

Nr 65.

Ankom till riksdagens kansli den 31 juli 1914 kl. 1 e. m.

Utlåtande, i anledning av väckta motioner om inlösen för statens räkning av järnvägen Höganäs—Mölle.

(4:de avd.)

I två lika lydande motioner, väckta den ena inom första kammaren (nr 9) av herrar *B. Bondson* och *P. Paulson* och den andra inom andra kammaren (nr 14) av herr *J. P. Jespersen* m. fl., har hemställts, 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, och på villkor, som järnvägsstyrelsen kan förorda, ävensom att övertaga bolagets förpliktelser beträffande ett exproprierat område, avsett för anläggning av ny station i Höganäs och för vinnande av ökat bangårdsutrymme.

Beträffande vad av motionärerna till stöd för denna framställning anförts tillåter sig utskottet hänvisa till motionerna.

Utskottet, som begärt Konungens befallning till järnvägsstyrelsen att avgiva yttrande över förevarande motioner, har med föranledande härav emottagit såsom bilaga vid detta utlåtande fogat yttrande av nämnda styrelse*. Av ifrågavarande yttrande framgår, att enligt av järnvägsstyrelsen gjorda approximativa beräkningar efter statsinköp av järnvägen Höganäs—Mölle skulle komma att uppstå ett årligt driftunderskott å denna järnvägslinje av 3,576 kronor 40 öre. Beräknas jämväl räntan

*Utskottets
yttrande.*

* I yttrandet åberopade fyra särskilda bilagor har utskottet icke funnit nödigt intaga.
Bihang till senare riksdagens protokoll 1914. 6 saml. 36 häft. (Nr 65.). 1

å det för inlösen av järnvägen erforderliga kapitalet, vilket emellertid enligt erhållna upplysningar icke lärer behöva beräknas så högt som järnvägsstyrelsen antagit utan torde kunna stanna vid omkring 330,000 kronor, skulle statens årliga förlust efter inköp av järnvägslinjen ifråga stiga till ett ganska avsevärt belopp. Visserligen synes det utskottet kunna ifrågasättas, huruvida icke upprätthållandet av ordnad trafik å järnvägen Höganäs—Mölle kan tillmätas större betydelse med hänsyn till trafikinkomsterna å närliggande delar av statsbanorna än vad järnvägsstyrelsen ansett sig böra göra och att ur denna synpunkt sett det framdeles kan komma att visa sig med statens fördel mest förenligt att övertaga ombesörjandet av trafiken å ifrågavarande järnvägslinje. För närvarande synas dock icke föreligga tillräckliga skäl för staten att ikläda sig denna utgift, som en inlösen av järnvägen på nu ifrågakomna villkor skulle medföra.

Utskottet, som alltså icke kunnat biträda motionärernas förslag, hemställer,

att förberörda motioner icke må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 31 juli 1914.

På statsutskottets vägnar;

F. CL:SON WACHTMEISTER.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
 från första kammaren: herrar greve *F. Cl:son Wachtmeister*, *S. H. Kvarnzelius*,
O. Jonsson, *H. F. Lamm*, greve *Ph. O. L. Klingspor*, *A. N. Hahn*, *A. C. Lindblad*, *C. G. Ekman*,
G. M. H. Ekelund, greve *N. F. Posse*, *J. S. Almer* och *A. R. Roth*.
 från andra kammaren: herrar *A. Ekman*, *J. Ström*, *G. Odqvist*, *J. B. Eriksson* i
 Grängesberg, *J. Olofsson* i Digernäs, *A. P. Gustafsson* i Örebro, *A. Anderson* i Råstock,
G. A. Molin i Södertälje, *H. Lemke*, *J. Andersson* i Stårte, *J. Erlansson* och *K. O. Strid*.

Bilaga.

Järnvägsstyrelsens yttrande i anledning av två inom riksdagen väckta motioner om inlösen för statens räkning av Höganäs—Mölle järnväg.

Till Konungen.

I två inom riksdagen väckta motioner, den ena, nr 9, inom första kammaren, den andra, nr 14, inom andra kammaren, har hemställts, att riksdagen ville besluta om inlösen av Höganäs—Mölle järnväg samt uppdraga åt järnvägsstyrelsen att träffa avtal därom, till ett pris av högst 500,000 kronor och på villkor som järnvägsstyrelsen kunde förorda ävensom att övertaga bolagets förpliktelser beträffande ett exproprierat område, avsett för anläggning av ny station i Höganäs och för vinnande av ökat bangårdsutrymme.

Sedan riksdagens statsutskott i skrivelse den 12 juni 1914 anhållit om järnvägsstyrelsens yttrande över berörda motioner har Eders Kungl. Maj:t genom beslut den 17 i samma månad anbefallt styrelsen att avgiva och till Eders Kungl. Maj:t inkomma med det av statsutskottet sålunda begärda yttrandet.

I anledning härav får styrelsen i underdånighet anföra följande.

Järnvägen ifråga, som är anlagd med stöd av Kungl. Maj:ts den 5 juli 1907 meddelade koncession och äges av Höganäs—Mölle järnvägsaktiebolag, utgår från Höganäs nedre station å den till statens järnvägar hörande bandelen Astorp—Höganäs, och är därefter till hela sin längd framdragen i närheten av havsstranden över Krapperups fideikommiss till Mölle fiskläge. Å järnvägen, som har en längd av 9,9 kilometer, finnas förutom föreningsstationen Höganäs nedre fyra stationer, nämligen vid Strandbaden, Nyhamnsläge, Krapperup och Mölle. Vad angår järnvägens trafik å Höganäs nedre station handhaves densamma av statens järnvägar på grund av en mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsbolaget träffad den 6 och 12 april 1910 dagtecknade överenskommelse.

Såsom av motionen framgår har på grund av överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och bolaget den 22 oktober 1908 trafiken å järnvägen alltifrån det banan öppnades för trafik uppehållits med staten järnvägars rullande materiel samt lokomotiv och tågpersonal till och med 1913 års utgång, då nyssnämnda överenskommelse efter av bolaget gjord uppsägning upphörde att gälla. Från och med den 1 januari 1914 ombesörjer bolaget självt trafiken å banan med användande av förhyrd materiel.

Ursprungliga kostnaderna för järnvägsanläggningen hava, enligt bolagets räkenskaper, för tiden till och med den 30 juni 1914 uppgått tillsammans till ett belopp av sexhundrasextiotvå tusen etthundrafyrtiotvå (662,142) kronor 46 öre, fördelat på följande sätt:

Järnvägsbyggnadskostnader	237,542: 06 kr.
Stationsbyggnadskostnader	102,660: 69 »
Sliprar	38,405: 41 »
Räler och växlar med tillbehör, 625 ton	94,807: 07 »
Organisationskostnader	17,038: 15 »
Drift- och underhållskostnader med byggnader	7,800: — »
Expropriationskostnader	155,674: 61 »
Inventariestkostnader	8,214: 47 »
	Summa 662,142: 46 kr.

Enär järnvägens underhåll eftersatts, tarvas vissa kompletteringsarbeten för att sätta banan i vederbörligt skick.

Dessa arbeten hava beräknats komma att draga en kostnad av tillsammans tjugusextusen (26,000) kronor enligt följande specifikation:

Ballast	5,000 kbm. à 1:80	9,000: — kr.
Sliprar	4,000 st. à 2:75	11,000: — »
Reparation av husbyggnader		2,500: — »
» » vägar och stationsplaner		600: — »
» » telegrafledning, stängsel och grindar		726: 05 »
Förbättring av vattenavlopp		500: — »
Ersättning för flyttning av kraftledning vid Höganäs		1,673: 95 »
		Summa 26,000: — kr.

Frånräknas kostnaderna för kompletteringsarbetena från anläggningskostnaden skulle järnvägens »byggnadsvärde» belöpa sig till i runt tal 636,000 kronor.

Till jämförelse må nämnas, att en av statens järnvägars baningeniör i Hälsingborg verkställd uppskattning av banans byggnadsvärde, varöver instrument här bifogas, (Bil. 1) slutar på en summa av 625,000 kronor.

I fråga om järnvägsbolagets tillgångar och skulder tillåter styrelsen sig hänvisa till bilagda revisionsberättelse för år 1913 (Bil. 2) samt av bolagets likvidatorer lämnat balansutdrag för tiden 1 januari—31 mars 1914 (Bil. 3).

Av revisionsberättelsen framgår, att järnvägens tillgångar den 31 december 1914 voro upptagna till ett belopp av 761,385 kronor 18 öre samt att skulderna utgjorde tillsammans 799,969 kronor 46 öre, därav

aktiekapitalet	kronor 403,000: —
reservfonden	» 550: —
skulder i övrigt	» 396,419: 46
	Summa kronor 799,969: 46

Enligt balansutdraget äro bolagets tillgångar den 31 mars 1914 upptagna till ett belopp av 791,383 kronor 73 öre och bolagets skulder uppgå till ett belopp av 841,353 kronor 88 öre, därav

aktiekapitalet	kronor	403,000: —
reservfonden.....	»	550: —
skulder i övrigt.....	»	437,803: 88
		<u>Summa kronor 841,353: 88</u>

Beträffande balansutdraget har i en av bolagets likvidatorer, konsul E. Johnsson, översänd skrivelse, som styrelsen tillåter sig här bifoga (Bil. 4), meddelats, att den i balansutdraget upptagna skuldsumman borde ökas med 9,300 kronor 20 öre, vadan totala skuldsumman skulle utgör 850,654 kronor 8 öre.

Med anledning av nyssnämnda skrivelse vill styrelsen redan här hava meddelat att någon nämnvärd minskning i vagnväxlingen mellan Höganäs Öfre och Nedre ej torde komma att inträffa, i fall statens järnvägar inköpa järnvägen.

Vad åter vattenfrågan beträffar är det riktigt, att vattentillgången i Höganäs är ringa och att vattnet är av dålig beskaffenhet. Huruvida vattentillgången i Mölle är riklig och vattnets beskaffenhet god, har styrelsen sig icke bekant, men även om så skulle vara fallet, kan detta förhållande icke vara av någon avgörande betydelse för frågan, huruvida järnvägen bör av staten inköpas.

Enligt av järnvägens förvaltning lämnade uppgifter till allmän svensk järnvägsstatistik hava för åren 1911, 1912 och 1913 inkomsterna och driftkostnaderna å järnvägen uppgått till följande belopp:

	Trafikinkomster	Driftkostnader
år 1911	kronor 64,951: —	65,546: —
» 1912	» 61,909: —	63,379: —
» 1913	» 61,792: —	68,011: —

Trafikrörelsen å banan har således lämnat förlust

för år 1911 med	kronor	595: —
» » 1912 »	»	1,470: —
» » 1913 »	»	6,219: —

Det må omnämnas, att i driftkostnaderna icke äro inräknade räntor å bolagets skulder.

Styrelsen har låtit verkställa approximativ beräkning av de inkomster, som Höganäs—Mölle järnväg kan tänkas komma att lämna, därest den förvärvades för statens räkning; och har denna beräkning, för vilken de nuvarande trafikförhållandena å järnvägen lagts till grund, givit till resultat följande:

1) för postbefordring (1913 års bokslut visar 996 kronor 60 öre) ...	kronor	1,000: —
2) » persontrafik (1913 års bokslut visar 44,840 kronor 34 öre) ...	»	30,000: —
3) » fraktgodstrafik (1913 års bokslut visar 12,435 kronor 37 öre) »	»	10,000: —
4) » för ilgodstrafik (1913 års bokslut visar 3,421 kronor 42 öre) »	»	3,000: —
5) » postavlönning (enligt nuvarande förhållanden 2,580 kronor) ...	»	2,580: —
6) » hyror	»	960: —
		<u>Summa kronor 47,540: —</u>

Beträffande de angivna beloppen må följande anföras:

1) Någon ändring i kungl. postverkets nuvarande avgift för postbefordringen i tågen torde icke behöva tagas i beräkning.

2) Under år 1913 såldes å Höganäs—Mölle järnvägs stationer personbiljetter i Höganäs—Mölle järnvägs *lokaltrafik* för nedannämnda belopp:

Höganäs Ö.....	kronor 3,688: 20	Nyhamnsläge.....	kronor 2,289: 60
Höganäs N.	» 4,290: 80	Krapprup	» 1,854: 40
Strandbaden	» 617: 90	Mölle	» 5,383: 90

Om statens järnvägars zontaxa i stället tillämpats, skulle inkomsten av den lokala persontrafiken ställt sig sålunda:

Höganäs Ö.....	kronor 2,422: 30	Nyhamnsläge.....	kronor 1,726: 50
Höganäs N.....	» 2,784: 70	Krapprup	» 970: 30
Strandbaden	» 534: 20	Mölle.....	» 3,463: 60

Ovanstående utvisar en avsevärd minskning i procent

34 % för Höganäs Ö.	25 % för Nyhamnsläge
35 % » Höganäs N.	48 % » Krapprup
14 % » Strandbaden	36 % » Mölle.

Hela biljettuppbörden i lokaltrafik utgjorde för år 1913

enligt Höganäs—Mölle järnvägs taxa	kronor 18,124: 80
» Statens järnvägars zontariff	» 11,901: 60

Minskning kronor 6,223: 20

vilket visar en nedgång av cirka 34 %.

Den nedgång i inkomsterna av *person-samtrafik*, som skulle följa därmed att Höganäs—Mölle järnväg bleve statsbana, har ansetts komma att något överstiga ovan angivna procenttal.

Det torde kunna antagas, att en tillämpning för Höganäs—Mölle järnväg av statens järnvägars zontariff skulle draga ned inkomsterna i persontrafik med cirka 35 %.

Från denna utgångspunkt och med antagande av någon ökning av persontrafiken har summan under 2 beräknats till 30,000 kronor.

Här må slutligen anmärkas, att bolaget under inkomster av persontrafik medräknat försålda plattformsbiljetter i Mölle till ett belopp av ungefär 1,000 kronor.

3) Höganäs—Mölle järnväg har samma fraktgodstariffer som statens järnvägar. Godsindelningen är däremot något avvikande från statens järnvägars taxa, ehuru avvikelserna sakna nämnvärd betydelse.

Ett statsinköp av Möllebanan skulle därför ej rubba inkomsterna av den lokala fraktgodstariffen, men skulle minska inkomster av fraktgodstrafiken i dess helhet följa efter ett statsförvärf, enär banavgifterna därefter bortföle och den fallande tariffskalan även skulle föranleda minskad frakt.

Med hänsyn härtill har summan under 3) ansetts böra sättas till 10,000 kronor.

4) För ilgodstrafik har Höganäs—Mölle järnväg i lokaltaxan för avstånd under 10 kilometer något billigare avgift än statens järnvägar, men för 10 kilometer samma avgift som statens järnvägar. Undersökningen har emellertid givit vid handen, att de flesta ilgodsförsändelser betinga endast minimiavgift, varför taxeskillnaden blir utan inverkan i den lokala trafiken.

Därest Höganäs—Mölle järnväg inginge i övriga statsbanenätet skulle emellertid någon minskning vara att vänta i nuvarande inkomsten av ilgodssamtrafik, beroende på den fallande tariffskalan vid transporter från eller till linje utanför Höganäs—Mölle järnväg.

5) Postavlöningen har upptagits med samma belopp, som hittills erlagts av postverket.

6) Inkomsten av hyror har upptagits med samma belopp, som i sådant hänseende förut influtit.

Inkomst av notislösen och fraktsedlar har ej medräknats, då ändrade bestämmelser i hithörande avseenden äro att vänta i samband med nya trafikstadgans tillämpning.

Även beträffande utgifterna för det fall att järnvägen införlivades med statsbanenätet har styrelsen låtit verkställa beräkning, jämväl med utgångspunkt från trafikförhållandena å banan under år 1913.

Denna beräkning, vid vilken — i olikhet mot vad som eljest plägar ske vid beräkning av driftkostnaderna å en bansträcka — ifråga om kostnaderna för själva tågen, endast räknats med den merkostnad, som för statens järnvägar skulle uppstå genom att låta tågen å sträckan Åstorp—Höganäs eller vissa av dem framgå till Mölle samt genom att i erforderliga fall anordna tillfälliga tåg mellan Höganäs och Mölle, har givit följande resultat.

Banavdelningen:

Banunderhåll	kr. 7,500: —	
Avlöning till banbevakning	» 4,182: —	
	<u>Summa kr. 11,682: —</u>	kr. 11,682: —

Maskinavdelningen:

Lokomotivtjänsten	kr. 16,202: —	
Vagntjänsten	» 2,359: —	
	<u>Summa kr. 18,561: —</u>	» 18,561: —

Trafikavdelningen:

Diverse omkostnader, såsom utgifter för telefon, belysning, konsumtionsartiklar i allmänhet, reparation, städning, överliggningsrum i Mölle för tågpersonalen, bränsle till tjänstelokaler och bostäder, skrivmaterialier, medicin, arvode till järnvägsläkare samt skadat gods	kr. 3,000: —	
Trycksaker	» 400: —	
Avlöningar	» 14,330: —	
Andel i stationskostnaderna vid Höganäs	» 2,000: —	
Merutgift för tågpersonalens tjänstgöring å linjen Höganäs—Mölle	» 200: —	
	<u>Summa kr. 19,930: —</u>	» 19,930: —
		<u>Summa kr. 50,173: —</u>

För personalens pensionering tillkommer ett belopp av kronor 943: 40, vadan alltså utgifterna skulle belöpa sig tillsammans till kronor 51,116: 40.

Då såsom ovan nämnts inkomsterna beräknats till kronor 47,540, skulle alltså uppstå en brist av kronor 3,576: 40, varav följer, att någon ränta å köpeskillingen icke skulle kunna erhållas.

Ett inköp av banan för statens räkning skulle alltså medföra en årlig förlust för staten.

Med hänsyn härtill och då det i förevarande fall enligt styrelsens mening icke föreligger något allmänt intresse — det gäller icke här att bereda kommunikationer åt en i sådant hänseende vanlottad byggd — som må göra en uppoffring från statens sida befogad, finner styrelsen sig för sin del icke kunna förorda, att banan ifråga må av staten inköpas, icke ens mot en köpeskilling, motsvarande bolagets skuldsomma efter avdrag av aktiekapitalet samt reservfonden.

Styrelsen har ansett sig hava så mycket större skäl till att icke så göra, som styrelsen funnit det icke vara möjligt att bilda sig någon säker uppfattning därom, huruvida badorten Mölle, vilken förskaffar banan dess huvudsakliga inkomster, kan väntas komma att gå en tid av utveckling tillmötes eller icke.

Att banan är för badorten av den största betydelse finner styrelsen vara uppenbart. Med hänsyn härtill synes det styrelsen, att den förlust vid banans trafikering, som för avsevärd tid framåt torde vara att emotse, bör bäras av de ekonomiska intressen, som finnas knutna till badorten, men icke överflyttas på staten.

Styrelsen anser sig böra tillägga, att styrelsen vid sitt övervägande av den föreliggande frågan icke förbisett, att, därest banan förblir i enskild ägo, trafiken å densamma kan komma att ombesörjas på ett mindre tillfredsställande sätt samt att den nedgång i trafiken, som i följd därav tilläventyrs må uppstå, kan komma att i någon mån medföra minskning i trafiken å närliggande delar av statsbanorna såsom däri- genom att persontrafiken från Danmark komme att till viss del övergå till de på Mölle gående ångbåtarna eller att resandetrafiken till Mölle från Tyskland över Sassnitz och Trälleborg komme att delvis söka sig andra vägar.

Enligt styrelsens mening torde man dock icke behöva av nu berörda anledning motse någon minskning av trafiken å statens järnvägar, att en annan uppfattning än den styrelsen redan uttalat kan anses motiverad.

Under åberopande av vad styrelsen sålunda anfört får styrelsen i underdånighet förklara sig icke kunna tillstyrka, att Höganäs—Mölle järnväg må av staten inköpas.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

Ivar Virgin. Justus Waller. O. M. Strömberg. Hjalmar Åberg.

O. A. Hallström.

Föredragande.

Stockholm den 10 juli 1914.