

Nr 165.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg m. m.; given Stockholms slott den 14 mars 1952.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

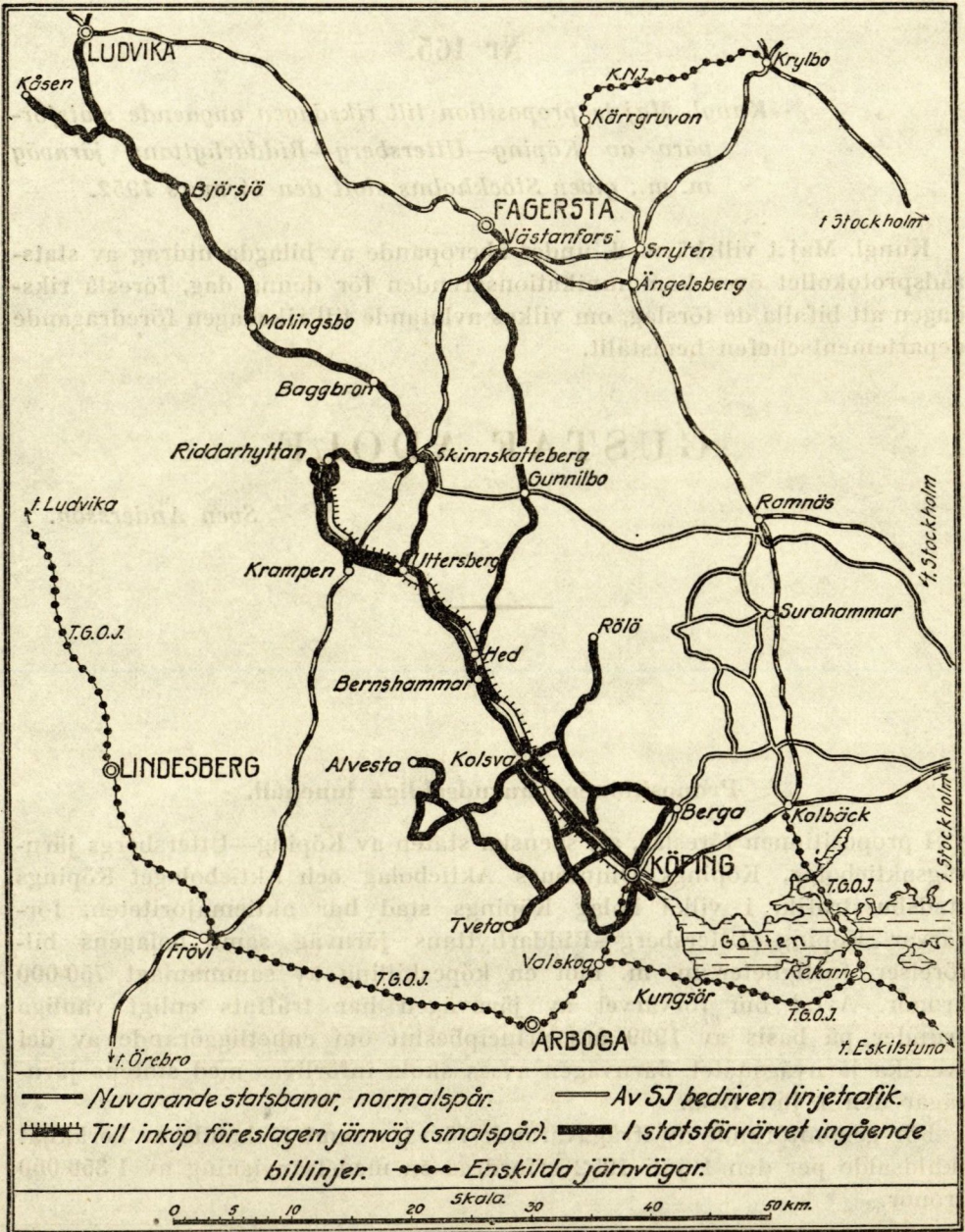
GUSTAF ADOLF.

Sven Andersson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen föreslås, att svenska staten av Köping—Uttersbergs järnvägsaktiebolag, Köpings Omnibuss Aktiebolag och Aktiebolaget Köpings stadsbusstrafik, i vilka bolag Köpings stad har aktiemajoriteten, förvärvar Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg samt bolagens bilrörelser, fastigheter m. m. mot en köpeskilling av sammanlagt 750 000 kronor. Avtal om förvärvet av järnvägen har träffats enligt vanliga grunder på basis av 1939 års principbeslut om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Järnvägen avses skola införlivas med statens järnvägar den 1 juli 1952.

För genomförande av ifrågavarande förvärv samt täckande av beräknat skuldsaldo per den 1 juli 1952 erfordras en medelsanvisning av 1 350 000 kronor.



Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 14 mars 1952.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL,

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson.

Med skrivelse den 10 mars 1952 har *järnvägsstyrelsen* — till fullföljande av det genom Kungl. Maj:ts beslut den 9 juni 1939 lämnade uppdraget att vidtaga åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet — underställt Kungl. Maj:ts prövning ett med Köping—Uttersbergs järnvägsaktiebolag, Köpings Omnibuss Aktiebolag och Aktiebolaget Köpings stadsbusstrafik, under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande, ingånget avtal om förvärv för svenska statens räkning av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg (KURJ) samt bolagens bilrörelser, fastigheter m. m.

Jag anhåller att få till behandling upptaga sålunda föreliggande fråga om statsförvärv av ifrågavarande järnväg m. m. Det ingångna avtalet torde såsom bilaga (*Bilaga*) få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Järnvägsstyrelsen.

Järnvägsstyrelsen meddelar i sin framställning, att enär den helt övervägande delen av persontrafiken inom KURJ:s trafikområde ombesörjes av två med varandra och med järnvägsbolaget i förvaltningsgemenskap stående landsvägstrafikföretag med firma Köpings Omnibuss Aktiebolag och Aktiebolaget Köpings Stadsbusstrafik, i det följande benämnda bussbolaget respektive stadstrafikbolaget, förenämnda avtal har vidgats att omfatta jämväl sistnämnda bolags trafikrörelse och egendom. Mellan de tre trafikbolagen föreligger icke blott förvaltningsgemenskap utan också faktisk ägaregemenskap, i det att Köpings stad har dominerande aktiemajoriteter i bolagen. I järnvägsbolaget äger staden sålunda 995 aktier av 1 000, i omnibussbolaget 520 av 570 och i stadsbusstrafiken 520 av 550.

Styrelsen framhåller, att samma riktlinjer som vid tidigare statsförvärv ha följts vid nu verkställda utredningar och förda förhandlingar. Även till sitt innehåll överensstämmer avtalet med flertalet tidigare sådana, enär det

avser förvärv av i stort sett bolagens samtliga tillgångar, å ena sidan, samt övertagande av förpliktelser och skulder, å andra sidan.

Beträffande järnvägens *tillkomst* och *utbyggnad* meddelar järnvägsstyrelsen följande uppgifter:

Bandel	Koncession meddelad år	Öppnad för trafik år	Banlängd km
Köping—Uttersberg	1863	1866	33,9
» —Köpings hamn	1863	—	0,4
Uttersberg—Riddarhyttan	1879	1880	12,3
Uggelfors—Krampen	1899	1901	1,6
Riddarhyttan—Källfallet	1914	1915	2,7
» —Bäcke-gruvan	1914	1915	4,0
Guttsta—Kolsva järnverk	1938	1938	2,5
			Tillhopa 57,4

I anslutning härtill erinrar järnvägsstyrelsen, att järnvägen mellan Köping och Uttersberg (KUJ) tillhör vårt lands äldsta järnvägar. Att KUJ kom till så tidigt som 1863, förklarar vissa säregenheter och främst dess spårvidd 1,093 m, vilken veterligen icke förekommer annorstädes och beträffande vars tillkomst för övrigt någon säker förklaring icke kunnat lämnas. Ett faktum är nämligen, att i Kungl. Maj:ts resolution rörande KUJ spårvidden var fastställd till 3,5 svenska fot, d. v. s. 1,039 m, samt att avvikelsen härifrån ej synes ha upptäckts av vederbörande myndighet förrän år 1875.

Beträffande styrelsens uppgifter om banans *tekniska standard* torde jag få hänvisa till handlingarna.

Den *rullande materielen* utgjordes vid 1950 års slut av 7 ånglok, 10 personvagnar, 2 person- och postvagnar, 5 resgodsvagnar, 10 slutna godsvagnar och 327 öppna godsvagnar.

Trafikrörelsens storlek i jämförelse med av staten hittills övertagna järnvägar av den med KURJ:s närmast jämförliga spårvidden 1,067 m framgår av följande sammanställning, i vilken upptagits trafiksiffror från senaste mellankrigsåret (1938).

Järnväg	Ägande banlängd km	Personkm pr bankm	Godstonkm pr bankm 1 000-tal	Tillhopa
Blekinge Kustbanor	205,4	104,6	66,5	171,1
Köping—Uttersberg—Riddarhyttan...	59,9	23,4	142,8	166,2
Växjö—Tingsryd	45,0	58,7	35,6	94,3
Karlshamn—Vislanda—Bolmen	129,0	42,6	38,0	80,6
Halmstad—Bolmen	65,9	29,0	16,8	45,8
Östra Blekinge	65,3	27,5	15,1	42,6
Hönshylte—Kvarnamåla	20,8	10,9	4,7	15,6
Samtliga enskilda smalspåriga järnvägar	3 595,5	61,4	54,9	116,3

Av sammanställningen framgår, att KURJ i fråga om total trafikintensitet år 1938 var nästan jämförd med de år 1942 förstatligade Blekinge Kustbanor. Fördelningen på de båda huvudslagen av trafik var dock en helt annan.

Något statslån finnes för närvarande icke.

De till KURJ anslutna bussföretagen bedriva en trafikrörelse, som är osedvanligt stor i förhållande till den järnvägstrafik, med vilken den är samordnad. Busstrafiken utgöres främst av linjetrafik för personbefordran och i samband därmed viss godsbefordran ävensom beställnings- trafik.

Följande sammanställning innehåller uppgifter om linjelängd, vagn- park, fasta anläggningar samt anläggningsvärden år 1950.

	Köpings Omnibuss AB	AB Köpings Stadsbuss- trafik
Linjelängd, km	432	17
<i>Fordonspark</i>		
Bussar	9	8
Bokfört värde, 1 000 kronor	342	334
<i>Fasta anläggningar</i>		
Bokfört värde, 1 000 kronor	195	—

I anslutning härtill meddelar järnvägsstyrelsen, att biltrafiken har givit ett tillfredsställande resultat.

För att belysa järnvägsföretagets samt bussbolagens *ekonomiska förhållanden* under en följd av år har järnvägsstyrelsen lämnat vissa sammanställningar av driftsräkningar, vinst- och förlusträkningar samt balansräkningar. Beträffande sammanställningarnas innehåll torde jag få hänvisa till handlingarna.

Efter en redogörelse för KURJ:s utveckling fram till den tidpunkt, då järnvägen år 1931 inköptes av Köpings stad, till vilken redogörelse jag tillåter mig hänvisa, framhåller järnvägsstyrelsen, att KURJ från flera synpunkter utgör ett särfall. Av betydelse är därvid — förutom särställningen i fråga om spårvidden — att KURJ i motsats till flertalet smalspåriga järnvägar främst fungerar icke som bibana till en angränsande järnväg av stambanenatur utan som tillförselled till Köpings hamn, samt att banan, med Köpings stad såsom ägare av praktiskt taget samtliga aktier i Köping—Uttersbergs järnvägsaktiebolag, är att betrakta såsom ett samhällsägt företag. Det ligger i sakens natur, att statsförvärvet av ett sådant företag icke kan vara något statens järnvägars intresse och knappast skulle kunnat ifrågakomma annat än såsom led i ett i princip allmänt förstatligande. Enär på grund av olikheten i spårvidd egentlig samdrift med angränsande statsbanelinjer icke kan äga rum, ställer styrelsen icke i utsikt, att förstatligandet skall medföra några nämnvärda samhällsekonomiska fördelar, detta så mycket mindre som det organisatoriska inlemmandet i SJ icke ens kan förväntas medföra någon hjälp från eller åt andra linjer, vare sig

såvitt gäller reservmateriel för säsongmässiga trafiktoppar eller beträffande verkstadstjänsten. Det kan t. o. m. ifrågasättas, huruvida icke med hänsyn till förenämnda inriktning av trafiken det allmänt samhälleliga resultatet av rörelsen borde kunna bli något bättre i kommunal än i statlig förvaltning.

Å andra sidan har, anför styrelsen, bevarandet av den förefintliga intressegemenskapen mellan stadens övriga verksamheter och förenämnda bolags trafikrörelser icke ansetts vara till så stor och påtaglig allmän båt-nad, att med hänsyn därtill undantag kunnat begäras från den av statsmakterna vid 1939 års riksdag uppställda regeln, att det blivande förstatligandet borde omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normal-spåriga som smalspåriga, vilka ej äro att betrakta som spårvägar eller ha liknande lokal karaktär och som över huvud taget äro av den allmänna betydelse, att de böra fortbestå. Det talas där icke vare sig om fusionsvinster eller rationaliseringsmöjligheter utan frånskiljas endast företag med vissa trafikuppgifter, vilkas ombesörjande närmast ansetts ankomma på kommunerna eller enskilda industriföretag — undantag som här sakna relevans — och det toges i övrigt sikte på den samhälleliga effekten av järnvägsdriftens bibehållande, respektive upphörande.

För KURJ:s del har det senare alternativet veterligen icke ifrågasatts. Visserligen har persontrafiken inom banans trafikområde sedan länge i huvudsak gått landsvägsledes, och total utflyttning därav synes böra företagas snarast möjligt efter statsövertagandet. Enligt verkställd överslagskalkyl skulle därmed ernås en avsevärd minskning av den i allt fall ofrånkomliga — betydande — förlusten å rörelsen. Även en del högvärt gods har avletts från järnvägen, men den kvarvarande godstrafiken är i varje fall så betydande, att den torde kunna under överskådlig framtid ensam motivera järnvägens bibehållande, detta i all synnerhet som huvudparten därav utgöres av sådana råvarutransporter, vilka anses särskilt lämpade för järnvägsbefordran.

Vid de nu avslutade förhandlingarna har, framhåller styrelsen, följaktligen aldrig bestritts, att ett realiserande av 1939 års principbeslut varit avsett att innefatta statsförvärv av KURJ. Redan på ett tidigt skede gjordes också klart, att ett sådant förvärv måste avse jämväl den av förenämnda båda biltrafikbolag bedrivna landsvägstrafiken. Vad meningarna länge och starkt brutit sig om, har däremot varit frågan om köpevillkorens avvägning, en omständighet som är lättförklarlig i betraktande av bl. a. den ytterst starka föränderlighet, som driftresultaten uppvisat. Man kunde enligt köparsidans representanter icke komma fram till något kalkylerat affärsvärde, varför köpesummans bestämning grundades enbart på en skälighetsprövning, med hänsyn tagen bl. a. till vad som betalats för andra icke lönsamma järnvägar. Villkoren i det avtal, som nu föreligger, äro avvägda i överensstämmelse med denna senare uppfattning, vilken på sistone kommit att biträdas jämväl av stadens förhandlingsdelegerade. Järnvägsstyrelsen anser villkoren i fråga godtagbara.

Styrelsen erinrar härefter, att förvärvet avser i stort sett bolagens samtliga tillgångar. Reservationen syftar på det i bilaga A till avtalet omförmälda undantagandet av den del av järnvägsfastigheten, som fram till år 1876 var Köpings station (använd av Köping—Uttersbergs järnvägsaktiebolag och Köping—Hults järnväg). Den på 1860-talet tillkomna träbyggnaden, vilken efter 1876 begagnats bl. a. som förvaltningsbyggnad och bostadshus, är ej av något större värde, men innehavet av den till hamnområdet gränsande tomten om 592 m² har ansetts vara av väsentlig betydelse för Köpings stad. Vid förhandlingarna har utlovats, att statens järnvägar skola tills vidare få hyresfritt disponera det utrymme inom byggnaden i fråga, som erfordras för den övertagna biltrafikens skötsel.

I anslutning härtill meddelar styrelsen, att vid förhandlingarna ett egendomsbyte avtalats sålunda, att bussbolaget till staden överlämnar den av bolaget uppförda men å stadens mark belägna busstationen samt i utbyte förvärvar den staden tillhöriga mark om ca 5 250 m², varå bolagets garage- och verkstadsbyggnader äro uppförda. Järnvägsstyrelsen finner den sålunda åvägabragta »rationella klyvningen» vara för båda parter förmånlig. Busstationens övergång i stadens ägo skall självfallet icke lända trafiken till men. Frånsett vem som är ägare måste det ligga i Köpings stads intresse att i möjlig mån befrämja denna billinjef trafik, vilken betjänar en så betydande del av stadens handelsområde.

Såsom framgår av § 3 mom. 1 i avtalet, utgör summan av de överenskomna köpeskillingarna 750 000 kronor, varav till järnvägsbolaget 638 000, till bussbolaget 57 000 samt till stadstrafikbolaget 55 000 kronor. För de båda biltrafikbolagen motsvara dessa belopp respektive bolags aktiekapital, medan för järnvägsbolagets del viss reduktion gentemot detta ägt rum.

Summan av bolagens lån, vilka enligt § 3 mom. 2 skola övertagas av staten uppgick enligt 1950 års balansräkning till 206 000 kronor. Då biltrafikbolagens växelskulder utgöra tillhoppa 171 000 kronor, blir den faktiska lånesumman vid 1950 års utgång 377 000 kronor. Järnvägsbolagets svävande skulder uppvägdes däremot vid sagda tidpunkt av förefintliga rörliga tillgångar. Sedermera har emellertd ställningen ej oväsentligt försämrats, på grund av att järnvägsrörelsen under 1951 uppvisat en driftförlust av storleksordningen 150 000 kronor. Räknar man med proportionsvis samma underskott för första halvåret 1952, erhålles för den avsedda tillträdesdagen den 1 juli 1952 ett sannolikt skuldsaldo av i runt tal 600 000 kronor, varför erforderligt investeringsanslag beräknats uppgå till 1 350 000 kronor. Enligt järnvägsstyrelsens mening ligger den sålunda erhållna summan i underkant, detta med hänsyn till bl. a. att storleken av malmtrafiken under årets första månader är relativt osäker och att vid avvecklingen av en rörelse viss eftersläpning beträffande driftutgifterna plägar framträda.

Järnvägsstyrelsen förutsätter, att beträffande eventuella ytterligare driftskulder (inkl. eventuella utgifter på grund av avtal, vilka icke kunna hänföras till driften efter 1 juli 1952 eller bäras av SJ förråd) skall få tillämpas

samma förfarande, som kommit till användning vid alla tidigare liknande fall, nämligen att desamma skola föras å det särskilda utjämningskonto, benämnt »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vilket sedan 1940 finnes upplagt i statens järnvägars räkenskaper. Självfallet bör härvid sagda konto belastas jämväl med det belopp, som omförmäles i § 1 mom. 2, och å andra sidan gottskrivas värdet av å tillträdesdagen förefintliga omsättningstillgångar.

Avtalsbestämmelserna i övrigt, bl. a. rörande övertagande av personal, äro utformade helt i anslutning till innehållet i de avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar, vilka under de senare åren varit föremål för statsmakternas prövning.

Järnvägsstyrelsen erinrar, att enligt § 8 i avtalet skall KURJ från tillträdesdagen införlivas med statens järnvägar, men framhåller i detta sammanhang, att ett beslut om sådant införlivande icke rimligen kan anses innefatta någon utfästelse från statens sida beträffande den framtida omfattningen av järnvägens transporttjänst. Såsom påpekats i samband med vissa tidigare förvärv, bör nämligen vid avgöranden beträffande trafikens rationella fördelning på olika samfärdsmedel en statsägd järnväg icke placeras i annan ställning än en, som fortfarande är bolagsegendom.

Som den järnvägsekonomiska situationen numera utvecklats, synes man icke lämpligen kunna dröja längre med en sådan sanering av trafikapparaten.

Då järnvägen — med nuvarande distriktsindelning — ansluter enbart till bandelar tillhörande första distriktet, torde det vara självfallet, att den skall tillföras sagda distrikt.

Det torde ankomma på Kungl. Maj:t att fatta beslut om nedläggning av persontrafiken å förenämnda järnväg samt därmed sammanhängande nödig utvidgning av omnibustrafiken. Såsom förut framhållits, är en sådan omflyttning ägnad att väsentligt nedbringa driftförlusterna å järnvägen. Styrelsen förutsätter, att, därest förvärvsavtalet vinner statsmakternas godkännande, tillstånd till nedläggning av persontrafiken å järnvägen lämnas samtidigt med beslutet om järnvägens införlivande i statens järnvägar.

Järnvägsstyrelsen uttalar slutligen, att tidpunkten nu synes vara inne att till behandling upptaga frågan om anslag å riksstatens driftbudget för avskrivning av sådant genom järnvägsförstatligandet tillkommet statsbanekapital, vilket icke kan beräknas bliva förräntat med av statsbanenätets utvidgning föranledd överskottsökning. För de trafiksvagaste banorna gäller det därvid icke endast eller ens främst den köpeskilling, som lämnats, eller beloppet av de skulder, som övertagits, vilka bådadera ofta varit skäligen blygsamma och icke utgöra något adekvat mått på storleken av den ekonomiska belastning, som banornas införlivande i statens järnvägar medfört. I främsta rummet framträder fastmer försämringen av driftresultatet; ifrågavarande bandelars trafikinkomster äro i intet fall tillräckliga för täckning av på desamma belöpande andelar av egentliga driftkostnader samt av-

sättning för förnyelse. Järnvägsstyrelsen förklarar sig vilja i en särskild skrivelse återkomma till denna fråga.

På grund av det anförda hemställer järnvägsstyrelsen, såvitt nu är i fråga, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen

dels besluta att Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg ävensom den Köpings Omnibuss Aktiebolag och Aktiebolaget Köpings Stadsbusstrafik tillhöriga bilrörelsen må på avtalade villkor förvärfvas av staten, samt att järnvägen i fråga skall införlivas med statens järnvägar fr. o. m. den 1 juli 1952,

dels ock å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag under rubrik *Förvärv av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg m. m.* av 1 350 000 kronor.

Departementschefen.

I propositionen 1939: 207 har förslag framlagts för 1939 års lagtima riksdag till åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Till de enskilda järnvägar, som enligt propositionen borde införlivas med statsbanenätet, hör bland andra Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg. Statsutskottet uttalade i sitt utlåtande (nr 172) över propositionen, att det blivande förstatligandet borde omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej vore att betrakta som spårvägar eller hade liknande lokal karaktär och som över huvud taget vore av den allmänna betydelse att de borde fortbestå.

Riksdagen (skr. nr 318) biträdde statsutskottets uttalande.

Förevarande överenskommelse avser statsförvärv av i stort sett all Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnvägsaktiebolag, Köpings Omnibuss Aktiebolag och Aktiebolaget Köpings stadsbusstrafik, i vilka Köpings stad har aktiemajoriteten, tillhörig egendom, såsom Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg, vilken är den enda järnväg i landet som har spårvidden 1 093 mm, samt bolagens bilrörelser och fastigheter. Bolagens skulder och övriga förpliktelser skola övertagas av staten, varjämte en köpeskilling skall utgå med sammanlagt 750 000 kronor.

Av järnvägsstyrelsens utredning i ämnet framgår, att ifrågavarande järnväg i övervägande grad har karaktären av tillförselbana till Köpings hamn och att järnvägsbolaget förvaltas gemensamt med bussbolagen. I jämförelse med tidigare förstatligade enskilda järnvägar med närmast motsvarande spårvidd visade trafikrörelsen 1938 en totalsiffra, som något understiger trafiksiffran för Blekinge kustbanor. Trafikfördelningen är emellertid annorlunda, i det att den till förstatligande ifrågasatta järnvägens trafikrörelse omfattar i huvudsak godstransporter. Av utredningen framgår vidare bl. a., att på grund av den speciella spårvidden någon egentlig samdrift med angränsande statsbanelinjer icke kan äga rum samt att statens järnvägars reservmateriel och verkstadstjänst knappast kan ifrågakomma för Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg. Slutligen må erin-

ras, att järnvägstrafiken är förlustbringande, medan den av bussbolagen bedrivna rörelsen visat tillfredsställande ekonomiskt resultat. Järnvägsstyrelsen har vid frågans prövning ansett sig böra föreslå att ifrågavarande järnväg m. m. förvärvas av staten. Med hänsyn till innehållet i 1939 års principbeslut har jag icke något att erinra häremot.

Jag förordar alltså, att föreliggande avtal om statsförvärv av järnvägen samt bolagens bilrörelser och fastigheter m. m. godkännes. Avtalets bestämmelser angående undantag från försäljningen av viss tomtmark i Köping samt den i samband med förberedelserna för avtalet ingångna överenskommelsen angående egendomsbyte mellan Köpings stad och Köpings Omnibuss Aktiebolag föranleda icke någon erinran från min sida.

Järnvägsstyrelsen har äskat medel för nästa budgetår till gäldande av köpeskillingen, 750 000 kronor, samt till täckning av de lån, som skola övertagas av staten, sammanlagt 377 000 kronor, och av till 225 000 kronor beräknade driftsförluster intill den 1 juli 1952 eller tillhopa ca 1 350 000 kronor. Jag tillstyrker, att å riksstaten för nästa budgetår anvisas ett investeringsanslag med sistnämnda belopp. Såsom styrelsen föreslagit torde eventuella ytterligare driftskulder m. m. få föras å det särskilda utjämningskonto, benämnt Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar, som ingår i statens järnvägars räkenskaper.

För personalens övertagande erfordras en ökning av antalet tjänster i lönegraden Ca 24 och högre lönegrader. Detta spörsmål torde få anmälas i samband med övriga frågor angående förändring av löneställning och antal beträffande vissa befattningar vid kommunikationsverken.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels besluta att Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg samt den Köpings Omnibuss Aktiebolag och Aktiebolaget Stadsbusstrafik tillhöriga bilrörelsen m. m. må på avtalade villkor förvärvas av staten,

dels föreskriva, att nämnda järnväg den 1 juli 1952 skall införlivas med statens järnvägar,

dels ock till *Förvärv av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg m. m.* å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 1 350 000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Östen Falken.

Bilaga

Avtal.

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Köping—Uttersbergs järnvägsaktiebolag, Köpings Omnibuss Aktiebolag och Aktiebolaget Köpings stadsbusstrafik, nedan tillhopa kallade bolagen, å andra sidan, angående förvärv för svenska statens räkning av bolagen tillhörig järnväg, bilrörelse m. m.

(Förenämnda bolag benämnas nedan respektive järnvägsbolaget, bussbolaget och stadstrafikbolaget.)

§ 1.

Mom. 1. Bolagen överlåta till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1952 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt,

dels järnvägen Köping—Uttersberg—Riddarhyttan, jämte vad till densamma hör,

dels bolagens bilrörelser med vad till desamma hör, såsom anläggningar, fordon och inventarier,

dels bolagens övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar — med i nedanämnda bilaga A samt i följande moment angivna undantag — samt rättigheter.

I föregående stycke omförmälda fastigheter äro upptagna å bifogade förteckning, bilaga A¹.

Mom. 2. Bolagen äga rätt att av tillgängliga kontanta medel — i och för bestridande av utgifter i samband med bolagens avveckling — behålla eller på tillträdesdagen av styrelsen utbekomma ett belopp av för bolagen tillsammans tjugotusen (20,000) kronor..

Järnvägsbolaget äger därjämte rätt utbekomma fr. o. m. januari 1952 utfallande återbäring eller utdelning på grund av delägarskap i Svenska järnvägsföreningen, Enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och Enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter.

Mom. 3. Egendomen överlåtes i det skick, vari densamma å tillträdesdagen befinner sig.

Mom. 4. Bolagen må icke före tillträdesdagen disponera i överlåtelsen ingående tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållet av driften å och underhållet av bolagens järnväg, deras biltrafik samt annan till deras rörelse hörande verksamhet, inkl. förräntning och planelig amortering av bolagens låneskulder.

Bolagen må icke besluta om utdelning till aktieägarna för år 1951 med högre belopp än vad som i vederbörande bolag lämnats för år 1950 och ej heller utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka utgifterna för den överlåtna järnvägs- eller bilrörelsen.

§ 2.

All den egendom, som till staten överlåtes, överlämnas av bolagen å tillträdesdagen till den, som av styrelsen förordnats att mottaga densamma. Därvid skola bolagen utställa överlåtelsehandlingar samt avlämna förefint-

¹ Här utesluten.

liga lagfartsbevis och övriga åtkomsthandlingar beträffande bolagens fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för andra penninginteckningar än sådana, som antingen utgöra säkerhet för i senaste balansräkningar upptagna låneskulder eller som finnas i bolagens förvar och på tillträdesdagen överlämnas till styrelsen, dock att beträffande andra fastigheter än järnvägsfastigheterna bolagen icke åtaga sig visa annat än att sådana fastigheter icke häfta på grund av förskrivning eller upplåtelse av bolagen.

Bolagen skola vid samma tillfälle överlämna de skriftliga avtal och andra handlingar, vilka avse sådana rättigheter och skyldigheter i fråga om järnvägarna m. m., som enligt § 4 i detta avtal skola av styrelsen övertagas.

§ 3.

Mom. 1. I vederlag för den erhållna egendomen skall styrelsen å tillträdesdagen

dels övertaga bolagens skulder och förpliktelser enligt vad närmare omförmäles här nedan,

dels såsom köpeskillingar överlämna följande belopp, nämligen
till järnvägsbolaget sexhundraertioåttatusen (638 000) kronor,
» bussbolaget femtiosjutusen (57 000) kronor,
» stadstrafikbolaget femtiofemtusen (55 000) kronor.

Mom. 2. Bolagens skulder — däri inbegripet alla på tiden före tillträdesdagen belöpande men till sagda dag icke betalda skatter — och övriga förpliktelser övertagas av styrelsen sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande

att styrelsen icke är skyldig övertaga sådana förpliktelser och skulder, som bolagen i strid mot stadgandet i § 1 mom. 4 här ovan kunna hava iklätt sig,

att styrelsen icke ikläder sig förpliktelser mot hos bolagen nu eller tidigare anställda personer eller dessas anhöriga utöver vad i § 5 här nedan stadgas

samt att styrelsen icke övertager ansvar för borgensförbindelser, som bolagen eller dessas styrelser eventuellt iklätt sig.

Mom. 3. Kostnaderna för lagfart å den av staten förvärvade egendomen gäldas av styrelsen.

§ 4.

De rättigheter och skyldigheter enligt överenskommelser, kontrakt och medgivanden rörande bolagens rörelser, vilka skola av styrelsen övertagas, äro, så fullständigt som möjligt, förtecknade i bilaga B.¹

Bolagen förbinda sig att på anfordran av styrelsen uppsäga i bilaga B angivna avtal, vilka styrelsen finner icke böra äga fortsatt giltighet.

§ 5.

Mom. 1. Hos bolagen anställda, i bilaga C¹ upptagna tjänstemän skola, med nedan angivna förbehåll, äga rätt att på tillträdesdagen övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavda löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt av vederbörande bolag tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal.

Mom. 2. Tjänsteman, som på tillträdesdagen övergår i statens järnvägars tjänst och som jämlikt mom. 5 här nedan den 1 januari 1953 an-

¹ Här utesluten.

ställes lägst i den extra ordinarie eller ordinarie befattning, som för honom angivits i bilaga C, skall erhålla den placering i löneklass, som enligt järnvägsstyrelsens beprövande skulle tillkomma honom, därest han vid tidpunkten för första fasta anställning vid det enskilda företaget vunnit extra ordinarie anställning i närmast jämförbar tjänsteställning vid statens järnvägar samt han därefter vunnit befordran vid statens järnvägar på motsvarande sätt som vid det enskilda företaget. Extra ordinarie anställning och befordran må dock icke beräknas hava erhållits i gynnsammare ordning än som normalt gällt för de tjänstemän, som vid förenämnda tidpunkt direkt anställts vid statens järnvägar i samma tjänsteställning.

Tjänstemän, vars löneförmåner enligt för honom vid det enskilda företaget under juni månad 1952 gällande avtal skulle hava överstigit lönen i den löneklass, i vilken han placeras vid statens järnvägar, skall äga uppbära *personligt lönetillägg*, motsvarande den löneskillnad — i förekommande fall begränsad på sätt nedan sägs — som uppkommer.

Vid bestämmandet av denna löneskillnad skola löneförhållandena på den ort, där vederbörande omedelbart före den 1 juli 1952 var placerad, läggas till grund. Hänsyn skall därvid tagas till förmån av löneavtalsbunden prisbillig bostad — dock endast för tid, varunder tjänstebostad innehas vid statens järnvägar — ävensom till vissa särskilda ersättningar, såsom hållplats- och postarvoden, så länge vederbörande är anförtrord däremot svarande uppdrag. Från den sålunda beräknade löneinkomsten vid det enskilda företaget skall dock dragas ett belopp, motsvarande vederbörande befattningshavares avgifter för egen och efterlevandes pensionering eller andra avgifter för motsvarande ändamål. Till övriga förmåner, exempelvis semester rätt, avlöning vid sjukdom och annan tjänstledighet, fri läkarvård, begravningshjälp, beklädning, postfacksavgifter, postbiträdesersättning, medicinprovision m. m. skall hänsyn däremot icke tagas, utan skola de vid statens järnvägar därutinnan gällande bestämmelserna äga tillämpning.

Den sammanlagda avlöningen vid statens järnvägar skall i förekommande fall begränsas så, att den icke överstiger det högsta belopp, som enligt vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente må utgå till tjänsteman i den lönegrad — i förekommande fall parenteslönegrad — som finnes för vederbörande befattningshavare angiven i bilaga C.

Mom. 3. Vid tiden före statens övertagande av järnvägen m. m. gällande anställnings- och avlöning villkor skola i tillämpliga delar gälla

dels för all personal under tiden intill den 1 januari 1953, i den mån vederbörandes anställning ej dessförinnan upphör;

dels för befattningshavare, vilka enligt mom. 4 entledigas utan eller med rätt till förtidspension, under vederbörandes hela återstående tjänstetid.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före den 1 januari 1953

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1951 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövlga för de övertagna företagens drift i statens järnvägars regi;

dels bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1951 eller tidigare och som med hänsyn till sjuklighet, lyte eller levnadsålder över 60 år icke lämpligen kunna övertagas i statens järnvägars tjänst;

dels på övergångsstat tills vidare uppföra befattningshavare, som äro för statens järnvägar obehövlga eller icke fylla för statens järnvägars personal uppställda fordringar i avseende på kropps- och sinnesbeskaffenhet; statens järnvägar obetaget att under de förutsättningar, som finnas an-

givna i 1947 års allmänna tjänstepensionsreglemente 6 § 2—5 mom., även efter den 1 januari 1953 entlediga dylik befattningshavare med förtidspension;

dels slutligen på övergångsstat tills vidare uppföra befattningshavare, som vid statens förvärv av företagen icke omedelbart kunna beredas tjänstgöring i befattning, motsvarande den lönegrad, vari inplacering enligt bilaga C skall ske.

Förtidspension enligt detta moment skall utgå — vad angår tjänstduglig befattningshavare — med belopp, som enligt för befattningshavaren gällande pensionsbestämmelser skulle hava utgått vid avgång ur tjänst efter uppnådd pensionsålder och — vad angår övriga befattningshavare — med belopp, som styrelsen efter prövning finner skäligt, dock lägst med belopp, som enligt samma bestämmelser skulle hava utgått vid omedelbar avgång på grund av sjukdom. Statens järnvägar skola för dessa förtidspensionerade — därest de äro delägare i till staten icke överlätna pensionsinrättning — till vederbörande pensionsinrättning erlagga stadgade avgifter — såväl förvaltningens som befattningshavarens egna — intill dess skyldighet inträtt för pensionsinrättningen att utbetala pension.

I de fall, då så befinnes förenligt med statens järnvägars intressen och då befattningshavare därom gör ansökan, må sådant entledigande med förtidspension, som i detta moment sägs, äga rum jämväl av befattningshavare, som ej uppnått 60 men väl 50 års ålder. Innan sådan ansökan sker, skall mellan järnvägsstyrelsen och befattningshavare överenskommelse vara träffad, i vad mån pensionen skall reduceras gentemot vad i nästföregående stycke sägs.

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas eller entledigas jämlikt mom. 4, äro berättigade att från och med den 1 januari 1953 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll

a) att de åtnöja sig med sådana — mot deras löneförhållanden såvitt möjligt svarande — befattningar, som styrelsen med hänsyn till den utbildning, som för olika befattningar är föreskriven vid statens järnvägar, och efter vederbörligt hänsynstagande till tidigare tjänstgöring anser lämpligt anförtro dem och i förekommande fall med placering jämväl vid annat statligt företag än statens järnvägar eller hos bolag, vari staten äger aktiemajoriteten; samt

b) att de varda underkastade alla statens järnvägars för personalen nu eller framdeles gällande reglementen och instruktioner samt villkor för antagning, bibehållande av anställning, befordran och entledigande, därvid dock skall gälla, att vid beräkning av tjänstetid i och för antagande i ordinarie tjänst och för befordran från en till annan ordinarie befattning vid statens järnvägar skälig hänsyn skall tagas till den tid, befattningshavare varit anställd i bolagens tjänst.

§ 6.

Mom. 1. Beträffande av statens järnvägar övertagna anställningshavares ställning i pensionshänseende skall gälla vad som stadgas i kungl. kungörelserna den 29 juni 1945 (nr 500) angående reglering av pensionsförhållandena för vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl. och den 30 juni 1947 (nr 768) angående tillämpning av 1947 års allmänna tjänste- och familjepensionsreglementen samt 1947 års tjänste- och familjepensionsreglementen för arbetare å vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl.

Mom. 2. Styrelsen skall jämväl övertaga de bolagens egna förpliktelser att utgiva pensioner och understöd, vilka finnas förtecknade i en av bolagen till styrelsen överlämnad akt.

§ 7.

Bolagen skola före tillträdesdagen till styrelsen överlämna förteckning över de befattningshavare, som önska erhålla anställning vid statens järnvägar på i § 5 angivna villkor jämte av var och en undertecknad anmälan härom.

§ 8.

Förenämnda järnväg skall, räknat från och med tillträdesdagen, införlivas med statens järnvägar sålunda, att för dessa gällande taxor och föreskrifter komma till tillämpning å densamma, vad godssamtrafiken beträffar dock under förutsättning, att meddelande om vederbörliga ändringar av samtrafikstabellen hinner att före tillträdesdagen utfärdas av verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik.

§ 9.

Detta avtal är ingånget, för styrelsens del under förbehåll av godkännande av Kungl. Maj:t och för bolagens del under förbehåll av bolagsstämornas godkännande.

Stockholm den 6 mars 1952.

Köping den 6 mars 1952.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

KÖPING—UTTERSBERGS JÄRNVÄGS
AKTIEBOLAG

Erik Upmark

KÖPINGS OMNIBUSS AKTIEBOLAG
AKTIEBOL. KÖPINGS STADSBUSS-
TRAFIK

Erik Malmkvist

P. Gerstadius
