

Nr 95.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av den Lysekils järnvägsaktiebolag tillhöriga Lysekils järnväg; given Stockholms slott den 17 februari 1939.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av stadsrådsprotokollet 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.

Gerh. Strindlund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 17 februari 1939.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, FORSLUND, ERIKSSON, STRINDLUND.

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

Med skrivelse den 27 januari 1939 har järnvägsstyrelsen överlämnat en till styrelsen inkommen, till Kungl. Maj:t ställd, den 24 i samma månad dagtecknad skrivelse från Lysekils järnvägsaktiebolag, vari bolaget hemställt, att staten måtte förvärva bolagets järnväg med tillträde den 1 juli 1939.

Innan jag ingår på ifrågavarande framställning torde jag med avseende å ifrågavarande järnväg få erinra om följande:

Koncession å normalspårig järnväg mellan Lysekils stad och trafikplatsen Smedberg å Bohusbanan beviljades år 1908. Järnvägen har en längd av 34.7 kilometer och öppnades för trafik år 1913. Vid beräkning av den trafikerade banlängden är till anförda kilometertal att lägga 4.0 kilometer statens järnvägar tillhörigt spår å linjen Smedberg—Munkedal, till och från vilken sistnämnda station järnvägens tåg framgå. Den trafikerade banlängden uppgår alltså till 38.7 kilometer.

Den redovisade byggnadskostnaden uppgår till i runt tal 2,680,000 kronor med följande fördelning: bana och byggnader 2,142,000 kronor, rullande materiel 493,000 kronor och inventarier 45,000 kronor.

I räkenskaperna ha upptagits jämväl 118,000 kronor räntor under byggnadstiden, varför det bokförda anläggningsvärdet utgör 2,798,000 kronor.

Till järnvägens anläggning beviljades år 1910 ett lån från allmänna järnvägslånefonden å 1,200,000 kronor. I övrigt bestreds den ursprungliga byggnadskostnaden med medel influtna för tecknade aktier till ett sammanlagt belopp av 1,211,000 kronor. — Så gott som samtliga aktier — eller närmare angivet för nominellt 1,055,000 kronor — innehavas av Lysekils stad och övriga berörda kommuner. Någon utdelning å aktierna har aldrig ägt rum.

Å statslånet, som löper med en räntefot av 4.5 procent, hava fullgjorts förräntning och amortering i vederbörlig ordning till och med år 1931. Den återstående kapitalskulden har härigenom nedbringats med 124,700 kronor till i runt tal 1,075,300 kronor. Från och med år 1932 har någon ytterligare avbetalning å skulden däremot icke ägt rum. Under åren 1933—1936 har järnvägens ägare endast förmått erlagga 25,000 kronor per år av den till inemot 50,000 kronor årligen uppgående räntan till riksgäldskontoret. Den från och med år 1937 upplupna statslåneräntan har icke till någon del likviderats. Till följd härav har statslåneskulden nu år från år ökats.

Förutom järnvägsrörelse bedriver bolaget även omnibustrafik, vilken omfattar linjerna Lysekil—Munkedal, Hallinden—Fisketången, Lysekil—Alsbäck—Sjöbol, Lysekil—Rixö, Sämstad—Brodalen—Slävik (Malmön) och Tullboden—Hunnebostrand—Bovallstrand—Ödstoft—Hallinden—Lysekil med en sammanlagd längd av 104 kilometer. För trafiken användas 7 personomnibusar.

Det i bilrörelsen investerade kapitalet utgjorde vid 1937 års slut 49,000 kronor, fördelat på automobiler med 44,000 kronor, på husbyggnader med 4,000 kronor och på inventarier med 1,000 kronor.

I sin förenämnda framställning har *Lysekils järnvägsaktiebolag* till en början anfört, att Lysekils järnväg ej kunnat undgå verkan av den ekonomiska depression, som visserligen gjorde sig förnimbar över hela landet under åren 1931—1934 men för Bohusläns del alltjämt kvarstode. Trots uppfyllandet av anspråken på flera och bättre lägenheter med såväl tåg- som landsvägsomnibusturer och därav föranledd nyanskaffning av materiel hade resande- och godstrafiken minskat, vilket i sin tur föranlett en sådan minskning av trafikinkomsterna, att järnvägen, ehuru den enligt senaste bokslutet fortfarande kunnat uppvisa ett driftöverskott å 25,590 kronor, likväl ej måktat erlagga ränta och amortering å statslånet, vadan alltså förlust å rörelsen uppkommit.

Med hänsyn till de ringa utsikterna för järnvägens framtida bestånd som enskilt företag hade, fortsätter bolaget, förhandlingar förts mellan bolaget, å ena

sidan, och riksgäldskontoret och järnvägsstyrelsen, å andra sidan, om banans inlemmande i statsbanenätet. Förhandlingarna hade lett till upprättandet av ett preliminärt kontrakt mellan svenska staten genom järnvägsstyrelsen och järnvägsbolaget, varigenom bolaget utan något som helst ekonomiskt vederlag för sin egendom i vad densamma överskote skulderna överlät å staten samtliga tillgångar och skulder.

Skulle, anför slutligen bolaget, i sammanhang med ett allmänt statsförvärv av enskilda järnvägar antagas sådana lagbestämmelser, som tillförsäkrade ägare av enskild järnväg, jämförbar med Lysekils järnväg beträffande såväl värde som ekonomisk ställning, ersättning överstigande skulderna, hyste bolaget den förhoppningen, att dylik ersättning framdeles måtte tillerkännas även aktieägare i Lysekils järnvägsaktiebolag för aktier, som innehades vid överlåtelsen.

Det förenämnda kontraktet angående järnvägens överlåtande å staten, vilket av järnvägsstyrelsen träffats under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande, finnes bilagt styrelsens skrivelse i ämnet och torde såsom bilaga få fogas till dagens statsrådsprotokoll. Vid styrelsens skrivelse finnas därjämte fogade förteckningar över dels fastigheter, som äro belägna utanför järnvägsområdet och som icke ingå i försäljningen, dels kontrakt, överenskommelser och medgivanden m. m., som skola av järnvägsstyrelsen övertagas, och dels befattningshavare vid järnvägen, vilka kunna komma att övergå i statens järnvägars tjänst.

Järnvägsstyrelsen har i sin skrivelse till en början meddelat, att Lysekils järnväg ifråga om den bantekniska utrustningen tillhör de svagaste bland vårt lands normalspårsbanor.

Mot järnvägens underhållsstandard har järnvägsstyrelsen icke funnit skäl till anmärkning. Styrelsen framhåller dock, att under närmaste tiden vissa banarbeten, avseende i första hand komplettering av ballasten och justering av banans profil, torde komma att kräva relativt betydande kostnader.

Styrelsen anför härefter:

I samband med verkställda utredningar angående järnvägens förvaltning och bolagets ekonomiska ställning har framhållits, bland annat, att järnvägen utgjorde en tillförselled till Bohusbanan, jämförlig med de banor, som från den norrländska stambanan leda till olika kuststäder, och att järnvägens in-förlivande med statens järnvägar alltså framstode som en naturlig åtgärd, oberoende av vilka allmänna järnvägspolitiska riktlinjer, som komme att följas. Framhållas kan också å ena sidan, att järnvägen icke står i direkt förbindelse med något annat enskilt järnvägsnät, å andra sidan, att järnvägens trafikuppgifter äro av sådan storlek och dess bevarande av sådan vikt för Lysekils stad och det direkta trafikområdet i övrigt, att järnvägens nedläggning icke synes kunna — åtminstone i nuvarande tidsläge — allvarligt ifrågasättas. Lysekils järnväg tillhör alltså den kategori av banor, för vilka vid fråga om en allmän konsolidering och sanering av järnvägsnätet i vårt land inlemmandet i statsbanenätet står såsom enda möjliga lösning.

Järnvägsstyrelsen har härefter lämnat följande uppgifter till belysande av järnvägens ekonomiska förhållanden m. m.:

Järnvägstrafiken.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
<i>Inkomster.</i>	T u s e n t a l k r o n o r						
Persontrafik	152	134	123	124	129	127	137
Posttransporter	9	9	9	9	9	9	9
Poststationsskötsel	2	2	3	5	5	5	5
Godstrafik	76	64	68	58	78	83	73
Extra trafikinkomster	6	6	5	5	5	6	5
Summa trafikinkomster	245	215	208	201	226	230	229

Utgifter.

Administrativa avdelningen:

Pensioner	5	4	6	4	6	6	6
Övriga utgifter	11	9	8	8	10	8	7
Banavdelningen	37	38	38	35	36	37	35
Trafikavdelningen	70	66	63	64	70	74	72
Maskinavdelningen	77	73	52	67	69	79	80
Lok- och vagnhyressaldo	2	2	3	3	1	1	3
Övriga utgifter	—	—	2	1	—	—	—
Summa driftutgifter	202	192	172	182	192	205	203

<i>Driftöverskott</i>	43	23	36	19	34	25	26
Avsättning till förnyelsefond....	39	40	45	45	44	44	44

Omnibusstrafiken.

Inkomster	—	13	34	37	42	47	56
Utgifter	—	10	28	30	35	38	49
Driftöverskott	—	3	6	7	7	9	7
Avsättning till förnyelsefond....	—	3	6	7	7	9	7

Järnvägsstyrelsen anför i anslutning härtill, att det av sammanställningen framginge, att den samlade trafikrörelsen från och med år 1932 för varje år resulterat i ett faktiskt underskott. Det vore vid sådant förhållande ej ägnat förvåna, att bolaget kommit alltmer efter med sina likvider för statslånet. Styrelsen anför vidare:

Av förestående siffror framgår tydligt, att, om ingen oväntad ändring till det bättre i trafikområdets näringsförhållanden skulle inträda, bolagets hela kapital, alltså såväl aktiekapitalet som statslånet, är att betrakta såsom från avkastningssynpunkt förlorat. Siffrorna för det för flertalet järnvägar mycket gynnsamma år 1937 giva också vid handen, att på längre sikt järnvägstrafiken näppeligen kan komma att lämna för nödig förnyelse av anläggningarna erforderligt egentligt driftöverskott.

Förhållandena vid järnvägen synas alltså vara likartade med dem, som konstaterats vid flertalet av de enskilda banor, vilka under de senare åren inlemmats i statsbanenätet, såväl det varaktiga behovet av järnvägen som frånvaron av räntabilitet ha jämväl i dessa tidigare fall varit uppenbara. Det torde icke finnas anledning nu upprepa de skäl för ett förstatligande, som därvid blivit anförda. Järnvägsstyrelsen vill begränsa sig till ett uttalande,

att ett statsförvärv av Lysekils järnväg jämte därmed samhörande biltrafik framstår såsom en naturlig åtgärd, även om densamma icke sättes i förbindelse med det nu inledda enhetliggörandet av vårt lands järnvägsnät. — Såsom av i bolagets framställning meddelade uppgifter torde framgå, har beredningen av förevarande ärende ej heller stått i något samband med vare sig 1936 års järnvägskommittés arbete eller av 1938 års riksdag godkända affärsuppgörelser.

Även vad gäller kontraktsvillkoren ha nämnda tidigare uppgörelser stått som mönster, till och med själva ordalydelsen har i allt väsentligt övertagits, givetvis med de modifikationer, som betingats av lokala och individuella förhållanden. — Förevarande statsförvärv kan kort uttryckt sägas ske på minimalvillkor; all bolagets egendom överlämnas mot befrielse från förefintlig statslåneskuld.

Bolagets ekonomiska ställning framgår av följande uppgifter, hämtade ur senaste förefintliga bokslut, avseende årsskiftet 1937/38.

Balansräkning den 31 december 1937.

<i>Tillgångar.</i>	Kronor.
Järnvägsanläggningen	2,798,000
Diverse rörelsegrenar:	
Automobilrörelsen	49,000
Gårdar och fastigheter	51,000
Rörelsemedel:	
Kassa och bank	99,000
Förråd	35,000
Övriga	3,000
Reserverade tillgångar	115,000
Förlust för året och balanserad från föregående år	84,000
	Summa tillgångar 3,234,000
<i>Skulder.</i>	
Främmande kapital:	
statslån inklusive ränta	1,355,000
svävande skulder	31,000
Eget kapital:	
stamaktier	1,211,000
reservfond	—
Förnyelsefond:	
för järnvägsrörelsen	585,000
» järnvägsrörelsen förd inom linjen	(245,000)
» diverse rörelsegrenar	52,000
Vinst för året och balanserad från föregående år	—
	Summa skulder 3,234,000

Järnvägsstyrelsen meddelar i anslutning härtill, att de reserverade tillgångarna utgöras av deposition i Göteborgs Handelsbank, vilken står som säkerhet för omhänderhavda samtrafikmedel.

Den å skuldsidan upptagna statslåneskulden redovisas med följande uppdelning (i avrundade tal):

	Kronor.
Kapital, icke förfallet	997,000
» , förfallet	78,000
Ränta, icke förfallen	7,000
» , förfallen	145,000
» , överränta, förfallen	10,000
Anståndsrenta	118,000
	Summa 1,355,000

Av de förändringar i fråga om järnvägens inkomster och utgifter, vilka beräknas inträda vid densamma inlemmande i stadsbanenätet, ingår järnvägsstyrelsen i förevarande sammanhang endast på dem, som hänföra sig till taxan. Styrelsen anför härom:

Vid inlemmandet uppkommande kalkylatorisk inkomstminskning, d. v. s. vinst för trafikanterna, har beräknats till 22,000 kronor för persontrafiken och 19,000 kronor för godstrafiken, tillhopa alltså 41,000 kronor. I vad mån och i vilket tempo denna minskning kan bli kompenserad genom trafikökning, är givetvis vanskligt uttala sig om; utsikterna torde emellertid här icke vara ogynnsammare än i förut berörda tidigare fall, då underskottsbanor förvärvats av staten och inkorporerats i statens järnvägars nät. — Inkorporeringen kan av naturliga skäl icke föranleda ändring i bestående transportvägar för gods.

Järnvägsstyrelsen framhåller härefter, att för här ifrågavarande förvärv ingen anvisning av anslag å riksstaten erfordrades men att i samband med förvärvet från fonden för låneunderstöd måste avlyftas ett belopp, motsvarande bolagets statslån. Då det, anför styrelsen, gällde en järnvägslinje, för vilken inkomsterna icke kunde förväntas täcka utgifterna, inklusive avsättning till förnyelsefond, och då bolagets statslån sedan åtskilliga år tillbaka varit nödlidande, syntes i fråga om detsamma böra förfaras analogt med vad i regel skett vid tidigare statsförvärv av underskottsbanor, exempelvis de vid 1937 års riksdag beslutade. Järnvägens inlemmande i statsbanenätet borde alltså icke föranleda någon ökning av kapitalet i statens järnvägars fond. Däremot ville järnvägsstyrelsen icke motsätta sig, att de kontanta medel, vilka kunde återstå, då likvidationen samt avvecklingen av de skulder, som staten enligt kontraktet övertagit, blivit avslutade och i samband därmed stående utbetalningar verkställda, inlevererades till riksgäldskontoret i och för nedbringande av avskrivningsbehovet.

Med återopande av vad järnvägsstyrelsen sålunda anført hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t i till årets riksdag avlåten proposition måtte, med godkännande av det nu överlämnade kontraktet, föreslå riksdagen dels besluta, att den Lysekils järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen ävensom bolagets övriga egendom må på avtalade villkor förvärfvas av staten och järnvägen införlivas med statens järnvägar, och att detta införlivande ej skall föranleda höjning av det räntepliktiga kapitalet i statens järnvägars fond, dels ock medgiva att tjänsteman vid Lysekils järnväg, som i anledning av statens övertagande av nämnda järnväg konstitueras till ordinarie tjänsteman vid

statens järnvägar, må utan hinder av bestämmelserna i för tjänstemän vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente placeras i högre löneklass inom vederbörande lönegrad än den lägsta.

I yttrande den 9 februari 1939 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* förklarat sig icke hava något att erinra mot att den sedan några år aktuella frågan om järnvägens övertagande av staten nu upptages till avgörande. I anslutning härtill anföres vidare:

Det föreliggande kontraktet mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsbolaget, vars utformande skett i samråd med vederbörande tjänsteman i riksgäldskontoret, har ej givit fullmäktige anledning till erinran. Med den lydelse, kontraktet erhållit, kommer riksgäldskontoret att i avräkning å sin fordran för statslånet erhålla vad som inflyter vid försäljningen av de utom järnvägens område belägna fastigheterna, vilka ej ingå i överlåtelsen. Dessa fastigheter äro bokförda till ett värde av 45,150 kronor.

Järnvägsstyrelsen har vidare i sitt yttrande förklarat sig icke vilja motsätta sig, att de kontanta medel, som kunde återstå, då likvidationen samt avvecklingen av de skulder, som staten enligt kontraktet övertagit, blivit avslutade och i samband därmed stående utbetalningar verkställda, inlevereras till riksgäldskontoret i och för nedbringande av avskrivningsbehovet. Fullmäktige förutsätta, att så ock kommer att ske.

Under förmälan att bolagets kontanta medel enligt balansräkningen per den 31 december 1937 uppgå till 218,000 kronor, varav dock 115,000 kronor utgöra säkerhet för samtrafiksuppbörd, lämna fullmäktige följande översikt rörande bolagets skuldförhållande till staten:

Det till järnvägsbolaget utbetalade statslånet uppgick till 1,200,000 kronor, vilket belopp genom avbetalningar nedbragts till 1,075,295 kronor 67 öre. Då bolaget efter år 1931 ej kunnat inbetala å lånet mer än sammanlagt 148,388 kronor 31 öre, fördelade med 48,388 kronor 31 öre på år 1932 och med 25,000 kronor på vart och ett av åren 1933—1936, har skulden ökat genom upplupna räntor, vilka den 30 juni 1939 fränsett anståndsränta komma att uppgå till 239,882 kronor 5 öre. Hela skulden kommer nämnda dag att utgöra 1,433,354 kronor 34 öre, fördelade på följande sätt:

	Icke förfallen skuld	Förfallen skuld	Summa
Kapital	981,888: 88	93,406: 79	1,075,295: 67
Ränta	26,074: 61	185,120: 07	211,194: 68
Överränta	—	28,687: 37	28,687: 37
Anståndsränta	118,176: 62	—	118,176: 62
	<hr/> 1,126,140: 11	<hr/> 307,214: 23	<hr/> 1,433,354: 34

Fullmäktige erinra slutligen om att för här ifrågavarande förvärv ingen anvisning av anslag å riksstaten erfordras, varemot i samband med förvärvet ett belopp, motsvarande bolagets statslån, måste avföras från fonden för låneunderstöd. Härom anföra fullmäktige:

Med hänsyn till järnvägsbolagets svaga ekonomiska ställning torde ej något vara att erinra mot järnvägsstyrelsens uttalande, att järnvägens införlivande med statens järnvägar ej bör föranleda höjning av det räntepfiktiga kapitalet i statens järnvägars fond.

Statens fordran på grund av järnvägsbolagets statslån bör i samband med statsövertagandet avskrivas i den mån fordringen överstiger vad som enligt vad ovan sagts kommer att under bolagets likvidation inbetalas till riksgäldskontoret i avräkning å bolagets ränteskuld. Den del av statens fordran, som utgöres av kapital, skall överföras till fonden för oreglerade kapitalmedelsförluster.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 8 februari 1939 förklarat sig icke hava något att erinra mot ett införlivande av Lysekils järnväg med statens järnvägar i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag.

Departements-
chefen.

Den nu föreliggande framställningen avser, att staten måtte förvärva Lysekils järnväg och införliva den i statsbanenätet. Järnvägen synes nämligen sakna förutsättningar att för framtiden kunna drivas såsom enskild järnväg. Av den lämnade redogörelsen framgår också sannolikheten av detta antagande. Järnvägsrörelsen har visserligen icke för något av de redovisade verksamhetsåren utvisat direkt driftunderskott, men överskottet har icke varit tillräckligt för att medgiva författningsenlig avsättning till förnyelsefonden, och räntebetaling och amortering å bolagets statslån hava endast till en ringa del kunnat fullgöras. Rörelsen har sålunda lämnat en faktisk förlust, vilket förutses komma att uppstå även vid järnvägens drift i statens järnvägars regi.

Emellertid synes anförda förhållande icke utgöra tillräckligt skäl för att i den föreliggande situationen nedlägga driften å järnvägen. Oavsett att järnvägen alltså har betydande transportuppgifter att fylla, skulle nämligen dess nedläggande nu innebära ökade svårigheter för det i ekonomiskt hänseende redan förut hårt drabbade länet. Vid ett nedläggande av järnvägsdriften skulle sannolikt näringslivets förutsättningar inom järnvägens trafikområde komma att ytterligare försämrats och arbetslösheten ökas icke blott med den vid järnvägen anställda personalen utan även med ett antal personer, som i mer eller mindre grad indirekt äro beroende av järnvägens fortvaro. Därtill kommer, att en sådan åtgärd skulle medföra trafik- och inkomstminskning å statens järnvägars till Lysekils järnväg anslutande linje.

Om trafiken å järnvägen sålunda anses böra upprätthållas, lära garantier härför kunna vinnas endast genom företagets övertagande av statens järnvägar. Fusion med något annat enskilt järnvägsföretag kan här icke ifrågakomma. På anförda skäl finner jag mig sålunda böra förorda, att Lysekils järnväg förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar. I samband med järnvägens överlåtande å statens järnvägar bör givetvis även järnvägsbolagets automobilrörelse övertagas.

Vad beträffar det föreliggande, av järnvägsbolaget och järnvägsstyrelsen godkända avtalsförslaget, vars grunder för järnvägsöverlåtelsen i allt väsentligt överensstämmer med dem, som i liknande fall tidigare tillämpats, synes någon anledning till erinran mot förslaget icke föreligga. Enär köpeskillingen skall utgå på så sätt, att statsverket på i avtalet närmare angivna villkor övertager bolagets skulder och förpliktelser, vilka bolaget förbundit sig att icke öka utöver vad som kan erfordras för dess normala verksamhet, erfordras icke

anslag för genomförande av avtalet. Med hänsyn till att utfallet av järnvägens drift även i statens järnvägars regi sannolikt kommer att bliva negativt, torde statens järnvägars räntepliktiga kapital icke genom övertagandet böra ökas. I samband med förvärvet bör därför statens fordran hos bolaget, i den mån fordringen överstiger vad som kan komma att under bolagets likvidation inbetalas till riksgäldskontoret i avräkning å bolagets skuld, på sätt riksgäldsfullmäktige angivit, bliva föremål för reglering över fonden för oreglerade kapitalmedelsförluster.

Den vid banan anställda personalen torde böra övertagas av statens järnvägar i huvudsak enligt de grunder, som tillämpats tidigare i liknande fall och som innehållas i köpekontraktets § 7. Då bland denna personal icke finnes någon befattningshavare, som enligt avtalet skall placeras i 21:sta eller högre lönegrader, erfordras intet beslut av riksdagen med avseende å antalet befattningshavare.

Under återopande av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att den Lysekils järnvägsaktiebolag tillhöriga Lysekils järnväg må av staten förvärfvas i huvudsaklig överensstämmelse med av mig här förordade grunder.

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

Ur protokollet:

F. Wessberg.

Bilaga.

Kontrakt

mellan Svenska staten genom Kungl. Järnvägsstyrelsen, å ena, samt Lysekils Järnvägsaktiebolag, å andra sidan, angående förvärvande för svenska statens räkning av Lysekils järnväg m. m.

§ 1.

Lysekils järnvägsaktiebolag, nedan benämnt bolaget, överlåter till svenska staten med full äganderätt från och med den 1 juli 1939 på nedan angivna villkor den bolaget tillhöriga järnvägen samt bolagets övriga då ägande tillgångar och rättigheter med undantag av i bil. A angivna, utanför järnvägsområdet belägna fastigheter.

§ 2.

Bolaget må icke före tillträdesdagen disponera sina tillgångar eller ikläda sig förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållet av driften å bolagets järnväg, av bolaget bedriven yrkesmässig automobiltrafik samt annan med dess rörelse samordnad verksamhet, dock må bolaget försälja i § 1 omnämnda, utanför järnvägsområdet belägna fastigheter, därest fullmäktige i riksgäldskontoret därtill lämnat medgivande.

Bolaget garanterar, att det för närvarande icke har skulder eller förpliktelser för andra ändamål än de nyss nämnda.

§ 3.

All den egendom, som till staten överlåtes, överlämnas av bolaget å tillträdesdagen till dem, som av Kungl. Järnvägsstyrelsen förordnats att mottaga densamma. Därvid skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna lagfartsbevis och övriga åtkomsthandlingar beträffande bolagets fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande att densamma icke häftar för andra in-teckningar än sådana, som antingen utgöra säkerheter för i balansräkningen upptagna låneskulder eller finnas till disposition i bolagets eget förvar. Bolaget skall vid samma tillfälle överlämna de skriftliga avtal och andra handlingar, vilka avse sådana rättigheter och skyldigheter i fråga om järnvägen och dess drift, som enligt § 6 i detta kontrakt skola av staten övertagas.

§ 4.

Köpeskilling, för vad bolaget härigenom överlåter, utgår på så sätt, att statsverket övertager bolagets skulder och förpliktelser enligt vad som omförmäles i § 5.

§ 5.

Så snart bolaget i avräkning å sin skuld för det till bolaget utlämnade statslånet till riksgäldskontoret inbetalat vad som kommer att inflyta vid försäljningen av i § 1 omnämnda, utom järnvägsområdet belägna fastigheter, befrias bolaget från betalningsskyldigheten för återstoden av sin skuld för statslånet och återfår sin för lånet utställda skuldförbindelse.

Bolagets övriga förpliktelser och skulder övertagas av Kungl. Järnvägsstyrelsen sådana de befinnas å tillträdesdagen med iakttagande dock, *dels* att Kungl. Styrelsen icke är skyldig övertaga sådana förpliktelser och skulder, som bolaget i strid mot stadgandet i § 2 här ovan kan hava iklätt sig, *dels* att

Kungl. Styrelsen icke ikläder sig förpliktelser mot bolagets personal utöver vad i § 7 här nedan stadgas, *dels* att beträffande andra skulder än sådana, som utgöras av utskylder eller äro upptagna i balansräkningen per den 30 juni 1939, dessa övertagas av Kungl. Styrelsen efter prövning, att de äro i överensstämmelse med förutsättningarna för detta avtal.

Kostnaderna för lagfart å den av svenska staten förvärvade egendomen samt för bolagets likvidation gäldas av Kungl. Järnvägsstyrelsen.

§ 6.

I närlagda bilaga (bilaga B) äro av bolaget såvitt möjligt fullständigt förtecknade de överenskommelser, kontrakt och medgivanden, som skola av Kungl. Järnvägsstyrelsen övertagas.

Bolaget förbinder sig att på anfordran av Kungl. Styrelsen uppsäga de i förteckningen upptagna, uppsägbara avtal, vilka Kungl. Styrelsen finner icke böra äga fortsatt giltighet.

§ 7.

1. De vid järnvägen anställda befattningshavare, vilka finnas upptagna uti här bilagda förteckning (bil. C), skola med nedan angivna förbehåll äga rätt att den 1 juli 1939 övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavda löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid bolagets järnväg tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal. Vid beräkandet av vederbörandes löneförmåner i och för hans inplacering i statens järnvägars löneskala och bestämmande av eventuellt personligt lönetillägg skola löneförhållandena å den ort, där han omedelbart före uppförandet å aktiv stat varit placerad, läggas till grund. Därvid skall dock hänsyn tagas endast till de väsentliga och egentliga löneförmånerna, d. v. s. den fasta lönen, dyrorts- och dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri eller löneavtalsbunden prisbillig bostad eller kontant hyresbidrag ävensom, så länge vederbörande är anförtrodd däremot svarande uppdrag, vissa särskilda ersättningar i form av hållplats- och postarvoden. Till övriga förmåner, exempelvis semesterrätt, avlöning vid sjukdom och annan tjänstledighet, fri läkarvård, begravningshjälp, beklädnad, postfacksavgifter, medicinprovision m. m., skall hänsyn däremot icke tagas, utan skola — i den mån ej stadgandet under mom. a) här nedan föranleder till tillämpning av den enskilda banans stadganden — de vid statens järnvägar därutinnan gällande bestämmelser äga tillämpning.

Avlöningen må dock icke överstiga det högsta belopp, som enligt vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente må utgå till tjänsteman i den lönegrad, i vilken vederbörande befattningshavare enligt nämnda förteckning skall placeras, såvida icke annat i förteckningen särskilt angivits.

Härutöver skall iakttagas:

- a) att i tillämpliga delar tidigare anställnings- och avlöningsvillkor skola gälla *dels* för all järnvägens personal under tiden intill 1939 års utgång, i den mån vederbörandes anställning ej dessförinnan upphör, *dels* för personal, vilken enligt mom. b) entledigas utan eller med rätt till förtidspension, under vederbörandes hela återstående tjänstetid, *dels ock* — med iakttagande av stadgandet i nästföregående stycke — för befattningshavare, vilka enligt mom. b) uppföras å övergångsstat, intill dess de inplaceras å för statens järnvägar behövliga befattningar eller pensioneras;
- b) att statens järnvägar skola äga rätt att före 1939 års utgång *dels* jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av sådan icke ordinarie personal, som befinner vara för den övertagna järnvägens drift i sta-

tens järnvägars regi icke erforderlig *dels* mot förtidspensioner, till beloppen minst motsvarande för friska befattningshavare, vad de vid avgång efter fyllda 63 år skulle erhålla enligt Enskilda Järnvägarnas Pensionskassas reglemente, och för övriga befattningshavare, vad de vid omedelbar avgång skulle erhålla från samma kassa, entlediga sådan personal i ordinarie befattning, till tjänsteåren äldre än den ovan angivna, som med hänsyn till antingen sjuklighet eller lyte, enligt vad som framkommit vid en före övertagandet av den enskilda banan företagen läkarundersökning av all personal, eller ock levnadsålder över 60 år icke lämpligen kan övertagas i statens järnvägars tjänst, därvid statens järnvägar dock skola för sålunda förtidspensionerade erlagga reglementerade avgifter — såväl förvaltnings- som personliga — till Enskilda Järnvägars Pensionskassa, intill dess kassan för en var övertager skyldigheten att utbetala pension;

dels ock å övergångsstat tills vidare uppföra sådan personal, som vid tidpunkten för överlåtelsen icke är men kan tänkas framdeles bliva för statens järnvägar behöflig; statens järnvägar dock obetaget att även efter 1940 års ingång entlediga även dylik personal på sätt och enligt grunder, som tillämpats i fråga om personal, som erhållit förtidspension redan i samband med statsförvärvet av bolagets järnväg;

- c) att den personal, vilken icke uppsäges, entledigas eller uppföres å övergångsstat jämlikt mom. b), är berättigad att från och med den 1 januari 1940 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

1) att vederbörande åtnöja sig med sådana — mot deras utbildnings- och löneförhållanden såvitt möjligt svarande — befattningar, som Kungl. Järnvägsstyrelsen anser lämpligt anförtro dem,

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

3) att de icke äga rätt att få för statens järnvägars personal gällande pensionsreglementen på sig tillämpade, med mindre sådant efter prövning för varje särskilt fall av befattningshavares därom ingivna ansökan kan medgivas, varemot Kungl. Järnvägsstyrelsen från och med den 1 juli 1939 skall i avseende å de bolagets befattningshavare, på vilka icke nämnda pensionsreglementen äga tillämpning, äga samma förpliktelser och rättigheter i förhållande till sådana pensionsinrättningar, vari de äro försäkrade, som bolaget skulle ägt, om järnvägen fortfarande varit bolagets egendom;

- d) att för den personal, vilken uppförts å övergångsstat jämlikt mom. b), skall gälla enahanda bestämmelser, som i mom. c) angivits, räknat från den tidpunkt, då vederbörande placeras å befattning, som finnes upptagen i statens järnvägars aktiva personalstat.

2. Av statens järnvägar övertagen, å aktiv stat uppförd personal, på vilken civila tjänstepensionsreglementet ej vunnit tillämpning, tillerkännes de förmåner, som enligt Kungl. kungörelsen den 12 april 1935 tillkomma vissa tjänstemän, som i samband med statens övertagande av enskilda järnvägar eller bandelar övergått i statens järnvägars tjänst.

3. Gentemot sådan den enskilda järnvägens, vid statens järnvägars övertagande av densamma, i tjänst varande personal, som icke vunnit anställning å aktiv stat vid statens järnvägar, samt banans redan pensionerade

personal, ävensom pensionsberättigade familjemedlemmar efter personal av nämnda kategorier, ikläda sig statens järnvägar icke någon skyldighet att låta desamma komma i åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd — fränsett dem, som intill pensionsålderns inträdande kunna komma att tillerkännas personal, som förtidspensioneras enligt mom. 1 b) här ovan — än som skulle tillkommit vederbörande, därest banan ej övergått i statens ägo.

§ 8.

Bolaget skall till Kungl. Järnvägsstyrelsen överlämna förteckning över de befattningshavare, som önska erhålla anställning vid statens järnvägar på i § 7 angivna villkor.

§ 9.

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

§ 10.

Giltigheten av detta kontrakt är beroende på godkännande av Kungl. Maj:t.

Stockholm den 25 januari 1939.

Lysekil den 24 januari 1939.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

LYSEKILS JÄRNVÄGS A.-B.

G. Dahlbeck.

Fritz Lüscher.

Erik Malmkvist.