens bana.

I Varberg eges hälften af stationen i Mellersta Hallands jernvägsbolag.

I Göteborg deremot är visserligen nyttjanderätt af Bergslagsbanans station derstädes för all framtid förvärfvad åt Göteborg—Hallands jernväg, men villkoren därför, hvilka redan nu äro synnerligen betungande, komma antagligen att, derest sistnämnda jernväg skulle komma att såsom statsbana derstädes ingå, blifva det än mer. Att vid en möjligen framdeles blifvande omreglering och utvidgning af bangårdsförhållandena i Göteborg staten på ett eller annat sätt skall kunna lyckas



åvägbringa lämplig anslutning vare sig direkt till dess station i Göteborg eller till Olskrokens straxt utanför Göteborg belägna station synes dock ej omöjligt.

Stockholm den 11 oktober 1892.

(Namnunderskrift.)

### Skåne—Hallands jernväg.

Hufvudlinien Helsingborg—Halmstad utgår från Helsingborgs bangård, hvarifrån den fortgår norrut öfver Kattarp och Engelholm genom den Hallandsås skärande Linarpsdalen till Båstad och vidare öfver Laholm och Eldsberga till Halmstad, sedan densamma redan vid Kattarp korsats af den i vest-östlig hufvudrigtning löpande tvärlinien från Höganäs till Åstorps station vid Helsingborg—Hessleholms jernväg.

*Utsträckning.*

I Helsingborg har jernvägen anslutning med Landskrona och Helsingborg samt Helsingborg—Hessleholms jernvägar, i Åstorp ytterligare med sistnämnda jernväg, i Engelholm med Landskrona—Engelholms jernväg och i Halmstad med mellersta Hallands, Halmstad—Nässjö och Halmstad—Bolmens jernvägar.

Tillstånd att anlägga hufvudlinien meddelades den 17 juli 1882 åt Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag, hvars ordning samma dag faststälts, hvarjemte verkstald öfverlåtelse på bolaget af en den 17 juni 1881 åt enskilda personer lemnad koncession å jernväg från Höganäs öfver Danhult, Rögle och Ströfvelstorp till Åstorp godkändes i hvad anginge delen Höganäs—Kattarp förstnämnda dag och för delen Kattarp—Åstorp den 6 oktober 1882. Anläggningen är utförd med normal spårvidd och enligt de för linierna Helsingborg—Halmstad och Höganäs—Kattarp samtidigt med koncessionernas beviljande fastställda planerna jemte den ändrade plan för bandelen Kattarp—Åstorp, som sedermera fastställdes den 6 oktober 1882 samt de särskilda, mindre väsentliga ändringar eller tillägg, hvilka i afseende å samma byggnadsplaner medgifvits den 9 mars, 21 juli samt 23 och 30 november 1883, den 5 och 19 december 1884 och den 20 mars, 24 juli samt 8 augusti 1885.

*Historik.*

För allmän trafik öppnades bandelarne Helsingborg—Engelholm, 27 kilometer, och Höganäs—Åstorp, 26 kilometer, den 9 januari 1885

*Bih. till Riksd. Prot. 1893. 1 Saml. 2 Af'd. 2 Band. 29 Häft.*

2

*Öppnande för trafik, längd, stationer, sidospår.*

samt återstående delen Engelholm—Halmstad, 65 kilometer, den 21 augusti samma år. År 1888 öppnades för allmän trafik den ditintills såsom sidospår trafikerade 2 kilometer långa sträckan från Höganäs bruk till Höganäs hamn, så att sammanlagda längden af de af bolaget egande jernvägslinierna numera utgör 120 kilometer. Häraf äro 42 kilometer belägna i Malmöhus, 38 kilometer i Kristianstads och 40 kilometer i Hallands län. De vid jernvägen befintliga stationerna äro: Helsingborg, Ödåkra, Kattarp, Rögle, Vegeholm, Engelholm, Engelholms hamn, Backåkra, Förslöf, Grefvie, Båstad, Skottorp, Vallberga, Laholm, Veinge, Genevad, Eldsberga, Trönninge och Halmstad samt å tvärbanan Höganäs nedre och öfre, Ingelstråde, Mjöhult, Stureholm, Lyckåker, Ormatorp och Åstorp. En hållplats är inrättad vid Vestraby mellan Stureholm och Kattarp.

Förutom spår till hamnen och till fabriksqvarteren i Helsingborg utgå sidospår från hufvudlinien: vid Höganäs nedre till Höganäs stenkolsverk, vid Rögle till Rögle tegelbruk och vid Vegeholm till Vegeholms tegelbruk. Dessa sistnämnda sidospår egas af respektive bruks egare. I Halmstad har jernvägen rätt till eget hamnspår reserverad och har eget förbindelsespår (för omlastning) till den smalspåriga Halmstad—Bolmens jernväg.

Spåren till samtliga hamnar och kajer i Helsingborg egas af staden, som äfven ombesörjer all lokomotivtjänst derå — staden har eget lokomotiv — härifrån dock undantaget spåret till ångfärjestationen och hamnen, hvilka egas af Skåne—Hallands jernväg. Nya stora hamnens spår kunna dock ej trafikeras utan att beröra Skåne—Hallands jernvägs mark likasom ock, vice versa Skåne—Hallands jernvägs ångfärjespår icke kan trafikeras utan att beröra stadens mark.

Den mellan Skåne—Hallands jernväg, Helsingborgs hamndirektion och danska statsbanorna såsom egare af ångfärjan träffade öfverenskommelse angående sammanbindningsspår till ångfärjehamnen är oupp-sägbar.

*Höganäs—  
Mölle jernväg.*

Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag har dessutom erhållit koncession till anläggande i öfverensstämmelse med upprättadt förslag af jernväg från Höganäs till Mölle; och är denna jernvägsdel numera under arbete och antages kunna öppnas för trafik under sommaren 1893.

*Öfverbyggnad.*

Jernvägens hufvudlinie är till hela sin längd belagd med stål-skenor af 15 skålpunds vigt, tvärbanan med dylika af 12 skålpunds vigt.

*Entreprenör.*

Arbetet med jernvägens byggande öfvertogs på entreprenad af ingenjören C. Jehander.

Jernvägen förvaltas af en styrelse, bestående af 11 personer jemte 1 ombud för staten.

*Styrelse.*

Den vid jernvägen anställda personal — förutom styrelsen — uppgår till: för förvaltningen 8 och för linietjensten omkring 170 personer.

*Personal.*

Den rörliga materielen, som är tillverkad, lokomotiven vid Trollhättans mekaniska verkstad samt vagnarne vid Atlas och Kockums mekaniska verkstäder — några godsvagnar äfven vid Kristianstads mekaniska verkstad — utgjordes vid 1891 års slut af

*Rörlig materiel.*

11 lokomotiv,

deraf 3 stycken	8-kopplade	godstågslokomotiv	med tender
„ 4 „	4- d:o	snälltågs-	d:o „ „
„ 2 „	6- d:o	d:o	d:o „ „
„ 2 „	4- d:o	mindre tanklokomotiv.	

1 ångvagn

33 personvagnar

deraf 6 stycken	I klass	(3 med bogie)
„ 6 „	komb. I och II klass	(1 „ „ )
„ 4 „	II klass	
„ 1 „	komb. II och III klass	(d:o)
„ 13 „	III klass	(d:o)
„ 3 „	postvagnar med III klass	(d:o)

216 stycken godsvagnar,

deraf 5 stycken	värmeledningsvagnar	Lit. F.
„ 40 „	täckta vagnar	Lit. G.
„ 80 „	öppna låga vagnar	Lit. I.
„ 20 „	„ boskapsvagnar	Lit. L.
„ 71 „	plankvagnar	Lit. N.

*Byggnads-kostnad.*

Kostnaden för sjelfva jernvägsanläggningen samt för den rörliga materielen uppgick till:

	1891.	1890.	1889.	1888.	1887.	1886.	1885.
kronor	6,331,608	6,275,237	6,252,120	6,240,327	6,236,110	5,963,166	4,285,962
„	1,141,998	964,122	849,079	838,434	765,251	695,094	648,828
S:a kronor	7,473,606	7,239,359	7,101,199	7,078,761	7,001,361	6,658,260	4,934,790
eller per kilometer till kr.		60,328	59,177	58,990	59,334	56,426	41,820.

Bland tillgångar vid 1891 års slut äro äfven upptagne:

fastigheter utom jernvägsbyggnaden .....	kronor 45,363: —
elektriska stationen .....	„ 30,919: —
ångfärjestationen .....	„ 14,149: —
pensionskassan (Skåne—Hallands jernväg andel i ensk. jernväg:s pensionskassa .....	„ 28,299: —
värdepapper .....	„ 6,000: —

hvar till komma förrådseffekter till ett bokfördt värde af 48,275 kronor.

Förenämnda byggnadskostnadsbelopp är ävägabrägt genom

aktiekapital .....	kronor 2,628,700: —
statslån n:o 1 .....	„ 1,500,000: —
statslån n:o 2 .....	„ 795,500: —
obligationslån .....	„ 1,200,000: —

tillsammans kronor 6,124,200: —

samt resten genom kapitalisering af trafikmedel samt lån.

I ofvanstående byggnadskostnad ingår dock ett belopp af kronor 843,700, motsvarande värdet af den till jernvägsbolaget af Helsingborgs stad kostnadsfritt upplåtta mark, för hvilket belopp aktier upplagts och påförts ofvan angifna anläggningskostnad, men hvilka aktier såsom motsvarande tillgång finnas i bolagets eget förvar.

Vilkor för be-  
gagnande af  
Helsingborgs,  
Åstorp och  
Halmstads  
stationer.

Enligt den mellan direktionerna för Helsingborg—Landskrona—Eslöf och Landskrona—Eslöfs jernvägsaktiebolag och styrelsen för Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag träffade öfverenskommelse, skall Skåne—Hallands jernväg för begagnandet af *Helsingborgs station* och skötandet af Skåne—Hallands jernvägs trafik derstädes till Landskrona—Helsingborgs jernvägar årligen erlagga:

a) sex (6) procent å tredjedelen af kostnaden för de redan vid kontraktets upprättande å Helsingborgs bangård befintliga byggnader och spårledningar som Skåne—Hallands jernväg får begagna, eller .....

kronor 4,941: 28

b) sex (6) procent å kostnaden för de utvidgningar af spår och byggnader, som till följd af anslutningen verkställas, hvilka kostnader beräknats till kronor 21,138, hvadan alltså härför erlägges kronor 1,268: 28

c) en tredjedel ( $\frac{1}{3}$ ) af aflöningen åt den vid Helsingborgs station nu anställda personal äfvensom åt de personer, som till följd af ökad trafik antagas af direktionerna vid Landskrona & Helsingborgs jernvägar; och

d) en tredjedel ( $\frac{1}{3}$ ) af den årliga kostnaden för dels underhållet af Helsingborgs bangård jemte gemensamt begagnade byggnader och

inrättningar, dels belysning, uppvärmning och materialförbrukning för Helsingborgs station.

Kontraktet är uppsägbart från Landskrona & Helsingborgs jernvägars sida, men uppsägbart från Skåne—Hallands jernvägs sida.

Den mellan styrelserna för Helsingborg—Hessleholms och Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag träffade öfverenskommelse om gemensamt begagnande af *Astorp station* stadgar bland annat följande:

I framtida underhållet af stations- och bangårdsanläggningar äfvensom i kostnaden för de nya spårutläggningar och tillbyggnader jemte öfriga anordningar, som till följd af trafikens tillväxt och efter öfverenskommelse de respektive bolagsstyrelserna emellan blifva inom Åstorps stationsområde erforderliga, skall Skåne—Hallands jernväg deltaga med en tredjedel af kostnaden.

Till skötsel och materialförbrukning vid Åstorps station skall Skåne—Hallands jernväg bidraga med en tredjedel utom hvad beträffar anskaffning och underhåll af sådana inventarier och materialier, som uteslutande begagnas för Skåne—Hallands jernvägs räkning, såsom t. ex. biljettskåp, telegrafapparat, biljetter, formulärblanketter och dylikt äfvensom belysnings-, smörjnings- och bränslematerialier till bantågen, hvilka uteslutande bekostas af Skåne—Hallands jernväg, samt till trafikpersonalen i Åstorp enligt de för statens jernvägar fastställda och vid Helsingborg—Hessleholms jernvägar gällande grunder, utbetala felräkningspenningar för den trafik å Skåne—Hallands jernväg, som berör Åstorps station.

Detta kontrakt är å båda sidor uppsägbart.

För begagnande af *Engelholms station*, som eges af Skåne—Hallands jernväg, betalar Landskrona—Engelholms jernväg halfva förvaltnings- och underhållskostnaden.

För begagnande af *Halmstads station*, som eges af Halmstad—Nässjö jernväg, erlägga Skåne—Hallands och mellersta Hallands jernvägar

*dels* årlig afgift, motsvarande ränta och underhållskostnad å stationshus m. m., beräknad efter 2½ procent eller 2,600 kronor, hvilken summa skall af hvarterdera bolaget hvar tredje månad med en fjerdedel eller 650 kronor erläggas;

*dels* ersättning för aflöning åt den gemensamma personalen sålunda, att Skåne—Hallands och mellersta Hallands jernvägar hvardera månatligen betalar en tredjedel af denna aflöning;

dels ock ersättning för materialförbrukning likaledes hvardera månatligen med en tredjedel af denna kostnad.

Detta kontrakt är gällande till medio af år 1896.

Trafik-  
inkomster.

Huru trafiken utvecklats sig under de år järnvägen egt bestånd, framgår af nedanstående sammanställning

År.	Medel- längd trafike- rad bana.	Inkomster.				
		Persontrafik.	Godstrafik.	Extra.	Summa.	Per ban- kilometer.
		Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.
1885 .....	76	177,560	97,695	589	275,844	3,629
1886 .....	118	262,828	155,293	1,633	419,754	3,557
1887 .....	118	260,438	166,023	1,283	427,744	3,625
1888 .....	120	286,052	195,289	2,231	483,572	4,064
1889 .....	120	355,750	256,308	2,056	614,114	5,117
1890 .....	120	386,979	296,579	2,058	685,616	5,713
1891 .....	120	415,726	338,924	2,111	756,761	6,306

Drift-  
kostnader.

Driftkostnaden har utgjort:

år 1885	kronor 142,763	eller pr bankilom.	1,878 kronor	eller	51,75 proc. af inkomst,
„ 1886	„ 233,306	„	1,977	„	55,58
„ 1887	„ 256,341	„	2,172	„	59,93
„ 1888	„ 298,552	„	2,509	„	61,74
„ 1889	„ 336,138	„	2,801	„	54,74
„ 1890	„ 398,867	„	3,324	„	58,17
„ 1891	„ 470,575	„	3,921	„	62,18

Öfverskott.

Trafikinkomsternas öfverskott öfver driftkostnaderna har således varit:

år 1885	kr. 133,081	eller pr bankilom.	1,751 kr. motsv.	4,19 % af byggnadskostnaden.
„ 1886	„ 186,448	„	1,580	„
„ 1887	„ 171,403	„	1,452	„
„ 1888	„ 185,020	„	1,551	„
„ 1889	„ 277,976	„	2,316	„
„ 1890	„ 286,749	„	2,389	„
„ 1891	„ 286,185	„	2,384	„

Enligt den för bolaget gällande bolagsordning skall — på det jernvägen alltid må kunna i lika godt skick bibehållas — af förenämnda inkomst årligen afsättas till reservfond ett belopp, motsvarande den förnötning och försämring af jernvägen med hvad dertill hörer, som kan anses hafva uppkommit; och får af bolagets nettoinkomst ej å aktierna utdelas mera än sex procent förr än genom årlig afsättning af nettovinsten reservfonden ökats till ett belopp, motsvarande tio procent af jernvägens anläggningskostnad.

Reservfond.

Till fullgörande af denna bestämmelse afsattes af 1887 års behållning ett belopp af 17,798 kronor, af 1888 års kronor 32,846, af 1889 års kronor 49,356, af 1890 års kronor 50,000 och af 1891 års äfvenledes kronor 50,000, så att fonden nu uppgår till 200,000 kronor.

Enligt koncessionen eger staten inlösa banan med ett penningbelopp, som, derest inlösen sker inom tio år efter det jernvägen blifvit i sin helhet eller till någon del öppnad för trafik, skall motsvara hvad banan med tillhörigheter och trafikmateriel enligt behöriga räkenskaper kostat, med tillägg af ränta efter fem för hundra om året efter afdrag af den nettoinkomst banan under tiden lemnat; skolande lösesumman anses utgöra inlösningsvärdet af hela jernvägsbyggnaden med dess fasta och lösa tillhörigheter af hvad slag de vara må, äfvensom af hela den i behåll varande reserv- eller förnyelsefonden utan annat afdrag än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt; och skall egendomen afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag å löseskillingen göras för beloppet af den i jernvägen möjligen in-tecknade skuld.

Inlösningspris.

Då byggnadskostnaden, d. v. s. sjelfva anläggningskostnaden samt kostnaden för inköp af den rörliga materielen, vid banans upplåtande för trafik år 1885 uppgick till 4,934,790 kronor, år 1886 steg till 6,658,260 kronor, år 1887 till 7,001,360 kronor, år 1888 till 7,078,761 kronor, år 1889 till 7,101,199 kronor, år 1890 till 7,239,359 kronor och vid 1891 års slut befans utgöra 7,473,606 kronor, kan densamma den 1 juli år 1894 antagas uppgå till i rundt tal 7,500,000 kronor.

Ränta efter fem för hundra om året å ofvannämnda anläggningskostnad utgör för år 1885 246,739, 1886 332,913, 1887 350,068, 1888 353,938, 1889 355,060, 1890 361,968, 1891 373,680, 1892 375,000, 1893 375,000,  $\frac{1}{4}$ — $\frac{3}{8}$  1894 187,500 kronor, inalles sålunda 3,311,866 eller i rundt tal 3,300,000 kronor.

Den nettoinkomst, banan under tiden från öppnandet lemnat och

som skall från summan af byggnadskostnaden jemte ränta — i allt 10,800,000 kronor — adragas, har utgjort under åren 1885—1891 kronor 792,232. Antages bolagets nettobehållning för de närmast följande åren blifva ungefär som under de senare åren, skulle den för år 1892 uppgå till c:a 120,000 kronor och för år 1893 till lika mycket och således kunna beräknas att den 1 juli 1894 hafva belöpt sig till i rundt tal 1,100,000 kronor.

Drages denna nettointkomst från förestående byggnadskostnad, blir således det penningbelopp, hvarmed staten skulle ega att den 1 juli 1894 inlösa jernvägen, 9,700,000 kronor.

Då emellertid egendomen skall till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt adrag göras för beloppet af den i jernvägen in-tecknade skuld, skall nämnda summa minskas med den del af statslånet, som den 1 juli 1894 återstår ogulden eller kronor 2,230,802, äfvensom

År.	Till utdelning eller ränta berättigadt anläggningskapital.					Inkomster.	Drift- kostnad.	Öfver- skott.	Behål- ning från före- gående år.
	Aktie- kapital.	Statslån.	Obliga- tions- lån *).	Öfriga skulder.	Summa.				
1885	2,520,320	1,530,332	—	1,474,506	5,525,158	275,844	142,763	133,081	—
1886	3,468,500	2,295,500	500,000	521,637	6,785,637	419,753	233,306	186,447	—
1887	3,470,800	2,559,894	500,000	550,422	7,081,116	427,744	256,341	171,403	—
1888	3,470,800	2,574,712	500,000	637,873	7,183,385	483,572	298,552	185,020	—
1889	3,471,400	2,295,500	500,000	577,016	6,843,916	614,113	336,137	277,976	7,600
1890	3,471,400	2,284,022	486,800	753,523	6,995,745	685,615	398,867	286,748	64,815
1891	3,472,400	2,259,494	475,600	971,333	7,178,827	756,760	470,575	286,185	42,983

\*) Nu dödadt. För inlösen af bolagets ofvanstående den 1 juli 1886 utgifna, men ej till allmänheten utsläppta obligationslån å 500,000 kronor och gäldande af bolagets sväfvande skuld har bolaget nemligen med industrikreditaktiebolaget i Stockholm innevarande år afslutat kontrakt angående uppläggande af ett obligationslån å 1,200,000 kronor, löpande med 5 procents ränta och med årlig amortering af 50,000 kronor under 24 år.



det i jernvägen intecknade obligationslån å 1,200,000 kronor, hvaraf vid sagda tidpunkt blott hunnit amorteras 125,000 kronor, så att det då belöper sig till kronor 1,075,000 hvadan det belopp, statsverket vid nämnda tid skulle hafva att för banans inlösen kontant erlægga, bör komma att utgöra i rundt tal 6,400,000 kronor.

Härtill kommer efter värdering de i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, hvilkas värde dock ej kan på förhand bestämmas.

Förenämnda obligationslån, hvilket afslutades i juni 1892 med industrikreditaktiebolaget i Stockholm, löper med 5 procents ränta och skall amorteras under loppet af 24 år med 50,000 kronor om året. Lånet kan dock konverteras år 1897.

Af aktiekapitalet innehafves 1,055,800 kronor af landsting och kommuner, häri ej inräknade förut omnämnda aldrig utsläppta aktier å 843,700 kronor. Resten, 1,572,900 kronor, innehafves af enskilda.

Obligations-  
lån.

Aktiernas  
innehafvare.

Summa öfverskott och behållning.	Deraf till			Således netto- behåll- ning.	Af nettobehållningen			Utgå- ende balans.
	räntor å lån.	Diverse till driftkostnad icke hänförliga utgifter, skuld etc.	Summa.		gäldande af bygg- nads- kostnad.	utdel- ning å aktier *.)	reserv- fond.	
133,081	—	—	—	133,081	133,081	—	—	—
186,447	—	—	—	186,447	186,447	—	—	—
171,403	141,025	12,580	153,605	17,798	—	—	17,798	—
185,020	131,141	13,433	144,574	40,446	—	—	32,846	7,600
285,576	163,506	7,899	171,405	114,171	—	—	49,356	64,815
351,563	173,737	6,012	179,749	171,814	—	78,831 (3 %)	50,000	42,983
329,168	170,118	9,775	179,893	149,275	—	78,861 (3 %)	50,000	20,414

\*) Bolagets egna aktier å 843,700 kronor deri icke inberäknade.

## Mellersta Hallands jernväg.

*Historik.*

Linien Halmstad—Varberg tillhör under benämning Mellersta Hallands jernväg det liknämninga aktiebolag, som den 20 oktober 1882 erhöi stadsfästelse å ordning samt tillstånd att enligt då fastställd byggnadsplan, hvaruti sedermera enskilda ändringar medgäfvos den 6 och 27 februari samt 13 november 1885, anlägga jernväg från Skåne—Hallands jernvägs station i Halmstad öfver Skrea och Falkenberg vidare till Borås—Varberg-banans station i Varberg.

*Öppnande för trafik, längd, stationer.*

Banan öppnades för trafik den 18 september 1886, har en längd af 74 kilometer och har mellanstationer vid Halmstads norra, Harplinge, Getinge, Slöinge, Heberg, Falkenberg, Långås och Tvååker.

Angående de vilkor, under hvilka Mellersta Hallands jernväg får begagna Halmstads station, som eges af Halmstad—Nässjö jernvägsaktiebolag, se P. M. angående Skåne—Hallands jernväg. Varbergs station med tillhörande hamnspår eges till hälften hvardera af Mellersta Hallands och Varberg—Borås jernvägar, hvilken senare därför af Mellersta Hallands jernväg mottagit 145,000 kronor aktier i sistnämnda jernväg. Kostnaden för personal och materialförbrukning delas mellan Varberg—Borås, Mellersta Hallands och Göteborg—Hallands jernvägar, dock betala de två sistnämnda jernvägarne ensamt den i följd af anordnandet af nattåg uppkomna kostnaden med 1,200 kronor per år hvardera.

*Entreprenör.*

Jernvägsbyggnaden utfördes på entreprenad af ingenjören, kapten C. G. Borgström.

*Styrelse.*

Styrelsen består af 9 personer jemte 1 statens ombud.

*Personal.*

Personalen uppgår till 101 personer, deraf 4 tillhörande förvaltningen och 97 linien. För dess pensionering har jernvägen ingått i de enskilda jernvägarnes pensionskassa.

*Öfverbyggnad.*

Jernvägen är till hela sin längd belagd med stålräler af 21,5 kilogramms vikt.

*Rörlig materiel.*

Den rörliga materielen, som är tillverkad, lokomotiven vid Trollhättans, personvagnarne vid Kockums och Atlas samt godsvagnarne vid Göteborgs mekaniska verkstad, bestod vid 1891 års slut af:

- 4 st. 4-kopplade lokomotiv,
- 2 " 6- " "
- 3 " 4-axliga I klass vagnar,
- 1 " 4- " kombinerad I & II klass vagn,
- 4 " 2- " II klass vagnar,
- 1 " 4- " kombinerad II & III klass vagn,
- 1 " 4- " III klass vagn,

- 6 st. 2-axliga III klass vagn.
- 2 „ 2- „ kombinerad III klass och postvagn.
- 1 „ 4- „ postvagn,
- 3 „ resgodsvagnar,
- 33 „ täckta vagnar,
- 10 „ boskapsvagnar,
- 45 „ plankvagnar,
- 2 „ kylvagnar,

Byggnadskostnaden uppgick till

Byggnads-  
kostnad.

	1891	1890	1889	1888	1887
Jernvägsbyggnaden	2,699,855	2,671,176	2,658,233	2,880,543	2,808,504
Rörlig materiel	612,226	496,669	462,648	414,056	348,882

Summa kronor 3,312,081 3,167,845 3,120,881 3,294,599 3,157,386

Bland tillgångar vid 1891 års slut finnas följande upptagna:

egna aktier .....	kronor 255,000 *)
inteckning .....	„ 20,000
aktier i Göteborg—Hallands jernväg .....	„ 48,400
Hallands läns landstings obligationer .....	„ 180,000

Summa kronor 503,400

hvertill komma förrådseffekter till ett bokfördt värde af 25,771 kronor.

Byggnadskostnaden är åvägabragt genom:

aktiekapitalet .....	kronor 1,725,400
statslån .....	„ 1,550,000
kapitaliserade trafikmedel .....	„ 36,681

Summa kronor 3,312,081.

Huru trafiken utvecklats sig under de år jernvägen egt bestånd, framgår af nedanstående sammanställning

Trafik-  
inkomster.

År.	Längd.	Inkomster				Icke till trafik hänförliga inkomster.	Summa Summarum.	Inkomst per bankilom.
		persontrafik.	Gods- trafik.	Extra.	Summa.			
		Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor
1887	74	127,780	43,829	882	172,491	3,326	175,817	2,376
1888	74	151,934	66,979	1,075	219,988	1,114	221,102	2,988
1889	74	214,041	104,485	1,757	320,283	551	320,833	4,336
1890	74	237,610	142,741	1,730	382,081	2,946	385,027	5,203
1891	74	280,120	185,053	2,132	467,305	14,005	481,310	6,504

\*) Dessa 255,000 kronor tecknades och innehades ursprungligen af entreprenören, men hafva sedermera genom likvid med denne öfvergått i bolagets ego.

*Driftkostnader.*

Driftkostnaderna hafva utgjort:

år 1887	kr. 104,086	eller pr bankilom.	1,407	kr. motsv. således	52,20	% af inkomsterna.
„ 1888	„ 120,602	„	1,630	„ „	54,55	„
„ 1889	„ 166,798	„	2,254	„ „	51,99	„
„ 1890	„ 200,006	„	2,703	„ „	51,95	„
„ 1891	„ 253,946	„	3,432	„ „	52,76	„

*Öfverskott.*

Trafikinkomsternas öfverskott öfver driftkostnaderna har utgjort:

år 1887	kr. 71,731	eller pr bankilom.	969	kr. motsv. 2,27	% å byggnadskapitalet.
„ 1888	„ 100,500	„	1,358	„ „	3,05
„ 1889	„ 154,035	„	2,082	„ „	4,56
„ 1890	„ 185,021	„	2,500	„ „	5,40
„ 1891	„ 227,364	„	3,072	„ „	6,86

*Reservfond.*

Enligt den för bolaget gällande bolagsordning skall af inkomsten årligen afsättas till reservfond ett belopp, motsvarande den nötning och försämring af jernvägen med hvad dertill hörer, som kan anses hafva uppkommit, och får af bolagets nettoinkomst ej å aktierna årligen utbetalas mer än sex procent förr än reservfonden uppgått till ett belopp, motsvarande 10 procent af jernvägens anläggningskostnad.

Till fullgörande af denna bestämmelse afsattes redan år 1887 35,100 kronor, år 1888 10,200 kronor, år 1889 8,567 kronor, år 1890 25,007 kronor och år 1891 25,000 kronor; och utgjorde fonden, hvilken hela tiden lupit med ränta, vid 1891 års slut 109,628 kronor, placerade dels i Hallands läns landstings 4½ procents obligationer, dels i aktier i Göteborg—Hallands jernväg.

*Inlösningspris.*

Enligt koncessionen eger staten inlösa banan med ett penningbelopp, som, derest inlösen sker inom tio år efter det jernvägen blifvit i sin helhet eller till någon del öppnad för trafik, skall motsvara hvad banan med tillhörigheter och trafikmateriel enligt behöriga räkenskaper kostat, med tillägg af ränta efter fem för hundra om året efter afdrag af den nettoinkomst banan under tiden lemnat; skolandet lösesumman anses utgöra inlösningsvärdet af hela jernvägsbyggnaden med dess fasta och lösa tillhörigheter af hvad slag de vara må, äfvensom af hela den i behåll varande reserv- eller förnyelsefonden utan annat undantag än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor o. d. Och skall egendomen afträdas skuldfri till statsverket eller ock behörigt afdrag å löseskillingen vid afträdadet göras för beloppet af den i jernvägen möjligen in-tecknade skuld.

Då byggnadskostnaden, d. v. s. sjelfva anläggningskostnaden samt kostnaden för inköp af den rörliga materielen, vid 1887 års slut upp-

gick till kronor 3,157,386, vid 1888 års slut till kronor 3,294,599, vid 1889 års slut till kronor 3,120,881, \*) vid 1890 års slut till kronor 3,167,845 och vid 1891 års slut till kronor 3,312,081, kan densamma den 1 juli år 1894 antagas uppgå till i rundt tal 3,500,000 kronor.

Ränta efter fem för hundra om året å ofvanstående anläggningskostnad utgör:

för år 1887 kronor	157,869,	för år 1888 kronor	164,729,
” 1889 ”	156,044,	” 1890 ”	158,392,
” 1891 ”	165,604,	” 1892 ”	168,250,
” 1893 ”	170,750	och för $\frac{1}{1} - \frac{3}{6}$ år 1894 kronor	

87,500 eller sammanlagdt i rundt tal 1,250,000 kronor.

Den nettoinkomst banan under tiden från öppnandet lemnat och som skall från summan af byggnadskostnaden jemte ränta — i allt 4,750,000 kronor — afdragas, har utgjort under åren 1886—91 kronor 712,480. Antages nettobehållningen af trafiken för de närmast följande åren blifva ungefär som år 1890, skulle den för år 1892 uppgå till 170,000 kronor och för år 1893 till lika mycket och således kunna beräknas att den 1 juli 1894 hafva belöpt sig till i rundt tal 1,150,000 kronor.

Drages denna nettoinkomst från förestående byggnadskostnad, blir således det penningebelopp, hvarmed staten skulle ega att den 1 juli 1894 inlösa jernvägen, 3,600,000 kronor.

Då emellertid egendomen skall till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag göras för beloppet af den i jernvägen intecknade skuld, skall nämnda summa minskas med den del af statslånet, som den 1 juli 1894 återstår ogulden eller kronor 1,513,111, hvadan det belopp, statsverket vid nämnda tid skulle hafva att för banans inlösen kontant erlægga, bör komma att utgöra i rundt tal 2,087,000 kronor.

Härtill komma, efter värdering, de i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, hvilkas värde dock ej kan på förhand beräknas.

Af aktierna innehafvas af:

Hallands läns landsting .....	kronor	483,000	<i>Aktiernas innehafvare.</i>
Kommuner .....	”	678,400	
Mellersta Hallands jernväg sjelf .....	”	255,000	
Varberg—Borås jernväg .....	”	145,000	
Enskilda personer .....	”	164,000	

Summa kronor 1,725,400

\*) Byggnadskostnaden från och med 1889 minskad med 255,000 kronor. Se noten å sid. 19.

År.	Till utdelning eller ränta berättigadt anläggningskapital.			Trafik-inkomster.	Drift- och underhållskostnader. **)	Öfver-skott.	Icke till trafik hänförliga inkomster.	Räntevinst.	Behållning från föregående år.
	Aktier. *)	Statslån.	Summa.						
	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.
1886	1,666,960	1,033,332	2,700,292	45,903	31,603	14,300	824	— —	— —
1887	1,695,860	1,033,332	2,729,192	172,491	104,086	68,405	3,326	— —	15,124
1888	1,701,880	1,033,332	2,735,212	219,988	120,603	99,385	1,114	3,029	61,855
1889	1,725,400	1,550,000	3,275,400	320,282	166,798	153,484	551	6,958	60,012
1890	1,725,400	1,542,250	3,267,650	382,081	200,007	182,074	2,946	9,703	60,012
1891	1,725,400	1,534,151	3,259,551	467,305	253,946	213,359	14,006	22,057	60,012

### Göteborg—Hallands jernväg.

#### Historik.

Genom nådig koncession den 31 oktober 1884, hvilken i afseende å statens rätt att inlösa jernvägen under den 19 november 1886 ändrades, meddelades vissa enskilda personer rätt att anlägga och trafikera jernväg mellan Varberg och Göteborg, och fastställdes samtidigt byggnadsplan för sträckningen ifrån Varberg till Mölndal. Denna koncession öfverläts på grund af nådigt medgifvande den 23 december 1885 på Göteborg—Hallands jernvägsaktiebolag, som samma dag erhöi stad-

\*) Af aktiekapitalet innehar bolaget sjelft 255,000 kronor. Räntan å detta kapital är under åren 1887 och 1888 tillgodoförd reservfonden, men för de senare åren här ofvan uppförd under rubriken »räntevinst».

\*\*) Jernvägens bidrag till enskilda jernvägarnes pensionskassa för personalens pensionering inräknad i driftkostnaden.

Summa inkomst.	Deraf använt till				Således nettobehållning.	Af nettobehållningen				Behållning till följande år.
	ränta	amortering	diverse ränteposter.	Summa.		utdelats & aktierna.	afsatts till reservfonden.	afsatts till kapitalkonto.	Summa.	
	å statslånet.									
Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.
15,124	— —	— —	— —	— —	15,124	— —	— —	— —	— —	15,124
86,855	— —	— —	25,000	25,000	61,855	— —	— —	— —	— —	61,855
165,383	36,490	— —	29,513	66,003	99,380	29,268 (2 %)	35,100	— —	64,368	35,012
221,005	53,927	— —	29,483	83,410	137,595	58,816 (4 %)	18,767	— —	77,583	25,000 60,012
254,735	69,750	7,750	5,946	83,446	171,289	86,270 (5 %)	25,007	— —	111,277	60,012
309,434	69,401	8,099	4,697	82,197	227,237	103,524 (6 %)	25,000	98,713	227,237	— —

fästelse å bolagsordning. Förenämnda byggnadsplan för sträckan Varberg—Möln dal ändrades, och plan för sträckan Möln dal—Göteborg fastställdes den 2 februari 1886, hvarjemte densamma kompletterades den 25 maj 1887 i afseende å banans framdragande öfver åtskilliga kronans egen domar.

Den 77 kilometer långa jernvägen, som utgår från Bergslagernas jernvägars station i Göteborg, hvarest den på en viadukt dragits öfver statsbanan och sträcker sig söderut förbi Möln dal och Kongsbacka samt utmynnar å den för Varberg—Borås och Mellersta Hallands jernvägar gemensamma bangården i Varberg, öppnades för allmän trafik den 1 september 1888.

I Göteborg står jernvägen i förbindelse med Bergslagernas jernvägar och medelbart med statens jernvägar samt i Varberg med Varberg—Borås och Mellersta Hallands jernvägar. Från Almedals station är under anläggning en normalspårig jernväg till Borås.

Öppnande för trafik, längd, stationer.

Jernvägen har förutom ändstationerna 9 trafikstationer, nemligen vid Mölndal, Lindome, Anneberg, Kungsbacka, Fjärås, Åsa, Frillesås, Backa och Åskloster. Dessutom äro anordnade hållplatser vid Gårda, Örgryte, Almedal, Presenten, Lagklarebäck, Kålland och Hede.

Genom öfverlåtande på Bergslagernas jernvägar af 240,000 kronor aktier i Göteborg—Hallandsbanan har Göteborg—Hallands jernväg förvärfvat sig nyttjanderätt för evärdlig tid af Bergslagernas jernvägars station i Göteborg. I bidrag till förvaltningskostnaden har Göteborg—Hallandsbanan hittills betalt 14,000 kronor om året, men skall från och med år 1893 betala hälften af denna, tills vidare dock högst 50,000 kronor per år.

För rättigheten att begagna Varbergs station betalar Göteborg—Hallands jernväg en tredjedel af kostnaden för personal och materialförbrukning samt dessutom i kostnad för nattågen 1,200 kronor per år.

*Entreprenör.* Jernvägsbyggnaden är utförd på entreprenad af ingenjören C. Jehander.

*Personal.* Personalen uppgår till 146 personer, samtliga vid linien. Jernvägen har samma förvaltning som Bergslagernas jernvägar, hvilken jernväg härför åtnjuter en godtgörelse af 12,000 kronor per år. För personalens pensionering har jernvägen till enskilda jernvägarnes pensionskassa inbetalt ett inträdesbelopp af 10,000 kronor samt betalar årligen ungefär 3,500 kronor.

*Rörlig materiel.* Den rörliga materielen, som är tillverkad, lokomotiven vid Trollhättans mekaniska verkstad, personvagnarne vid Kockums och gods- vagnarne vid Göteborgs mekaniska verkstad, bestod vid 1891 års slut af:

- 8 lokomotiv.
- 1 I klass bogievagn.
- 2 kombinerade I och II klass bogievagnar med vacuumbroms.
- 4 II klass bogievagnar.
- 7 kombinerade II och III klass och bagage med skrufbroms.
- 7 III klass bogie med vacuum- och skrufbroms.
- 2 postbogievagnar.
- 2 2-axliga II klass med vacuumbroms.
- 2 2-axliga kombinerade II och III klass med vacuumbroms.
- 11 2-axliga III klass med vacuumbroms.
- 13 resgodsvagnar, deraf 3 med ångpannekupé.
- 64 täckta vagnar, deraf 34 med skrufbroms.
- 40 plankvagnar, deraf 8 med skrufbroms.
- 1 kylvagn.



Kostnaden för sjelfva jernvägsanläggningen uppgick till:

Byggnads-  
kostnad.

	1891.	1890.	1889.
kronor	3,735,559.	3,657,534.	3,614,544.
och för den rörliga mate- rielen till .....	„ 1,054,029.	751,582.	590,502.
Summa kronor	4,789,588.	4,409,116.	4,205,046.
eller per kilometer .....	kronor 62,202.	57,261.	54,611.

Detta belopp är åvägabragt genom:

aktiekapital .....	kronor 2,164,000.
statslån .....	„ 2,068,000.
kapitaliserade trafikmedel .....	„ 557,587.
Summa kronor	4,789,587.

Utöfver förestående värde å sjelfva jernvägsanläggningen med hvad dertill hörer äro bland tillgångar vid 1891 års slut äfven upptagna:  
 Karlshamns stads 4 procents obligationer..... kronor 19,320.  
 $\frac{2}{1} \frac{5}{3} \frac{5}{8}$  mantal Underås n:o 9 kvarteret Alelund ..... „ 20,000.  
 fordran af Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag ..... „ 40,000.  
 Summa kronor 79,320.

hvertill komma förrådseffekter till ett bokfördt värde af 130,263 kronor.

Huru trafiken utvecklats sig under de år jernvägen egt bestånd, framgår af nedanstående sammanställning.

Trafik-  
inkomster.

År.	Längd.	Inkomster.				Icke till trafik hänförliga inkomster.	Summa summarum.	Inkomst per bankilometer.
		Persontrafik.	Godstrafik.	Extra.	Summa.			
1889	77	293,617	166,574	1,700	461,891	125	462,016	6,000
1890	77	326,863	208,629	1,807	537,299	4,166	541,465	7,032
1891	77	376,693	245,443	1,708	623,844	20,575	644,419	8,369

Driftkostnaderna hafva utgjort:

Drift-  
kostnader.

år 1889	kr. 184,041	eller per bankilometer	2,390 kr.	eller 39,8 % af inkomsterna.
„ 1890	„ 221,308	„	2,874 „	„ 40,8 „
„ 1891	„ 302,883	„	3,933 „	„ 47,0 „

Bih. till Riksd. Prot. 1893. 1 Saml. 2 Afd. 2 Band. 29 Häft.

## Öfverskott.

Trafikinkomsternas öfverskott öfver driftkostnaderna har således varit:

år 1889	kr. 277,974	eller per bankilom.	3,611	kr. motsv.	6,61%	å byggnadskostnaderna.
„ 1890	„ 320,157	„	4,158	„	7,26	„
„ 1891	„ 341,536	„	4,436	„	7,13	„

## Reservfond.

Enligt den för bolaget gällande bolagsordning skall af inkomsten årligen afsättas till reservfond ett belopp, motsvarande den nötning och försämring af jernvägen med hvad dertill hörer, som kan anses hafva uppkommit; och får af bolagets nettoinkomst ej å aktierna utbetalas mera än sex procent, förr än reservfonden uppgått till ett belopp, motsvarande tio procent af jernvägens anläggningskostnad.

Till fullgörande af denna bestämmelse afsattes redan af 1889 års behållning ett belopp af 200,000 kronor samt af 1890 års behållning 25,000 kronor och af 1891 års jemväl 25,000 kronor, så att fonden nu uppgår till 250,000 kronor. Räntan å fonden uppföres i räkenskaperna bland annan räntevinst.

## Inlösningspris.

Enligt koncessionen eger staten inlösa banan med ett penningbelopp, som, derest inlösen sker inom tio år efter det jernvägen blifvit i sin helhet eller till någon del öppnad för trafik, skall motsvara hvad banan med tillhörigheter och trafikmateriel enligt behöriga räkenskaper kostat, med tillägg af ränta efter fem för hundra om året efter afdrag af den nettoinkomst banan under tiden lemnat; skolande lösesumman anses utgöra inlösningsvärdet af hela jernvägsbyggnaden med dess fasta och lösa tillhörigheter, af hvad slag de vara må, äfvensom af hela den i behåll varande reserv- eller förnyelsefonden utan annat undantag än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt. Och skall egendomen afträdas skuldfri till statsverket eller ock behörigt afdrag å löseskillingen vid afträdandet göras för beloppet af den i jernvägen möjligen in-tecknade skuld.

Då byggnadskostnaden, d. v. s. sjelfva anläggningskostnaden samt kostnaden för inköp af den rörliga materielen, vid 1889 års slut uppgick till kronor 4,205,046, vid 1890 års slut till kronor 4,409,115 och vid 1891 års slut till kronor 4,789,587, kan densamma den 1 juli år 1894 antagas uppgå till i rundt tal 5,500,000 kronor.

Ränta efter fem för hundra om året å ofvanstående anläggningskostnad utgör för år 1889 210,252 kronor, för år 1890 220,455 kronor, för år 1891 239,479 kronor samt kan beräknas för år 1892 till kronor 260,000, för år 1893 till kronor 275,000 samt för tiden 1 januari—

30 juni 1894 till kronor 137,500 eller sammanlagdt i rundt tal 1,300,000 kronor.

Den nettoinkomst banan under tiden från öppnandet lemnat, och som skall från summan af byggnadskostnaden jemte ränta — i allt 6,800,000 kronor — afdragas, har utgjort år 1889 kronor 322,456, år 1890 kronor 241,226 och under år 1891 kronor 243,710. Antages netto-behållningen af trafiken för de närmast följande åren stiga ungefär i samma proportion som från 1890 till 1891, skulle den för 1892 uppgå till 246,000 kronor och för år 1893 till 248,000 kronor och således kunna beräknas att den 1 juli 1894 hafva belöpt sig till i rundt tal 1,300,000 kronor.

Drages denna nettoinkomst från förestående byggnadskostnad, blir således det penningebelopp, hvarmed staten skulle ega att den 1 juli 1894 inlösa jernvägen, 5,500,000 kronor.

Då emellertid egendomen skall till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag å löseskillingen skall vid afträdandet göras för beloppet af den i jernvägen intecknade skuld, skall nämnda summa minskas med den del af statslånet, som den 1 juli 1894 återstår ogulden, eller kronor 2,030,000, hvadan det kontanta belopp, statsverket vid nämnda tid skulle hafva att för banans inlösen erlægga, bör komma att utgöra i rundt tal kronor 3,470,000.

Härtill kommer inlösen, efter värdering, af i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, hvilkas värde dock ej kan på förhand beräknas.

Ar.	Till utdelning eller ränta berättigadt anläggningskapital.			Trafik- inkomster.	Drift & under- hålls- kostnader.	Öfver- skott.	Icke till trafik hänför- liga in- komster.	Ränte- vinst.	Behåll- ning från före- gående år.	Summa inkomst.
	Aktie- kapital.	Statslån.	Summa.							
1889	2,164,000	2,068,000	4,232,000	461,891	184,041	277,850	125	—	81,254	359,229
1890	2,164,000	2,068,000	4,232,000	537,299	221,308	315,991	4,165	9,795	14,256	344,703
1891	2,164,000	2,057,660	4,221,660	623,844	302,883	320,961	20,575	16,182	6,386	364,447

Deraf användt till					Således netto-behållning.	Af nettobehållningen				Balans till följande år.
ränta	amor-tering	bidrag till enskilda jernvägars pensionskassa.	diverse utgifter.	summa.		utdelats å aktierna.	afsatts till reservfonden.	afsatts till förnyelsefond.	summa.	
23,265	—	10,750	2,758	36,773	322,456	108,200 (5 %)	200,000	—	308,200	14,256
93,060	—	2,097	8,320	103,477	241,226	129,840 (6 %)	25,000	80,000	234,840	6,386
93,060	10,340	3,323	14,014	120,737	243,710	129,840 (6 %)	250,000	80,000	234,840	8,870

### Utdrag ur allmän svensk jernvägsstatistik.

#### Landskrona—Engelholms jernväg.

Ar.	Byggnads- kostnad, kr.	Antalet resande.			II- och fraktgods, tonn.	I n k o m s t e r.				Drift- kostnad, kr.	Skilnad mellan inko och drift- kostnad, kr.
		I.	III & trupp.	Summa.		Person- trafik, kr.	Godstrafik, kr.	Extra kr.	Summa, kr.		
1876	2,948,705	—	—	56,647	6,704	31,862	12,469	275	44,606	27,845	16,761
1877	2,670,909	—	—	91,497	28,400	68,829	55,405	4,007	128,241	108,057	20,184
1878	2,670,909	—	—	86,326	31,630	66,795	66,386	2,221	135,402	110,881	24,521
1879	2,670,909	—	—	78,007	27,123	62,485	59,173	2,610	124,268	100,896	23,372
1880	2,672,246	—	—	81,767	33,591	67,581	67,131	4,352	139,064	98,521	40,543
1881	2,672,431	—	—	—	40,841	66,878	74,536	3,184	144,598	111,490	33,108
1882	2,672,431	—	—	—	39,323	73,122	76,840	3,513	153,475	116,996	36,479
1883	2,688,931	8,902	85,388	94,290	54,976	77,871	95,214	2,968	176,053	93,285	82,768
1884	2,688,931	8,743	86,279	95,022	62,153	78,606	104,653	3,148	186,407	111,294	75,113
1885	2,740,930	5,360	73,851	79,211	63,097	61,795	100,001	3,614	165,410	119,889	45,521
1886	2,740,930	4,740	63,684	68,424	62,399	51,083	93,374	3,585	148,042	118,032	30,010
1887	2,759,830	6,111	70,118	76,229	69,086	55,699	102,100	4,021	161,820	136,037	25,783
1888	2,759,830	5,977	69,794	75,771	77,592	59,365	112,538	3,848	175,751	134,786	40,965
1889	2,769,330	7,528	73,747	81,275	90,255	69,224	132,706	3,911	205,841	123,763	82,078
1890	2,769,330	8,231	81,091	89,322	114,436	70,883	150,230	3,260	224,373	159,696	64,677
1891	2,769,330	10,799	88,594	99,393	126,926	75,451	159,553	3,768	238,772	163,431	75,341

#### Malmö—Billesholms jernväg.

1887	2,685,347	11,267	147,974	159,241	52,557	116,501	100,635	10,093	227,229	158,826	68,403
1888	2,699,979	13,309	167,429	180,738	60,604	124,341	139,095	9,948	273,384	182,635	90,749
1889	2,744,583	14,175	182,608	196,783	75,066	143,784	166,159	11,342	321,285	189,265	132,020
1890	2,790,358	16,961	209,431	226,392	90,859	161,535	173,543	11,598	346,676	201,201	145,475
1891	—	—	—	260,537	117,132	182,246	214,568	11,928	408,742	—	—