

N:o 24.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående förvärfvande för svenska statens räkning af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg; gifven Stockholms slott den 1 februari 1908.

Under åberopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen

att, under förutsättning att vederbörliga beslut under innevarande år fattas om anordnande af en ångfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz, med godkännande till hufvudsakliga delar af det vid protokollet fogade förslagskontraktet angående förvärfvande för svenska statens räkning af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg, ej mindre bemyndiga riksgäldskontoret att på rekvisition af järnvägsstyrelsen utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för järnvägen skall kontant till dess ägare utbetalas samt för fullgörande af räntelikvider och kapitalafbetalningar å de i järnvägen intecknade obligationslån, än äfven för år 1909 anvisa till kompletteringsarbeten å järnvägen 84,000 kronor att utgå af riksgäldskontoret.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Hugo Hamilton.

*Protokoll öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen
i statsrådet å Stockholms slott den 1 februari 1908.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,
Statsråden: ALBERT PETERSSON,
ALFRED PETERSSON,
HEDERSTIERNA,
HAMMARSKJÖLD,
ROOS,
SWARTZ,
grefve HAMILTON,
grefve EHRENSVÄRD.

1:o.

Föredragande departementschefen, statsrådet grefve Hamilton anförde.

Då jag den 24 sistlidne januari inför Eders Kungl. Maj:t föredrog frågan om anordnande af ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland med ändpunkt för färjelinjen på svensk sida i Trelleborgs hamn, framhöll jag, att ångfärjetrafikens fullständiga anordning på bästa sätt förutsatte, att förbindelsen mellan Trelleborg och de befintliga statsbanorna i Sverige erhöles statsjärnvägs natur, hvilket lättast kunde ske genom inlösen till staten af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg.

Jag tillåter mig härvid erinra, att Kungl. Maj:t genom nådig remiss den 22 oktober 1907 anbefalldes järnvägsstyrelsen, bland annat, att ingå i underhandlingar om inköp för statens räkning af Malmö—Kontinentens järnväg och till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till köpekontrakt. Till åtlydnad häraf har järnvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 23 nästlidne januari anmält, att, efter med styrelsen för järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten förda förhandlingar, mellan järnvägsstyrelsen, under förutsättning af Eders Kungl. Maj:ts nådiga stadfästelse, samt bolagsstyrelsen, under förbehåll af bolagsstämmans godkännande,

upprättats ett vid skrifvelsen fogadt, såsom bilaga till detta protokoll upptaget förslagskontrakt.

Innan jag redogör för de närmare villkoren i förslagskontraktet, tillåter jag mig till en början i underdånighet meddela en kortfattad öfversikt öfver tillkomsten af ifrågakvarande järnväg.

År 1896 ingicks aftal mellan svenska och tyska statsmyndigheter angående inrättande af ny postförbindelse mellan Sverige och kontinenten via Trelleborg och Sassnitz. Med anledning däraf upptogs af kommunala myndigheter och enskilda personer i Malmö frågan om anordnande af en ny direkt järnvägsförbindelse mellan nämnda båda städer vid sidan af redan befintliga järnvägsförbindelser. Detta ledde därtill att den 15 oktober 1896 af Carl Herslow m. fl. till Kungl. Maj:t ingafs ansökning om koncession å järnvägsanläggning mellan Malmö och Trelleborg.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Malmöhus län anförde i underdånigt utlåtande i ärendet, bland annat, att den hufvudsakligaste vikten borde läggas på den föreslagna järnvägens uppgift att förmedla postförbindelsen mellan Sverige och Tyskland genom dess ledande öfver Malmö, där södra stambanan, järnvägen från Göteborg och Norge samt ångbåtsförbindelsen från Köpenhamn sammanstötte.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhöll, bland annat, att staten, äfven om den under någon kortare tid kunde låta kontinentalposten föras till Trelleborg öfver endera af de redan befintliga enskilda järnvägarna, likväl i längden icke kunde uppehålla den internationella förbindelsen å enskild bana utan snart måste, för att försäkra sig mot afbrott och höga kostnader, utsträcka sitt stambanenät till Trelleborg eller tillsvidare låta enskilda på betryggande villkor utföra en dit ledande fullt lämplig järnväg, samt att, sedan västkustbanan dåmera öfvergått till statsbana med ändpunkt i Malmö, hänsynen till en ändamålsenlig järnvägsdrift kräfde, att den kontinentala posttrafiken fördes öfver Malmö. På grund häraf och då den ifrågasatta nya järnvägen vore fullt lämplig för befordrande af nämnda trafik, och banan kunde genom vid koncessionen fästade lösningsvillkor få af staten när som helst förvärfvas till dess verkliga kostnad för ägaren utan de uppoffringar, som skulle åtfölja inlösen och ombyggnad af någon af de befintliga till Trelleborg ledande järnvägarna, tillstyrkte styrelsen koncessionsansökningen.

Järnvägsstyrelsen gjorde i underdånigt utlåtande den 5 januari 1897 gällande, att, enligt järnvägsstyrelsens förmenande, följande önskemål borde i afseende å lämpligaste sättet att förena statens järnvägar med Trelleborgs hamn för ordnandet af den s. k. kontinentaltrafiken

tillgodoses, nämligen att föreningslinjen, med hänsyn såväl till västkustbanetrafikens anslutning som till ett bättre utnyttjande af personvagnarna, borde utgå från Malmö och utgöra den direktaste möjliga vägen därifrån till Trelleborgs hamn samt, i afseende å snälltågens snabbhet, säkerhet och regelbundna gång, ej stå efter någon del af statsbanorna, äfvensom att staten borde äga rätt att på billiga villkor och ju förr dess hellre inlösa föreningslinjen.

Efter att hafva framhållit, hurusom det måste från början tillses, att den måhända inom kort mycket lifaktiga trafikens kraf på utveckling i fullt mått kunde tillgodoses, äfvensom att det vid öfverlåtelsen af kontinentaltrafiken vore nästan en bjudande nödvändighet att förbehålla staten att få inlösa banan, ingick järnvägsstyrelsen på frågan om den tidpunkt, då staten skulle kunna fullt själfständigt bestämma angående kontinentaltrafiken utan att därför behöfva göra någon ekonomisk uppoffring i sammanhang med vederbörande bolagsbanas inlösen, och kom järnvägsstyrelsen därvid till den uppfattning, att valet af linjen Malmö—Kontinenten skulle snarast af tre ifrågasatta alternativ sätta staten i tillfälle att utan finansiell uppoffring, när staten så önskade, själf omhändertaga kontinentaltrafiken i hela dess utsträckning. I sammanhang med bemötande af uppkomna klagomål från förutvarande enskilda järnvägars sida yttrade järnvägsstyrelsen vidare i ärendet, att kontinentalbanans hufvudsakliga syfte ej vore att vara en lokalbana utan att utgöra, förr eller senare i statens egen hand, en fortsättning af stambanan till landets södra kust.

Af Kungl. Maj:t särskildt tillkallade sakkunniga förklarade i afgifvet yttrande i ämnet, att de af handlingarna i ärendet funnit, att de synnerligen bördiga och folkrika orter, som skulle beröras af den tillämnade järnvägen, syntes vara i behof af den lättnad i samfärdsel, en dylik anläggning komme att medföra; att enligt vederbörandes yttrande i närheten förefintliga järnvägars ekonomiska bestånd genom järnvägsföretaget i fråga icke äfventyrades; att väsentliga fördelar torde beredas för en lämplig anordning och ostörd utveckling af den beslutade kontinentaltrafiken; samt att Kungl. Maj:t genom att vid koncessionen fästa därför erforderliga villkor sattes i tillfälle att, när sådant ansåges önskvärdt, på ett prisbilligare sätt, än eljest antagligen kunde ske, utsträcka statsbanesystemet ända till Trelleborg.

Sedan Kungl. Maj:t den 18 december 1896 fastställt bolagsordning för järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten, hvilket skulle hafva till ändamål att anlägga och trafikera ifrågavarande nya järnväg mellan Malmö och Trelleborg, beviljades genom nådig resolution den 9 januari 1897 nämnda bolag koncession å sådan järnväg, genom hvilken resolution bestämdes,

att järnvägen skulle byggas i öfverensstämmelse med det alternativt föreslagna, för en tåghastighet af ända till 90 km. i timmen afsedda byggnadssätt, äfvensom att järnvägen skulle utgå från statsbanestationen i Malmö och ej, såsom ock ifrågasatts, från stationen Östervärn å Malmö—Tomelilla järnväg.

Angående statens rätt att inlösa banan intogs i resolutionen det i koncessioner i allmänhet föreskrifna s. k. a) villkoret, hvilket här dock skulle äga tillämplighet, när helst staten så påfordrade och ej, såsom i regel sker, med begränsning i tiden till tio år efter det den koncessionerade järnvägen öppnats för trafik. Det stadgades nämligen att svenska statsverket vore berättigadt att, när så påfordrades, inlösa ifrågavarande järnväg med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningbelopp, som motsvarade hvad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt räkenskaper, som Kungl. Maj:t godkände, kostat koncessionshafvarna med tillägg af ränta efter fem för hundra om året, men med afdrag af den nettoinkomst, banan under tiden lämnat; och skulle lösesumman, som skulle anses utgöra inlösningsvärdet af hela järnvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter, af hvad slag de vara månne, äfvensom af hela den i behåll varande reserv- och förnyelsefonden, utan annat undantag än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt, inom ett år efter det lösningsanspråket framställtts och i hvarje fall inom sex månader efter det staten tillträdjt järnvägen, af svenska statsverket erläggas tillika med fem procent ränta därå, för år räknadt, från tillträdesdagen; hvarjämte egendomen skulle till statsverket afträdas skuld-fri eller ock behörigt afdrag å löseskillingen göras för beloppet af den i järnvägen in-tecknade skuld.

Järnvägen i fråga öppnades för allmän trafik den 5 oktober 1898.

Järnvägsanläggningen är utförd med normal spårvidd af 1,435 meter. Banans längd är 32 km., rälsvikten 40 kg. per meter, största lutningen 10 på 1,000 samt största tillåtna hastighet, såsom ofvan nämnts, 90 km. i timmen. Mellan ändpunkterna Malmö centralstation, tillhörig statens järnvägar, och Trelleborgs nedre station, tillhörig Lund—Trelleborgs järnväg, har ifrågavarande järnväg stationer vid föreningsstationen Östervärn, tillhörig Malmö—Tomelilla järnväg, (2 km), Fosiemy (7 km.), Lockarp (10 km.), Arrie (14 km.), Månstorp (17 km.), Östra Grefvie (20 km.), Slågarp (23 km.) och Skytts—Vemmerslöf (26 km.), alla afstånd räknade från Malmö.

Bolagets rullande materiel utgjorde år 1906 fem lokomotiv med tender, tio personvagnar, hvaraf fem kombinerade 1:a och 3:e klass

tre 3:e klass och två kombinerade 3:e klass och postvagnar, samt 107 godsvagnar, hvaraf 9 s. k. gods-packvagnar samt 13 täckta och 85 öppna vagnar. Värdet af den rullande materielen upptogs vid 1906 års slut till 732,029 kronor 59 öre.

Ur den för järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten fastställda bolagsordning må här anmärkas, att aktiekapitalet skall utgöra minst 850,000 kronor och högst 1,200,000 kronor, fördeladt i aktier, hvarje å 500 kronor, samt att beslut om bolagets upplösning ej är giltigt, med mindre samtliga aktieägarna förenat sig därom eller beslutet fattats å två på hvarandra följande bolagsstämmor, däraf minst en ordinarie, och å den stämman, som sist hålles, biträdts af minst $\frac{2}{3}$ af de röstande.

Aktiekapitalet vid 1906 års slut utgjorde 1,130,500 kronor. Aktieägare med 10 aktier och därutöfver äro Malmö stad med 1,000 aktier, Stora Slågarps kommun med 57 aktier, Ingelstads kommun med 50 aktier, Östra Grefvie kommun med 45 aktier, Arrie kommun med 20 aktier, enhvar af ett tjugotal personer mestadels i Malmö med 20 aktier, en enskild person i Wemmerslöf med 16 aktier och enhvar af 17 personer i Malmö med 10 aktier, sålunda sammanlagdt representerande 1,758 aktier till ett nominellt värde af 879,000 kronor.

I järnvägen äro in-tecknade två obligationslån. Det ena, benämndt obligationslån n:r 1, är afslutadt år 1898 med brand- och lif-försäkringsbolaget Skåne å 1,750,000 kronor och löper med 4 % samt skall genom årliga utlottningar från och med oktober månad år 1901 återbetalas inom 40 år med rätt för järnvägsbolaget att efter den 31 december 1910 låta till återbetalning utlotta större belopp, än i amorteringsplanen föreskrifves, eller ock att återbetala hela lånet efter 6 månaders uppsägning. Obligationslånet n:r 2 af år 1902 eller ett af Malmö stad garanteradt 4 % obligationslån å kronor 870,000, att amorteras genom utlottning inom 40 år, är tecknad af Malmö sparbank, sparbanken Bikupan samt Oxie härads sparbank; och är låntagaren förbehållen rätt att efter in-gången af år 1913 öka den i amorteringsplanen angifna utlottningen eller ock efter föregången sex månaders uppsägning inbetala hela lånet.

Jag torde nu få öfvergå till att meddela åtskilliga ur bolagets årsberättelser hämtade, af järnvägsstyrelsen sammanställda uppgifter rörande de viktigaste trafikresultaten beträffande järnvägen.

Till en början har då i efterföljande tabell upptagits järnvägens hvarje år bokförda byggnadskostnad (kostnad för färdiga banan och rullande materiel), bruttoinkomst, driftkostnad och nettobehållning, utgiftsprocent, inkomst per dag och bankilometer samt afkomstprocent.

År.	Kostnad för färdiga banan och rullande materiel.		Bruttoinkomst.		Driftkostnad.		Netto-behållning.		Utgifts-procent (drift-kostnad i % af brutto-inkomst).	Inkomst per dag och ban-kilo-meter.		Af-komst-procent.
	Kr.		Kr.		Kr.		Kr.			Kr.		
1898	2,526,521	93	42,711	04	36,721	45	5,989	59	86	15	17	—
1899	2,823,643	17	233,538	52	204,921	78	27,616	74	88	19	91	0·98
1900	3,372,248	10	278,987	30	243,118	33	35,868	97	87	23	89	1·06
1901	3,443,986	31	268,075	37	243,785	63	24,289	74	91	22	95	0·71
1902	3,583,427	61	268,199	12	222,569	16	45,629	96	83	22	96	1·27
1903	3,584,360	44	318,655	39	218,034	66	100,620	73	68	27	28	2·81
1904	3,594,474	54	336,042	87	225,666	43	110,376	44	67	28	69	3·07
1905	3,602,622	97	308,555	54	233,431	29	75,124	25	76	26	42	2·09
1906	3,608,063	35	395,396	17	267,133	46	128,262	71	68	33	85	3·55
1907 *)	3,611,000	—	411,800	—	289,600	—	122,200	—	70	35	26	3·38

Person- och godstrafikens utveckling framgår af följande redogörelse:

År.	Inkomst af				Resande.	Gods- kvantitet.
	resande, res-gods, post och extra tåg.		gods, lefvande djur, extra och diverse.			
	Kr.		Kr.			
1898	19,857	44	22,853	60	42,129	15,541
1899	117,749	63	115,788	89	174,482	40,813
1900	126,663	97	152,323	33	177,801	74,882
1901	125,944	64	142,130	73	173,722	85,522
1902	123,479	12	144,720	—	190,040	75,876
1903	133,320	37	185,335	02	183,030	127,373
1904	139,317	44	196,725	43	192,986	128,664
1905	141,237	70	167,317	84	194,477	110,840
1906	156,852	27	238,543	90	208,315	167,840

*) Approximativt beräknadt ur räkenskapshandlingarna för detta år.

Järnvägsstyrelsen har omförmålt, hurusom dessa uppgifter gifve vid handen en ej oväsentlig ökning af bruttoinkomsten under de år, banan varit öppen för allmän trafik. Såväl antal resande som tonantal gods kunde sägas i genomsnitt hafva varit i stadig tillväxt. Undantag gjorde särskildt år 1905, då den minskade godstrafiken föranledde bruttoinkomstens nedgång med omkring 30,000 kronor, men att märka vore, att detta undantagsförhållande föranleddes af under större delen af året pågående byggnadsstrejk. Enligt senast tillgängliga uppgifter, eller för år 1906, hade de hufvudsakliga varuslag, som befordrats å Malmö—Kontinentens järnväg, utgjorts af vitbetor 34,777 ton, grus 29,217 ton, gödningsämnen 20,385 ton, tegel och eldfast lera 8,446 ton, spannmål m. m. 7,815 ton samt stenkol och dylikt 7,262 ton. All anledning funnes att antaga, att banans trafik, äfven oberoende af inrättande af ångfärjeled, fortfarande skulle visa tillväxt.

Beträffande driftkostnaden utvisade, enligt hvad järnvägsstyrelsen vidare anför, den upprättade tabellen, att, under det driftkostnadens förhållande till bruttoinkomsten eller utgiftsprocenten varit under perioden 1898—1902 ganska väsentlig och under år 1901 uppgått ända till 91 %, med år 1903 inträdt gynnsammare förhållanden. Ökningen af utgiftsprocenten från år 1906 till år 1907 med 2 % eller till 70 % vore uppenbarligen att tillskrifva de från och med juni 1906 inträdda förhöjda aflöningskostnaderna, hvilka i sin helhet drabbat kostnadskontot för år 1907. För år 1908, hvarunder samma löneafstal är gällande som under år 1907, torde kunna antagas ungefär enahanda utgiftsprocent som under sistnämnda år.

Den väsentliga ändring af nettobehållningens belopp, som från och med år 1903 sålunda, fränsedt undantagsåret 1905, ägt rum, hade gifvetvis inverkat fördelaktigt på bolagets ställning. Att å denna järnväg, som trots sin jämförelsevis korta sträckning numera gifve omkring 35 kronor i inkomst per dag och bankilometer, hitintills någon utdelning åt aktieägare icke kunnat ifrågakomma, vore att tillskrifva den omständigheten, att obligations- och öfriga lånebeloppen öfverstiga aktiekapitalet så väsentligt eller med dess dubbla belopp och att behållningen af driften först från och med år 1904, fränsedt undantagsåret 1905, kunnat förslå till räntornas gäldande. Följande tablå lämnar en öfversikt i detta hänseende och om möjligheten för aktieägarna att i en framtid nedbringa den nu ganska afsevärda förlustsiffran.

År.	Förlust å bolagetsrörelse enligt vinst- och förlustkontot.		Skilnad mellan bruttointkomst och driftkostnad.		Räntor & lån.		Vinst.		Förlust.	
	Kr.		Kr.		Kr.		Kr.		Kr.	
1899	33,910	03	27,616	74	67,516	36	—	—	39,899	62
1900	80,494	71	35,868	97	82,453	65	—	—	46,584	68
1901	192,296	54	24,289	74	136,031	57	—	—	111,741	83
1902	261,703	08	45,629	96	115,096	50	—	—	69,466	54
1903	264,043	34	100,620	73	102,960	59	—	—	2,340	26
1904	260,993	07	110,376	44	107,326	17	3,050	27	—	—
1905	296,150	48	75,124	25	110,281	66	—	—	35,157	41
1906	279,340	96	128,262	71	111,453	19	16,809	52	—	—
1907 (approx.)	270,140	—	122,200	—	113,000	—	9,200	—	—	—

Järnvägsstyrelsen har därefter redogjort för resultatet af förhandlingarna med bolagsstyrelsen, vid hvilka förhandlingar gifvetvis för bestämmande af inlösningspriset för bolagets järnväg måst tagas hänsyn till bestämmelserna härom i koncessionen.

Med iakttagande i hufvudsak af samma grunder, som i detta afseende gjort sig gällande vid statens inköp af den s. k. Västkustbanan och nu senast den från och med den 1 januari 1907 öfvertagna Örebro—Svartå järnväg, och efter behörig granskning af bolagets räkenskaper skulle, anför järnvägsstyrelsen, inlösningspriset enligt koncessionen vid 1906 års utgång utgå enligt följande beräkning.

Anläggningskostnad		Ränta å 5 % å anläggningskostnaden		Nettointkomst (skilnaden mellan bruttointkomst och driftkostnad)			
Datum	Kronor	För tiden	Kronor	Kronor			
18 ⁵ / ₁₀ 98	2,526,521	93	⁶ / ₁₀ — ³¹ / ₁₂ 1898	29,826	99	5,989	59
18 ¹ / ₁ 99	2,526,521	93	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1899	126,326	10	27,616	74
19 ¹ / ₁ 00	2,823,643	17	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1900	141,182	16	35,868	97
19 ¹ / ₁ 01	3,372,248	10	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1901	168,612	41	24,289	74
19 ¹ / ₁ 02	3,443,986	31	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1902	172,199	32	45,629	96
19 ¹ / ₁ 03	3,583,427	61	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1903	179,171	38	100,620	73
19 ¹ / ₁ 04	3,584,360	44	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1904	179,218	02	110,376	44
19 ¹ / ₁ 05	3,594,474	54	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1905	179,723	73	75,124	25
19 ¹ / ₁ 06	3,602,622	97	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1906	180,131	15	128,262	71
19 ³¹ / ₁₂ 06	3,608,063	35	Summa	1,356,391	26	553,779	13

Inlösningspris för järnvägen:	
Anläggningskostnaden (per $\frac{31}{12}$ 1906) kronor	3,608,063: 35
Ränta å d:o	» 1,356,391: 26
hvarifrån afgår nettoinkomst	553,779: 13
	<hr/>
	Återstod kronor 4,410,675: 48

Af ett sålunda enligt koncessionsbestämmelserna efter förhållandena vid 1906 års slut beräknadt inlösningspris, 4,410,675 kronor 48 öre, skulle, sedan skulderna inklusive aktiekapitalet enligt 1906 års räkenskaper guldits och enligt samma räkenskaper för bolaget tillgängliga tillgångar realiserats, återstå 523,285 kronor 37 öre till utdelning åt aktieägarna, motsvarande ungefär 5,7 % för hvarje år å aktiekapitalet.

Det hade vid de förda förhandlingarna från statens järnvägars sida ifrågasatts, huruvida icke åtminstone den nedsättning af inlösningspriset kunde ifrågakomma, att aktieägarna erhöle allenast 5 % per år å aktiekapitalet räknadt till den föreslagna tillträdesdagen den 1 januari 1909. Detta hade ansetts vara med grunderna för bestämmelserna i koncessionen mera öfverensstämmande. Då bolagsstyrelsen medgifvit rättmätigheten af hvad sålunda från järnvägsstyrelsens sida ifrågasatts, men icke ansett sig kunna därutöfver nedsätta bolagets anspråk, hade köpeskillingen af järnvägsstyrelsen beräknats sålunda, allt i rundt tal:

Skulder med afdrag af realiserbara tillgångar	kronor 2,750,000: —
Aktiekapital	» 1,130,000: —
5 % ränta å aktiekapitalet till den 1 januari 1909	» 565,000: —
	<hr/>
	Summa kronor 4,445,000: —
hvarifrån afdragits värdet af en, enligt hvad förslagskontraktet angifver, å annans mark i Malmö uppförd tillbyggnad till lokomotivstall	» 24,000: —
hvidan köpeskillingen utgör	Kronor 4,421,000: —

Med beräkning af inlösningspriset vid 1908 års slut enligt koncessionen skulle, därest, såsom med största sannolikhet kunde förutses, trafikresultatet för år 1908 komme att i genomsnitt motsvara samma resultat för år 1907, detta pris uppgå till i rundt tal 4,520,000 kronor, hvilket belopp med omkring 100,000 kronor öfverstege det nu i förslagskontraktet bestämda.

Rörande öfriga bestämmelser i förslagskontraktet hafva följts de

grunder, som varit bestämmande vid statens inköp af Väst kustbanan, hvadan här torde vara tillfyllest angifva de bestämmelser, som uti nu föreliggande förslag till köpekontrakt ansetts särskildt erforderliga utöfver de vanliga villkoren.

Utom det att, såsom ofvan angifvits, från köpet undantagits en å mark, tillhörig Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag, uppförd tillbyggnad till lokomotivstall, har vid den i kontraktet omförmälda likvid påfordrats företeende af, förutom gravationsbevis af viss affattning, jämväl bevis, att bolagets nu oguldna kapitalskuld till Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag, 112,314 kronor 52 öre, enligt 9 § i kontraktet rörande föreningsstationen i Trelleborg, hvilken skuldsumma återfinnes bland skulderna enligt 1906 års räkenskaper, blifvit af Malmö—Kontinentens järnvägsaktiebolag gulden. Då detta belopp beräknats i köpeskillingen, bör gifvetvis staten vid öfvertagande af detta föreningsstationskontrakt vara fritagen från denna skuld.

Uti 6 § i förslagskontraktet hafva särskildt angifvits de aftal, som på staten öfvergå vid banans förvärfvande, nämligen de båda kontrakten rörande de andra järnvägar tillhörande föreningsstationerna Östervärn och Trelleborg m. m., hvilka båda kontrakt äro ouppsägbara och icke kunna ändras, med mindre båda parterna äro om ändringen ense. För begagnande af Östervärns station erlades för år 1906 omkring 11,000 kronor, hvori dock ingå vissa räntor. Under samma år hade Malmö—Kontinentens järnväg att erlägga för begagnande af Trelleborgs station omkring 43,000 kronor men hade å andra sidan, enligt kontraktet, inkomst af stationen från andra banor till närmare 8,000 kronor.

Den i förslagskontraktet vidare angifna öfverenskommelsen mellan Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag, järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten och Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag angående fördelning af viss trafik och däraf härflytande inkomster skall enligt § 7 första stycket i öfverenskommelsen äga bestånd under tio år från den 1 maj 1899 eller alltså till den 1 maj 1909. Enligt samma paragrafs andra punkt kan den fortfarande därutöfver under vissa förutsättningar äga giltighet, så länge järnvägen Malmö—Kontinenten tillhör sin nuvarande ägare. Med hänsyn härtill har staten måst binda sig vid öfverenskommelsen under de första fyra månaderna af år 1909, men har därefter handlingsfrihet ansetts böra staten tillförsäkras rörande ifrågakvarande trafik, hvilken afser gods, som befordras

a) mellan svenska stationer norr om Malmö, med visst undantag, å ena sidan, samt utländska stationer, å andra sidan, då godset befordras medelst de af svenska och preussiska postverken subventionerade ångfartygen mellan Trelleborg och Sassnitz;

b) mellan de i Malmö belägna stationerna, å ena sidan, och stationerna i Trelleborg, å andra sidan, äfvensom mellan de i Malmö belägna stationer, å ena sidan, samt utländska stationer, å andra sidan, via Trelleborg;

c) via Trelleborg mellan stationerna i Malmö samt öster om Trelleborg belägna stationer.

Ett med Trelleborgs expressbyrå afslutadt kontrakt har ansetts böra uppsägas till tidpunkten för statens järnvägars öfvertagande af järnvägen.

I detta sammanhang har järnvägsstyrelsen vidare anmärkt, att kontraktet af den 9 september 1897 mellan järnvägsstyrelsen och styrelsen för järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten angående rätt för bolaget till gemensamt begagnande af statsbanestationen i Malmö samt om besörjande å bolagets järnväg af den s. k. nya kontinentaltrafiken själfallet komme att upphöra vid statens öfvertagande af banan, och därmed äfven statens järnvägars skyldighet att utgifva den godtgörelse för förlust å driften af det sedan flera år inrättade andra tågparet för kontinentaltrafikens besörjande, som i öfverenskommelsen stadgas och hvilken under år 1906 uppgått till omkring 28,000 kronor. Vid banans eventuella förvärfvande af staten i samband med anordnande af ångfärjedrift torde, såsom ock af vederbörande distriktsförvaltning i afgifvet yttrande framhållits, vara erforderligt anordna ett lokaltåg i hvardera riktningen utöfver hvad nu finnes, då de fyra s. k. kontinentaltågen ej borde stanna å stationerna eller medföra lokalresande. Den ökade kostnaden, som häraf föranleddes, berördes ock vid beräkning af banans blifvande nettobehållning i en vid järnvägsstyrelsens skrifvelse fogad promemoria. (Bilaga B).

Förslagskontraktets 7 § tillerkänner statens järnvägar nyttjanderätt under viss tid till några af eller eventuellt samtliga de fyra stallrum, som ej ingå i köpet, samt till erforderlig mark för uppförande för statens järnvägars räkning af provisorisk tillbyggnad till stallen. Detta hade, enligt uppgift af järnvägsstyrelsen, ansetts erforderligt under tiden intill dess de lokomotivstall, hvilka upptagits i beräkningen af kompletteringskostnaderna för banan, blifvit uppförda. Enligt till järnvägsstyrelsen inkommet protokollsutdrag hade Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag för sin del godkänt de till statens järnvägar gjorda upplåtelse, som 7 § innefattar.

Slutligen hade ansetts lämpligt att i 8 § af förslagskontraktet hänvisa till en kontraktet bilagd förteckning å den personal, som må

öfvergå i statens järnvägars tjänst, med angifvande af vederbörandes löneförmåner.

Ersättning för mistade inkomster till vissa innehafvare af befälsposter vid järnvägen hade skäligen ansetts icke böra af staten gäldas.

Beträffande nu förevarande fråga om statens inlösen af Malmö—Kontinentens järnväg har järnvägsstyrelsen hänvisat till hvad styrelsen i sitt ofvannämnda underdåniga utlåtande den 5 januari 1897 anfört ifråga om valet af Malmö—Kontinentens järnväg såsom förmedlande kontinentaltrafiken den direktaste möjliga vägen från Malmö till Trelleborgs hamn, särskildt styrelsens erinran därom, att det vid öfverlåtelse af kontinentaltrafiken vore nästan en bjudande nödvändighet att förbehålla staten att förr eller senare på möjligast förmånliga villkor inlösa ifrågavarande järnväg. Då nu fråga föreläge om ett bättre anordnande af kontinentaltrafiken genom inrättande af ångfärjeled, syntes tidpunkten just vara inne att inlösa ifrågavarande järnväg och därmed, såsom från början afsetts, utsträcka stambanenätet från knutpunkten mellan södra stambanan och västkustbanan till landets södra kust. Det torde icke heller lida något tvifvel därom, att därest järnvägen komme i statens egen hand, större förutsättningar förefunnes för en mera rationell och tidsenlig utveckling af ifrågavarande trafik beträffande transport af såväl resande som gods.

Utredning rörande den sannolika afkastningen af järnvägen återfunnes i nyss omförmälda promemoria af styrelsens matematiker och framginge af densamma, att under det år 1906 öfverskottet uppgått till 128,300 kronor, genom statsinköpet skulle, frånsedt till en början färjeledens inflytande, den årliga nettoinkomsten sannolikt komma att utgöra 70,000 kronor.

På grund af inrättande af en färjeled skulle åter ökningen af inkomst af godstrafik uppgå till 80,000 kronor och af persontrafik till 11,000 kronor för år räknadt. Då någon ökning af driftkostnaden för järnvägen på grund af ångfärjetrafiken ej torde behöfva beräknas, skulle den sammanlagda nettoinkomstökningen på grund af färjeledens inrättande kunna beräknas till 90,000 kronor och sålunda nettoinkomsten till 160,000 kronor. Detta motsvarade något öfver 3,5 % ränta på köpeskillingen för banan, med tillägg af kompletteringskostnaden för densamma, eller sammanlagdt 4,505,000 kronor.

I frågan om banans komplettering hade vederbörande distriktsförvaltning på anmodan inkommit med yttrande rörande de kostnader, som kunde erfordras för försättande i fullgodt skick af Malmö—Kontinentens järnväg, och hade distriktsförvaltningen, efter besiktning af järnvägen, anmält, att följande kompletteringsarbeten vore erforderliga:

två mindre boställshus, flera vedbodas m. m.	kronor	23,000: —
underhåll af stängsel, telegrafledningas m. m.	»	8,000: —
ett vattentorn m. m. samt kolupplag i Trelleborg ...	»	13,000: —
fyra lokomotivstallar i Malmö	»	40,000: —
	Summa kronor	84,000: —

Under förutsättning att Eders Kungl. Maj:t besluter framlägga förslag för Riksdagen om inköp af Malmö—Kontinentens järnväg har järnvägsstyrelsen slutligen hemställt, att i propositionen måtte föreslås anvisande af anslag till belopp af 84,000 kronor för nämnda kompletteringsarbeten å järnvägen.

Det synes mig vara otvifvelaktigt att, när ångfärjeförbindelse genom staternas försorg ordnas mellan Trelleborg och någon punkt på Tysklands kust, svenska statens järnvägar måste utsträckas till Trelleborg. Endast på detta sätt kan förbindelsen i hvad rör förhållandet till järnvägarna blifva fullgod. Den 32 km. långa sträckan mellan Malmö och Trelleborg kommer eljest att utgöra ett hinder för statens handlingsfrihet vid förbindelseledens behöriga utnyttjande, det må nu vara fråga om fastställande af tidtabeller eller af tariffer eller om åtgärder vid förseningar eller dylikt. Denna uppfattning stämmer ock öfverens med de af mig förut återgifna uttalandena under förberedelserna för meddelande af koncession för järnvägsanläggningen i fråga.

Kostnaden för järnvägens inköp jämte den jämförelsevis obetydliga kompletteringen, tillsammans 4,505,000 kronor, ställer sig rätt afsevärd. Den uppgår till något mer än 140,000 kronor per kilometer, under det att den beräknade sammanlagda byggnadskostnaden till och med år 1906 för statsbanelinjerna söder om Storvik utgör i det närmaste 124,000 kronor per kilometer. Det obetydliga behovet af komplettering visar emellertid, att banan befinner sig i fullgodt och väl utrustadt skick. Det kan icke vara tal om att för statsverkets räkning bygga ytterligare en järnväg mellan Malmö och Trelleborg. Icke heller lämpar det sig att inlösa den andra järnvägen mellan Malmö och Trelleborg, på hvilken järnväg färden mellan Malmö och Trelleborg är något längre. Denna järnväg är afsevärdt svagare byggd än Malmö—Kontinentens järnväg och sträcker sig i själfva verket endast från Södervärns station i Malmö. Mellan Södervärns och Malmö västra stationer, 3,4 kilometer, begagnas för järnvägens tåg Malmö—Ystads järnvägs spår. Den enda skäligen utvägen synes då vara att inköpa Malmö—Kontinentens järnväg för det begärda priset, hvilket visats vara 100,000 kronor billigare, än bolaget enligt koncessionsvillkoren haft rätt att fordra. Med inköpet af en redan fär-

dig järnväg följer ju ock, att den redan upparbetade trafiken kommer den nye ägaren till godo. Bruttoinkomsten af järnvägen har från år 1899, det första hela trafikåret, till år 1907 stigit från omkring 233,500 kronor till omkring 411,800 kronor.

Emellertid synes af järnvägsstyrelsens redogörelse, att nettobehållningen af järnvägen, som år 1906 utgjorde 128,262 kronor 71 öre, innan de till 111,453 kronor 19 öre uppgående räntorna utgått, skulle komma att i statens hand, om ångfärjetrafiken ej kommer till stånd, gå ned till endast omkring 70,000 kronor och således icke ens motsvara räntan på de till omkring 2¹/₂ millioner kronor uppgående obligationslånen.

Ser man efter i den omförmälda, vid detta protokoll fogade uträkningen, hvarpå denna stora nedgång beror, finner man att efter 1906 års förhållanden, bland annat, persontrafikinkomsten skulle minskas med 45,700 kronor, beroende på statens billigare persontaxa, och att godstrafikinkomsten skulle genom sammanslagningen minskas med i medeltal en half banafgift — 25 öre per ton — eller med 39,500 kronor. Med iakttagande af jämväl en annan post minskning i inkomster samt några poster minskning i utgifter äfvensom vissa omständigheter, som föranleda ökning i inkomster, framkommer det omförmälda nettobehållningsbeloppet 70,000 kronor.

Kommer däremot ångfärjetrafiken till stånd, skulle enligt samma uträkning, såsom redan meddelats, nettobehållningen i statens hand kunna beräknas till 160,000 kronor per år. Detta belopp motsvarar något mer än 3,5 procent ränta på det af staten nedlagda kapitalet 4,505,000 kronor. Enligt meddelad uppgift ur amorteringstabellerna kommer vid 1908 års slut att återstå oguldet å det första obligationslånet 1,579,000 kronor och å det andra 858,000 kronor eller således tillsammans 2,437,000 kronor. Räntan därå efter 4 procent utgör 97,480 kronor, och skulle således 62,520 kronor anses motsvara ränta å det öfriga af staten nedlagda kapitalet, 2,068,000 kronor, hvilket gör 3 procent.

Med hänsyn till den synnerliga vikt, som ligger på att få statsbaneförbindelse ända fram till Trelleborgs hamn, torde det ekonomiska resultat, som uppkommer, när färjeförbindelse finnes anordnad, få anses tillfredsställande. Å andra sidan är det ekonomiska resultatet, innan färjeförbindelsen kommer till stånd, så svagt, att jag icke vågar föreslå inlösen af järnvägen under annan förutsättning, än att det är klart att ångfärjeförbindelsen blir en verklighet, huru nyttigt det än skulle vara redan för den bestående förbindelsen öfver Trelleborg—Sassnitz att i Trelleborg hafva anslutning till statsjärnvägarna.

På sätt förut i liknande fall ägt rum, torde såväl hvad som genast måste kontant utgå jämte det behöfliga kompletteringsanslaget, enligt beräkning tillsammans 2,068,000 kronor, som ock blifvande ränte- och kapitalinbetalningar å obligationslånen böra bestridas af upplånta medel samt förty anvisas att utgå från riksgäldskontoret.

På grund af hvad jag sålunda anfört får jag i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

att, under förutsättning att vederbörliga beslut under innevarande år fattas om anordnande af en ångfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz, med godkännande till hufvudsakliga delar af det vid detta protokoll fogade förslagskontraktet angående förvärfvande för svenska statens räkning af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg, ej mindre bemyndiga riksgäldskontoret att på rekvisition af järnvägsstyrelsen utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för järnvägen skall kontant till dess ägare utbetalas samt för fullgörande af räntelikvider och kapitalafbetalningar å de i järnvägen in-tecknade obligationslån, än äfven för år 1909 anvisa till kompletteringsarbeten å järnvägen 84,000 kronor att utgå af riksgäldskontoret.

Till denna af statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall och förordnade, att proposition i ämnet skulle till Riksdagen aflåtas af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Sölve Berger.

Bilaga A.

Under förutsättning för kungl. järnvägsstyrelsens del af Kungl. Maj:ts nådiga stadfästelse och för styrelsens för Malmö—Kontinentens järnvägsaktiebolag del af bolagsstämman godkännande hafva sagda styrelser träffat nedannämnda aftal och därom upprättat följande

Kontrakt

angående förvärfvande för svenska statens räkning af
Malmö—Kontinentens järnväg.

§ 1.

Malmö—Kontinentens järnvägsaktiebolag försäljer till svenska staten den bolaget tillhöriga, vid rådstufvurätten i Kristianstad den 14 april 1902 lagfarna Malmö—Kontinentens järnväg med alla dess fasta och lösa tillhörigheter, af hvad slag de vara må, tillika med all öfrig järnvägsbolaget tillhörig fast egendom, och således:

1:o) hela det jorderområde, hvarå bolaget enligt rådstufvurättens i Kristianstad lagfartsprotokoll den 14 april 1902 erhållit lagfart eller som eljest tillhör järnvägsbolaget;

2:o) själfva järnvägen till öfver- och underbyggnad, bro- och trumbyggnader, utlagda syllar, skenor, spårväxlar samt vändskifvor och vagnvägar jämte stängsel;

3:o) alla järnvägsbolaget tillhöriga hus, byggnader, signalerings- och andra inrättningar samt fasta inventarier;

4:o) alla järnvägen tillhöriga telegraf- och telefonapparater med därtill hörande ledningar;

5:o) all järnvägens rullande materiel, såsom lokomotiv, person- och godsvagnar samt andra fordon, jämte därtill hörande lösa inventarier och reservdelar;

6:o) alla öfriga, ofvan icke omnämnda lösa inventarier, ehvad de äro vid tillträdestiden för begagnande vid hufvudkontoret, expeditionslokalerna, å stationerna och linjen utlämnade eller i bolagets förråd befintliga.

Från köpet undantages dock en å annans mark i Malmö uppförd tillbyggnad till lokomotivstall, inrymmande fyra stallrum; och äro i köpet likaledes icke inbegripna de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt.

§ 2.

Förteckningar öfver de i § 1 mom. 5 och 6 upptagna föremål skola under december månad 1908 upprättas så, att dessa förteckningar med hänsyn till sannolik förbrukning under tiden till den 1 januari 1909 utvisa hvad af de förtecknade föremålen kan antagas återstå sistnämnda dag; skolande sagda förteckningar uppgöras af kungl. järnvägsstyrelsens och bolagets ombud.

Vid skiljaktiga meningar härom mellan ombuden tillkallas en af kungl. järnvägsstyrelsen och bolaget eller, i brist af öfverenskommelse dem emellan, af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Malmöhus län för sådant ändamål utsedd besiktningsman, som äger i omtvistade punkter skilja mellan ombuden.

§ 3.

Tillträdet sker den 1 januari 1909, då all den egendom, som enligt § 1 till staten öfverlåtes, af bolaget öfverlämnas till dem, hvilka af kungl. järnvägsstyrelsen förordnats att emottaga densamma. Därvid aflämnas tillika af bolaget slutlig öfverlåtelsehandling och samtliga åtkomsthandlingar till den bolaget tillhörande jord, hvarvid bolaget dock icke tillförsäkrar statsverket annan eller bättre rätt än den bolaget själf äger.

§ 4.

Löseskillingen utgör fyra millioner fyrahundratjuguett tusen (4,421,000) kronor.

Löseskillingen likvideras sålunda att

a) staten öfvertager, mot afdrag å lösesumman, de två i järnvägen intecknade obligationslån af åren 1898 och 1902 å sammanlagdt ursprungligen två millioner sexhundra tjugu tusen (2,620,000) kronor, numera efter till och med år 1907 verkställda utlottningar två millioner fyrahundrasjuttiotre tusen (2,473,000) kronor med därå till den 1 januari 1909 upplupen ränta, i den mån bolaget icke kan öfverlämna obligationerna eller visa, att desamma blifvit tillintetgjorda eller att ränta å lånen guldits;

b) den 2 januari 1909 utbetalas kontant till bolaget återstående beloppet af löseskillingen med villkor att bolaget därvid med behöriga bevis styrker, dels att i den lagfarna järnvägen icke finnes inteckning för annan gäld än ofvannämnda obligationslån, dels att bolagets nu oguldna kapitalskuld till Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag enligt 9 § i nedannämnda öfverenskommelse rörande gemensamt begagnande af Trelleborgs station, etthundratolf tusen trehundra fjorton (112,314) kronor 52 öre, blifvit af Malmö—Kontinentens järnvägsaktiebolag gulden.

§ 5.

Bolaget förbinder sig att, till dess järnvägen afträdes, behörigen underhålla densamma.

§ 6.

Bolagets rättigheter och skyldigheter på grund af följande öfverenskommelser, öfvergå, i hvad på bolaget ankommer, på staten:

a) öfverenskommelsen den 8 mars 1898 emellan Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag, å ena, samt järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten, å andra sidan, angående dels öfverlåtande till sistnämnda bolag af tillgänglig mark för anläggande af dess järnväg mellan Malmö och Östervärns stationer och dels gemensamt begagnande af Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolags station vid Östervärn;

b) öfverenskommelsen den 10 januari 1898 mellan Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag, å ena, samt järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten, å andra sidan, angående gemensam station i Trelleborg; samt

för tiden intill den 1 maj 1909, därest ej annat aftal mellan statens järnvägar och andra vederbörande kontrahenter träffats;

c) öfverenskommelsen i augusti 1901 mellan Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag, järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten och Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag angående fördelning af trafik m. m.

Nuvarande öfverenskommelsen med Trelleborgs expressbyrå uppsäges af Malmö—Kontinentens järnvägsaktiebolag till upphörande den 1 januari 1909.

Staten öfvertager den skyldighet, som må åligga Malmö—Kontinentens järnvägsaktiebolag, att utgifva ersättning för skada i följd af järnvägens anläggning eller drift, i den mån dylik ersättning icke vid bestämmande af löseskillingens belopp tagits i beräkning och sålunda godtgjorts bolaget.

§ 7.

Statens järnvägar tillerkännes för tiden från tillträdesdagen till den 1 januari 1912 nyttjanderätt

dels till två af ofvan omförmälta fyra stallrum och eventuellt, därest så från motpartens sida medgifves, ytterligare ett af eller båda de återstående stallrummen mot en årlig ersättning af 300 kronor för hvarje stallrum;

dels till den utanför stallarna belägna vändskifvan med tillhörande spår, och deltaga parterna i underhållskostnaden för vändskifvan och spåren i förhållande till de af hvardera parten i bruk tagna stallrummen;

dels ock till erforderlig mark för uppförande för statens järnvägars räkning af provisorisk tillbyggnad till förevarande stall, i den mån statens järnvägar icke, enligt hvad nyss nämnts, medgifvits att föfoga öfver ifrågavarande fyra stallrum, samt mot skyldighet för statens järnvägar att gälda den högre brandförsäkringsafgift, som genom tillbyggnadens uppförande kan drabba Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag.

Skada å byggnader jämte vändskifvan och tillhörande spår, som genom statsbanepersonalens förvållande vid användande af stallrummen, vändskifvan och berörda spår tillfogas Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag, ersättes af statens järnvägar.

§ 8.

De vid järnvägen nu anställda befattningshafvare, hvilka finnas upptagna uti här bilagda förteckning, äfvensom innehafvare af de nya befattningar, hvilka med Kungl. järnvägsstyrelsens därtill lämnade medgifvande och efter samma styrelses pröfning af aflöningsförmånerna inrättas under år 1908, skola äga rätt att den 1 januari 1909 öfvergå i statens järnvägars tjänst utan minskning af då innehafvande till dem från järnvägen utgående löneförmåner, dock med förbehåll

1:o) att de åtnöja sig med deras innehafvande befattningar jämförliga sådana, som kungl. järnvägsstyrelsen anser lämpligt åt dem anförtro;

2:o) att de varda underkastade alla för statens järnvägspersonal nu eller framdeles gällande reglementen och instruktioner samt villkor för antagande, bibehållande af anställning, befordran och entledigande;

3:o) att i händelse deras från den enskilda järnvägen utgående aflöningsförmåner öfverstiga, hvad dem enligt aflöningsreglementet vid statens järnvägar skulle tillkomma, aflönningen för dem kommer att utgå dels såsom ordinarie arfvode med belopp, som gällande aflöningsreglemente för hvarje särskild befattning bestämmer, och dels såsom extra arfvode, motsvarande skillnaden mellan det ordinarie arfvodet och deras i bolagets tjänst innehafvande löneförmåner;

4:o) att, därest deras aflöningsförmåner i samma tjänst understiga, hvad dem enligt aflöningsreglementet vid statens järnvägar skulle tillkomma, de må vid dem af bolaget tilldelade löneförmåner bibehållas, intill dess kungl. järnvägsstyrelsen eller Kungl. Maj:t på järnvägsstyrelsens förslag kan finna lämpligt höja aflönningen till hvad nämnda reglemente föreskrifver; samt

5:o) att de icke äga rätt ingå såsom delägare i statens järnvägars pensionsinrättningar, med mindre kungl. järnvägsstyrelsen, efter pröfning för hvarje särskildt fall af befattningshafvares därom ingifna ansökan, finner sådant kunna utan pensionskassornas särskilda betungande bifallas; hvaremot kungl. järnvägsstyrelsen från och med den 1 januari 1909 skall i afseende å de bolagets befattningshafvare, som tillhöra enskilda järnvägarnas pensionskassa och som ej erhålla särskildt tillstånd att i statens järnvägars pensionskassor inträda, äga samma förpliktelser och rättigheter i förhållande till förstnämnda kassa som bolaget skulle äga, om järnvägen fortfarande vore bolagets egendom, dock såvidt angår den aflöningsförhöjning, som bemälda befattningshafvare må komma att erhålla efter banans öfvertagande af staten, endast under förutsättning af enskilda järnvägarnas pensionskassas samtycke.

Förhöjning af de förenämnda personal nu tillkommande aflöningsförmåner må ej under innevarande år äga rum i annan ordning eller i högre grad än den hittills af bolagets styrelse följda.

Före den 1 september 1908 skall bolaget till kungl. järnvägsstyrelsen öfverlämna förteckning öfver de befattningshafvare, hvilka önska begagna sig af omförmälda rätt att öfvergå i statens järnvägars tjänst,

jämte uppgift å dem enligt för år 1908 fastställd stat tillkommande löneförmåner.

Stockholm den 23 januari 1908.

För kungl. järnvägsstyrelsen:

F. W. H. Pegelow.

Per Kjellin.

För styrelsen för järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten:

Carl Herslow. Per Bendz. C. Faxé.

Herrar Carl Herslows, Per Bendz och C. Faxes egenhändiga namnteckningar intyga på en gång närvarande vittnen:

Emil Lindelöf.
Malmö.

Fr. Norrman.
Malmö.

Förteckning å personal, som må

Station.	B e f a t t n i n g.	Födelseår och datum.
	Banafdelningen.	
	<i>Banmästare:</i> Joh. Jönsson.....	11/11 62
	<i>Banvakt:</i> A. G. Sjöström.....	31/3 65
	A. Olsson.....	23/3 81
	N. Blycker.....	17/9 69
	A. Holmström.....	24/3 68
	N. Jönsson.....	24/11 76
	Joh. Rosén.....	20/7 73
	E. Olsson.....	19/12 71
	O. Johansson.....	26/12 70
	J. Nilsson.....	25/1 74
	A. Nilsson.....	2/5 67
	<i>Extra banvakt:</i> N. Olsson.....	14/1 74
	A. Olsson.....	18/6 78
	P. Pettersson.....	5/12 77
	P. Levall.....	10/12 72
	J. Månsson.....	2/9 73
	N. Greko.....	4/1 70
	J. Andersson.....	10/12 65
	A. Tobiasson.....	13/5 61
	H. Andersson.....	28/2 83
	O. Assarsson.....	28/7 80
	<i>Grindvakt:</i> J. Olsson.....	1/10 48
	E. Sjöström.....	6/3 63
	E. Ågren.....	25/6 39
	A. Olsson.....	15/4 89

Bilaga till kontrakt den 23 januari 1908 rörande förvärfvande för statens räkning af Malmö—Kontinentens järnväg.

öfvergå i statens järnvägars tjänst.

Antagen i tjänst vid Malmö—Kontinentens järnväg		Innehafvande arfvode.	Inkvartering.	Extra inkomster.	A n m ä r k n i n g a r.
första gången.	i nu innehafvande befattning.				
5/10 98	5/10 98	1,470 för år.	In nat.		
5/10 98	5/10 98	1,020 »	»		
12/9 03	15/5 04	780 »	»		
5/10 98	5/10 98	900 »	»		
5/10 98	5/10 98	900 »	»		
5/10 98	5/10 98	900 »	»		
5/10 98	5/10 98	900 »	»		
5/10 98	5/10 98	900 »	»		
5/10 98	5/10 98	900 »	»		
5/10 98	5/10 98	900 »	»		
5/10 98	5/10 98	900 »	»		
1/6 04	1/6 04	2:67 för dag.			
12/9 03	12/9 03	2:52 »			
5/10 98	5/10 98	2:52 »			
5/10 98	5/10 98	2:52 »			
5/10 98	5/10 98	2:52 »			
5/10 98	5/10 98	2:52 »			
5/10 98	5/10 98	2:52 »			
23/4 06	23/4 06	2:52 »			
1/9 05	1/9 05	2:52 »			
1/4 01	1/4 01	900 för år.			
5/10 98	5/10 98	180 »			
1/11 05	1/11 05	300 »			
17/5 04	17/5 04	180 »			

Station.	B e f a t t n i n g.	Födelseår och datum.
	A. Blycker	7/8 66
	E. Holmström	9/7 67
	A. Jönsson	20/4 76
	B. Olsson	6/8 73
	A. Nilsson	10/1 78
	N. Kristensson	31/7 43
	E. Nilsson	20/3 67
	L. Håkansson	23/10 74
	Maskinafdelningen.	
<i>Vagnsmörjare:</i>	C. Eklund	29/1 87
	E. Davidsson	23/3 73
	P. Halling	3/8 73
	Jeppa Walfrid	6/6 55
<i>Lokförare:</i>	N. H. Österling	5/9 66
	A. Roland	30/3 62
	M. P. Jönsson	30/11 70
	A. Johansson	9/9 76
	F. O. Lindberg	8/8 67
<i>Lokeldare:</i>	N. Larsson	29/12 79
	S. Svensson	5/2 78
	A. Dahlberg	20/6 82
<i>Lokputsare:</i>	O. Mattson	16/8 73
	C. G. Holmberg	1/3 63
	N. Gullberg	22/3 79
<i>Dagvakt:</i>	N. Nilsson	30/3 74
<i>Kolvakt:</i>	J. Mårtensson	8/3 81
<i>Pumpare:</i>	C. G. Ström	22/6 66
<i>Vagnputsare:</i>	L. Nilsson	2/11 69
	A. Forsberg	21/1 56
	H. Weborg	22/3 80
	P. Frank	23/4 60
<i>Vagnstäderska:</i>	Hilda Jönsson	26/8 58

Antagen i tjänst vid Malmö—Kontinentens järnväg		Innehafvande arfvode.	Inkvar- tering.	Extra inkomster.	A n m ä r k n i n g a r.
första gången.	i nu inne- hafvande befattning.				
5/10 98	5/10 98	180 för år.			
5/10 98	5/10 98	204 »			
5/10 98	5/10 98	204 »			
5/10 98	5/10 98	180 »			
1/11 98	1/11 98	180 »			
8/6 00	8/6 00	900 »			
8/1 00	8/1 00	400 »			
20/9 01	20/9 01	540 »			
25/1 06	25/1 06	1,020 »			+ milpenningar.
5/10 98	1/10 07	1,020 »			»
1/11 00	1/10 07	1,020 »			»
5/10 98	5/10 98	1,140 »			»
5/10 98	5/10 98	1,800 »			»
5/10 98	5/10 98	1,800 »			»
5/10 98	5/10 98	1,695 »			»
5/10 98	1/7 06	1,380 »			»
5/10 98	1/1 08	1,380 »			»
1/7 06	1/7 06	1,020 »			»
5/10 98	5/10 98	1,290 »			»
1/7 06	1/1 08	1,020 »			»
10/3 03	10/3 03	2:91 för dag.			
17/4 07	17/4 07	2:67 »			
14/10 07	14/10 07	2:67 »			
24/4 02	24/4 02	2:91 »			
1/5 07	1/5 07	2:67 »			
5/10 98	5/10 98	2:73 »			
4/11 01	4/11 01	3:17 »			
10/7 07	10/7 07	2:67 »			
14/5 06	14/5 06	2:67 »			
1/6 99	1/6 99	3:17 »			
5/10 98	5/10 98	480 för år.			

Station.	B e f a t t n i n g.	Födelseår och datum.
Trafikafdelningen:		
Lockarp	<i>Stationsinspektör:</i> Erik Wastfelt	19/3 77
Arrie	J. M. Persson	19/2 61
Månstorp	Esaias Scholander	27/9 71
Östra Grefvie	Jeppa Nilsson	23/9 67
Slågarp	J. R. Malmström	13/6 78
Fosieby	<i>Stationsmästare:</i> Nils Cato	7/9 60
Sk. Vemmerlöf	M. F. Rosendahl	15/4 66
Fosieby	<i>Stationskarl:</i> N. Nihlén	5/2 78
»	A. Andersson	6/12 74
Lockarp	N. J. Fredriksson	16/10 78
»	N. Andersson	30/12 84
Arrie	G. Ekvall	22/5 75
»	N. Siegvard	25/2 81
Månstorp	M. Dahlin	12/10 71
»	S. Stadler	5/3 83
Östra Grefvie	J. Carlsson	22/9 70
»	A. Nilsson	20/11 80
Slågarp	A. Hultman	16/10 82
»	A. Sjölin	24/4 82
Sk. Vemmerlöf	B. Möller	1/9 84
»	P. Möller	22/7 69
	<i>Konduktör:</i> F. H. Isberg	12/5 76
	O. Almgren	19/12 69
	F. A. Lundqvist	8/12 74
samt å byrån i Malmö nu tjänstgörande.		
Malmö	Kontorsskrifvare Ernst Behm	18/9 76
»	Stationsskrifvare Bror L. Borgh	8/3 84
»	Kontorsbiträde Th. O. Jönsson	30/9 88

Antagen i tjänst vid Malmö—Kontinentens järnväg		Innehafvande arfvode.	Inkvar- tering.	Extra inkomster.	A n m ä r k n i n g a r.				
första gången.	i nu inne- hafvande befattning.				Extra inkomsterna fördelade sålunda				
						Notiser och fraktsedlar.	Fel- räknings- penningar.	För exp. af medicin- låda.	Inkomst af stations- jorden.
5/10 98	1/5 03	1,000 för år.	In nat.	585	250	80	105	150	
5/10 98	5/10 98	1,530 »	»	885	260	55	90	480	
5/10 98	5/10 98	2,175 »	»	1,020	540	65	140	275	
5/10 98	5/10 98	1,530 »	»	1,065	530	85	100	350	
5/10 98	1/5 03	1,000 »	»	380	110	20	40	210	
5/10 98	5/10 98	945 »	»	305	70	25	10	200	
5/10 98	5/10 98	945 »	»	735	160	30	35	510	
5/10 98	5/10 98	1,056 »							
1/9 03	1/9 03	912 »							
25/1 99	25/1 99	984 »							
1/8 96	1/1 08	840 »							
5/10 98	5/10 98	1,056 »							
1/4 05	1/4 05	840 »							
28/1 99	28/1 99	984 »							
1/11 06	1/1 08	840 »							
5/10 98	5/10 98	1,056 »							
5/4 99	5/4 99	912 »							
4/4 04	1/1 06	840 »							
22/11 04	1/1 05	840 »							
11/4 06	11/4 06	840 »							
5/4 05	1/8 05	840 »							
5/10 98	1/10 99	1,260 »							
4/5 98	1/1 06	1,080 »							
13/2 99	1/5 07	1,080 »							
18/9 98	1/1 05	2,100 »							
1/2 05	1/1 07	1,500 »							
10/5 04	28/12 04	1.170 »							

hvarjämte anmärkes, att dessa sju stations-
föreståndare för uppvägning af betor åtnjuta
vissa ersättningar af vederbörande socker-
bruk.

+ milpenningar.
»
»

Bil. B.

P. M.

angående afkastningen af Malmö—Kontinentens järnväg, om den inköpes af staten, och ångfärjeförbindelsen Trelleborg—Sassnitz inrättas.

Malmö—Kontinentens järnvägs inkomster och utgifter år 1906, från-
sedt räntor o. d., ställa sig sålunda (i afrundade tal):

Inkomster af persontrafik	137,100	kronor
fraktgods	167,700	»
ilgods	10,900	»
post	17,000	»
annan trafik	6,700	»
Förvaltningsbidrag från främmande järnvägar	32,300	»
Vagnhyra	14,600	»
Diverse inkomster	9,100	»
	<hr/>	
	Summa inkomster	395,400 kronor
Utgifter för byråafdelningen	17,400	kronor
» » banafdelningen:		
slipersutbyte	12,300	»
andra utgifter	29,000	»
» » trafikafdelningen	37,200	»
» » maskinafdelningen:		
vagnhyra	20,100	»
	<hr/>	
	Transport	116,000 kronor

	Transport	116,000	kronor
Utgifter för underhåll		23,900	»
öfriga utgifter		64,900	»
Förvaltningsbidrag till andra järnvägar ..		54,800	»
Försäkringar och skatter		5,900	»
Diverse utgifter		1,600	»
	Summa utgifter	267,100	kronor
	Öfverskott	128,300	»

I dessa belopp böra genom ett statsinköp uppkomma följande förändringar, om till en början färjelinjens inflytande fränses.

Persontrafikinkomsten, som motsvarar omkring 4,2 öre för personkilometer, minskas till 2,8 öre för personkilometer, alltså med en tredjedel eller 45,700 kronor.

Fraktgodstrafikinkomsten minskas med i medeltal en half banafgift (25 öre för ton), eller för inalles 158,000 ton, 39,500 kronor.

Öfriga trafikinkomster torde nedgå med omkring 5,000 kronor.

Den del af bidraget från främmande järnvägar, som utgöres af statens järnvägars bidrag till kontinentaltågen, skulle väl komma att bortfalla i sin nuvarande form men i så fall i stället uppträda såsom motsvarande minskning af utgifter för statens järnvägars öfriga linjer. Då det är önskvärdt att hålla dessa linjer utanför denna undersökning, antages beloppet här komma att kvarstå såsom inkomst för Malmö—Kontinentens järnväg, hvilket ju endast innebär en bokföringsåtgärd.

Inkomsten för vagnhyra, 14,600 kronor, kan anses komma att bortfalla, om motsvarande post bland utgifterna strykes.

Inkomsterna skulle således minskas med 104,800 kronor.

Bland utgifterna kunna följande anses bortfalla:

för byråafdelningen	17,400	kronor.
» vagnhyra	20,100	»
» försäkring och skatter	5,900	»
	43,400 ¹⁾	kronor.

Å andra sidan tillkomma på grund af under år 1906 inträdda löneförhöjningar, hvilka i utgifterna för år 1906 ingå endast till en del, om-

¹⁾ Härjämte skulle kunna ifrågasättas, huruvida posten »förvaltningsbidrag till främmande järnvägar» bör ändras. En utredning häraf har emellertid icke kunnat verkställas.

kring 6,000 kronor, samt för ett nytt tågpar (jämför distriktsförvaltningens utredning) omkring 20,000 kronor, och den verkliga utgiftsminskningen stannar således vid 17,400 kronor.

Under dessa förutsättningar skulle nettot komma att minskas med $104,800 - 17,400 = 87,400$ kronor och således nedgå från 128,300 till omkring 41,000 kronor. Med all sannolikhet behöfver emellertid en så betydlig nedgång icke befaras. De anförda siffrorna afse ju år 1906, och under de tre åren därifrån till dess staten skulle öfvertaga banan komma inkomsterna med säkerhet att stiga betydligt öfver 1906 års (för 1907 beräknas bruttoinkomsterna inemot 20,000 kronor högre än 1906), medan den härigenom uppkommande stegringen af utgifterna till större delen tagits i beräkning genom det förutsatta nya tåget. Genom nedsättning i transportafgifter bör ock en ökning af trafiken uppstå. Det synes icke öfverdrifvet att antaga en stegring af nettoinkomsterna med 30,000 kronor på 3 år. De skulle i så fall år 1909 icke understiga 70,000 kronor, oafsedt de på grund af färjetrafiken uppkommande ökade inkomster.

Hvad beträffar de på grund af färjetrafiken uppkommande ökade inkomsterna för *trafik till och från Tyskland*, kunna de med ledning af ångfärjekommissionens betänkande och järnvägsstyrelsens utlåtande däröfver uppskattas sålunda:

Godstrafik. Ångfärjekommissionens betänkande den 6 februari 1907 upptog inkomst på linjen Trelleborg—Barhöft för godstrafik 520,000 kronor, hvaraf på Sveriges del 260,000 kronor. Enligt en utredning den 30 april 1907 skulle häri för linjen Trelleborg—Sassnitz uppkomma en minskning till omkring 486,000 kronor, för Sveriges del 243,000 kronor. Enligt järnvägsstyrelsens utlåtande i november 1907 borde Sveriges inkomst på grund af Hamburgtrafikens bortfallande minskas med ytterligare 80,000 kronor, hvilket belopp uteslutande faller på godstrafiken och minskar Sveriges inkomst däraf till i rundt tal 160,000 kronor, motsvarande 3,080 kronor för kilometer. Med samma medelinkomst för Malmö—Kontinentens järnväg skulle dess inkomst af godstrafik med Tyskland efter färjeledens inrättande blifva 99,000 kronor för år. *Ökningen* på grund af färjeleden uppgår således till sistnämnda belopp, minskadt med nuvarande inkomst af godstrafik med Tyskland, som beräknats till 19,000 kronor, alltså till 80,000 kronor för år.

Persontrafik. I nämnda utredning den 30 april 1907 beräknas en ökning af omkring 12,500 resande till och från Tyskland. Efter i medeltal 90 öre för biljett motsvarar detta för sträckan Malmö—Trelleborg ungefär 11,000 kronor.

Sammanlagda inkomstökningen för Malmö—Kontinentens järnväg på grund af ångfärjetrafiken bör således icke understiga 90,000 kronor. Någon ökning af driftkostnaderna på grund af denna trafik torde ej behöfva beräknas, då kontinentaltågen enligt distriktsförvaltningens plan skulle så godt som uteslutande reserveras för denna trafik.

Hela nettoinkomsten för järnvägen efter färjeledens inrättande kan således uppskattas till minst 160,000 kronor för år, motsvarande något öfver 3,5 % ränta på anläggningskapitalet, hvilket inklusive kostnader för nya byggnader och anläggningar kan beräknas till 4,505,000 kronor.

Stockholm den 17 januari 1908.

Nils Ahlberg.