

Nr 84.

Av herr **Jönsson** m. fl., om inlösen av Kävlinge—Barsebäcks järnväg.

Det inträffar stundom att staten träder emellan och övertager driften av enskilda järnvägsföretag. I regel ha de enskilda järnvägarna erhållit statslån. Hittills har det måhända ytterst varit syftet med statens ingripande i fall, då enskilda ej längre förmått upprätthålla driften, att söka skydda eller eventuellt förränta det respektive banor bisträckta kapitalet. Då vi härmed för riksdagen anse oss böra framlägga förslag om statens övertagande av Kävlinge—Barsebäcks järnväg, så är det icke fråga om att rädda något statens i företaget investerat kapital, utan skälet är, att detta överhuvud taget är enda sättet att skydda närmaste bygden från de svårigheter, som skulle följa av det överhängande nedläggandet av järnvägsdriften. För statens del synes det oss dock, med hänsyn till dess egna intressen och egna järnvägslinjer i omedelbar anslutning, som om den av oss föreslagna utvägen skulle i sig själv kunna innebära vissa fördelar.

Kävlinge—Barsebäcks järnväg, å vilken Kungl. Maj:t den 1 juni 1904 beviljade koncession, leder från den viktiga trafikknutpunkten Kävlinge på linjen Malmö—Ängelholm ut till det vid Skånes västkust belägna fiskläget Barsebäcks hamn. Hela järnvägslinjen, som öppnades för trafik år 1907, är knappa 16 km. lång. Men den är betydelsefull så till vida som den leder genom en bygd, vilken icke tidigare varit tillgodosedd med nödiga kommunikationer. Det är huvudsakligen jordbrukstrakter, som järnvägen berör. Förutom Kävlinge samhälle, som givetvis är intresserat av banan så väl ur allmänt ekonomisk synpunkt som ur den, att det är ortens närmaste förbindelse ut till havet, är det socknarna Høj, Löddeköpinge, Hoftorup och Barsebäck med sina 4,000 invånare och näringsliv, som i järnvägen ha en livsnerv. Vad som i synnerhet är helt beroende av järnvägens vara är den ganska omfattande sockerbetsodlingen till Kävlinge sockerfabrik. De med sockerindustrien förenade frakterna av vitbetor, betmassa, kalksten och slamkalk utgjorde år 1925 ej mindre än 20,111 ton eller 81.15 procent av godsmängden för året. I inkomst åt banan beredde samma varuslag under samma år 53,693 kronor eller 79.31 procent av inkomsten å gods. Samma har förhållandet varit under andra år, undantagandes 1926 av känd anledning.

Vid järnvägens ändpunkt i väster ligger Barsebäcks hamn. Denna är under 1924 färdigbyggd som fiskehamn. Av fiskerinäringen äro ett 70-tal familjer mer eller mindre avhängiga vid Barsebäcks hamn, därav 41 familjer om sammanlagt 200 personer äro helt beroende av fisket som inkomstkälla. Fiskeflottan på platsen har under senare åren växlat mellan 20 och 30 större och mindre båtar, motor- och segelbåtar. Det näringsliv, som sålunda utvecklats vid hamnen, är för sin fortkomst i synnerligen hög grad beroende av järnvägs trafikens upprätthållande. Så mycket mera är detta förhållandet som hamntrafiken betydligt ökats efter det staten ombyggt hamnen. Under dessa sista två åren ha ett hundratal fartyg lossat och lastat icke obetydliga varumängder. Sålunda har under 1926 över hamnen transporterats 6,576,300 kg. spannmål, 50,000 kg. rotfrukter, 647,300 kg. fodervaror och 100,000 kg. konstgödselmedel. Särskilt märklig är den stora spannmålmängd, som härifrån utskeppats till utrikes ort, varav en stor del tillförts hamnen via järnvägen. Likväl ge dessa siffror endast ringa belägg för hamnens framtida utveckling. Ty denna är i icke oväsentlig mån beroende av en från orten gjord framställning om tullexpedition vid hamnen. Denna begäran har rönt kraftig tillstyrkan från flera håll. Inkomsterna vid Barsebäckshamnen, som tidigare varit lägre, ha från 1924, då de utgjorde kronor 613, stigit till 1,460 kronor 1925 och 3,072 kronor under 1926. Alla de intressen, som sålunda knutits hit, se emellertid med ängslan faran av järnvägens nedläggande.

Vid Kävlinge station är banan knuten med förbindelser till statens egna järnvägslinjer Malmö—Göteborg och Kävlinge—Sjöbo (som i Örtofta har anknytning till linjen Stockholm—Malmö) samt till enskilda järnvägen Landskrona—Lund. Att staten härvid har de mest vitala intressen torde framgå av den omständighet att statens järnvägar av Barsebäcksbanan uppbar en årlig bangårdsavgift av omkr. 9,000 kronor, dels även av tillförda resande och gods, dels slutligen av de gemensamma trafikmöjligheter, som yppa sig särskilt med Kävlinge—Sjöbo järnväg.

Byggnadskostnaden för järnvägen utgjorde under första året 555,000 kronor samt vid 1912 års slut, då efter viss komplettering allt var färdigt, 825,000 kronor. Proportionen mellan eget och främmande kapital var från början ganska tillfredsställande, i det att aktiekapitalet utgjorde 310,000 kronor och skulderna uppgingo till 280,000 kronor. Något statslån kom aldrig att sökas. Banan gick emellertid med stora förluster och år 1913 överläts densamma till nya ägare, nämligen Trafikaktiebolaget Kävlinge—Barsebäckshamn, för en köpeskilling av 320,000 kronor. Det har emellertid visat sig omöjligt att ekonomiskt driva den lilla banan såsom separat affär, även om de senare åren icke varit så ogynnsamma som åtskilliga tidigare. Sålunda torde följande uppgifter från åren 1923—1925 få anföras.

År	Summa inkomster kr.	Summa utgifter kr.	Därav räntor kr.
1923	87,600	101,400	2,200
1924	86,900	98,700	3,000
1925	97,900	94,400	4,100

Det anses vara omöjligt att i orten anskaffa ytterligare kapital för att nedbringa den svävande skuldbördan, f. n. uppe i cirka 95,000 kronor. Järnvägen har nämligen kostat ortsbefolkningen redan cirka 850,000 kronor. Därav har Kävlinge kommun bidragit med 20,000 kronor, Hög med 10,000 kronor, Löddeköpinge med 40,000 kronor och slutligen Barsebäck med 90,000 kronor eller tillhopa 160,000 kronor. Resten eller 690,000 kronor har täckts av enskilda. Det kan därför gott sägas att, vad som i uppoffringar kunnat göras ifrån den närmaste bygdens sida, det har gjorts. Men järnvägens fortbestånd har även ett vidare och allmänt intresse och det är till detta, som nu i sista hand måste vädjas.

Nu har Trafikaktiebolaget Kävlinge—Barsebäckshamn enligt vidfogade bilagor dels vid bolagsstämma den 28 maj 1926 bemyndigat styrelsen att, där est försäljning eller bortarrendering av bolagets järnväg icke enligt styrelsens åsikt kunde ske på ett tillfredsställande sätt, vidtaga åtgärder nödiga för realiserande av bolagets tillgångar samt dels även, i skriftlig handling av den 10 dennes, erbjudit staten att övertaga järnvägen med allt vad därtill hör av fastigheter, byggnader, rullande material och inventarier jämte trafikrättigheter mot ett pris motsvarande bolagets svävande skulder vid tid då övertagandet sker, dock högst 110,000 kronor.

Då det synes oss i högsta grad önskvärt, att järnvägens bestående tryggas, att det gjorda erbjudandet är så tillmötesgående som omständigheterna fordra samt att förutsättningar finnas för statens järnvägar, med hänsyn till ovan angivna förhållanden, att med större ekonomisk fördel kunna driva järnvägen, få vi — som ämna tillhandahålla vederbörande utskott handlingar, ägnade att ytterligare belysa ärendet — härmed hemställa,

det riksdagen för sin del måtte besluta inlösen av Kävlinge—Barsebäcks järnväg så snart ske kan mot en ersättning motsvarande järnvägsbolagets svävande skuld vid övertagandet, dock högst etthundratiotusen (110,000) kronor.

Stockholm den 20 januari 1927.

Jöns Jönsson.

Jöns Pålsson.

Sven Linders.

Wilhelm Björck.

Protokoll, hållet vid ordinarie bolagsstämma med delägarna i Trafikaktiebolaget Kävlinge—Barsebäckshamn i Malmö den 28 maj 1926.

§ 11.

Stämman beslöt vidare att bemyndiga styrelsen att, därest försäljning eller bortarrendering av bolagets järnväg icke enligt styrelsens åsikt kunde ske på ett tillfredsställande sätt, vidtaga åtgärder nödiga för realisering av bolagets tillgångar.

In fidem:

Oskar Hedenskog.

Justerat:

I. A. W. Fromell.

I anslutning till Trafik AB. Kävlinge—Barsebäckshamns närlagda bolagsstämmas beslut den 28 maj 1926 erbjuda och förbinda vi oss härmed att, därest Svenska Staten beslutar inköpa Kävlinge—Barsebäck Järnväg, försälja densamma med tillhörande bana, husbyggnader, rullande materiel och inventarier jämte trafikrättigheter för ett pris utgörande bolagets svävande skuld som vid årsskiftet 1926 beräknades uppgå till 95,000 Kr. Eller ock därest överlåtelse skulle ske senast den 1 juni 1927 högst 110,000 Kr. Med omtanke om banans personal, utgörande 11 ordinarie befattningshavare, vilka alla äro anslutna till Enskilda Järnvägarnas pensionskassa, och vilkas löneförmåner framgå av närlagda bilaga, vilja vi såsom ett önskemål framhålla att köparen i sin tjänst antager desamma vid en blivande överlåtelse av banan.

Säger: *Högst Etthundratiotusen (110,000) Kronor.*

Barsebäckshamn den 10 januari 1927.

Trafikaktiebolaget Kävlinge—Barsebäckshamn

Adolf Hamilton.

Egenhändiga namnteckningen bevittna:

I. Håkansson.

Harald Siwerson.