

Nr 32.

Ankom till riksdagens kansli den 8 mars 1927 kl. 12 m.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om inlösen av Kävlinge
—Barsebäcks järnväg.*

(4:e avd.)

Uti två likalydande, till statsutskottet för förberedande behandling hänvisade motioner, väckta den ena inom första kammaren (nr 84) av herr *J. Jönsson* i Slätåker m. fl. samt den andra inom andra kammaren (nr 149) av herr *J. Jönsson* i Revinge m. fl., har hemställts, att 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 etthundrotusen (110,000) kronor.

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

Med stöd av § 46 i riksdagsordningen har utskottet över motionen inhämtat här bifogade yttrande från järnvägsstyrelsen.

Utskottet kan i stort sett ansluta sig till de synpunkter järnvägsstyrelsen anlagt på förevarande förslag om statsinlösen av Kävlinge—Barsebäcks järnväg.

*Utskottets
utlåtande.*

Av utredningen framgår, att, därest staten icke i detta fall ingriper, banans tillgångar sannolikt komma att realiseras och driften å banan läggas ned. Alldeles bortsett från de kännbara olägenheter, som för omkringliggande befolkning skulle följa av järnvägsdriftens nedläggning, samt det samhälls-ekonomiskt stora men, vilket en dylik omkastning av ortens trafikförhållanden skulle medföra, komme ock vissa mera direkta statsintressen att kännbart beröras av en sådan åtgärd. I detta avseende är att märka, hurusom banans ena slutpunkt utgöres av den på statsbanan Malmö—Göteborg belägna Kävlinge station, vilken jämväl är slutpunkt för den numera statsinlösta Kävlinge—Sjöbo järnväg; banan Kävlinge—Barsebäck ansluter sig således direkt till det övriga statsbanenätet, vilket härifrån tillföres viss trafik, som genom driftens nedläggande komme att bortfalla. Ett bibehållande av järnvägen Kävlinge—Barsebäck är ock av största betydelse för den med statsmedel utbyggda hamnen Barsebäck, som, anlagd som fiskehamn, i allt större utsträckning börjat angöras av mindre handelsfartyg.

Av statens järnvägars ledning har erinrats om de strävanden, som för närvarande från statsmakternas sida göra sig gällande att söka åstadkomma ett sammanförande i större enheter av små och i splittringen svagt ställda järnvägsföretag. Även ur denna synpunkt måste en statsinlösen framstå som motiverad, och det lär i anslutning härtill vara befogat uttala en förväntan, att banan på detta sätt lagd under enhetlig ledning skall kunna lämna ett drift- och trafikekonomiskt sett gynnsammare resultat än på sista tiden varit fallet.

Det torde alltså kunna fastslås, att ur allmän samhällelig synpunkt en statsinlösen av ifrågavarande bana framstår som önskvärd samt att en sådan inlösen även av järnvägstekniska skäl kan förordas. Med hänsyn härtill har utskottet ansett sig kunna tillstyrka det motionsvis i detta avseende framlagda förslaget.

Själva inlösningssumman för järnvägen, vilken med utgångspunkt från storleken av den svävande skuld, som för närvarande åvilar företaget, i motionerna angivits till högst 110,000 kronor, torde böra avrundas till 100,000 kronor, ett belopp, som under förhandenvarande förhållanden torde få anses skäligt. Detta belopp torde böra under utgifter för kapitalökning såsom reservationsanslag uppföras å nästkommande års riksstat.

Utskottet förutsätter, att järnvägsanläggningen överlämnas till staten fri från inteckningar för gäld. I övrigt torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att godkänna de närmare villkoren för anläggningens övertagande.

Utskottet, som framdeles under riksdagen kommer att avgiva förslag om beredande av täckning för ifrågavarande anslag, får hemställa,

att riksdagen må för inlösen av Kävlinge—Barsebäcks järnväg för budgetåret 1927—1928 under utgifter för kapitalökning anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

Stockholm den 8 mars 1927.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: se under utlåtandet nr 30.

Bilaga.

Till riksdagens statsutskott.

Järnvägsstyrelsen
med yttrande över motioner om statsinlösen av Kävlinge—Barsebäcks järnväg.

Genom kungl. brev den 11 februari 1927 har järnvägsstyrelsen anbefallts avgiva yttrande över två likalydande motioner till årets riksdag, väckta den ena inom första kammaren (nr 84), den andra inom andra kammaren (nr 149), angående inlösen av Kävlinge—Barsebäcks järnväg, och får styrelsen till åttlydnad härav anföra följande.

Såsom i motionen nämnes, erhöll banan, vars längd är 16 kilometer, koncession år 1904 och öppnades för trafik år 1907, men pågingo kompletteringsarbeten ända t. o. m. år 1912. Byggnadskostnaden utgjorde vid slutet av nämnda år 825,000 kronor eller omkring 50,000 kronor per kilometer. Sedermera synas, av föreliggande statistik att döma, inga nämnvärda anläggningar hava tillkommit. — I motionen omförmäles också, att för den ursprungliga ägaren, Kävlinge—Barsebäcks järnvägsaktiebolag, proportionen mellan främmande och eget kapital från början var tillfredsställande, i det att aktiekapitalet utgjorde 310,000 kronor, under det att skulderna uppgingo till 280,000 kronor. Till fullständigande av denna uppgift bör emellertid nämnas, att förenämnda kompletteringsarbeten synas ha väsentligen finansierats med låne-medel. Vid slutet av år 1909 utgjorde nämligen aktiekapitalet 345,000 kronor, skulderna däremot 560,000 kronor. Härigenom åsamkades bolaget en stor räntebörda, som betänkligt förryckte dess ekonomi; för år 1909 ensamt bokfördes en förlust av 34,000 kronor, summa underskott vid samma års slut uppgick till 84,000 kronor. Den konsolidering, som företogs år 1910, och som bestod i att av skulderna 160,000 kronor omvandlades i preferensaktier, medförde givetvis en väsentlig förbättring, men kunde dock icke hindra bolagets likvidation. — Den 1 juli 1913, då banan överläts åt ny ägare, uppgick det balanserade underskottet till 165,000 kronor, varav drygt 140,000 kronor räntor, återstoden driftunderskott.

Historik.

Den nya (och nuvarande) ägaren, Trafikaktiebolaget Kävlinge—Barsebäckshamn, övertog banan för en köpeskilling av 320,000 kronor, eller 505,000 kronor under byggnadskostnaden. Det gamla bolagets förlust synes alltså ha uppgått till ej mindre än 670,000 kronor.

Då det nya bolaget vid starten icke hade några lån å anläggningen — aktiekapitalet 330,000 kronor var tillräckligt för köpet — och dessutom började sin verksamhet under en för järnvägarna i allmänhet gynnsam tid, hade man tydligen anledning hoppas få inkomster och utgifter att gå ihop. I vad mån detta lyckats framgår av följande siffror.

År	Brutto- inkomster	Summa utgifter	Vinst (+) eller förlust (—) för året
1914	60,300	62,400	— 2,100
1915	66,600	66,400	+ 200
1916	80,300	79,600	+ 700
1917	108,800	104,200	+ 4,600
1918	166,900	157,400	+ 9,500
1919	182,800	184,000	— 1,200
1920	164,200	203,000	— 38,800

År	Brutto- inkomster	Summa utgifter	Vinst (+) eller för- lust (—) för året
1921	177,200	165,200	+ 12,000
1922	76,200	104,400	— 28,200
1923	87,600	101,400	— 13,800
1924	86,900	98,700	— 11,800
1925	97,900	94,400	+ 3,500

(För år 1926 är resultatet ännu icke fullständigt känt. Ett betydligt driftsunderskott, förorsakat av betodlingens inställande, har dock kunnat konstateras.)

Så länge kriget pågick, var ställningen för banan alltså jämförelsevis tillfredsställande, ehuru densamma väl knappast kan hava haft egentliga krigstidstransporter. Bland utgifterna för åren 1916—1918 ingår nämligen avsättning till förnyelsefond med tillsammans 20,000 kronor, den enda som hittills förekommit. Däremot har efterkrigs-krisen här som på många andra håll visat sig ödesdiger samt åsamkat bolaget skulder, vilka draga rätt dryg ränta, för det senaste året omkring 4,000 kronor. Icke för att detta belopp är stort i förhållande till rörelsens omfattning, då man icke har något nämnvärt driftsöverskott att räkna på, är emellertid även den minsta räntebörda av betydelse.

Av det nu anförda framgår, att banan hittills varit en dålig affär för sina ägare. Endast under särdeles gynnsamma år hava inkomsterna varit tillräckliga för att täcka utgifterna inkl. kostnader för förnyelse. Detta är givetvis ett dåligt tecken för framtiden.

*Framtida
utsikter.*

Då det gäller att söka bedöma de framtida utsikterna, torde man närmast böra utgå från erfarenheterna för åren 1923—25, vilka för järnvägarna i allmänhet väl kunna betecknas som någorlunda normala. — Från det abnormt ogynnsamma år 1926 torde däremot böra bortses.

För nämnda trenne år hava utgifterna ställt sig på följande sätt.

År	Driftkostnader	Räntor	Övriga kostnader	S:a utgifter
1923	98,700	2,200	500	101,400
1924	95,700	3,000	—	98,700
1925	90,300	4,100	—	94,400

Inkomsterna för samma år visa följande uppdelning.

År	Egentliga tra- fikinkomster	Extra trafik- inkomster	Div. inkomster av järnv.-driften	Summa
1923	79,500	700	7,400	87,600
1924	79,100	1 200	6,600	86,900
1925	90,400	800	6,700	97,900

Driftkostnaderna ha alltså under de senaste åren stadigt pressats nedåt, under det att inkomsterna ökats. Frågan blir då, huruvida denna nedpressning av utgifterna kan förväntas fortsatt ytterligare. En inom styrelsen verkställd undersökning har givit vid handen, att någon nämnvärd sådan förbättring icke är att påräkna. Man torde alltså under förutsättning av 1925 års trafik få kalkylera med en driftkostnad under enskild förvaltning av c:a 90,000 kronor.

Under rubriken »diverse inkomster av järnvägsdriften» upptagna belopp utgöras till största delen av postarvoden, och ha som synes hållit sig nästan

konstanta. De torde jämväl vara tämligen oberoende av inträffade förändringar i fråga om sockerbetodlingen.

Detta gäller däremot säkerligen icke om extra trafikinkomster, vilka pläga variera med godstrafiken; då emellertid beloppen äro rätt obetydliga, skall här bortses från möjlig nedgång i desamma.

De egentliga trafikinkomsterna ha fördelat sig på följande sätt (1921 och 1922 insätts för jämförelse).

	1925	1924	1923	1922	1921
Persontrafik	18,134	17,290	17,737	20,332	25,827
Post	462	465	464	460	643
Godstrafik	71,744	61,318	61,325	47,380	142,610
Summa	90,340	79,073	79,526	68,172	169,080

Inkomsterna av posttransporter ha alltså under de senaste åren hållit sig alldeles oförändrade. Nedgången från förkrigsåren, då ersättningen i fråga uppgick till 1,800 kronor, har tydligen berott på övergång från postkupé till enklare beföringssätt. Härutinnan kan man icke vänta någon återgång.

Inkomsterna i persontrafik visa ej heller några större variationer under de senaste åren. Jämfört med förkrigsåren är ställningen mycket otillfredsställande, i det att inkomsterna endast äro ungefär lika höga som 1914, under det antalet resande nedgått från 39,000 till 26,000. — Det är givetvis den starka konkurrensen från motorfordonen, som här gjort sig gällande. Möjligt är ju, att den förbättring av tidtabellen, som utan annan kostnad än för bränsle torde kunna ernås vid samarbete med Kävlinge—Sjöbo järnväg, skulle kunna medföra en i och för sig ej så oväsentlig inkomstökning. Förestående siffror visa emellertid, att även en så stark ökning som med 15 procent ej ger mer än 2,700 kronor *brutto*. Avdrages härifrån den oundvikliga ökningen i bränsle- och underhållskostnad, blir nog ej mycket kvar. Man torde därför — här liksom för redan behandlade slag av inkomster — lämpligen kunna räkna med 1925 års resultat.

Banans ekonomi är tydligen nästan helt beroende av godstrafikens omfattning. Går densamma ned, som fallet var år 1922, blir också affärsresultatet dåligt. — Angående transporterade godsquantiteter föreligga tämligen utförliga uppgifter, och visa dessa betydande variationer. Så var under det ogynnsamma året 1922 godsmängden endast c:a 12,000 ton, under 1925 — det gynnsammaste av de senare åren — däremot nära 25,000 ton. Skillnaden ligger på rotfrukter (vitbetor) samt avfall därav, vilka båda varugrupper ökats från 5,300 ton till 20,100 ton. Sockerbetorna spela samma dominerande roll i fråga om inkomsterna som beträffande kvantiteterna. Enligt en lämnad specialuppgift utgjorde nämligen under år 1925 banans inkomst av trafik för sockerindustrien 53,700 kronor eller 79 procent av totala gods- trafikinkomsten.

År 1926, då av kända skäl ingen nämnvärd betodling förekommit, har i konsekvens därmed resultatet försämrats med omkring 40,000 kronor.

Det är uppenbart, att denna ensidighet i trafik innebär en betydande risk, allra helst som det rör sig om en tillverkning, vars tillvaro av många anses till väsentlig del beroende på statsmakternas åtgärder, ävensom av i vad mån samförstånd råder mellan betodiarna och sockerindustrien. För de närmaste åren förefaller dock situationen väsentligt ljusare än vad man för blott några månader sedan kunde hoppas — tack vare den 5-åriga överensdels anslutande järnvägar, däribland statsbanorna, berörda. Vad hamnen

kommelse, som i november 1926 träffats mellan å ena sidan Skånes betodlars centralförening och å andra sidan Svenska Sockerfabriksaktiebolaget, och vilken anses komma att icke blott säkerställa en betodling av åtminstone samma omfattning som år 1925 utan jämväl tack vare överenskommelsen om fraktfördelning tillförsäkra järnvägarna betydande bettransporter. Såvitt inom järnvägsstyrelsen är känt, har förevarande järnväg ej heller utlovat någon sänkning av sina tariffer under 1925 års nivå. Visserligen var, som bekant, 1925 års betskörd ovanligt stor, men synes man i allt fall ha anledning hoppas på, att för de närmaste åren inkomsterna av berörda transporter genomsnittligt ej skola ligga alltför mycket — låt säga 10,000 kronor — under de för år 1925 erhållna. Huru det skall bli i en mera avlägsen framtid undandrag sig givetvis allt bedömande.

I motionerna framhålles möjligheten av ökade inkomster genom trafiken över Barsebäckshamn. Även i denna punkt måste en viss ljusning sägas hava inträtt, i det att dels hamnen i sitt nya skick för år 1926 haft att uppvisa en mycket större trafik än tidigare, dels generaltullstyrelsen genom beslut den 18 januari 1927 bifallit i motionerna omförmäld framställning om inrättande av tull expedition därstädes. Det synes under sådana förhållanden icke vara för optimistiskt för godstrafiken som helhet räkna med en inkomst mitt emellan 1925 och 1924 års, d. v. s. omkring 65,000 kronor. Banans totala inkomster skulle följaktligen kunna beräknas till samma belopp som driftkostnaderna eller 90,000 kronor.

Vad man synes kunna förvänta under de relativt gynnsamma förhållanden, som inträtt tack vare förenämnda överenskommelse, är alltså blott en ungefärlig täckning av de löpande driftkostnaderna. Att erhålla tillräckliga medel för den förnyelse av anläggningarna, som så småningom blir oundgängligen nödvändig, och vilken enligt gängse normer skulle kräva en avsättning av omkring 10,000 kronor årligen, eller till de låt vara obetydliga räntorna, synes däremot vara tämligen uteslutet.

I det föregående har räknats med att banan allt fortfarande skulle drivas självständigt. Om densamma övertages av staten, dock fortfarande med förvaltning som enskild järnväg, bortfalla vissa administrationskostnader, vilka beräknats till 2,500 kronor årligen. Genom samtrafikering med Kävlinge—Sjöbo järnväg erhålles vidare en del redan antydda fördelar beträffande rullande materielens användning, vilka skulle kunna i någon mån bidra till en förbättring av driftresultatet.

Även vid förvaltning genom statens järnvägar torde dock vissa om än icke så betydande årliga förluster komma att uppträda. Under förutsättning, att trafikens uppehållande genom enskild försorg kunde anses säkerställd, skulle följaktligen ett avstyrkande av föreliggande inlösenförslag vara det från järnvägsstyrelsens sida naturliga.

Av de till riksdagen ingivna handlingarna synes emellertid framgå, att utsiktorna för trafikens upprätthållande på sådant sätt numera icke äro stora, även om det år 1926 fattade beslutet om realisering av bolagets tillgångar måhända icke får anses alldeles oryggligt. Då ansvaret för banan praktiskt taget påvilar blott en enda person, vilken redan bragt särdeles stora offer, kan järnvägsstyrelsen emellertid mycket väl förstå sagda beslut.

Att banans försvinnande skulle, trots den relativt obetydliga trafiken, innebära en samhällsekonomisk förlust, synes järnvägsstyrelsen uppenbart. Konsekvenserna komma i främsta rummet att drabba befolkningen inom trafikområdet, men bli jämväl dels den av staten ägda hamnen i Barsebäck,

angår är densamma visserligen närmast byggd för fiskets skull, men härleda i allt fall de erhållna inkomsterna till allra största delen från den allmänna varutrafiken, för vilken man väl alltid räknat med järnvägens fortbestånd. Beträffande statens järnvägar är det att nämna, dels att banan vid Kävlinge station erlagger ett förvaltningsbidrag å c:a 6,000 kronor årligen, dels att sannolikt blott en ringa del av de transporter, som nu gå till och från banan över Kävlinge, komma att efter banans nedläggande ligga kvar å statsbanan. Statens järnvägars inkomst av dessa transporter är endast känd för den del, som gått från banan, vilken år 1925 lämnade 8,800 kronor. Då godstrafiken i riktning från banan var mycket mindre än i motsatt riktning, 460 ton mot 2,200, synes det uppenbart, att den totala inkomsten icke understigit 25,000 kronor brutto, mot vilken inkomst stå oväsentliga merkostnader för detta trafikarbets utförande.

Ovan har förutsatts, att banan även efter ett eventuellt statsförvärv, skulle förvaltas som enskild järnväg, särskilt i taxehänseende. Vilken förändring, som skulle inträda vid ett fullständigt införlivande i statsbananätet, är svårt att bedöma, enär vid nuvarande konkurrens med motortrafiken det nämligen är mycket svårt att åstadkomma några mera pålitliga kalkyler angående trafikens variationer med ändringar i taxan. Inför svårigheten att på dylika korta slättbygdsbanor utan förlust av trafik hålla taxeläget högt lära i varje fall väsentliga taxesänkningar få förutsättas, och även om man torde böra utgå från, att vid en omedelbar övergång till statens järnvägars lägre taxa någon inkomstminskning kommer att till en början uppträda, så bör den nu under alla förhållanden icke vara väsentlig.

Om frågan ses enbart från statens järnvägars synpunkt, synes det alltså vara fullt ut lika förmånligt för statens järnvägar att övertaga banans drift som att låta densamma läggas ned. Sett ur allmän synpunkt måste det emellertid tillmätas mera vikt, att ett förebyggande sker av de väsentliga olägenheter, som vid en sådan nedläggning skulle uppstå för invånarna i de av banan berörda kommunerna. Att ingå på dessa torde icke vara järnvägsstyrelsens sak, så mycket mer som samstämmiga uttalanden föreligga från resp. kommunalstämmor. Järnvägsstyrelsen vill däremot framhålla, att förevarande fråga enligt styrelsens uppfattning *sakligt sett* är tämligen likartad de spörsmål, som tidigare uppkommit, då det visat sig, att enskilda järnvägar, vilka erhållit statslån, ej kunnat förränta dessa. Då staten genom riksgäldskontoret nödgats inköpa banorna, har ju det verkliga huvudsyftet varit att hindra driftens nedläggande. Det formella skälet, att man ville rädsla det investerade statskapitalet, har nämligen knappast varit att tro på; åtminstone för de banor, som hittills övertagits, är nog detta definitivt för-
lorat, huru man än burit sig åt eller för framtiden vill bära sig åt.

Nu finnes för den bana, det här gäller, visserligen intet statslån eller annat statens penningengagemang, men synes detta knappast behöva vara något mera avgörande skäl för statsmakterna att ställa sig avvisande, då ju samma *realskäl* som i tidigare fall tala för ett statens övertagande av bekymret med kommunikationsledens bevarande i drift. I dessa tider har ju också intresset för åtgärder till ett sammanförande av de många små och i splittringen svagt ställda järnvägsföretagen till större enheter börjat vakna, och det synes styrelsen då, att ej heller staten bör undandraga sig att medverka i dylikt syfte, då, som här är fallet, en mindre järnväg, sett såväl geografiskt som ur trafiktekniska synpunkter, väl låter sig ansluta till statens järnvägars nät.

Då ett övertagande av banan endast har en helt ringa inverkan på statens järnvägars ekonomi, anser styrelsen alltså övervägande skäl tala för att staten mottager densamma, på sätt som i motionen förutsättes, och är det då enligt styrelsens förmenande bäst, att steget genast tages fullt ut till en fullständig inkorporering med statens järnvägar, varvid sådana förhållanden redan från början åstadkommas för här berörda trakt, som nu blivit rådande beträffande närbelägna nyligen inkorporerade Kävlinge—Sjöbo-banan.

Beträffande den framtida förvaltningen, personalens övertagande m. m. bör emellertid därvid dock förutsättas, dels att personalen erhåller sådan placering i statens järnvägars löneskala, att någon mera betydande ökning av utgifter icke härigenom skall uppkomma, dels att den köpeskillning, varom här kan bliva fråga — i motionen angiven till högst 110,000 kronor — icke tillägges statens järnvägars i första hand räntepliktiga kapital av låne-medel.

Järnvägsstyrelsen har under nu angivna villkor för sin del intet att erinra mot bifall till motionen.

Stockholm den 23 februari 1927.

Kungl. järnvägsstyrelsen

Axel Granholm.

Erik Malmkvist,
Tjfv.