

Nr 216.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv av aktier i Kalmar nya järnvägsaktiebolag och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 3 mars 1938.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Albert Forslund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 3 mars 1938.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Forslund:

I skrivelse den 2 mars 1938 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingånget avtal om förvärv av aktiemajoriteterna i Kalmar nya järnvägsaktiebolag och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag. Avtalet torde jämte en därtill hörande skrivelse från järnvägsstyrelsen till Kalmar stads befullmäktigade ombud få såsom bilaga fogas till dagens statsrådsprotokoll. Järnvägsstyrelsen har därjämte

hemställt, att för bestridande av köpeskillingarna för ifrågavarande aktieposter ävensom för övriga aktier i bolagen, som sedermera kunna komma att inköpas, måtte få disponeras till styrelsens förfogande stående likvida medel.

Kalmar nya järnvägsaktiebolag är ägare till järnvägarna Kalmar—Nybro—Emmaboda om 56.4 kilometer och Nybro—Sävsjöström om 42.8 kilometer. Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag är ägare till järnvägen mellan Sävsjöström och Nässjö om 94.1 kilometer. Ifrågavarande järnvägar trafikerades av förstnämnda järnvägsbolag enligt en den 15 juni 1913 träffad överenskommelse och bilda en sammanhängande linje mellan Nässjö å södra stambanan och Kalmar med sidolinje från Nybro till Emmaboda å järnvägen Alvesta—Karlskrona. Å järnvägarna Kalmar—Emmaboda och Nybro—Sävsjöström beviljades koncessioner åren 1872 och 1874, medan koncession å järnvägen Sävsjöström—Nässjö beviljades år 1910.

Enligt nyssnämnda trafikeringsöverenskommelse uppbär det trafikerande bolaget alla på järnvägen Sävsjöström—Nässjö belöpande inkomster och bestrider alla dess utgifter samt redovisar årligen skillnaden till Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag. I taxehänseende äro bolagens järnvägar åtskilda såtillvida att i godssamtrafik normalt uttagas övergångsavgifter och banavgifter.

Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag innehar ett den 22 juni 1911 beviljat statslån ur allmänna järnväglånefonden, ursprungligen å 2,581,500 kronor, å vilket lån annuiteterna erlagts i föreskriven ordning.

I sin skrivelse meddelar *järnvägsstyrelsen* inledningsvis, att styrelsen från ledande håll inom Kalmar stad, vilken vore innehavare av 25,130 aktier i Kalmar nya järnvägsaktiebolag och 3,335 aktier i Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag, under hand erbjudits att förvärva dessa staden tillhöriga aktier. Då hela aktiestocken utgjorde i det förstnämnda bolaget 29,023 aktier och i det sistnämnda 25,819 aktier och då av dessa senare 11,293 aktier innehades av Kalmar nya järnvägsaktiebolag, hade det sålunda gjorda erbjudandet representerat ett mycket betydande aktieägareintresse, nämligen i fråga om Kalmar nya järnvägsaktiebolag drygt $\frac{6}{7}$ och beträffande Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag reellt sett nära $\frac{3}{5}$ av hela antalet aktier. Med hänsyn härtill ävensom till berörda järnvägars betydelse som samhällsorgan i vidsträckt bemärkelse hade järnvägsstyrelsen med av staden utsedda delegerade upptagit förhandlingar i ärendet. Dessa vore nu slutförda och hade resulterat i att enighet nåtts i prisfrågan och rörande övriga under överläggningarna diskuterade villkor sålunda, att järnvägsstyrelsen samt stadens delegerade förklarat sig villiga att för sina respektive huvudmän förorda en uppgörelse, baserad på bl. a. följande ersättning per aktie, nämligen för Kalmar nya järnvägsaktiebolags stamaktier (parivärde 50 kronor) 50 kronor och för dess preferensaktier (parivärde 50 kronor) 65 kronor samt för Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolags aktier (parivärde 100 kronor) 15 kronor.

Järnvägsstyrelsen meddelar i fortsättningen vissa uppgifter till belysande av de ifrågavarande järnvägsföretagens affärsvärde.

Järnvägarnas affärsresultat för åren 1931—1936 framgå av följande sammanställning.

| | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 |
|--|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <i>Inkomster:</i> | T u s e n t a l k r o n o r | | | | | |
| Persontrafik | 886 | 817 | 781 | 787 | 812 | 837 |
| Godstrafik | 1,422 | 1,120 | 1,098 | 1,196 | 1,280 | 1,364 |
| Övriga inkomster (post m. m.) | 153 | 150 | 155 | 155 | 167 | 173 |
| Summa | 2,461 | 2,087 | 2,034 | 2,138 | 2,259 | 2,374 |
| <i>Utgifter</i> | 1,891 | 1,678 | 1,625 | 1,664 | 1,717 | 1,750 |
| Driftöverskott | 570 | 409 | 409 | 474 | 542 | 624 |
| Häraf belöpande på | | | | | | |
| Kalmar nya järnvägsaktiebolag | 341 | 248 | 242 | 265 | 297 | 340 |
| Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag. | 229 | 161 | 167 | 209 | 245 | 284 |

Järnvägsbolagens vinst- och förlusträkningar för samma tid te sig på följande sätt:

Kalmar nya järnvägsaktiebolag.

| | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 |
|---------------------------------|-----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| <i>Inkomster:</i> | T u s e n t a l k r o n o r | | | | | |
| Från föreg. år bal. vinst | 37 | 48 | 21 | 1 | 18 | 78 |
| Driftöverskott: | | | | | | |
| av järnvägsrörelsen | 341 | 248 | 242 | 265 | 297 | 340 |
| » automobilrörelsen | — | — | 5 | 17 | 17 | 20 |
| Förlust för året | — | 27 | 20 | — | — | — |
| Summa | 378 | 323 | 288 | 283 | 332 | 438 |

Utgifter.

| | | | | | | |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Underskott å fastighetsrörelse m. m. | 13 | 8 | 7 | 5 | 4 | 2 |
| Avsättning till förnyelsefond: | | | | | | |
| för järnvägen | 123 | 109 | 99 | 99 | 93 | 90 |
| » automobilrörelsen | 39 | 14 | 18 | 20 | 17 | 20 |
| Räntor | 96 | 105 | 101 | 104 | 82 | 76 |
| Skatter | 13 | 6 | 8 | — | — | 2 |
| Omlagd samtrafik | 21 | 33 | 34 | 24 | 10 | 15 |
| Diverse utgifter ¹ | 25 | — | — | 13 | 48 | 113 |
| Vinst: | | | | | | |
| balanserad från föregående år | 37 | 48 | 21 | 1 | 18 | 78 |
| för året | 11 | — | — | 17 | 60 | 42 |
| Summa | 378 | 323 | 288 | 283 | 332 | 438 |

Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag.

| | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 |
|--|-----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| <i>Inkomster:</i> | T u s e n t a l k r o n o r | | | | | |
| Från föreg. år bal. vinst | 2 | 6 | — | — | — | — |
| Driftöverskott av järnvägsrörelsen | 229 | 161 | 167 | 209 | 245 | 284 |
| Diverse inkomster | 3 | 3 | 3 | 2 | 1 | 2 |
| I anspråk tagna medel | — | 84 | 43 | — | — | — |
| Förlust för året | — | 6 | — | — | — | — |
| Summa | 234 | 260 | 213 | 211 | 246 | 286 |

¹ Avskrivning å främmande aktier.

Rörande vissa av de i balansräkningarna förekommande tillgångs- och skuldposterna framhåller järnvägsstyrelsen följande:

De av Kalmar nya järnvägsaktiebolag innehavda 11,293 aktierna i Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag, vilka tecknats till pari, 100 kronor, äro nedskrivna till ett värde, motsvarande 15 kronor stycket. De bolagen tillhöriga aktierna i Kalmar verkstadsaktiebolag, vilka likaledes lyda å nominellt 100 kronor, äro nedskrivna till 25 kronor per styck.

Kalmar nya järnvägsaktiebolags låneskulder utgöras — förutom av tre i samband med från andra enskilda järnvägar inlösta aktier i verkstadsbolaget uppkomna lån å tillsammans c:a 15,000 kronor — av fyra amorteringslån hos Kalmar stads sparbank, å vilka vid utgången av år 1936 kvarstodo oguldna belopp om 742,000, 586,000, 593,000 och 286,000 kronor eller tillsammans 2,207,000 kronor. Det äldsta av dessa lån som beviljats år 1931 mot säkerhet av inteckningar i järnvägen och som skall vara slutamorterat år 1951, löper för närvarande med en ränta av $4\frac{1}{2}$ 0/0. Fr. o. m. den 1 nästkommande april är räntefoten emellertid nedsatt till $3\frac{1}{4}$ 0/0. För det därefter äldsta lånet, erhållet år 1933 och likaledes utgörande ett 20-årigt med $4\frac{1}{2}$ 0/0 ränta löpande amorteringslån, liksom ock för det tredje lånet i ordningen, beviljat år 1934 och enligt amorteringsplanen slutbetalt år 1951, står Kalmar stad i borgen. Det fjärde och yngsta lånet, beviljat år 1935, skall vara slutbetalt år 1942. För de bägge sistnämnda lånen är räntefoten fastställd till $\frac{1}{2}$ 0/0 över bankens inlåningsränta.

Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolags låneskuld utgöres av ett bolaget till järnvägens anläggande från allmänna järnväglånefonden år 1911 beviljat lån å ursprungligen 2,581,500 kronor, å vilket bolaget fullgjort föreskrivna annuiteter, så att av lånet vid utgången av år 1936 återstod oguldet ett belopp av 2,235,000 kronor jämte medgiven anståndsränta, den senare uppgående till 274,000 kronor. Räntefoten för sagda lån, som tidigare var $4\frac{1}{2}$ 0/0, är fr. o. m. den 1 juli 1937 nedsatt till 4 0/0.

Järnvägsstyrelsen anför härefter i fråga om de överenskomna inlösningspriserna å aktierna och övriga i avtalet intagna bestämmelser:

Enligt § 4 i den villkorligt träffade överenskommelsen skall staten vara skyldig att till pris och på villkor i övrigt, som fastställts beträffande de i första hand till staten överlåtna aktierna, inlösa jämväl övriga aktier i Kalmar nya järnvägsaktiebolag och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag. Ett förvärv av samtliga aktier i ifrågavarande bolag kräver alltså kapitalinsatser om följande belopp, nämligen

för Kalmar nya järnvägsaktiebolag:

| | | |
|-----------------------------|---------------------|------------------|
| 24,906 stamaktier | kronor | 1,245,300 |
| 4,117 preferensaktier | » | 267,600 |
| | <u>Summa kronor</u> | <u>1,512,900</u> |

för Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag:

| | | |
|---------------------|---------------------------------|------------------|
| 25,819 aktier | kronor | 387,300 |
| | <u>eller tillsammans kronor</u> | <u>1,900,200</u> |

Av det sistnämnda bolagets aktier skola emellertid jämlikt bestämmelserna i § 2, första stycket, 12,443 å likviddagen innehavas av Kalmar nya järnvägs a. b. Huruvida inlösen av dessa aktier, vilka ingå i ovanstående summa med ett belopp av 186,600 kronor, skall behöva äga rum, synes tvivelaktigt. Befinnes lämpligt att så sker, torde inlösenbeloppet — vilket för säkerhets skull medtages i hemställan om medelsanvisning — i varje fall icke behöva medräknas som en utgift för staten, då likviden därvid kommer det av staten då ägda Kalmar nya järnvägsaktiebolag till godo och i motsva-

rande grad ökar dettas förmögenhetsställning. Den faktiska utgiften för ett förvärv av samtliga ifrågavarande aktier torde alltså kunna beräknas till i allt c:a 1,714,000 kronor.

För att förränta denna köpeskilling efter 4 %, vilken avkastning torde få anses fullt tillfredsställande, kräves att bolagen tillsammans lämna en nettovinst av 69,000 kronor i genomsnitt pr år. Någon uppdelning av denna nettovinst på de särskilda bolagen torde i nu förevarande sammanhang icke vara erforderlig. Den författningsenliga avsättningen till förnyelsefond för järnvägsrörelsen beräknas till samma belopp som motsvarande för år 1936 bokförda utgifter eller alltså till (90,000 + 86,000) 176,000 kronor. Räntekostnaderna för bolagens låneskulder beräknas med beaktande av för vissa lån nu nedsatta ränteanspråk till

| | | |
|---|-------------------------|----------------|
| för Kalmar nya järnvägsaktiebolags lån..... | kronor | 68,000 |
| » Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolags lån..... | » | 91,000 |
| | eller sammanlagt kronor | <u>159,000</u> |

Utgifterna för skatter beräknas med stöd av för år 1936 redovisade dylika kostnader till 3,000 kronor. Slutligen tillägges ett belopp av 10,000 kronor för diverse i bolagens vinst- och förlusträkningar upptagna utgifter. Från de tillfälliga och för övrigt snart bortfallande utgifterna för omlagd samtrafikväg torde däremot i detta sammanhang kunna bortses liksom ock från överskottet från bolagens omnibusrörelse, vilket, såsom framgår av ovan meddelade uppgifter, ungefär täcker den på denna rörelse belöpande avsättningen till förnyelsefond.

En på ovan angivna uppgifter grundad vinst- och förlusträkning för bägge bolagen sammantagna skulle alltså se sig på följande sätt:

| | | |
|---|--------|----------------|
| Erforderlig nettovinst | kronor | 69,000 |
| <i>Utgifter:</i> | | |
| Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen..... | » | 176,000 |
| Räntor å lån | » | 159,000 |
| Skatter | » | 3,000 |
| Diverse utgifter | » | 10,000 |
| | kronor | <u>348,000</u> |
| Sålunda erforderligt driftöverskott av järnvägsrörelsen | kronor | 417,000 |

Enligt förestående överslagsberäkning skulle alltså, för att uppnå en nöjaktig avkastning å det mot de nu överenskomna aktiepriserna svarande kapitalbeloppet, krävas driftöverskott av järnvägsrörelsen om c:a 417,000 kronor i genomsnitt per år. Såsom framgår av de förut meddelade uppgifterna, är detta överskott endast obetydligt högre än de driftöverskott, som redovisats under de för järnvägarna synnerligen ogynnsamma åren 1932 och 1933, och understiger väsentligt de överskott, som uppnåtts under i konjunkturhänseende mera normala år.

Vid angivna förhållanden, fortsätter styrelsen, syntes de överenskomna inköpsvärdena för aktierna ur statens affärssynpunkt väl försvarliga, detta även om hänsyn toges till att i trafikanternas intressen och för åstadkommande av mera tidsenliga taxeförhållanden vid förhandlingarna förutsatts och från järnvägsstyrelsens sida utlovats åtgärders vidtagande snarast möjligt för en sammanslagning av bolagens järnvägar till en enhet jämväl i taxehänseende samt för borttagande av nu utgående banavgifter och även om dessa åtgärder skulle komma att verka något sänkande på inkomstgiv-

ningen. Denna sänkning syntes nämligen i varje fall ej röra sig om så stora belopp, att den företagsekonomiska grundvalen för den träffade uppgörelsen därigenom äventyrades.

Att preferensaktierna i Kalmar nya järnvägsaktiebolag åsatts ett inköpspris, som med 30 % överstiger motsvarande pris å bolagets stamaktier, beror enligt styrelsen därpå, att de förra enligt bolagsordningens § 39 äro berättigade till 6 % utdelning, innan utdelning å stamaktierna får ske. Med beaktande av detta förhållande och den omständigheten, att utdelningen å stamaktierna i varje fall sedan år 1924 icke något år överstigit 4 % — även för år 1937 hade, såsom framginge av § 8 i överenskommelsen, medgivits utdelning med denna dividend — syntes detta något högre inköpspris för preferensaktierna fullt motiverat.

Vidare anför järnvägsstyrelsen om innebörden av överenskommelsen:

Enligt den för Kalmar nya järnvägsaktiebolag fastställda bolagsordningen, § 34, är rösträtten för aktieägarna i detta bolag så begränsad, att de i överenskommelsens § 1 mom. 1 angivna, Kalmar stad tillhöriga aktierna i och för sig icke tillförsäkra köparen röstmajoritet å bolagets stämma och därmed bestämmande inflytande över bolagets ledning. I anledning härav har i samma paragraf mom. 2 stadgats, att säljaren inom viss tid skall på enahanda villkor, som fastställts i fråga om de i mom. 1 nämnda aktierna, överlåta ytterligare så många aktier i berörda bolag, att järnvägsstyrelsen garanteras röstmajoritet.

Vad angår de i överenskommelsens § 2 intagna bestämmelserna må framhållas följande.

Den Kalmar verkstadsaktiebolag tillhöriga järnvägsverkstaden i Kalmar är enligt gällande bolagsordning avsedd »för sådan tillverkning, som för järnvägars drift, underhåll och komplettering erfordras jämte annan därmed jämförlig rörelse.» Detta innebär, att verkstaden i praktiken dels fungerar som underhållsverkstad för de järnvägar, som innehava aktier i företaget, dels i likhet med andra självständigt arbetande järnvägsverkstäder åtager sig nytillverkningar för vilka järnvägar som helst i mån av erhållna beställningar. Denna sistnämnda verksamhet är, enligt vad järnvägsstyrelsen inhämtat, för närvarande den ojämförligt största delen av verksamheten, delvis beroende på att statens järnvägar äro en stor kund.

Av verkstadsbolagets 8,600 aktier — vardera lydande å 100 kronor pari — äger för närvarande Kalmar nya järnvägsaktiebolag 4,118 och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag 818. Övriga aktier innehavas av Kalmar stad (375 stycken), Kalmar—Berga, Kalmar—Torsås och Mönsterås järnvägar (tillsammans 3,614 stycken) samt Ölands järnväg (50 stycken).

Med oförändrad fördelning av verkstadsaktierna skulle staten alltså genom nu avtalade förvärv av järnvägsaktier hava blivit i stånd att via de kontrollerade järnvägsbolagen *ensam* bestämma över verkstadens rörelse och förvaltning.

Inför detta sakläge ifrågasatte stadens representanter, att staten genom järnvägsstyrelsen skulle ikläda sig formlig förpliktelse att i framtiden uppehålla verkstadens drift i minst nuvarande omfattning. Från styrelsens sida kunde givetvis icke ställas i utsikt någon sådan garanti. Däremot förklarade sig styrelsens delegerade beredda tillstyrka en sådan aktieöverflyttning som i § 2 omförmåles, vilken leder till att staden och de med staden nära förbundna smalspåriga Kalmarbanorna bliva innehavare av aktiemajoriteten och på detta sätt erhålla bestämmande inflytande över verkstadens förvaltning samt därmed tillfälle att — i vad på ägaren ankommer — trygga densammas fortbestånd.

Detta uppslag har efter den i närslutna skrivelse punkt 1 av styrelsen gjorda deklARATIONEN av stadens delegerade accepterats. I enlighet härmed har i överenskommelsens § 2 intagits bestämmelse om att 690, Kalmar nya järnvägsaktiebolag tillhöriga aktier i verkstadsbolaget skola överlätas till staden, som i gengäld till nämnda järnvägsaktiebolag överlämnar 1,150 aktier i Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag; varje aktie i verkstadsbolaget har härvid värderats till 25 kronor och varje aktie i Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag till 15 kronor.

Som följd av denna transaktion avser överenskommelsen icke de 3,335 aktier i sistnämnda bolag, som staden nu äger, utan endast de 2,185 aktier, som staden efter nyss berörda utbyte kommer att inneha.

I överenskommelsen har stadgats rätt för staten att på vissa närmare angivna villkor inom tio år inlösa sagda, av staden nu övertagna aktier i verkstadsbolaget.

I detta sammanhang må vidare meddelas att Kalmar nya järnvägsaktiebolag tillsammans med två av de smalspåriga Kalmar-järnvägarna står som borgensman för verkstadsbolagets lån som vid utgången av år 1936 uppgick till 410,000 kronor.

I den överenskommelsen bifogade skrivelsen har järnvägsstyrelsen utfäst sig att vid berörda järnvägars eventuella införlivande med statens järnvägar övertaga nämnda borgensansvar gentemot verkstaden ävensom att vid varaktig omläggning av dennas drift i den utsträckning så är möjligt medverka till placering å annat håll av den eller de kategorier arbetare, som av sådan anledning ej kan få sysselsättning. En sådan omläggning kan exempelvis tänkas, om det efter banornas införlivande i statsbanenätet befinnes mest rationellt att till statens järnvägars huvudverkstäder överflytta vid verkstaden ifråga för den normalspåriga banans räkning nu utförda underhålls- och förnyelsearbeten.

Vad angår Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag framgår av den träffade överenskommelsen, att staden dels till staten överläter 2,185 aktier, dels garanterar, att Kalmar nya järnvägsaktiebolag är innehavare av minst 12,443 aktier. Då hela antalet aktier i ifrågavarande bolag, såsom förut angivits, utgör 25,819 och för utövande av rösträtt för dessa aktier gälla de i aktiebolagslagen stadgade allmänna bestämmelserna, äro de av staden nu överlätta aktierna jämte de av Kalmar nya järnvägsaktiebolag innehavda och sålunda av staten kontrollerade aktierna i Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag till antalet tillräckliga för att utan vidare åtgärd tillförsäkra staten bestämmande inflytande i sistnämnda järnvägsbolag.

Övriga i överenskommelsen intagna bestämmelser och stadganden torde icke erfordra några närmare kommentarer utöver dem, som framgå av det ovan sagda samt innehållet i bifogade skrivelse.

Järnvägsstyrelsen övergår så till frågan om ett framtida införlivande av ifrågavarande järnvägar med statsbanorna och anför härom:

Liksom övriga avtal om förvärv av järnvägsaktier syftar även förevarande villkorliga överenskommelse att förbereda berörda järnvägars inlemmande i statsbanenätet. Av skäl, som styrelsen utvecklat i sin skrivelse den 6 december 1937 angående förvärv av aktier i Hälsingborg—Hässelholms järnvägsaktiebolag, torde emellertid bolagsformen böra tillsvidare bibehållas, varvid styrelsen kommer att under tiden vidtaga nödiga åtgärder, för att en framtida inkorporering av berörda järnvägar må kunna äga rum så smidigt som möjligt. Till belysande av en sådan åtgärds ekonomiska konsekvenser meddelas följande kortfattade uppgifter.

Vad först inkomsterna angår, är att beakta, att de vid förevarande järnväg tillämpade taxorna till stor del äro högre än motsvarande avgifter en-

ligt statens järnvägars taxor, ävensom att vid en inkorporering zongränsen (för persontrafiken) och övergångsavgifterna (för godssamtrafiken) i Nässjö komma att bortfalla. På grund av dessa förhållanden kommer åtgärden att föranleda viss kalkylatorisk inkomstminskning, vilken beräknats till 150,000 kronor för persontrafiken och 80,000 kronor för godstrafiken, det sistnämnda utöver den inkomstminskning, som uppstår vid förut berörda *interna* sanering av taxeförhållandena.

Den sammanlagda kalkylatoriska inkomstminskningen vid inlemmandet i statsbanenätet skulle alltså uppgå till 230,000 kronor. Erfarenheterna från tidigare taxesänkningar ha emellertid visat, att med en så betydande avgiftsnedsättning som den ifrågavarande städse följer en väsentlig ökning av trafikrörelsen. Särskilt gäller detta den för prisändringar mycket känsliga resandetrafiken, men även det till andra trafikföretag övergångna godset brukar visa tendens att återvända. Återstående inkomstminskning för statens järnvägar har uppskattats till 100,000 kronor.

Med ungefär motsvarande belopp ha utgifterna för järnvägarnas drift och underhåll beräknats kunna minskas vid en inkorporering, i huvudsak beroende på bortfallande av huvudparten egentliga förvaltningskostnader.

Allt som allt, fortsätter styrelsen, torde järnvägens fullständiga införlivande i statsbanenätet icke medföra någon resultatförsämring. Snarare lär väl efter någon övergångstid ett motsatt förhållande komma att inträda. Hittills kända erfarenheter, slutar styrelsen, giva nämligen vid handen, att den ekonomiska effekten på längre sikt av vidtagna rationaliseringsåtgärder plägar bliva gynnsammare än vad som med stöd av förhandskalkylen ställts i utsikt.

Under återopande av vad sålunda anförts och med förmälan att stadsfullmäktige i Kalmar för sin del godkänt överenskommelsen, hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t ville *dels* godkänna ifrågavarande överenskommelse, *dels ock* bemyndiga styrelsen att för inköp av aktierna i Kalmar nya järnvägsaktiebolag och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag disponera ett belopp av högst 1,900,200 kronor av till styrelsens förfogande stående likvida medel.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, bilda de Kalmar nya järnvägsaktiebolag och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag tillhöriga barnorna en sammanhängande järnväg mellan Nässjö och Kalmar med sidolinje från Nybro till Emmaboda och trafikeras av förstnämnda bolag. *Departements-
chefen.*

Enligt det föreliggande förslaget till avtal skall Kalmar stad till staten överlåta aktiemajoriteten i Kalmar nya järnvägsaktiebolag till ett pris av 50 kronor per stamaktie och 65 kronor per preferensaktie. Vad beträffar aktierna i Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag innebär överenskommelsen, *dels* att Kalmar stad direkt överlåter 2,185 aktier till ett pris av 15 kronor per aktie, *dels ock* garanterar, att Kalmar nya järnvägsaktiebolag å likviddagen är ägare av minst 12,443 aktier; staten skulle sålunda direkt och indirekt innehava aktiemajoriteten även i detta bolag. Enligt avtalsförslaget skulle staten förbinda sig intill utgången av år 1940 att på anfordran inlösa övriga aktier i de båda järnvägsbolagen till samma priser, som nyss sagts. Av den i det föregående lämnade redogörelsen framgår att

en inlösen av samtliga aktier i bolagen till sagda priser kräver en kapitalinsats av 1,512,900 kronor beträffande Kalmar nya järnvägsaktiebolag och 387,300 kronor i fråga om Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag. I sistnämnda belopp är inräknad köpeskilling — avrundat 186,600 kronor — även för nyssnämnda 12,443 aktier, vilka garanterats skola innehavas av Kalmar nya järnvägsaktiebolag; huruvida sådan inlösen bör ske har järnvägsstyrelsen tills vidare lämnat öppet. Sammanlagt skulle sålunda erfordras ett kapitalbelopp av högst (1,512,900 + 387,300) 1,900,200 kronor.

På sätt järnvägsstyrelsen närmare utvecklat synes det kunna förväntas, att det i bolaget på föreslaget sätt investerade statskapitalet skall lämna en årlig avkastning om cirka 4 procent, vilket torde få anses tillfredsställande.

I likhet med järnvägsstyrelsen finner jag det vara av intresse från allmänna synpunkter, att statsbaneföretaget erhåller den majoritetsställning i förevarande järnvägsbolag, som styrelsens förslag innebär.

Det föreliggande avtalsförslaget, vilket i huvudsak ansluter sig till de förut i dag anmälda förslagen beträffande Hälsingborg—Hässleholms järnväg samt Landskrona och Hälsingborgs järnvägar, synes icke påkalla ytterligare uttalande från min sida i vidare mån än att jag även här vill åberopa vad jag vid behandlingen av frågan om förvärv av aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag (proposition nr 174) anfört beträffande personalens förhållanden. Vad jag i berörda sammanhang anfört rörande införlivandet av vederbörande järnväg med statens järnvägar äger tillämpning även i förevarande fall.

Jag tillstyrker alltså, att ifrågavarande aktieförvärv genomföres på de i avtalsförslaget stipulerade villkoren.

Finansieringen av ifrågavarande aktieförvärv torde, på sätt järnvägsstyrelsen hemställt och i överensstämmelse med vad jag förut i dag tillstyrkt i fråga om liknande aktieförvärv, få ske sålunda att erforderligt belopp, högst 1,900,200 kronor, disponeras av till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel.

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

att för inköp av aktierna i Kalmar nya järnvägsaktiebolag och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag må disponeras ett belopp av högst 1,900,200 kronor av till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.

Bilaga.

ÖVERENSKOMMELSE

mellan Svenska Staten genom Kungl. Järnvägsstyrelsen, nedan kallad köparen, å ena, samt undertecknad Karl Magnusson, nedan kallad säljaren, på grund av bifogad fullmakt, å andra sidan, angående förvärv för Svenska Staten av aktiemajoriteten i Kalmar nya järnvägsaktiebolag och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag.

Överenskommelsen träffas under förbehåll av att densamma godkännes för köparens del av Kungl. Maj:t samt för säljarens del av Stadsfullmäktige i Kalmar.

§ 1.

Mom. 1. Säljaren överlåter till köparen nedan angivna, Kalmar stad tillhöriga aktieposter i Kalmar nya järnvägsaktiebolag och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag, nämligen:

1) Aktier i Kalmar nya järnvägsaktiebolag:

Antal:

| | |
|--------------------------------|---------|
| stamaktier (ser. A) | 21,117 |
| preferensaktier (ser. B) | 4,013 |
| | <hr/> |
| | 25,130. |

2) Aktier i Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag 2,185
på följande villkor:

a) priset per aktie utgör för

| | |
|--|-----------|
| Kalmar nya järnvägsaktiebolags stamaktier | 50 kronor |
| » » » preferensaktier..... | 65 » |
| Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolags aktier..... | 15 » |

b) försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger fr. o. m. n:r 22 för Kalmar nya järnvägsaktiebolags aktier och fr. o. m. n:r 1 för Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolags aktier.

Mom. 2. Inom en månad efter undertecknandet av denna överenskommelse överlåter säljaren till köparen till pris och på villkor i övrigt, som stadgas i mom. 1, ytterligare så stort antal aktier i Kalmar nya järnvägsaktiebolag, att detta antal representerar ett röstetal av minst 650 och sålunda tillförsäkrar köparen röstmajoriteten å bolagstämma.

§ 2.

Säljaren garanterar, att senast å likviddagen 690 stycken, Kalmar nya järnvägsaktiebolag tillhöriga aktier i Kalmar Verkstadsaktiebolag skola hava övertagits av Kalmar stad, att staden i utbyte mot dessa aktier skall hava till Kalmar nya järnvägsaktiebolag överlämnat 1,150 stycken aktier i Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag, samt att Kalmar nya järnvägsaktiebolag å likviddagen är innehavare, av minst 12,443 aktier i Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag.

Köparen tillförsäkras rätt att inom en tid av tio år förvärva ovan berörda 690 aktier i Kalmar Verkstadsaktiebolag till ett pris av 25 kronor per

styck och under förutsättning, att köparen träffat överenskommelse med Kalmar stad, Kalmar läns Östra Järnvägs A.B., Kalmar—Torsås Järnvägs A.B. och Mönsterås Nya Järnvägs A.B. om inlösen av stadens övriga och dessa bolag då tillhöriga aktier i verkstadsbolaget, varvid dock hänsyn icke skall behöva tagas till aktier, för vilka vid fråga om inlösen högre pris än parivärde kräves.

§ 3.

Så snart definitiv överenskommelse föreligger, upprättas erforderliga avräkningsnotor. Lagstadgad stämpel skall därvid gäldas av köparen och säljaren med hälften vardera.

Avräkningsnotorna skola likvideras senast tre (3) dagar efter deras utställningsdatum, varvid samtidigt aktierna i transporterat skick, med tillhörande utdelningskuponger fr. o. m. nr 22 för Kalmar nya järnvägsaktiebolags aktier och nr 1 för Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolags aktier överlämnas till köparen.

§ 4.

Köparen förbinder sig intill utgången av år 1940 att på anfordran jämväl inlösa övriga aktier i Kalmar nya järnvägsaktiebolag och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag till enahanda pris och villkor, som sägs här ovan i § 1, mom. 1.

§ 5.

Så snart denna överenskommelse godkänts av Kungl. Maj:t och Stadsfullmäktige i Kalmar, utlyses bolagsstämmor. Det förutsättes, att de nuvarande bolagsledningarna intill dess ej disponera bolagens tillgångar eller ikläda bolagen förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållet av driften å bolagens järnvägar, därest ej Kungl. Järnvägsstyrelsen lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

Till samtliga styrelsesammanträden och sammanträden med trafikdelegationen, som hållas under tiden efter undertecknandet av denna överenskommelse, och till ovannämnda bolagsstämmor, kallas den eller de representanter, Kungl. Järnvägsstyrelsen utser.

§ 6.

Köparen och säljaren äro ense därom, att denna överenskommelse icke skall föranleda ändring i nuvarande personals löne- och övriga anställningsvillkor, vilka dock icke skola utgöra hinder för köparen att till statens järnvägar förflytta hos järnvägen anställd personal.

Därest bolagens järnvägar framdeles införlivas i statens järnvägar, skall köparen — i den mån så kan vara möjligt med hänsyn till Kungl. Maj:ts och Riksdagens beslut — tillse att bolagens personal icke hos statens järnvägar erhåller anställning på sämre löne- och anställningsvillkor än som gällde vid dess övertagande.

§ 7.

Köparen förbinder sig att respektera av bolagen redan fattade beslut i fråga om särskilda pensioner och understöd, och skall detta åtagande jämväl gälla för det fall, att bolagens järnvägar i en framtid eventuellt införlivas med statens järnvägar.

§ 8.

Sedan författningsenliga avskrivningar verkställt i 1937 års bokslut och därest vinsten av sagda års rörelse så medger, äga nuvarande aktieägare i Kalmar nya järnvägsaktiebolag uppbära utdelning med

å preferensaktierna sex (6) procent eller 3 kronor per kupong nr 21 för år 1937 samt

å stamaktierna fyra (4) procent eller 2 kronor per kupong nr 21 för år 1937,

och förbinder sig köparen, om aktierna förvärvats före 1938 års ordinarie bolagsstämma, att under nämnda förutsättning å sagda stämma rösta för sådan utdelning.

I fråga om aktierna i Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag må beslut om utdelning för år 1937 icke fattas.

§ 9.

Därest denna överenskommelse icke blivit definitivt godkänd före utgången av juni månad 1938, är densamma förfallen.

Därest likvid erlägges senare än den 1 april 1938, skall ränta å köpeskillingen, beräknad efter tre (3) procent per år, av köparen erläggas från och med nyss angivna tidpunkt till dess full betalning sker.

Stockholm den 24 februari 1938.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

G. Dahlbeck.

Karl Magnusson

enligt fullmakt.

Erik Malmkvist.

Herr Riksdagsmannen Karl Magnusson, Kalmar.

Under återopande av i ärendet förda underhandlingar får järnvägsstyrelsen till Eder såsom ombud för Kalmar stad härmed överlämna förslag till överenskommelse angående försäljning av de Kalmar stad tillhöriga aktierna i Kalmar nya järnvägsaktiebolag (K. J.) och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag (Sä. N. J.).

1) Enligt överenskommelsen kommer staden att förvärva så stor del av aktierna i Kalmar Verkstads A.-B., att staden jämte de smalspåriga järnvägarna erhåller aktiemajoritet i bolaget. Kalmar nya järnvägsaktiebolag har fortfarande intresse i verkstaden, dels såsom aktieägare och dels såsom borgensman, vilken borgen vid banornas eventuella införlivande med SJ kommer att övertagas av SJ. Det ligger i sakens natur, att SJ i mån av tillgång på arbetsobjekt och i den mån offererade priser och tillverkningskostnader äro konkurrenskraftiga, komma att såsom hittills skett göra beställningar hos verkstaden. Därest vid varaktig omläggning av driften viss kategori arbetare ej skulle kunna få sysselsättning, äro SJ villiga att, i den utsträckning så är möjligt, medverka till placering å annat håll av sådant personalöverskott.

I överenskommelsen har vidare stadgats viss rätt för Styrelsen att inom tio år inlösa de aktier i verkstadsbolaget, som genom överenskommelsen skola överlåtas å staden.

2) Sedan överenskommelsen blivit definitiv har järnvägsstyrelsen för av-

sikt att så fort ske kan, i vad på Styrelsen ankommer, vidtaga åtgärder för sammanförande av K. J. och S. N. J. till en taxeenhet ävensom för borttagande av nu utgående banavgifter.

3) Det nu ifrågasatta aktieförvärvet skall i och för sig, så länge nuvarande allmänna taxeläge icke nämnvärt höjes, icke föranleda försämring av de fraktvillkor, som för närvarande gälla för vissa större trafikanter samt icke heller verka hämmande på rörelsen över Kalmar hamn. Efter banornas införlivande med statens järnvägar skall Styrelsen, i fråga om gällande eller framdeles beviljade nedsättningar, visa det tillmötesgående, som är förenligt med för Styrelsen gällande instruktioner och bestämmelser.

4) Från stadens sida gjord hemställan om att förflyttning av järnvägspersonal från Kalmar skall ske under största möjliga hänsynstagande till såväl stadens som de enskilda befattningshavarnas intressen, skall från SJ:s sida respekteras, så långt sig göra låter, och kommer personalen icke att i berört hänseende behandlas mindre gynnsamt än om det gällde den egna SJ-personalen. Skulle förtidspensionering av personal komma ifråga, kan oavkortad pension påräknas på samma sätt som skett i tidigare dylika fall vid statens förvärv av enskilda järnvägar.

5) Med hänsyn till det tillmötesgående, som från stadens sida påkallas gentemot K. B. J. och K. T. J., förklarar sig Styrelsen villig att å Kalmar C station tillämpa de av Kungl. Maj:t genom brev den 31 oktober 1896 utfärdade bestämmelserna för föreningsstationer och därvid bevilja de smalspåriga banorna minst samma rabatt i fråga om avgifterna för föreningsstationens begagnande, som medgivits andra likvärdiga järnvägar i enlighet med dessa bestämmelser, varvid för närvarande en rabatt av omkring 25 procent synes kunna påräknas.

6) Styrelsen förväntar, att staden genom tillhandahållande på skäligen villkor av mark bereder SJ möjligheter att vidtaga de kompletteringar och förändringar samt utvidgningar i fråga om spårplaneringar och bangård i Kalmar, som framdeles kunna befinnas påkallade. Någon förändring skall icke inträda beträffande nu tillämpad rätt till frilastning å staden och hamnen tillhöriga områden.

7) Slutligen framhålles, att aktieförvärvet eller eventuellt införlivande av banorna med SJ icke innebär någon ändring beträffande de rättigheter och skyldigheter, som förefinnas i de av järnvägsbolagen ingångna affärsavtalen.

Stockholm den 24 februari 1938.

Kungl. Järnvägsstyrelsen
G. DAHLBECK.

Erik Malmkvist.