

## Nr 71.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Halmstad—Bolmens m. fl. järnvägar. (4:e avd.)*

1:o) **Halmstad—Bolmens järnväg.** I propositionen nr 178 har Kungl. Maj:t (s. 2—10 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 7 mars 1947) föreslagit riksdagen dels besluta, att Halmstad—Bolmens järnväg må på i statsrådsprotokollet närmare angivna villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar, dels ock till Förvärv av Halmstad—Bolmens järnväg under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 325 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har underställt Kungl. Maj:ts prövning ett under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande med Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag ingånget avtal angående förvärv av bolagets järnväg m. m. Avtalet har såsom bilaga fogats vid propositionen.

Halmstad—Bolmens järnväg bildar en utlöpare västerut av det med speciell spårvidd, 1,067 m, utrustade s. k. blekingenätet, vars linjer i övrigt, uppdelade på 5 förvaltningsenheter, under åren 1941—43 successivt övergått i statens ägo.

Ifrågavarande järnvägs rullande materiel bestod vid 1945 års slut av	
ånglok .....	4 st.
lokomotor .....	1 »
rälsbussar .....	3 »
personvagnar, 2-axliga .....	6 »
» , 4 » .....	3 »
resgodsvagnar .....	3 »
godsvagnar, slutna .....	19 »
» , öppna .....	83 »

Järnvägsbolaget bedriver i anslutning till järnvägsrörelsen inom järnvägens trafikområde en förhållandevis omfattande i överlåtelsen ingående bilinjetrafik för person- och godsbefordran samt jämväl viss beställningstrafik. Enligt föreliggande uppgifter utgör den koncessionerade linjelängden 160 km, varav 133 km för närvarande trafikeras. Vagnparken utgöres av 5 (person-)bussar, 1 kombinerad buss med lastflak, 3 lastbilar och 4 släpvagnar, med ett av bolaget beräknat sammanlagt bruksvärde av 207 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen dels besluta, att Halmstad—Bolmens järnväg må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar fr. o. m. den 1 juli 1947, dels till förvärvets genomförande å riksstaten för budgetåret 1947/48 under rubrik Förvärv av Halmstad—Bolmens järnväg anvisa ett investeringsanslag

av 325 000 kronor. Styrelsen har därvid bl. a. anfört, att styrelsen efter ett noggrant övervägande av bl. a. sådana omständigheter som det skick, vari anläggningarna hållits, utrustningen med rullande materiel, förekomsten av bilrörelse samt frånvaron av låneskulder, kommit till den uppfattningen, att köpeskillingen vore skälig och de avtalade ekonomiska villkoren från statlig synpunkt väl försvarliga. Mot avtalsbestämmelserna i övrigt hade styrelsen heller icke funnit anledning till erinran.

*Departementschefen* har i huvudsak anfört följande.

Enligt det föreliggande, med Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag träffade avtalet överlåter bolaget för en köpeskillning av 325 000 kronor sin järnväg till staten med tillträde den 1 juli 1947. Överlåtelsen omfattar jämväl den av bolaget bedrivna biltrafikerörelsen samt bolagets övriga fastigheter och anläggningar — i den mån desamma icke i avtalet särskilt undantagits — ävensom till den överlåtna egendomen hörande inventarier och rättigheter.

Av den av järnvägsstyrelsen lämnade ekonomiska redogörelsen framgår att trafikföretaget — fränsett en tillfällig, av krisförhållandena betingad förbättring under de senaste åren — icke är ekonomiskt bärigt såsom självständigt företag och att det under normala tider måste anses sakna egentligt affärsvärde. Ett införlivande av järnvägen med statsbanenätet torde medföra vissa möjligheter att genom rationaliseringsvinster av olika slag förbättra järnvägens ekonomiska resultat. Då företaget icke belastas av någon låneskuld och de i överlåtelsen ingående tillgångarna torde äga ett icke obetydligt egenvärde, har jag i likhet med järnvägsstyrelsen funnit de avtalade villkoren för staten godtagbara. Jag tillstyrker alltså, att järnvägen införlivas med statsbanenätet.

För genomförande av förvärvet erfordras i första hand anvisande av ett investeringsanslag av 325 000 kronor, motsvarande köpeskillingen för förvärvet.

Avtalets bestämmelser rörande övertagande av personal och pensionsförpliktelser äro utformade i enlighet med i tidigare liknande fall tillämpad praxis. Personalens löneställning blir reglerad i och med statsmakternas godkännande av avtalet. Härom erfordras alltså icke något särskilt beslut av riksdagen. Då bland den personal som skall övertagas icke finnes någon, som är avsedd att placeras i högre lönegrad än A 20, tarvas ej heller beslut av riksdagen om antalet befattningar.

*Utskottet.*

I förevarande proposition har Kungl. Maj:t framlagt förslag om förvärv av följande i enskild ägo varande järnvägar, nämligen Halmstad—Bolmen, Böda—Ottenby, Visby—Burgsvik och Visby—Lärbro, Slite—Roma och Hablingbo—Klintehamn—Roma. Samtliga förvärv ingå såsom ett led i det av statsmakterna år 1939 beslutade allmänna järnvägsförstatligandet. Utskottet tillstyrker att förvärven genomföras och har icke funnit något vara att erinra mot de för förvärven avtalade villkoren.

I fråga om järnvägen Visby—Burgsvik och Visby—Lärbro har ett direkt köp av järnvägsegendomen icke varit möjligt att genomföra, utan har avtalats om förvärv av aktiemajoriteten i det aktiebolag — Gotlands järnvägsaktiebolag — som äger och driver järnvägen. Avsikten är, att järnvägen tills vidare skall drivas i bolagsform och att med beslut om järnvägens införlivande med statens järnvägar skall anstå i avvaktan på slutförande av pågående utredning beträffande sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och fastlandet. Utskottet har intet att erinra häremot och får jämväl tillstyrka, att Kungl.

Maj:t bemyndigas bestämma om tidpunkten för anslutningen och om bolagets eventuella likvidation. Icke heller har utskottet något att erinra mot att järnvägarna Slite—Roma och Hablingbo—Klintehamn—Roma i avbidan på beslut om införlivande av järnvägen Visby—Burgsvik och Visby—Lärbro i drift- och förvaltningshänseende samordnas med sistnämnda järnväg. I detta sammanhang vill emellertid utskottet giva uttryck åt sin uppfattning att med en likvidation av Gotlands järnvägsaktiebolag och ett införlivande av ifrågavarande järnvägar på Gotland med statens järnvägar icke bör anstå längre än som kan anses oundgängligen erforderligt.

Förvärven av Böda—Ottensby samt Slite—Roma och Hablingbo—Klintehamn—Roma järnvägar erfordra — då vederlag avses skola utgå i form av befrielse från återstoden av järnvägarna åvilande låneskuld till staten — icke någon medelsanvisning å kapitalbudgeten. För genomförande av förvärvet av Halmstad—Bolmens järnväg och aktierna i Gotlands järnvägsaktiebolag åter erfordras anvisande av 325 000 respektive 981 500 kronor. Utskottet tillstyrker anvisande av dessa medel. Likaså tillstyrker utskottet anvisande av 900 000 kronor för inlösande av Gotlands järnvägsaktiebolag åvilande reversskuld samt för fortsatta investeringar i samband med motorisering av driften av den av bolaget drivna järnvägen.

Vad departementschefen i övrigt anfört och förordat i fråga om här avsedda förvärv eller om förvärv av vissa aktier i Kalmar verkstadsaktiebolag har icke givit utskottet anledning till erinran.

Under förevarande punkt får utskottet hemställa,

att riksdagen må

a) besluta, att Halmstad—Bolmens järnväg må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar,

b) till *Förvärv av Halmstad—Bolmens järnväg* för budgetåret 1947/48 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 325 000 kronor.

2:o) **Ölands järnväg.** Kungl. Maj:t har (s. 10—17) föreslagit riksdagen besluta, att Ölands järnväg må på i statsrådsprotokollet närmare angivna villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar.

Nu ifrågavarande järnvägssystem har tillkommit genom sammanslagning av två mindre järnvägar, båda med en spårvidd av 0,891 meter. Den rullande materielen utgjordes vid 1946 års slut av

ånglok	9 st.
lokomotorer	3 »
motorvagn, 2-axlig	1 »
rälsbussar, 4-axliga	5 »
personvagnar, 2-axliga	8 »
» , 4-axliga	4 »
post- och resgodsvagnar	7 »
godsvagnar, slutna	29 »
» , öppna	249 »

Tillkomsten av förevarande järnvägar har möjliggjorts genom insats av relativt stora belopp statsmedel i form av statslåån. Som den skuldbörda järnvägsbolagen sålunda ådragit sig kommit att vida överstiga deras ekonomiska bärkraft, har en sanering av bolagens ekonomi blivit nödvändig och genomförts vid 1927 års riksdag, i det att en bolagens skuld för lån ur järnvägslånefonden, vilken skuld stigit till nära 3 000 000 kronor, nedskrivits till 800 000 kronor. Av skulden kvarstod vid utgången av år 1946 ca 733 700 kronor.

Även Ölands järnvägsaktiebolag bedriver en förhållandevis stor biltrafikrörelse, omfattande såväl person- och godsbefordran som beställningstrafik. Bilrörelsen ingår enligt avtalet i överlåtelsen. Enligt föreliggande uppgifter utgör den koncessionerade linjelängden 272 km, varav 259 km för närvarande trafikeras. Vagnparken omfattar 9 omnibusar, 7 lastbilar och 2 gods-läpvnagnar med en sammanlagd anskaffningskostnad av 308 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen besluta, att Ölands järnväg må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar. Styrelsen har funnit de avtalade ekonomiska villkoren — vilka i stort sett innebure, att staten erhöle järnvägen och bilrörelsen i kvittning mot statslånet samt ett bidrag på 50 000 kronor till ett under uppförande varande motorvagnstall i Borgholm — vara från statens synpunkt väl försvarliga. Beträffande anslagsbehovet för statsförvärvets genomförande har styrelsen till en början uttalat, att den bolaget påvilande låneskulden till staten i samband med överlåtelsen av järnvägen borde överföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond, medan intill överlåtelsedagen upplupen ränta torde få av järnvägsstyrelsen inbetalas till riksgäldskontoret. Styrelsen förutsatte, att — i likhet med vad tidigare varit fallet vid förvärv av enskilda järnvägar — överförandet icke skulie beröra riksstaten samt att räntelikviden skulle föras å det särskilda utjämningskonto, benämnt »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vilket upplagts i statens järnvägars räkenskaper med anledning av statsmakternas beslut vid 1940 års lagtima riksdag. Om, såsom styrelsen ville föreslå, jämväl förenämnda bidrag till viss byggnad finge påföras sagda inköpskonto, krävdes för här förevarande järnvägsförvärv icke någon anvisning av investeringsanslag.

I och med förvärvet av de enskilda järnvägar, som hade Kalmar till sin huvudstation, har staten blivit ägare av aktiemajoriteten i Kalmar verkstadsaktiebolag. Den detta bolag tillhöriga järnvägsverkstaden är enligt gällande bolagsordning avsedd »för sådan tillverkning, som för järnvägars drift, underhåll och komplettering erfordras jämte annan därmed jämförlig rörelse». Det har vid det tidigare aktieförvärvet förutsatts, att staten framdeles skulle ytterligare öka sitt aktieinnehav i nämnda bolag. Med statsförvärvet av Ölands järnväg skulle även följa äganderätten till 40 aktier i Kalmar verkstadsaktiebolag. Järnvägsstyrelsen har hemställt om bemyndigande att förvärva ytterligare ett antal aktier i bolaget samt att för affärstransaktionens genomförande taga i anspråk erforderligt belopp av statens järnvägars dis-

positionsanslag. Kostnaderna för ifrågavarande förvärv beräknas till lägst 17 250 kronor och högst 54 750 kronor.

*Departementschefen* har för egen del anfört bland annat följande.

Enligt det föreliggande med Ölands järnvägsaktiebolag träffade avtalet överlåter bolaget sin järnväg till staten med tillträde den 1 juli 1947, mot det att bolaget befrias från betalningsskyldigheten för återstoden av sin låneskuld till staten, för närvarande uppgående till ca 733 700 kronor, jämte å tillträdesdagen förpluten ränta. Överlåtelsen omfattar jämväl den av bolaget bedrivna biltrafikrörelsen samt — med vissa undantag — bolagets övriga fastigheter och anläggningar, ävensom till den överlåtna egendomen hörande inventarier och rättigheter samt slutligen 40 aktier i Kalmar verkstadsaktiebolag och 47 andelar i Ölands motortrafikförening u. p. a.

Av den av järnvägsstyrelsen lämnade redogörelsen framgår, att järnvägen är tämligen trafiksvag men att den ändock tillsammans med biltrafikrörelsen under senare år lämnat sådant resultat, att bolaget kunnat fullgöra sin betalningsskyldighet gentemot riksgäldskontoret, samtidigt som betydande belopp investerats i ny rullande materiel och anläggningar för bilrörelsen. Vid övervägande av dessa omständigheter har jag i likhet med järnvägsstyrelsen funnit de avtalade villkoren för staten godtagbara. Jag tillstyrker alltså, att järnvägen införlivas med statsbanenätet.

Då någon kontant köpeskilling icke skall utgå, erfordras icke någon kapitalanvisning för förvärvets genomförande. Mot de av järnvägsstyrelsen föreslagna bokföringsåtgärderna har jag icke funnit något att invända.

Ej heller de övriga avtalsbestämmelserna ha givit mig anledning till erinran. Då bland den personal som skall övertagas icke finnes någon, som är avsedd att placeras i högre lönegrad än A 20, erfordras icke något beslut av riksdagen om antalet befattningar.

Jag förordar slutligen att, under förutsättning att riksdagen icke framställer erinran däremot, bemyndigande lämnas järnvägsstyrelsen att med anlitande av statens järnvägars dispositionsanslag förvärva vissa ytterligare aktieposter i Kalmar verkstadsaktiebolag i enlighet med styrelsens därom i skrivelse den 10 februari 1947 gjorda hemställan.

Under åberopande av vad utskottet anfört under punkt 1:o) får utskottet hemställa,

*Utskottet.*

att riksdagen må besluta, att Ölands järnväg må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar.

3:o) **Gotlands järnväg.** Kungl. Maj:t har (s. 17—29) föreslagit riksdagen dels besluta att aktierna i Gotlands järnvägsaktiebolag må på överenskomna, i statsrådsprotokollet närmare berörda villkor förvärvas av staten, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att, efter det sagda aktieförvärv ägt rum, bestämma om tidpunkten för samt utfärda närmare föreskrifter beträffande anslutningen till statens järnvägar av bolagets järnväg samt bolagets eventuella likvidation ävensom att i enlighet med vad departementschefen förordat under den tid, bolaget kan komma att bestå, bereda detsamma de lån, som kunna befinnas erforderliga för inlösen av en bolaget åvilande reversskuld å 500 000 kronor samt för fortsatta investeringar i samband med driftens motorise-

ring m. m., dels ock å riksstaten för budgetåret 1947/48 å kapitalbudgeten under rubrik statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa följande två investeringsanslag, nämligen till Förvärv av aktier i Gotlands järnvägsaktiebolag 981 500 kronor och till Lån till Gotlands järnvägsaktiebolag 900 000 kronor.

Gotlands järnvägsaktiebolags järnväg har en banlängd av 116,5 km och är geografiskt uppdelad på en linje från Visby söderut till Burgsvik, om 79 km, en norrut till Lärbro, om 35,5 km, samt ett förbindelsespår mellan huvudstationen och hamnen i Visby, om 2 km. Till den sålunda bildade, i stort sett nordsydliga längdbanan ansluta de båda övriga järnvägsförvaltningarnas linjer, Hablingbo—Klintehamn—Roma och Slite—Roma, med det ungefär mitt på ön belägna Roma såsom gemensam föreningsstation.

Spårvidden är — liksom för övriga gotländska järnvägar — 0,891 m. Järnvägens rullande materiel utgjordes vid utgången av år 1946 av

ånglok	11 st.
rälsbussar, 4-axliga	4 »
släpvagnar till d:o	4 »
person- och postvagnar, 2-axliga	7 »
» » » , 4-axliga	11 »
resgodsvagnar	6 »
godsvagnar, slutna	41 »
» , öppna	228 »

Dessutom disponerar bolaget över 16 sockerfabriken i Roma tillhöriga cisternvagnar för transport av socker och spannmål.

Järnvägsstyrelsen har framhållit, att styrelsen närmast varit inställd på ett statsförvärv i vanlig ordning av den bolaget tillhöriga järnvägen samt bolagets övriga egendom. Vid upptagandet av de egentliga affärsförhandlingarna hade emellertid representanter för aktieägarna förklarat, att man från säljarsidan önskade metoden med aktieförvärv, varmed bl. a. skulle vinnas att för säljarens del hela transaktionen vore avslutad i och med aktiernas överlåtelse. Såvitt styrelsen kunnat finna, vore ej heller att mot denna fördel för säljaren ställa några praktiska olägenheter för köparen eller i alla händelser några sådana av nämnvärd betydelse.

I överlåtelsen ingår av bolaget i anslutning till järnvägsrörelsen bedrivnen, tämligen omfattande biltrafikrörelse för person- och godsbefordran samt jämväl beställningstrafik. Enligt föreliggande uppgifter uppgår den koncessionerade linjelängden till 523 km, varav 358 km för närvarande trafikeras. Vagnparken utgöres av 13 omnibusar, 13 lastbilar, 5 godssläpvagnar och 1 personbil.

Bolaget har 1946 upptagit ett såsom tillfälligt betraktat reverslån å 500 000 kronor för anskaffning av motormateriel, rälsbussar och motorlok samt för uppförande av ett rälsbusstall.

Järnvägsstyrelsen har beträffande anslagsbehovet anfört, att för genomförande av det avtalade aktieförvärvet erfordrades ett investeringsanslag motsvarande köpeskillingen för hela aktiestocken, 981 500 kronor. Enär den

sedan länge planerade rationaliseringen av driften genom anskaffning av rälsbussar m. m. nu vore i full gång, och då det vore önskvärt, att det blivande statliga bolaget gjordes oberoende av enskild kredit för sagda ändamål, ville styrelsen föreslå, att finansieringen av för rationaliseringen nödiga investeringar, i den mån bolagets egna tillgångar ej försloge, ordnades genom lån från statens järnvägar, samt att erforderliga medel för detta ändamål alltså ställdes till järnvägsstyrelsens förfogande. Att verkställa någon säker beräkning av detta bolags lånebehov vore svårt, då detsamma komme att påverkas av bl. a. utvecklingen av bolagets driftinkomster och driftutgifter. En föreliggande överslagskalkyl slutade på 750 000 kronor, varav 500 000 kronor för inlösen av förenämnda tillfälliga reverslån och 250 000 kronor för likvider av rälsbussar och motorlok, vilka vore beställda för leverans under första halvåret 1948. Härtill borde emellertid läggas 150 000 kronor för oförutsedda behov.

*Departementschefen* har anfört följande.

I anslutning till statsmakternas principbeslut år 1939 om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet har järnvägsstyrelsen under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande före den 15 juni 1947 träffat avtal med representanter för vissa aktieägare i Gotlands järnvägsaktiebolag om förvärv för statens räkning av aktiemajoriteten i bolaget. Detta bolag äger huvudjärnvägen på Gotland samt driver därjämte en jämförelsevis omfattande biltrafikrörelse. Förutom denna järnväg finnes på Gotland ytterligare två mindre järnvägsföretag. Till frågan om statsförvärv av dessa torde jag få återkomma i det följande.

Den avtalade formen för förvärv av Gotlands järnväg avser, såsom nämnts, förvärv av aktiemajoriteten i bolaget. Ett direkt köp av järnvägsegendomen, vilket eljest varit den vanliga förvärvsformen, har i detta fall icke kunnat genomföras. I och för sig torde emellertid den valda överlåtelseformen icke medföra några större olägenheter för kronan.

Bolagets aktiekapital utgör 1 509 900 kronor. Överenskommelsen avser förvärv av aktier till ett nominellt belopp av 1 042 000 kronor. Priset för aktierna, vilkas nominella värde är 100 kronor, har bestämts till 65 kronor per aktie. Enligt överenskommelsen skulle staten vidare intill den 1 juli 1948 förbinda sig att på anfordran jämväl inlösa övriga aktier i järnvägsbolaget till enahanda pris. Den totala köpeskillingen för hela aktiestocken kommer sålunda att uppgå till avrundat 981 500 kronor.

Vid beräkningen av järnvägens affärsvärde har järnvägsstyrelsen utgått från förhållandena vid tiden för 1939 års principbeslut om allmänt järnvägsförstatligande. Vid denna tidpunkt hade bolaget icke någon låneskuld och dess svävande skulder täcktes med marginal av förefintliga rörliga tillgångar. På basis av genomsnittssiffror för åren 1931—38 har styrelsen beräknat normalårsavkastningen av bolagets rörelse till ca 98 000 kronor. Detta belopp är tillräckligt för att täcka — förutom skatter beräknade enligt de bestämmelser, som gällde år 1939 — kostnaderna för förräntning efter 4 procent av dels hela köpeskillingen för bolagets aktier, dels ock ett kapitalbelopp för nyinvesteringar av 1 225 000 kronor. Bolaget har under hela den tidsperiod omfattande åren 1931—45, för vilken redovisning lämnats i järnvägsstyrelsens skrivelse, givit utdelning å aktierna med 3 till 5 procent av nominella värdet.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden har jag funnit de avtalade ekonomiska villkoren godtagbara. Då avtalsbestämmelserna i övrigt icke föran-

leda erinran från min sida, tillstyrker jag, att förevarande preliminära överenskommelse angående statsförvärv av aktiemajoriteten i Gotlands järnvägsaktiebolag godkännes.

För aktieförvärvet samt för att möjliggöra inlösen av de aktier, som icke genom avtalet överlåtits, torde för budgetåret 1947/48 böra anvisas ett investeringsanslag av 981 500 kronor.

Jag tillstyrker jämväl järnvägsstyrelsens förslag att ett investeringsanslag av 900 000 kronor anvisas för finansiering genom lån till det blivande statliga bolaget av vissa investeringar, som erfordras för rationalisering främst genom motorisering av driften vid bolagets järnväg. Av nämnda belopp skulle 500 000 kronor användas för inlösen av ett av bolaget för här ifrågakvarande ändamål upptaget reverslån.

I likhet med järnvägsstyrelsen anser jag lämpligt att med bolagets likvidation och järnvägens införlivande med statens järnvägar får anstå i avvaktan på slutförandet av pågående utredning rörande sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och det övriga Sverige. Det torde emellertid vara lämpligt, att riksdagen beslut redan nu utverkas om bemyndigande för Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten för samt att utfärda närmare föreskrifter beträffande anslutningen till statens järnvägar av bolagets järnväg.

*Utskottet.* Under åberopande av vad utskottet anfört under punkt 1:o) får utskottet hemställa,

att riksdagen må

a) besluta att aktierna i Gotlands järnvägsaktiebolag må på överenskomna villkor förvärvas av staten,

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att, efter det sagda aktieförvärv ägt rum, bestämma om tidpunkten för samt utfärda närmare föreskrifter beträffande anslutningen till statens järnvägar av bolagets järnväg samt bolagets eventuella likvidation ävensom att i enlighet med vad i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 7 mars 1947 förordats under den tid, bolaget kan komma att bestå, bereda detsamma de lån, som kunna befinnas erforderliga för inlösen av en bolaget åvilande reversskuld å 500 000 kronor samt för fortsatta investeringar i samband med driftens motorisering m. m.,

c) för budgetåret 1947/48 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa följande investeringsanslag, nämligen

till *Förvärv av aktier i Gotlands järnvägsaktiebolag* 981 500 kronor;

till *Lån till Gotlands järnvägsaktiebolag* 900 000 kronor.

4:o) **Slite—Roma och Klintehamn—Roma järnvägar.** Kungl. Maj:t har (s. 29—40) föreslagit riksdagen dels besluta, att Slite—Roma och Klintehamn—Roma järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten, dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att bestämma om tidpunkten för samt utfärda närma-



re föreskrifter beträffande nämnda järnvägars anslutning till statens järnvägar.

Dessa järnvägars spårvidd är 0,891m. Den rullande materielen utgjordes vid 1946 års slut av

	Slite—Roma	Klintehamn —Roma
Ånglok .....	3 st.	5 st.
Rälsbussar, 4-axliga .....	—	2 »
Släpvagnar .....	—	2 »
Personvagnar .....	3 »	3 »
Resgodsvagnar .....	2 »	—
Godsvagnar, slutna .....	10 »	15 »
» , öppna .....	46 »	64 »

I de föreliggande avtalen ingå även järnvägsbolagens i förhållande till järnvägsrörelsen mycket omfattande biltrafikerörelser för person- och godsbeordran samt jämväl beställningstrafik. Linjelängd och teknisk utrustning framgå av nedanstående uppgifter.

	Slite—Roma	Klintehamn —Roma
Koncessionerad linjelängd, km .....	188	173
Trafikerad » » .....	182	173
Omnibussar, antal .....	6	6
Lastbilar » .....	6	3
Släpvagnar » .....	—	2
Anskaffningskostnad för rullande materiel, kr.	162 000	115 000
Garage, antal .....	1	3

Enligt de föreliggande avtalen avses staten skola övertaga all bolagens fasta och lösa egendom med vissa i avtalen angivna undantag mot det att staten ikläder sig ansvaret för på egendomen och rörelsen vilande skulder. Någon kontant köpeskilling avses icke skola utgå.

*Departementschefen* har anfört följande.

De föreliggande med Slite—Roma och Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag träffade avtalen äro av liknande beskaffenhet som det tidigare behandlade avtalet angående förvärv av Ölands järnväg. Bolagen överlåta sålunda sina respektive järnvägar till staten med tillträde den 1 juli 1947 mot det att bolagen befrias från betalningsskyldigheten för återstoden av sina låneskulder till staten. Dessa skulder beräknas den 1 juli 1947 uppgå till för Slite—Roma järnvägsaktiebolag 50 000 kronor och för Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag tillhopa ca 357 000 kronor. Staten skall därjämte övertaga betalningsansvaret för till rörelserna hänförliga, å tillträdesdagen oguldna utgifter. Överlåtelsen omfattar jämväl de av bolagen bedrivna biltrafikerörelserna samt — med vissa undantag — bolagens övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar samt rättigheter. Bolagen skola dock äga rätt att av tillgängliga kontanta medel behålla eller på tillträdesdagen av järnvägsstyrelsen kontant utbetomma 125 000 kronor respektive 85 000 kronor.

Enligt vad som framgår av den av järnvägsstyrelsen lämnade redogörelsen tillhöra förevarande järnvägar i fråga om trafikintensitet de svagaste i landet och sakna, trots förefintligheten av en i och för sig bärig biltrafikerörelse,

affärsvärde. De i avtalen angivna ekonomiska villkoren torde emellertid kunna betraktas som skäligen i förhållande till de ersättningar, som lämnats vid tidigare förvärfv av icke bäriga järnvägsföretag, och jag förordar, i likhet med järnvägsstyrelsen, att de godtagas.

Då kontant köpeskilling ej skall utgå, erfordras icke någon kapitalanvisning för förvärfvens genomförande. Mot de av järnvägsstyrelsen föreslagna bokföringsåtgärderna har jag icke funnit något att invända.

Det har i avtalen förutsatts, att tidpunkten för anslutningen av bolagens järnvägar till statens järnvägar skulle bli beroende av vad i sådant hänseende kunde komma att bestämmas i fråga om den Gotlands järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen. Järnvägsstyrelsen föreslår, att i avbidan på ett sådant avgörande de tre järnvägarna samordnas i drift- och förvaltningshänseende. Jag har ingenting att erinra häremot.

Ej heller de övriga avtalsbestämmelserna ha givit mig anledning till erinran. Då bland den personal, som skall övertagas, icke finnes någon som är avsedd att placeras i högre lönegrad än A 20, erfordras icke något beslut av riksdagen om antalet befattningar.

*Utskottet.*

Under återopande av vad utskottet anfört under punkt 1:o) får utskottet hemställa,

att riksdagen må

a) besluta, att Slite—Roma och Klintehamn—Roma järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten.

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att bestämma om tidpunkten för samt utfärda närmare föreskrifter beträffande nämnda järnvägars anslutning till statens järnvägar.

Stockholm den 18 april 1947.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:*

från första kammaren: herrar Johan Bernhard Johansson, Pauli, Gränebo, Larsson, Karl Andersson, Mannerskantz, Gustaf Iwar Anderson, fröken Andersson, herrar Berling, Albertsson, Hesselbom och Ivar Persson; samt

från andra kammaren: herrar Svensson i Grönvik, Malmborg i Skövde, Bergström, Mårtensson, Wallentheim, Lindholm, Åkerström, Holmström, Petterson i Degerfors, Persson i Vinberg, Johansson i Mysinge och Birke.