

Nr 138.

Ankom till riksdagens kansli den 16 maj 1919 kl. 2 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om inköp för statens
räkning av Höganäs—Mölle järnväg.*

(4:e avd.)

Uti två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren (nr 49) av herr *J. P. Jespersen* och den andra inom andra kammaren (nr 160) av herr *O. Olsson* i Kullenbergstorp *m. fl.*, har hemställts, att riksdagen ville besluta inlösen av Höganäs—Mölle järnväg samt uppdraga åt järnvägsstyrelsen att träffa avtal därom till ett pris av högst 360,000 kronor och på de villkor, som järnvägsstyrelsen kan förorda.

I fråga om de skäl motionärerna anfört till stöd för sin framställning får utskottet hänvisa till motionerna.

Beträffande ifrågavarande motioner har utskottet erhållit från järnvägsstyrelsen i vederbörlig ordning införskaffat yttrande, vilket finnes fogat såsom bilaga till detta utlåtande (Bil. 1).

Vid 1914 års senare riksdag väcktes inom båda kamrarna motioner om statsinlösen av ifrågavarande järnväg. Sedan järnvägsstyrelsen på anförda skäl i yttrande den 10 juli 1914 avstyrkt förslagen härom

samt statsutskottet likaledes hemställt, att motionerna i fråga icke måtte av riksdagen bifallas, blev även detta riksdagens beslut. Utskottet betonade emellertid, att det syntes kunna ifrågasättas, huruvida icke upprätthållandet av ordnad trafik å järnvägen Höganäs—Mölle kunde 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 kunde komma att visa sig med statens fördel mest förenligt att övertaga ombesörjandet av trafiken å ifrågavarande järnvägslinje, men att för det dåvarande icke syntes föreligga tillräckliga skäl för staten att ikläda sig den utgift, som en inlösen av järnvägen på då ifrågakomna villkor eller för en köpeskilling av 330,000 kronor skulle medföra.

Av den utredning, som järnvägsstyrelsen nu förebragt, framgår att, därest trafiken å järnvägen Höganäs—Mölle skulle komma att nedläggas, statens järnvägar skulle komma att förlora ganska avsevärda inkomstbelopp och att det fördenskull är av intresse för statens järnvägar, att driften å järnvägen uppehålles. Då det allvarligen är att befara, att om järnvägen i fråga bibehålles i enskild ägo, trafiken kommer att nedläggas, har järnvägsstyrelsen ansett fog föreligga, att staten träder emellan och inlöser järnvägen, därest detta kan ske på skäliga villkor. Den i motionen angivna inköpssumman, 360,000 kronor, har järnvägsstyrelsen ansett rimlig, och tillstyrker styrelsen för den skull inköpet.

Även utskottet anser, att det bör förebyggas, att järnvägen Höganäs—Mölle kommer att nedläggas, och då berörda köpesumma understiger det värde, som järnvägen kan anses äga vid en eventuell realisering av dess tillhörigheter, har utskottet funnit sig böra tillstyrka, att det i motionen föreslagna beloppet ställes till Kungl. Maj:ts förfogande för inlösen av järnvägen från och med ingången av år 1920. Beträffande de närmare villkoren för inköpet torde det böra överlämnas åt Kungl. Maj:t att träffa avgörande.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen i anledning av ovanberörda av herrar Jespersion och Olsson i Kullenbergstorp väckta motioner må för inlösen för statens räkning av järnvägen Höganäs—Mölle under utgifter för kapitalökning för år 1920 anvisa ett förslagsanslag, högst, 360,000 kronor.

Beträffande sättet för anskaffande av ifrågavarande anslagsmedel kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande.

Stockholm den 16 maj 1919.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: se under utlåtandet nr 137.

Bilaga 1.

Till riksdagens statsutskott.

Angående inlösen åt staten av Höganäs—Mölle järnväg.

I två inom riksdagen väckta motioner, den ena, nr 49, inom första kammaren och den andra, nr 160, 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 360,000 kronor och på de villkor, som järnvägsstyrelsen kunde förorda.

Inledning.

Till åttlydnad av vad genom nådigt brev den 14 februari 1919 blivit järnvägsstyrelsen anbefallt, får styrelsen härmed avgiva av statsutskottet begärt yttrande i ämnet:

Till en början tillåter sig styrelsen meddela följande rörande järnvägens tillkomst, trafikering m. m.

Järnvägen ifråga, som är anlagd med stöd av Kungl. Maj:ts den 5 juli 1907 meddelade koncession och äges av Höganäs—Mölle järnvägsaktiebolag, numera i likvidation, utgår från Höganäs station å den till statens järnvägar hörande bandelen Åstorp—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 9.6 kilometer, finnas fyra stationer, nämligen vid Strandbaden, Nyhamnsläge, Krapperup och Mölle.

*Järnvägens
tillkomst, tra-
fikering m. m.*

Såsom av motionerna framgår, uppehölls intill 1913 års utgång trafiken å järnvägen med statens järnvägars rullande materiel och tågpersonal. Under en del av år 1914 uppehöll bolaget självt trafiken å järnvägen, men var under senhösten 1914 och de första månaderna 1915 driften helt inställd.

Enligt intill innevarande års utgång gällande avtal mellan järnvägsstyrelsen och bolaget ombesörjer styrelsen från och med den 15 mars 1915 driften å järnvägen. Vid berörda avtals ingående garanterade bolaget genom särskilda garanti-förbindelser, att under trafiktiden samtliga räntor å bolagets skulder skulle gäldas, och har bolaget i avtalet berättigat styrelsen att när som helst under avtalstiden förvärva bolagets järnväg för en köpeskilling av 360,000 kronor.

Därest vid den slutredovisning, som vid avtalstidens slut eller vid statens eventuella inköp av banan skall uppgöras, driftkostnaderna överstiga inkomsterna, skall bolaget icke vara skyldigt att ersätta järnvägsstyrelsen skillnadsbeloppet, utan skall detsamma stanna på statens järnvägar. Driftkostnaderna beräknas på vid statens järnvägar vedertaget sätt, dock så att blott statens järnvägars tilläggskostnader för statens järnvägars trafiks utsträckning till Mölle från Höganäs i tillämpliga fall beräknas. Kostnaderna för besörjandet av den enskilda järnvägens trafik vid Höganäs station — vagnväxlingen inbegripen — skola utgå efter verkliga av trafiken å bolagets järnväg föranledda kostnader.

De tekniska bestämmelserna för järnvägen¹ äro följande.

Spårvidd	1,435 meter
Skenvikt per meter	24.6 kilogram
Största syllavstånd	0.74 meter
Skarvsyllavstånd	0.45 »
Syllens längd	2.7 »
» bredd	0.2 »
» tjocklek	0.15 »
Största lutning å banan	10 ‰
Minsta krökningsradie i huvudspåret	300 meter
» » i sidospåren	240 »
Ballastens krönbredd	3.0 »
» djup till balansplanet	0.45 »
Banvallens krönbredd	4.8 »
» sidolutningar	1:1.5
Huvudspårets längd	9,600 »
Sidospårens »	1,980 »
	Summa 11,580 meter
Stationer, egna	4 stycken
» , främmande	1 »
Broar	1 stycken å 6.9 meters spännvidd
Sliprar	1,458 » per kilometer.

Järnvägen öppnades för allmän trafik den 30 april 1910.

Balansräkningen för Höganäs—Mölle järnvägsaktiebolag i likvidation åren 1914—1917 utvisar följande resultat.

	År 1914 kr.	År 1915 kr.	År 1916 kr.	År 1917 kr.
Tillgångar m. m.				
1. Anläggningsmedel.				
a) Bana med byggnader m. m.	676,963	676,963	676,963	676,963
b) Inventarier och förråd	9,152	9,152	9,152	9,152
Summa bokförd byggnads- och förråds-kostnad	686,115	686,115	686,115	686,115

	År 1914 kr.	År 1915 kr.	År 1916 kr.	År 1917 kr.
2. Rörelsemedel.				
a) Diverse fordringar	458	417	5,417	5,230
b) I banker inestående medel samt kassa	410	150	2,204	1,921
Summa rörelsemedel	868	567	7,621	7,151
3. Förlust.				
a) Förlust överförd från föregående år	38,584	64,586	74,024	71,599
b) Årets förlust	26,002	9,438	—	1,204
Summa brist	64,586	74,024	74,024	72,803
Tillsammans	751,569	760,706	767,760	766,069

Främmande och eget kapital m. m.

1. Främmande kapital.				
a) Lån	339,236	356,756	361,385	362,119
b) Ej specificerade skulder	8,783	400	400	400
Summa	348,019	357,156	361,785	362,519
2. Eget kapital.				
a) Aktiekapital	403,000	403,000	403,000	403,000
b) Reserver				
aa. Reservfond	550	550	550	550
c) Vinst				
aa. Vinst överförd från föregående år	—	—	—	—
bb. Årets vinst	—	—	2,425	—
Summa	403,550	403,550	405,975	403,550
Tillsammans	751,569	760,706	767,760	766,069

Lånebeloppet omkring 362,000 kronor fördelar sig sålunda

Kullens sparbank	kronor	344,631
N. C. Corfitsons stärbhus	»	7,230
E. Johnsson	»	10,258

Summa kronor 362,119

Driftresultatet av järnvägsrörelsen för åren 1911—1918 framgår av följande översikt.

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 6 saml. 66 häft. (Nr 137—141.) 2

År	Inkomster av järnvägsdriften kr.	Utgifter för järnvägsdriften kr.	Nettoinkomst av järnvägsdriften kr.
1911	65,373	65,546	— 173
1912	62,604	63,379	— 775
1913	62,654	67,913	— 5,259
1914 ¹⁾	47,781	62,465	— 14,684
1915 ¹⁾	51,677	53,208	— 1,531
1916	81,537	71,128	+ 10,409
1917	81,174	98,891	— 17,717
1918 ²⁾	92,802	165,116	— 72,314

Fråga om järnvägens inlösen år 1914.

Vid 1914 års senare riksdag väcktes motioner om statens inlösen av ifrågavarande järnväg.

Sedan järnvägsstyrelsen på anförda skäl i yttrande den 10 juli 1914 avstyrkt förslagen härom, därvid även med beaktande att trafikens ombesörjande av enskild kunde komma att medföra nedgång i trafiken och dymedelst även i någon mån minskning i trafiken å närliggande delar av statsbanan, samt statsutskottet likaledes hemställt, att motionen icke måtte av riksdagen bifallas, blev även detta riksdagens beslut. Utskottet betonade emellertid, att det syntes kunna ifrågasättas, huruvida icke upprätthållandet av ordnad trafik å järnvägen Höganäs—Mölle kunde 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 kunde komma att visa sig med statens fördel mest förenligt att övertaga ombesörjandet av trafiken å ifrågavarande järnvägslinje, men att för det dåvarande syntes icke föreligga tillräckliga skäl för staten att ikläda sig den utgift, som en inlösen av järnvägen på då ifrågakomna villkor eller för en köpeskilling av 330,000 kronor skulle medföra.

Järnvägsstyrelsens beräkningar år 1914.

I järnvägsstyrelsens nyssberörda yttrande finnas intagna resultaten av en inom styrelsen verkställd ekonomisk utredning rörande järnvägen ifråga.

För åren 1911—1913 anfördes efter järnvägens räkenskaper följande huvudsamnor:

År	Trafikinkomster ³⁾	Driftkostnader	Driftförluster
1911	64,951	65,546	595
1912	61,909	63,379	1,470
1913	61,792	68,011	6,219

I driftkostnaderna inräknades icke räntor å bolagets skulder.

Efter eventuell övergång i statens ägo skulle givetvis så väl utgifts- som inkomstsummorna komma att undergå vissa förändringar. Härvid räknades under normala före kriget gällande förhållanden med följande inkomster:

¹⁾ Driften inställd under en del av året.

²⁾ Preliminära uppgifter.

³⁾ Här avses enbart egentliga trafikinkomster.

1.	För postbefordring	kronor	1,000	
2.	» persontrafik	»	30,000	
3.	» fraktgodstrafik	»	10,000	
4.	» ilgodstrafik	»	3,000	
5.	» postavlöning	»	2,580	
6.	» hyror	»	960	
		Summa kronor	47,540	

De i 1918 års räkenskaper upptagna inkomsterna för persontrafik hade därvid efter ingående beräkningar ansetts böra reduceras med 35 procent, inkomsterna i godstrafik med cirka 20 procent, allt med hänsyn till statens järnvägars billigare taxa, banavgifternas bortfallande samt den fallande tariffskalan.

Beräkningen av utgifterna gav följande resultat:

Banavdelningen.

Banunderhåll	kronor	7,500	
Avlöning till banbevakning	»	4,182	
	Summa kronor	11,682	11,682

Maskinavdelningen.

Lokomotivtjänst	kronor	16,202	
Vagntjänst	»	2,359	
	Summa kronor	18,561	18,561

Trafikavdelningen.

Avlöningar	kronor	14,330	
Andel i stationskostnaderna vid Höganäs	»	2,000	
Övriga utgifter	»	3,600	
	Summa kronor	19,930	19,930

Härtill: för personalens pensionering			943
	Totalsumma kronor		51,116

Enligt förestående beräkning skulle alltså driftförlusten utgöra kronor 3,576 per år.

Härvid är att märka, att beträffande kostnaden för själva tågen endast räknades med den merkostnad, som för statens järnvägar skulle uppstå genom att låta tågen å sträckan Åstorp—Höganäs framgå till Mölle, samt genom att i erforderliga fall anordna tillfälliga tåg mellan Höganäs och Mölle.

Nyss anförda beräkningar äro grundade på uppgifter för de sista åren före krigsutbrottet. De framlagda siffrorna torde därför med så stor sannolikhet, som är möjligt uppnå, angiva det emotsebara ekonomiska resultatet *under förutsättning* av samma trafikstorlek och samma relation mellan tariffer och driftkostnader som före kriget. Under krigstiden hava emellertid i många avseenden en förut oanad förskjutning ägt rum. För att kunna användas för bedömande av de framtida utsikterna skulle därför samtliga trafiksiffror behöva revideras beroende på rubbningarna i olika hänseenden. Intill dess mera stadgade förhållanden inträtt, är det

emellertid givetvis mycket vanskligt beräkna, i vad mån de inträdda förskjutningarna komma att bli bestående för framtiden, och någon bestämd grundval för de framtida utsikterna är därför ej att finna i förenämnda beräkningar.

Järnvägens
driftresultat
under senare
åren.

Samma gäller emellertid och med säkerhet i än högre grad om uppgifterna för de sista 5 åren, vilka samtliga givetvis måste betraktas som i hög grad abnormala. Under hösten 1914 och de första månaderna 1915 var såsom nämnts driften helt inställd. De statistiska uppgifterna för dessa år äro därför ej direkt jämförbara med uppgifterna för övriga år. Men även åren 1916—1918, under vilka år statens järnvägar enligt avtal omhänderhaft drift och underhåll, hava varit mycket extraordinära. Den under dessa år alljämt fortgående abnormala fördyringen av driftkostnaderna måste nämligen givetvis bli ödesdiger för de järnvägar, där det ej varit möjligt genom tariffhöjningar fullt kompensera densamma. Att Höganäs—Mölle järnväg härutinnan var avsevärt sämre ställd än flertalet av våra järnvägar beror huvudsakligen på den omständigheten, att dess ekonomi väsentligen vilar på persontrafiken och speciellt den i hög grad internationella turisttrafiken till Kullen och badorten Mölle. Järnvägen kunde därför ej draga någon nämnvärd nytta av de högkonjunkturer, vilka annorstädes under 1916 och 1917 vållade en så väsentlig ökning av godstrafiken ävensom, fastän i mindre omfattning, av den mera regelbundna persontrafiken. Trafiken å linjen Höganäs—Mölle bibehöll sig, som av nedan anförda siffror framgår, under dessa år praktiskt taget konstant. Under sådana förhållanden var det givet, att för år 1918 med den allmänna nedgången i trafiken och den så väsentligt ökade kostnadsstegringen förhållandena skulle bli synnerligen ogynnsamma.

Efter dessa erinringar må här anföras de viktigaste data rörande de ekonomiska förhållandena åren 1916—1918. Till jämförelse meddelas motsvarande uppgifter för åren 1912 och 1913.

Inkomster.

	1912	1913	1916	1917	1918
1) Postbefordran tusentals kr.	1.0	1.0	0.5	0.6	0.8
2) Persontrafik » »	45.1	44.8	55.1	54.0	87.3
3) Godstrafik » »	15.6	15.8	20.0	21.5	
Postarvoden » »			3.9	2.9	5.5
Övriga inkomster » »	0.9	1.0	2.0	2.2	
Summa tusentals kr.	62.6	62.6	81.5	81.2	92.8

Utgifter.

	1912	1913	1916	1917	1918
Banavdelningen tusentals kr.	12.7	13.4	13.8	28.1	26.8
Maskinavdelningen » »	31.0	31.3	31.6	38.6	84.2
Administrativa och trafikavdelningen » »	19.7	23.2	25.7	32.2	54.1
Summa tusentals kr.	63.4	67.9	71.1	98.9	165.1

Nettoinkomsten av järnvägsdriften tusental kr. — 0.8 — 5.3 + 10.4 — 17.7 — 72.3

Siffrorna för år 1918 äro preliminära, då uppgifter för detta år ännu ej inkommit till statistiska kontoret.

Bristen 1917 berodde huvudsakligen på detta år företagna stora underhållsarbeten å banan, cirka 10,000 kronor öfver det normala.

För år 1918 är det stora underskottet att tillskriva den väsentliga trafikminskningen. Med normal trafik skulle inkomsterna hava uppgått till cirka 60,000 kronor mera.

Om järnvägslinjen under åren 1916—1918 trafikerats som statsbana, skulle givetvis resultatet hava blivit betydligt sämre. Inkomsterna skulle nämligen på grund av statens järnvägars taxor och övergångsstationernas bortfallande vid nuvarande samtrafiktransporter hava väsentligen minskats. Däremot torde någon nämnvärd reducering av utgifterna icke hava inträtt i och med övergång i statens ägo.

För en exakt beräkning av nu berörda inkomstminskning föreligger icke tillräckligt uttömmande material. Approximativt, men dock med för ändamålet fullt tillräcklig noggrannhet, har dock beräknats i vad mån inkomsterna under åren 1916—1918 skulle hava reducerats, om linjen trafikerats som statsbana, därvid erhållits följande resultat:

Minskning i inkomster av	1916	1917	1918
Persontrafik tusentals kr.	17.4	17.9	22.2
Godstrafik » »	3.9	8.6	8.7
Summa tusentals kr.	21.3	26.5	30.9

Ändringen i övriga inkomster såsom oväsentliga torde kunna bortses från.

Användas nu funna siffror, fås för Höganäs—Mölle såsom del av statens järnvägar följande driftförlust.

	1916	1917	1918
Förlust tusentals kr.	11	44	103

Under krigsåren skulle således järnvägslinjen, trafikerad som statsbana, hava åsamkat statsverket en i förhållande till banlängden högst avsevärd förlust. Även med fullt normal trafik skulle denna hava uppgått till

1916 cirka 10,000 kr.
1917 » 40,000 »
1918 » 70,000 »

Till samtliga nu anförda förlustsummor bör läggas ränta å köpeskillingen, efter förslaget 360,000 kr. d. v. s. efter 5 procents räntefot 18,000 kronor.

Ej heller dessa resultat torde man emellertid, som tidigare nämnts, böra tillmäta någon avgörande betydelse för bedömande av framtida utsikter. Man torde dock kunna betrakta desamma som ungefärliga gränssiffror, angivande det ekonomiska resultatet under möjligast ogynnsamma förhållanden, under det att det tidigare angivna på annat sätt beräknade förlustbeloppet 3,700 kronor måste få anses såsom ett åtminstone under de närmaste åren ej uppnåbart minimum.

Driftresultatet av järnvägen såsom statsbana.

Någon ränta å köpeskillingen eller ens någon direkt behållning på driften torde statsverket således tills vidare icke kunna påräkna.

Minskade trafikinkomster för statens järnvägar vid banans nedläggande.

Då emellertid förhållandena numera så utvecklats sig, därför i motionerna lämnas närmare redogörelse, att det allvarligen är att befara, att, om järnvägen förbliver i enskild ägo, driften å densamma kan komma att helt nedläggas, har styrelsen ansett lämpligt jämväl verkställa utredning, i vad mån som trafikinkomsterna å närliggande delar av statsbanorna för sådant fall skulle komma att minskas.

Av utredningen, vilken här bilägges (bil. A) har framgått, att här ifrågakommande belopp med all säkerhet kunna förväntas bliva betydligt mera avsevärda än den vid eventuellt övertagande påräkneliga driftförlusten. Utredningen har för åren 1911—1913 samt 1916—1918 givit följande resultat:

	Statens järnvägars samtrafikinkomst	Häraf bortfallande i händelse av driftinställelse	Nettoinkomst av järnvägsdriften	Nettoinkomst av järnvägsdrift beräknad vid drift som statsbana	Ränta å föreslagen köpeskillning	Summa driftförlust för S. J. och ränta
T u s e n t a l s k r o n o r						
1911	100	80	— 0.2	± 0	14	14
1912	85	70	— 0.8	— 4	14	18
1913	85	70	— 5.3	— 4	14	18
1916	120	100	+ 10.4	— 11	18	29
1917	125	100	— 17.7	— 44	18	62
1918	165	135	— 72.3	— 103	18	121

Dessa siffror visa, att ej för något år, med undantag av 1918, förlusten å driften av järnvägen ifråga uppgått till mer än en jämförelsevis ringa del av de bruttoinkomstbelopp, statens järnvägar skulle hava gått i mistning av i händelse av driftinställelse. Och även om till driftsförlustsiffran läggas ränta å inlösningspriset, uppstår en avsevärd skillnad i förevarande avseende.

Slutligen må här framhållas, att minskade trafikinkomster för statens järnvägar, om än ej av den omfattning ovan beräknats, antagligen skulle komma att inträda även för det fall, att banans trafik väl ej upphörde men med hänsyn till koncessionsimehavarnas resurser reducerades i en omfattning, som ej kunde anses svara mot trafikbehovet vid eventuell ökning av persontrafiken.

Nu är det sant, att de inkomstbelopp, som skulle bortfalla för statens järnvägar i händelse av trafikens nedläggande på Höganäs—Mölle järnväg, ej äro att betrakta som behållning. då statens järnvägar givetvis ha utgifter för den övertagna trafikens besörjande. Trafikförhållandena på statens järnvägar till järnvägen ifråga gränsande linjer, äro emellertid sådana, att merutgifterna för trafiktillskottet äro ringa, såsom i nyssnämnda bilaga närmare utvecklas. Man kan alltså ånyo göra det uttalandet, att det för statens järnvägar är ett större intresse av att järnvägen hålles i drift än att den nedlägges.

Järnvägens realisationsvärde.

För bedömandet av det av motionärerna föreslagna inlösningspriset vid statens eventuella inlösen av järnvägen har styrelsen vidare ansett erforderligt låta verkställa en värdering av banan, efter vad järnvägsanläggningen bör antagas inbringa vid byggnadernas, markens, spårmateriellens m.m. försäljning vid järnvägens eventuella nedläggande. Denna värdering, rörande vars detaljer hänvisas till närslutna bilaga

B, slutar å ett belopp av 377,000 kronor eller således ungefär motsvarande det motionsvis föreslagna inlösningspriset och det i trafikavtalet förutsatta. Av värderingssumman återfinnas huvudparterna under markområden 74,350 kronor, spåröverbyggnader, räler m. m. 222,200 kronor och husbyggnader 65,150 kronor.

Efter sålunda lämnade statistiska redogörelser berörande ifrågavarande järnväg övergår styrelsen till själva huvudfrågan, eller huruvida skäl förefinnas för statsmakterna att nu inlösa järnvägen.

Det har i motionerna härvid framhållits, att järnvägen utgör en ren fortsättning av linjen Åstorp—Höganäs och ej någon bibana. Rent geografiskt sett kan ju ock detta sägas, men ur trafiksynpunkt ställer sig förhållandet i viss mån något annorlunda, därvid må hänvisas till följande siffertal, belysande trafikintensiteten dels å Höganäs—Mölle järnväg, dels å statsbanan närmast Höganäs (Ingelstråde—Höganäs övre).

*Fråga om
statens
inlösen av
järnvägen.*

År	Antal personkm. i tusental per bankm.		Antal godstonkm. i tusental per bankm.	
	Höganäs—Mölle J.	S. J.	Höganäs—Mölle J.	S. J.
1912	84.3	163.4	9.9	63.2
1913	83.0	169.5	9.2	65.4
1916	80.1	198.3	3.5 ¹	118.1
1917	77.8	197.3	5.6	112.8

Härav framgår, att persontrafiken å linjen Höganäs—Mölle i genomsnitt är endast hälften så stor som å närmast liggande del av statens järnvägar, samt att praktiskt taget hela godstrafiken börjar och slutar i Höganäs.

Vidare är överbyggnaden å linjen Höganäs—Mölle avsevärt svagare än å linjen Åstorp—Höganäs, rälsvikt kilogram per meter 24.8 mot 33.0—34.0, tillåtet hjultryck av lokomotiv ton 5.5 mot 7.0, varigenom eventuellt statens järnvägar kan tvingas att för linjen Åstorp—Mölle använda svagare lokomotiv än vad eljest skulle vara lämpligt.

Av vad nyss anförts rörande trafikintensiteten å järnvägen, jämförd med trafiken å närliggande statsbanedel, måste ju framgå, att järnvägen i och för sig mera har karaktären av en bibana än en från det allmännas synpunkt sett nödvändig länk i statsbanenätet.

Såsom emellertid förhållandena numera utvecklats sig, torde dock allvarligen böra tagas i övervägande, huruvida icke fog förefinnes för statsmakterna att i förevarande fall ställa sig tillmötesgående mot de krav, som från enskildas sida nu i saken framställts. Frågan om järnvägens fortsatta trafikerande efter upphörande med innevarande års utgång av trafikavtalet med statens järnvägar hava nu motionärerna tänkt lösas genom statens inlösen för skäligt pris av järnvägen, och göres i motionerna gällande, att därest dylik inlösen ej skulle ifrågakomma, järnvägen sannolikt komme att säljas exekutivt och driften sedan helt nedläggas. Dylikt nedläggande är emellertid beroende på därom från Kungl. Maj:ts sida efter gjord ansökning lämnat medgivande. I koncessionen för järnvägen — liksom i koncessioner i allmänhet — stadgas att, därest koncessionsinnehavare underlåter att uppe-

¹ Enligt föreliggande statistiska uppgifter, men torde detta antal varit i verkligheten vida högre.

hålla trafiken å banan i det omfång, som av Kungl. Maj:t prövas skäligt, äger Kungl. Maj:t rätt förordna, att trafiken tills vidare må besörjas av staten eller annan med användande av järnvägens materiel och övriga tillhörigheter med rätt för järnvägens ägare att uppbära den behållna avkomsten av banan. Motivet till detta stadgande är ju givetvis att finna däri, att likaväl som staten har intresse av att en järnvägsanläggning, vilken prövats vara av gagn för det allmänna, varder behörigen bragt till utförande, likaväl måste det ligga i statens intresse, att, sedan järnvägen kommit till stånd, trafiken å densamma uppehålls i den utsträckning, att de krav, för vilkas tillfredsställande järnvägen koncessionerats, varda behörigen tillgodosedda.

Någon behållen avkomst av banan torde efter den ovan lämnade utredningen om sannolikt driftresultat ej vara att motse avsevärd tid framåt. Skulle nu staten begagna sig av sin koncessionsenliga rätt att trafikera järnvägen vid koncessionsinnehavarens upphörande med trafiken eller ombesörjande av densamma endast i begränsad omfattning, skulle därav följa, att bolaget såsom ägare av banan försattes i den situation, att dess skuldsumma komme att för varje år ökas, då någon netto-behållning av rörelsen näppeligen är att förvänta. Och vid en exekutiv försäljning skulle inträda enahanda svårigheter för en eventuell ny ägare av järnvägen. Å andra sidan är det, såsom ovan redan berörts, stridande mot det allmännas intresse att tillgripa det av motionärerna antydda andra alternativet att efter vederbörligt medgivande upphöra med trafikrörelsen och realisera järnvägens tillgångar, varvid skulle inträffa det förhållandet, att en efter erhållen koncession anlagd och under trafik varande järnväg, som en gång prövats vara av gagn för den allmänna rörelsen, helt nedlägges till men för samma intresse, som föranlett dess utförande.

För ett rationellt fortsatt bedrivande av trafiken å järnvägen torde vid nu angivna förhållanden ej återstå annan utväg för frågans lösning än den av motionärerna i första hand åsyftade eller statens inlösen av järnvägen för skäligt pris. Här till kan ju förefinnas skäl även i betraktande av den ovanberörda och redan av 1914 års statsutskott påpekade betydelsen med hänsyn till trafikinkomsterna å närliggande statsbanedelar av upprätthållande av ordnad trafik å ifrågakvarande järnväg. Den här ovan intagna jämförelsetabellen härutinnan utvisar, att det för statens järnvägar är rätt avsevärda bruttoinkomstbelopp, som äro avhängiga av trafiken å järnvägen, och enligt ovanstående torde det vara av intresse för statens järnvägar, att järnvägen, hålles i drift. På grund härav synes alltså i föreliggande fall fog föreligga för att statsverket träder emellan och inlöser järnvägen på skäliga villkor.

Vid bedömande av köpeskillingens storlek torde hänsyn böra tagas till den genom styrelsens försorg verkställda värderingen av järnvägen efter vad densamma kan antagas inbringa vid försäljning av dess tillhörigheter efter järnvägens eventuella nedläggande, vilken värdering slutade å ett belopp av 377,000 kronor.

Vidare må erinras, att järnvägens bokförda värde uppgår till 676,963 kronor, och att vid värdering av järnvägen genom järnvägsstyrelsens försorg år 1914 densamma då uppskattas till ett värde av 625,000 kronor.

Vid nu angivna förhållanden torde det såväl av motionärerna som i det gällande trafikavtalet förutsatta inlösningspriset, 360,000 kronor, kunna anses skäligt.

På grund av det anförda finner sig styrelsen för sin del böra förordna att anslag av riksdagen till belopp av 360,000 kronor beviljas för statens inköp av järnvägen ifråga med vad därtill hörer att tillträdas den 1 januari 1920 på de

villkor i övrigt, Kungl. Maj:t efter därom från riksdagens sida erhållit generellt bemyndigande finner skäligen bestämma.

Med hänsyn till de jämförelsevis enkla personal- och andra förhållanden, som i samband med inköpet böra regleras, torde här — liksom år 1906 vid statens inköp av den 7 kilometer långa bandelen Strömstad—Skee — vara i sakens nuvarande skick, då berörda köpeskillning redan förutsatts i trafikavtalet, tillfyllest lämna dylikt generellt bemyndigande utan vidare förberedande förhandling från statens sida med bolaget.

Stockholm den 19 april 1919.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

Axel Granholm.

Pehr Kjellin.

Bilaga A.

P. M.

angående minskade trafikinkomster för Statens järnvägar vid en eventuell nedläggning av driften å Höganäs-Mölle järnväg.

Genom en nedläggning skulle givetvis statens järnvägar gå i mistning av en del av sina samtrafikinkomster därigenom, att trafiken till Mölle skulle dels absolut minskas, dels söka sig andra vägar. Huru stor minskningen i trafikinkomster härigenom skulle bliva, är givetvis omöjligt med någon säkerhet bestämma, varför man måste nöja sig med en uppskattning.

Man har att utgå från i den officiella statistiken förefintliga uppgifter, varav de viktigaste intagits i följande tablå.

Statens järnvägars samtrafik med Höganäs—Mölle järnväg.

År	Persontrafik antal resande		Godstrafik antal ton		S. J. inkomst av från den enskilda järnvägen avsånd trafik.		
	från	till	från	till	Person	Gods tusentals kronor	Summa
	Höganäs—Mölle j. tusental	Mölle j. tusental	Höganäs—Mölle j. tusental	Mölle j. tusental			
1911	27.2	34.9	3.2	3.2	37.4	6.5	43.9
1912	24.4	29.0	3.2	4.4	32.0	6.6	38.6
1913	25.7	26.0	3.4	5.7	34.5	6.5	41.0
1916	31.4	30.5	3.9	5.6	47.5	10.1	57.6
1917	29.6	28.7	2.9	4.9	47.7	11.0	58.7
1918	19.3		3.0		53.5	27.6	81.1

Åren 1914 och 1915 hava ej medtagits, emedan driften under en del av dessa år varit inställd.

Statens järnvägars inkomst av till den enskilda järnvägen anländ trafik är ej exakt känd. Med användande av tillgängligt material har emellertid densamma approximativt beräknats. Man har funnit följande *totala* samtrafikinkomster:

Statens järnvägars inkomst av samtrafiken med Höganäs—Mölle järnväg.

År	Kronor	År	Kronor
1911	100,000	1916	120,000
1912	85,000	1917	125,000
1913	85,000	1918	165,000

Hur stor del av denna inkomst, som statens järnvägar skulle gå i mistning av, om driften å linjen Höganäs—Mölle nedlades, är givetvis svårt att med någon bestämdhet uttala sig om.

Exempelvis kan emellertid nämnas, att enbart bortfallandet av resandena från och till de fyra städerna Hälsingborg, Landskrona, Malmö och Trälleborg år 1913 hava förorsakat en inkomstminskning av cirka 57,000 kronor. Från dessa städer torde efter driftens eventuella nedläggande, av i riksdagen år 1914 gjorda uttalanden att döma, med stor sannolikhet ångbåtsförbindelse komma att anordnas, och torde man därför kunna räkna med, att samtliga dessa resande skulle hava försvunnit från statens järnvägar. Av återstående 28,000 kronor varav 15,000 för godstrafiken, synes man kunna antaga, att lågt taget hälften eller 14,000 kronor skulle hava bortfallit. Man kommer på detta sätt för år 1915 till en slutsumma av cirka 70,000 kronor.

Övriga år synas förhållandena hava varit ungefärligen enahanda. Man torde följaktligen kunna uppskatta den minskning i samtrafikinkomster, som skulle hava drabbat statens järnvägar, om driften å Höganäs—Mölle järnväg varit inställd, till följande belopp.

År	Kronor	År	Kronor
1911	80,000	1916	100,000
1912	70,000	1917	100,000
1913	70,000	1918	135,000

Vid en minskning i trafiken minskas emellertid ej blott inkomsterna utan jämväl utgifterna. Huruvida denna minskning kan bli av någon väsentlig betydelse beror i huvudsak av i vad mån nedgången i trafiken kan förorsaka indragning av tåg. Härutinnan ligga förhållandena mycket gynnsammare beträffande godstrafiken än beträffande persontrafiken, speciellt då det gäller redan förut svagt trafikerade linjer. Å dessa är nämligen antalet personförande tåg i regel avsevärt större än vad som skulle vara nödvändigt för framförande av den förefintliga trafiken. Å den av Mölletrafiken starkast belastade linjen Åstorp—Höganäs uppgick år 1923, då normala förhållanden rådde, antalet vagnaxlar per persontåg till endast 13.1 mot 16.8 för hela statens järnvägar och cirka 22 å vissa linjer. Här föreläge således tydligen skäl för persontrafikens ombesörjande på annat sätt än det ur driftkostnadens synpunkt fördelaktigaste. Det förefaller under sådana förhållanden föga antagligt, att en ytterligare minskning av antalet resande skulle hava lett till tågindragningar, så mycket mer som denna minskning väsentligen skulle hava drabbat endast en del av nämnda linjer (sträckan Kattarp—Höganäs). Däremot torde antagligen en minskning av antalet vagnaxlar per tåg och av vagnparken hava kunnat företagas, men skulle vinsten härav ej hava varit av någon väsentlig betydelse.

Å den näst Åstorp—Höganäs mest berörda sträckan Hälsingborg—Ängelholm voro tågförhållandena ungefärligen enahanda. Här utgjorde för övrigt Mölletrafiken endast cirka 5 procent av den totala persontrafiken, Å bandelen Malmö—Åstorp gick detta procental ner till mindre än 2, övriga linjer behöva här ej beröras.

Det förefaller följaktligen som skulle man, vad persontrafiken beträffar, utan att begå något större fel kunna räkna i det närmaste hela den bortfallande samtrafikinkomsten såsom nettoförlust.

Utgifterna för godstrafikens ombesörjande äro däremot, som nämnts, relativt känsliga för en nedgång i trafiken, och gäller detta särskilt vagnslastgodset. Man bör således kunna räkna med en viss utgiftsminskning för denna. Emellertid gäller det relativt små belopp. Några exakta tal kunna givetvis ej angivas. För åren

före krigsutbrottet torde man emellertid kunna räkna med 4 à 5 tusen kronor såsom ett någorlunda tillfredsställande angivet maximum. Även om detta belopp för år 1917 fördubblas och år 1918 tredubblas rör det sig för samtliga år om summor, som med hänsyn tagen till osäkerheten i föreliggande beräkningar icke kunna alltför mycket i ogynnsam riktning inverka, då man nu jämför driftförlusten å Höganäs—Mölle järnväg med den bruttoinkomst för statens järnvägar, som beräknats bortfalla om driften å nämnda bana nedlagts.

Bilaga B.

P. M.

rörande värdering av järnvägen Höganäs—Mölle.

För att bedöma banans nuvarande värde torde staten, med hänsyn tagen till att fortsatt trafikerande av banan icke, åtminstone icke under den närmaste framtiden, kan bära sig, vid eventuell inlösen endast böra räkna med det värde, som anläggningen kan beräknas inbringa vid byggnadernas, markens, spårmaterialens m. m. försäljning.

Den jordareal, som järnvägsanläggningen nu upptager, utgör 180,827 kvadratmeter. Häruti ingår icke de områden om sammanlagt 82,975 kvadratmeter, som åtgått i och för anslutningen till statens järnvägars stationer vid Höganäs, ej heller mark för vägomläggningar 8,670 kvadratmeter.

Vid Mölle har marken ansetts vid försäljning till tomter kunna beräknas hava ett värde av 1 krona per kvadratmeter och vid övriga stationer 0.75 krona per kvadratmeter. Marken, som upptages av själva järnvägslinjen kan däremot i regel icke beräknas inbringa något nämnvärt vid försäljning. Endast angränsade jordägare kunna hava någon användning av denna mark, och i regel kostar det så mycket att avschakta gruset, igenfylla diken m. m., att någon inkomst vid försäljning i regel ej kan beräknas. Då emellertid i dessa linjeområden ingå ett par vaktstuguområden, och vissa mindre områden ju kunna beräknas komma till användning, har ett å-pris av 0.50 för vaktstuguområdena och 0.05 öre per kvadratmeter för övriga områden ansetts kunna åsättas denna mark.

De terrasserings-, dränerings-, väg- och tunnelarbeten, som nedlagts på järnvägen, anses vid ifrågavarande försäljning icke kunna inbringa någon inkomst. Däremot torde järnöverbyggnaden för den vid Höganäs belägna vägporten, med ett fritt spann av 6.9 meter, kunna försäljas.

Rälerna, som äro av stål och försedda med vinkelskarvjärn, äro av 10 meters längd, väga 24.8 kilogram per meter och äro i mycket gott stånd, liksom även spårväxlarna. Huvudspårets längd är 9,600 meter och sidospårens 1,980 meter. Växlarnas antal 17 stycken. Dessutom finns i reserv 1,800 meter rälér och två växlar.

Av sliplrarna torde på grund av det rikliga utbytet de sista åren en hel del kunna användas för diverse byggnadsändamål och återstoden till ved, varigenom de kunna åsättas ett genomsnittspris av 50 öre per styck.

Stängslet utgöres å linjen av stolpar av ek med därå fästade 3 stycken platta, vridna järntrådar, och bör denna tråd kunna försäljas.

Semaforerna äro av järn och gallerkonstruktion.

Husbyggnaderna äro med undantag av godsmagasinen samtliga uppförda av tegel. De synas alla vara omsorgsfullt uppförda och väl underhållna.

Stationshusen vid Strandbaden, Nyhamnsläge och Krapperup innehålla vardera på nedre botten vestibul, väntsal, expeditjonsrum samt ett rum och kök ävensom i övre våningen två rum och vind. Uthuset vid varje av dessa stationer innehåller tvättstuga, vedbod, matkällare, resgodsrum samt 3 avträden och en pissoir.

Stationshuset vid Mölle innehåller i källarvåningen mat- och vedkällare samt tvättstuga, i bottenvåningen väntsal, damrum, expeditjons- och resgodsrum samt i övre våningen 4 rum och kök samt tambur.

Boställshuset vid Mölle innehåller i bottenvåningen 2 lägenheter om 1 rum och kök vardera samt 1 trappa upp 2 rum och kök; det ena rummet är dock undermåligt och saknar eldstad. Till boställshuset saknas uthus, källare och vedbod.

Postbyggnaden vid Mölle innehåller 1 rum för allmänheten och 1 rum för postlokal.

Dessutom finns vid Mölle en avträdesbyggnad, en godsbod och en lokomotivstallbyggnad, innehållande jämväl vattentorn.

Å linjen finnas uppförda tvenne banvaktstugor, inrymmande 1 rum och kök vardera, jämte tillhörande uthus, som innehålla tvättstuga, vedbod och ladugård samt fristående källare.

Samtliga stationshusen ävensom boställshusen vid Mölle samt de 2 banvaktstugorna äro så belägna, att byggnaderna jämte dithörande uthus kunna anses bliva begärliga att inköpa och användas såsom bostadsbyggnader, respektive uthus därtill. Såsom sommarbostad torde även postbyggnaden vid Mölle kunna användas. Övriga byggnader däremot torde vid eventuell försäljning endast vara värda, vad materialerna i byggnaderna efter rivning kunna inbringa.

Enligt förestående har värderingen utfallit sålunda:

1	2	3	4	5	6
Arbetets beskaffenhet	Mått- enhet	Mängd	Kostnad för mått- enhet Kronor	Detalj- kostnad Kronor	Summa kostnad Kronor
Markområdena:					
vid Mölle	kvkm.	30,300	1.—	30,300.—	—
» övriga stationer	»	48,400	— .75	36,300.—	—
för banvaktstugorna	»	5,300	— .50	2,650.—	—
» linjen i övrigt	»	102,000	— .05	5,100.—	74,350.—
Vägport vid Höganäs:					
Överbyggnad av järn, bestående av 4 st. 1 Diff. 65 B	kg.	9,000	— .60	—	5,400.—
Spåröverbyggnad:					
Råler 25,000 m.	ton	620	¹ 300.—	186,000.—	—
Skarvjärn	»	40	325.—	13,000.—	—
Spårväxlar med tillbehör	st.	19	800.—	15,200.—	—
Sliprar	»	16,000	— .50	8,000.—	222,200.—
Stängsel:					
Stängseltråd, platt, vriden	ton	6	250.—	—	1,500.—
Semaforer	st.	4	200.—	—	800.—
Husbyggnader:					
Stationshus vid Strandbaden	kbm.	380	18.—	6,840.—	—
» » Nyhamnsläge	»	380	18.—	6,840.—	—
» » Krapperup	»	380	18.—	6,840.—	—
» » Mölle	»	660	20.—	13,200.—	—
Postbyggnad » »	»	186	15.—	2,790.—	—
Boställshus » »	»	337	20.—	6,740.—	—
Banvaktstugor 2 st.	»	365	18.—	6,570.—	—
Uthus vid stationerna, Strandbaden, Ny- hamnsläge och Krapperup	»	422	15.—	6,330.—	—
Uthus vid banvaktstug. 2 st.	»	200	15.—	3,000.—	—
Lokalstallbyggnad, inrymmande vatten- torn vid Mölle	»	1,350	—	—	—
Uthus vid Mölle	»	116	—	—	—
Godsbod » »	»	44	—	—	—
Teglets värde efter rivning	»	—	—	4,000.—	—
Godsmagasin vid Strandbaden	»	86	—	—	—
» » Nyhamnsläge	»	86	—	—	—
» » Krapperup	»	86	—	—	—
» » Mölle	»	234	—	—	—
Virkets värde efter rivning	—	—	—	2,000.—	65,150.—
Bangårdsanordningar:					
Lokomotivvändskiva (12 m.)	—	—	—	3,000.—	—
Plattformskanter av armerad betong	m.	400	— .05	2,000.—	5,000.—
Inventarier och diverse:					
Telegrafapparater, bord, skåp och stolar samt diverse	—	—	—	—	2,600.—
Summa kronor	—	—	—	—	377,000.—

¹ Beräknat efter inträdande mera normala förhållanden.