

Nr 101.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av Göteborg—Borås med flera järnvägar; given Stockholms slott den 8 mars 1940.

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

GUSTAF.

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 mars 1940.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ.

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

I skrivelse den 31 maj 1939 (nr 318) i anledning av Kungl. Maj:ts proposition (nr 207) angående åtgärder för ett enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet uttalade riksdagen, att enhetliggörandet borde ske genom de enskilda banornas införlivning med statsbanenätet. Riksdagen anförde, att det blivande förstatligandet borde omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej vore att betrakta som spårvägar eller hade liknande lokal karaktär, och som överhuvud vore av den allmänna betydelse, att de borde fortbestå, att förstatligandet borde genom-

föras så snabbt som möjligt, *samt att* förvärven ej borde genomföras allenast indirekt genom förvärv av en aktiemajoritet utan i den mera direkta form, som ett inköp av själva järnvägsanläggningen innebure.

Genom beslut den 9 juni 1939 uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att — med beaktande av vad riksdagen anført i sin förenämnda skrivelse — inleda förhandlingar med de enskilda järnvägsföretagen i landet angående övertagande från statens sida av de av dem ägda järnvägarna samt, därest överenskommelser angående överlåtelsevillkoren därvid kunde träffas, uppgöra förslag och underställa desamma Kungl. Maj:ts prövning.

I tre särskilda skrivelser den 23 februari, den 2 och den 4 mars 1940 har järnvägsstyrelsen framlagt förslag om statsförvärv av Göteborg—Borås, Borås—Alvesta, Varberg—Borås, Borås—Herrljunga, Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga och Uddevalla—Lelångens järnvägar.

Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar.

I sin skrivelse den 23 februari 1940 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning två vid skrivelsen i avskrift fogade, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingångna avtal, det ena avseende förvärv av den Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen Göteborg—Borås och det andra förvärv av den Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen Borås—Alvesta. Avtalen torde såsom bilaga A och bilaga B få fogas till dagens statsrådsprotokoll. Järnvägsstyrelsen har därjämte bland annat hemställt, att för förvärvens genomförande å riksstaten för budgetåret 1940/41 under rubrik Statsförvärv av enskilda järnvägar måtte anvisas ett reservationsanslag av 12,440,000 kronor.

Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag äger bansträckan Almedal—Borås C (66.8 kilometer) och Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag följande bansträckor, nämligen Borås C—Alvesta (146.5 kilometer), Hillared—Svenljunga (17.7 kilometer), Svenljunga—Axelfors (6.3 kilometer) och Hestra—Gislaved (15.7 kilometer). Koncessioner å bansträckorna ha meddelats vid skilda tillfällen under åren 1882—1921.

I sin nu förevarande skrivelse har *järnvägsstyrelsen* till en början erinrat om att styrelsen i anledning av uppdraget tillsatt en särskild beredning, som dels fortsatte vid tidpunkten för riksdagens skrivelse pågående, i regel på initiativ av annan än järnvägsstyrelsen tillkomna utredningar och överläggningar rörande förvärv av vissa järnvägar, och dels trädde i förbindelse med järnvägsförvaltningar, vilkas järnvägar syntes böra i ett tidigt skede ifrågakomma till statsförvärv.

Styrelsen upplyser, att nu ifrågavarande två järnvägar tillhörde den förra kategorien, samt att ett under medverkan av representanter för dessa järnvägar bedrivet tekniskt och ekonomiskt utredningsarbete fortskridit relativt långt vid tidpunkten för riksdagsbeslutet. De sedermera jämlikt Kungl. Maj:ts uppdrag inledda förhandlingarna rörande samma järnvägar hade nu slutförts och resulterat i tvenne avtal om statsförvärv av järnvägarna — för styrelsens del träffade under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande.

Styrelsen meddelar i sin framställning följande uppgifter angående järnvägarna.

Järnvägslinjerna äro normalspåriga. Rälsvikten å huvudspår utgör för bandelen Almedal—Borås 41 å 43 kg/m, vilken rälsvikt förekommer jämväl å vissa sträckor av bandelen Borås—Alvesta, för bandelen Borås—Alvesta i övrigt samt Hestra—Gislaved 32 kg/m och för linjen Hillared—Svenljunga—Axelfors 25 kg/m. Samtliga linjer äro byggda med en minsta krökningsradie av 300 m och en största lutning av 10 ‰, det senare med undantag för stationssträckan Almedal—Mölnadal, där maximilutningen uppgår till 12.5 ‰.

Järnvägen Göteborg—Borås är sedan 1936 elektrifierad med fasta elektriska anläggningar och utrustning helt efter statens järnvägars mönster. De använda elektroloken äro till sin effekt jämförliga med statens järnvägars standardlok, litt. D, men av en annan konstruktion, som ansetts särskilt lämplig för banans mindre gynnsamma krökningsförhållanden.

För driften erforderlig elektrisk ström uttages från en vid Sjömarken utanför Borås belägen statens vattenfallsverk tillhörig omformarestation.

Järnvägen Borås—Alvesta har, vad huvudlinjen angår, i huvudsak ångdrift, dock så att vissa tågturer å sträckan Borås—Hestra normalt utföras med motorvagn eller rälsbuss. Å sidolinjerna användas i regel motordrivna fordon.

Största tillåtna hastigheten utgör å huvudlinjen (Göteborg) Almedal—Borås C—Alvesta 80 km/tim., å sidolinjen Hestra—Gislaved 50 km/tim. samt å sidolinjen Hillared—Svenljunga—Axelfors 40 km/tim.

Den rullande materialen å järnvägarna utgjordes vid 1938 års slut av:

		Göteborg— Borås järnväg	Borås— Alvesta järnväg
Änglok	antal	4	13
Elektrolok	»	9	—
Lokomotorer	»	1	1
Motorvagnar	»	1	2
Person- och postvagnar	»	51	28
därav 4-axliga	»	32	14
Resgods- och godsvagnar	»	421	301

Bolagens linjer bilda en enhet såväl i förvaltnings- och drifthanseende som vad taxan angår, dock att varje bolag har sin särskilda inkomst- och utgiftsbokföring. Sagda drift- och taxegemenskap omsluter i viss mån jämväl den statens järnvägar tillhöriga sträckan Almedal—Göteborg (Sävenäs), vilken alltså är gemensam för västkustbanan och Göteborg—Borås järnväg.

Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag innehar två statslån till ett ursprungligt kapitalbelopp av 5,295,000 kronor, varav ett å 500,000 kronor ursprungligen (år 1883) tilldelat Kinds härads järnvägsaktiebolag och sedermera övertaget i samband med förvärvet av sistnämnda bolags egendom. Det större lånet å 4,795,000 kronor beviljades Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag efter beslut av 1900 års riksdag. Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag däremot har aldrig erhållit något statslån.

I anslutning till järnvägsrörelsen bedriva bolagen en betydande billinjetrafik. För båda bolagen är linjesträckningen sådan, att vissa linjer följa järnvägarna och sålunda bidra till att åt det egna företaget bevara den inom järnvägarnas trafikområde förefintliga persontrafiken, medan andra framgå vinkelrätt mot järnvägarna och därigenom vidga dessa senares direkta trafikområde. Trots att utfallet av denna linjetrafik, tagen för sig,

förefaller mindre tillfredsställande är dess drivande i allt fall nödvändigt för såvitt man vill förhindra en eljest ofrånkomlig och för järnvägarnas ekonomi betänklig trafikavledning samt undvika persontaxans sönderbrytande genom konkurrens mellan järnvägarna och privata innehavare av biltrafikk rättigheter.

Den befarna väglängden utgör för Göteborg—Borås järnvägs linjetrafik 198.6 km. och för Borås—Alvesta järnväg 173.9 km. Den sammanlagda bilparken uppgår till 25 fordon, med ett anskaffningsvärde pr den 31 december 1938 av 483,000 kronor och ett bruksvärde vid samma tid av 253,000 kronor.

Styrelsen upptager i sin framställning till behandling spörsmålet om den intressegemenskap, som förefinnes mellan statens järnvägar och ifrågakommande två järnvägar, samt anför härutinnan:

Genom ett år 1893 med dåvarande ägaren av västkustbanans nordligaste del, Göteborg—Hallands järnvägsaktiebolag, träffat avtal tillförsäkrades Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag dels rätt för all framtid att begagna Almedals station, dels likaledes för all framtid rätt att framföra tåg å den 5 km. långa bandelen Almedal—Göteborg. I och med det år 1896 skedda statsförvärvet av västkustbanan har järnvägsstyrelsen trätt i förstnämnda järnvägsaktiebolags ställe.

Västkustbanan och Göteborg—Borås järnväg ha från början och intill år 1930 framgått med såväl person- som godstrafiken (över en numera raserad viadukt) till Göteborg B:s station. — Den år 1926 träffade allmänna uppgörelsen angående Göteborgs bangårdsförhållanden medförde en klyvning sålunda, att persontågen numera (fr. o. m. år 1930) införas till statens järnvägars huvudstation (Göteborg C), godstågen åter (fr. o. m. år 1936) till den statens järnvägar tillhöriga Sävenäs rangerbangård, båda över nybyggda viadukter. Från Sävenäs vidareföras godsvagnarna dels till Göteborg B:s, dels till de olika hamnbanestationerna, i vilka numera även Göteborg—Borås järnväg har del vad angår tariffer och kostnader ehuru ej beträffande ombesörjandet av driften.

Ett annat gemenskapsförhållande uppstår därigenom, att Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag är ägare av den 7 km. långa stationssträckan Borås C—Gånghester, vilken trafikeras jämväl av den numera statsdirigerade och till statsövertagande beslutade Borås—Jönköpings järnväg. — Framhållas må slutligen, att Göteborg—Borås järnvägs elektrolok vid framförandet å statens järnvägar tillhöriga spår — samt i och för uppvärmning av tågen jämväl vid stillastående å Göteborg C station — tillföras elektrisk energi från statens järnvägas ledningsnät. — Mellanhavandena mellan bolagen och statens järnvägar äro alltså mångsidiga, komplicerade och, som en lång erfarenhet visat, delvis svåra att reglera. Det ligger uppenbarligen en icke oväsentlig fördel däri, att berörda gemenskapsförhållanden med deras tyngande inverkan jämväl på det dagliga driftarbetet nu automatiskt helt avvecklas genom att Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar inlemmas i statsbanenätet.

Järnvägsstyrelsen anför rörande järnvägarnas allmänna betydelse, att huvudlinjen, som förbinder Göteborg med södra stambanan i Alvesta och är dragen genom den starkt framåtgående industristaden Borås, otvivelaktigt vore av stambanekaraktär. I anslutning härtill yttrar styrelsen:

I betraktande av järnvägarnas linjestreckning och allmänna standard överhuvud taget samt transportuppgifternas omfattning ävensom den bety-

delse, som tillkommer desamma såsom led i en viktig förbindelse mellan landets väst- och östkust — en synpunkt vilken aktualiserats av den senaste tidens händelser — synes det järnvägsstyrelsen mycket fördelaktigt såväl ur järnvägsekonomisk synpunkt som med hänsyn till allmänna statsintressen, att järnvägarna kunna bli föremål för statsförvärf redan nu och följaktligen något tidigare än vissa i samband med förstatligandefrågans riksdagsbehandling gjorda uttalanden angående ordningsföljden järnvägarna emellan kunde giva vid handen.

Järnvägsstyrelsen lämnar angående järnvägs- och biltrafikens ekonomiska resultat följande sammanställningar.

Järnvägstrafiken.

1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medeltal
T u s e n t a l k r o n o r								

Göteborg—Borås järnväg.

Inkomster.

Persontrafik	1,216	1,150	1,136	1,183	1,219	1,255	1,290	1,307	1,220
Godstrafik	1,268	1,092	1,097	1,196	1,369	1,516	1,746	1,572	1,357
Övriga inkomster (posttransp. m.m.)	96	62	55	64	58	57	66	82	67
Summa	2,580	2,304	2,288	2,443	2,646	2,828	3,102	2,961	2,644

Utgifter	2,090	1,955	1,863	1,960	2,105	2,317	2,465	2,359	2,139
Driftöverskott	490	349	425	483	541	511	637	602	505

Borås—Alvesta järnväg.

Inkomster.

Persontrafik	678	641	643	667	694	724	751	767	695
Godstrafik	1,080	952	977	1,095	1,129	1,190	1,336	1,230	1,124
Övriga inkomster (posttransp. m.m.)	163	142	133	140	137	147	147	157	146
Summa	1,921	1,735	1,753	1,902	1,960	2,061	2,234	2,154	1,965

Utgifter	1,561	1,456	1,374	1,412	1,523	1,574	1,730	1,767	1,550
Driftöverskott	360	279	379	490	437	487	504	387	415

Biltrafiken.

Å r	Trafikerad linjelängd km	In- komster	Ut- gifter	Drift- över- skott	Avsättning till för- nyelsefond	Anlägg- nings- kapital
T u s e n t a l k r o n o r						

Göteborg—Borås järnvägs billinjer.

1936	167	162	141	21	22	311
1937	189	179	170	9	22	355
1938	220	284	256	28	36	529

Borås—Alvesta järnvägs billinjer.

1936	90	37	27	10	4	46
1937	90	44	38	6	1	57
1938	135	54	48	6	6	76

I fråga om sammanställningen över järnvägstrafiken framhåller järnvägsstyrelsen, att begränsningen till perioden 1931—1938 vore betingad av strävandet att för de skilda åren erhålla i möjlig mån jämförliga siffror. Tidsgränsen bakåt, årsskiftet 1930/1931, hade synts självfallen med hänsyn till den då skedda övergången till ny i huvudsak ännu gällande taxa för transporter av gods och till nuvarande samtrafiksordning, vilken senare i en mångfald förbindelser medförde omläggning av transportvägarna. Av betydelse vore också, att tidpunkten i fråga betecknade ikraftträdandet av gällande lag om bokföring vid enskild järnväg. Under åren 1931—1938 hade sålunda vad järnvägsnätet som helhet beträffade icke förekommit några ur jämförelsesynpunkt förryckande moment, jämförliga med de nyss berörda omläggningarna, utan resultaten hade i stort sett påverkats endast utav växlingarna inom produktion och samhällsliv. Mot valet av nämnda årsföljd som basperiod hade bolagen icke framställt erinran. Det vore styrelsens avsikt att även för övriga järnvägar, som kunde ifrågakomma till statsinlösen, räkna med samma basperiod.

Beträffande biltrafiken uttalar järnvägsstyrelsen, att de direkta affärsresultaten av bilrörelsen ej varit gynnsamma. Med hänsyn till de indirekta verkningarna syntes dock driften av linjerna vara ekonomiskt väl försvarbar.

Bolagens *vinst- och förlusträkningar* samt uppgifter angående *vinstens fördelning* för åren 1931—1938 te sig på följande sätt.

Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
	T u s e n t a l k r o n o r							
<i>Inkomster.</i>								
Från föregående år balanserad vinst	137	213	153	204	140	198	206	189
<i>Driftöverskott:</i>								
av järnvägsrörelsen	490	349	425	483	541	511	637	602
» bilrörelsen	—1	5	3	4	—8	21	9	28
Räntor och inkomster av värdehandlingar	68	51	24	23	47	66	55	32
Div. inkomster (med avdrag för div. utgifter)	75	13	—1	—	—	—	—	10
Summa	769	631	604	714	720	796	907	861
<i>Utgifter.</i>								
Avsättning till förnyelsefond:								
för järnvägsrörelsen	151	149	150	151	147	140	180	190
» bilrörelsen	29	31	34	35	20	22	22	36
Räntor	100	96	91	86	197	262	262	257
Skatter	56	42	21	5	8	17	7	11
Ersättning för omlagd samtrafik	20	54	54	32	32	24	19	14
Vinst från föregående år	137	213	153	204	140	198	206	189
» för året	276	46	101	201	176	133	211	164
Summa	769	631	604	714	720	796	907	861

1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938
T u s e n t a l k r o n o r

Vinstfördelning.

Till bolagsstämmans förfogande:

Vinst	413	259	254	405	316	331	417	353
Från fonder	—	150	—	—	—	—	—	—
Summa	413	409	254	405	316	331	417	353

Häraf disponerade för:

avskrivning å värdehandlingar och avsättning till egna fonder ...	—	256	50	150	3	10	113	10
utdelning å aktier	200	—	—	115	115	115	115	115
	3.5%			2%	2%	2%	2%	2%
balans till efterföljande år	213	153	204	140	198	206	189	228
Summa	413	409	254	405	316	331	417	353

Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag.

1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938
T u s e n t a l k r o n o r

Inkomster.

Från föregående år balanserad vinst 168 154 157 190 232 292 239 183

Driftöverskott:

av järnvägsrörelsen	360	279	379	490	437	487	504	387
» bilrörelsen	3	9	9	8	10	11	6	6
Räntor och inkomster av värdehand- lingar	48	34	24	24	27	23	26	19
Div. inkomster (med avdrag för div. utgifter)	6	73	8	—	13	—	—	4
Summa	585	549	577	712	719	813	775	599

Utgifter.

Avsättning till förnyelsefond:

för järnvägsrörelsen	84	90	91	92	93	96	100	104
» bilrörelsen	4	8	9	7	6	4	1	6
Räntor	176	172	168	163	158	154	140	127
Skatter	31	5	2	4	7	11	9	20
Ersättning för omlagd samtrafik ..	37	110	117	70	62	50	40	30
Vinst från föregående år	168	154	157	190	232	292	239	183
» för året	85	10	33	186	161	206	246	129
Summa	585	549	577	712	719	813	775	599

Vinstfördelning.

Till bolagsstämmans förfogande:

Vinst	253	164	190	376	393	498	485	312
Häraf disponerade för:								
avskrivning å värdehandlingar och avsättning till egna fonder ...	—	7	—	45	2	160	203	—
utdelning å aktier	99	—	—	99	99	99	99	99
	2%			2%	2%	2%	2%	2%
balans till efterföljande år	154	157	190	232	292	239	183	213
Summa	253	164	190	376	393	498	485	312

Bolagens balansräkningar per den 31 december 1938, de senaste tillgängliga, ha följande utseende.

	Göteborg— Borås järnväg	Borås— Alvesta järnväg
	Tusental kronor	
<i>Tillgångar.</i>		
Anläggningar för järnvägsrörelsen	13,765	13,152
Automobilerörelsen	529	75
Värdehandlingar	1,028	60
Rörelsemedel:		
i kassa och bank	81	37
förråd	147	346
övriga	246	299
Summa	15,796	13,969
<i>Skulder.</i>		
<i>Främmande kapital:</i>		
Statslån	—	3,451
Obligationslån	5,392	—
Svävande skulder	601	229
<i>Eget kapital:</i>		
Aktiekapital	5,736	4,960
Reservfond	800	496
Övriga egna fonder	100	1,400
<i>Förnyelsefond</i>	2,814	3,121
<i>Vinst:</i>		
balanserad från föregående år	189	183
för året	164	129
Summa	15,796	13,969

Rörande vissa av de i förestående balansräkningar förekommande tillgångs- och skuldposterna anför järnvägsstyrelsen:

Bland de av Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag redovisade värdehandlingar ingå 6,381 aktier i Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag nominellt motsvarande ett kapital av 1,276,200 kronor, men bokförda till lägre belopp. — Å andra sidan innehar Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag 600 aktier i Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag, motsvarande en kapitaldel av 120,000 kronor.

Göteborg—Borås järnvägs obligationslån upptogs år 1934 i samband med järnvägens elektrifiering. Lånet, vars ursprungliga belopp var 5,500,000 kronor, löper med 4.5 procents ränta och skall vara slutamorterat år 1964; rätt till konvertering inträder år 1944.

Beträffande Borås—Alvesta järnvägs statslån meddelas följande detaljuppgifter avseende ställningen vid 1938 års slut.

1) Borås—Alvesta järnvägsaktiebolags egna lån:	Kronor
Kapital, icke förfallet	2,952,974
Ränta, icke förfallen	29,202
Anståndsränta	343,342
Summa	3,325,518.

2) Från Kinds härads järnvägsaktiebolag övertaget lån:	Kronor
Kapital, icke förfallet	76,871
Ränta, icke förfallen	1,529
Anståndsränta	47,353
	<hr/> Summa 125,753.

Angående de omständigheter, som lett fram till nu föreliggande preliminära avtal, anför järnvägsstyrelsen:

Vid bedömandet av en järnvägs affärsvärde har man i första hand att söka få ett siffermässigt uttryck för järnvägsföretagets avkastningsutsikter. Beräkningarna ha för ifrågavarande två järnvägar grundats på förefintligt, från bolagens bokföring för åren 1931—1938 hämtat, i det föregående i sammandrag återgivet siffermaterial. Enär emellertid under basperioden inträtt vissa förändringar av bestående natur i järnvägarnas — och särskilt Göteborg—Borås järnvägs — inkomst- och driftförhållanden, vilka förändringar delvis äro för järnvägarna säregna, kunna icke vare sig uppgifterna för de enskilda åren eller meddelade genomsnittssiffror anses — ens i samma mån som för järnvägsnätet betraktat såsom helhet — vara direkt användbara för en framtidsprognos.

För detta ändamål har man därför närmast att söka evalvera inkomst- och utgiftssiffrorna under tidigare år till att motsvara driftformerna m. m. vid basperiodens slut ävensom att eliminera rena tillfälligheter. Man kommer sålunda fram till sammanställningar, för vilka här användes beteckningen normalkalkyl, utvisande dels normaliserade och, med hänsyn till särskilda förhållanden bland annat i fråga om utvecklingstendensen, justerade genomsnitt av respektive järnvägars inkomster och utgifter under basperioden 1931—1938, dels ställningen vid utgången av sistnämnda år.

Styrelsen tillägger att, ehuru bearbetningen av siffermaterialet skett i samråd med vederbörande järnvägsförvaltningar, normalkalkylen närmast uttryckte den uppfattning av affärsställningen, som man efter verkställda utredningar kommit till inom järnvägsstyrelsen. Ett analogt förfaringssätt hade tillämpats vid de utredningar, som under åren 1937 och 1938 verkställdes beträffande då framlagda förslag om statsförvärv av järnvägsaktier. Beaktas borde ock, att huvudvikten beträffande normalkalkylen vore att lägga vid saldot, driftöverskottet, vilket för den närmare framtid, som främst vore av intresse, icke förväntades undergå några alltför stora förändringar, även om inkomsterna och utgifterna var för sig komme att starkt växla under inflytande av den fortgående allmänna ekonomiska utvecklingen.

Järnvägsstyrelsen framlägger därefter följande normalkalkyl för järnvägsdriften:

	Göteborg— Borås järnväg	Borås— Alvesta järnväg
	Tusental kronor	
Driftinkomster	2,745	2,002
Driftutgifter	2,228	1,595
Driftöverskott	517	407.

I anslutning härtill fortsätter järnvägsstyrelsen:

På nu angivet sätt fastställda och såsom normalt ansedda driftöverskott inläggas i efterföljande vinst- och förlusträkningar, vilka vad övriga inkomster och utgifter angår närmast hänföra sig till förhållandena vid basperiodens slut.

Inkomster och utgifter av järnvägs- och bilrörelsen.

	Göteborg— Borås järnväg	Borås— Alvesta järnväg
<i>Inkomster:</i>		
Driftöverskott av järnvägsrörelsen	517	407
» » bilrörelsen	77	9
Utdelning å aktier i samhörande järnvägsaktiebolag	26	2
Järnvägsarrenden m. m.	—	15
Summa inkomster	620	433
<i>Utgifter:</i>		
Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen	225	157
» bilrörelsen	66	8
Låneräntor	216	123
Skatter	22	32
Järnvägsarrenden m. m.	13	—
Summa utgifter	542	320
Vinst	78	113

Vidare meddelar järnvägsstyrelsen, att för Göteborg—Borås järnväg upptaget belopp »låneräntor» avsåge i 1938 års balansräkning upptagen obligationsskuld med en beräknad räntefot av 4 procent, vilken procentsats ansetts skälig i betraktande av omförmälda rätt till konvertering tidigast år 1944 av nuvarande 4.5 procents lån. Beträffande avsättningen till förnyelsefond hade man i fråga om de fasta anläggningarna å Borås—Alvesta järnväg räknat efter särskilda av Kungl. Maj:t medgivna grunder men i övrigt — som vanligt — följt i kungörelsen den 3 oktober 1930 angivna lägsta normalgrunder. Vinstbeloppen 78,000 respektive 113,000 kronor motsvarade, räknat efter 4 procents räntefot, kapitalvärden om 1,950,000 respektive 2,825,000 kronor.

Under erinran att fixerandet av dessa belopp endast bildade första etappen vid bestämmandet av ifrågavarande järnvägsföretags affärsvärden, och att man till fullständiggande av beräkningarna hade i första hand att i desamma göra tillägg och avdrag, betingade av anläggningarnas ålder och underhållsstandard, anför järnvägsstyrelsen ytterligare:

Den i normalkalkylen ingående avsättningen till förnyelsefond är räknad utan hänsyn tagen till den omständigheten, att de till förnyelsefond avsatta medlen stå till förvaltningens förfogande från tiden för avsättningen till tiden för förnyelsen. Sagda kapitaldisposition medför tydligen en väsentlig minskning i behovet av lånade medel. För varje enstaka objekt, betraktat under hela användningstiden, är det sålunda frigjorda och för rörelsen disponibla kapitalet i genomsnitt lika med halva anskaffningskostnaden. Det i objektet

bundna kapitalet, med andra ord uttryckt det permanenta kapitalbehov, som objektet representerar, uppgår alltså i genomsnitt jämväl till halva sagda kostnad.

Med stöd av antydda resonemang finner man att, om ränta och avsättning till förnyelsefond beräknas som här skett, en nytillkommen järnvägsanläggning blir i kalkylen väsentligt hårdare belastad än vad som motsvarar ett fortvarighetstillstånd, och att följaktligen en korrigeringsterm, motsvarande mervärdet å nya anläggningar gentemot till hälften förbrukade, bör införas. Å andra sidan bör givetvis en järnväg, vars förnyelsefondsobjekt äro i genomsnitt mer än till hälften förbrukade, vidkännas en korrigering i motsatt riktning, med andra ord en reduktion med hänsyn till hög genomsnittsalder.

Även fränsett ränteberäkningarna ligger det ju för övrigt nära till hands, att hänsyn måste tagas till de ej värdebeständiga anläggningarnas ålder, och att det ej kan vara riktigt eller rättvist att exempelvis räkna ett nytt lok som likvärdigt med ett halvslitet eller t. o. m. ett slopmässigt.

För Göteborg—Borås järnväg har såsom resultat av en företagen evalvering med hänsyn till åldern av den rullande materiels bokförda värden framgått ett överbärdessaldo av 287,000 kronor att lägga till förenämnda 1,950,000 kronor. Specifikationen på olika huvudslag av fordon har följande utseende.

	Tusental kronor
Lok och övriga dragande fordon, överbärde.....	886
Personvagnar, undervärde	162
Godsvagnar, undervärde	437
	<hr/>
Saldo överbärde	287.

Som »överbärde» har jämväl räknats förskottslikvid å ett vid årsskiftet 1938/1939 beställt men ej levererat elektrolök.

För Borås—Alvesta järnväg åter har evalveringen med hänsyn till åldern av den rullande materiels bokförda värden som resultat givit ett saldo undervärde av 812,000 kronor med följande specifikation.

	Tusental kronor
Lok och övriga dragande fordon, överbärde.....	99
Personvagnar, undervärde	420
Godsvagnar, undervärde	491
	<hr/>
Saldo undervärde	812.

Till förekommande av missförstånd bör framhållas, att förekomsten av vad här benämnts »undervärde» ej i och för sig innebär, att fordonen skulle befinna sig i dåligt skick eller vara mindre användbara för sitt ändamål. Så är ingalunda fallet beträffande här förevarande järnvägar, vilka tvärtom hållit och hålla en jämförelsevis god standard. — Undervärde betyder i detta sammanhang — såsom av det föregående torde tydligt framgå — ingenting annat än att vagnarna redan använts under relativt lång tid, och att följaktligen den återstående användningstiden måst sättas väsentligt lägre än halva den tid (40 år), som förutsatts för nya vagnar, och som motsvarar den för rullande materiel i allmänhet tillämpade lägsta procentsatsen 2.5 för avsättning till förnyelsefond. Vad som här återspeglas är alltså närmast förhållandet, att Borås—Alvesta järnväg närmar sig åldern 40 år, varmed följer att man i fråga om den först anskaffade materielen står inför tvånget att inom kort företaga ersättningsanskaffning eller genomgripande modernisering.

Under hänvisning till att statsförvärvet avser all bolagens egendom och att man följaktligen måste i kalkylen införa jämväl sådana tillgångs- och skuldposter, som i det föregående icke beaktats, uppgiver järnvägsstyrelsen, att resultatet av värderingen av bolagens nu ifrågavarande egendom utvisade tillgångssaldon om respektive 264,000 och 114,000 kronor, specificerade sålunda:

	Göteborg— Borås järnväg Tusental	Borås— Alvesta järnväg kronor
<i>Tillgångar.</i>		
Obligationer	175	—
Kassa och bank	81	27
Diverse fordringar	244	297
Fastigheter	333	292
Andra tillgångar	46	11
	Summa tillgångar 879	627
<i>Skulder.</i>		
Svävande skulder	601	483
Resterande ersättning för omlagd samtrafik	14	30
	Summa skulder 615	513
	Tillgångssaldo 264	114

I anslutning härtill fastslår järnvägsstyrelsen, att de sålunda framkalkylerade värdena å bolagens aktier utgjorde för Göteborg—Borås järnväg (1,950 + 287 + 264) 2,501,000 kronor och för Borås—Alvesta järnväg (2,825 — 812 + 114) 2,127,000 kronor, vilka värden borde ställas mot nominella aktiekapital om respektive 5,736,000 och 4,960,400 kronor.

Till belysning av angivna »normalkalkyler» och vad järnvägsstyrelsen i det följande yttrar beträffande nu ifrågavarande järnvägars affärsvärden anföra järnvägsstyrelsen i huvudsak följande:

Övergången från hittillsvarande ordning till den planerade nya — vad varje särskild järnväg angår — är avsedd att försiggå i ett sammanhang. Vid ett studium av den procedur, vilken sammanfattas under benämningen järnvägsnätets enhetliggörande, kunna emellertid särskiljas två samtidiga men olikartade moment, nämligen dels egendomens övergång från enskild till statlig ägo, dels den förvärvade järnvägens inlemmande i statsbanenätet.

Inriktas uppmärksamheten uteslutande på det förra momentet, kan man, så att säga, gå förbi själva järnvägsaktiebolaget, vilket visserligen formellt är innehavare samt förvaltare av järnvägens egendom och rörelse, men likväl i här förevarande situation endast spelar rollen av förmedlare. Åganderättens överflyttning kommer sålunda att — om man ser enbart till ekonomiska realiteter — framträda såsom en affärstransaktion mellan staten å ena sidan och vederbörande järnvägsbolags aktieägare å den andra, vilken i praktiken föga skiljer sig från ett köp av aktiestocken.

Inriktas åter uppmärksamheten på det senare momentet, framstår omvandlingen ifråga såsom en *allmän* angelägenhet, vilken icke berör aktieägarna såsom sådana, och vars företagande alltså icke bör ha något avgörande inflytande vare sig på den enskilde aktieägarens anspråk å ersättning eller vid bedömandet från statens sida av dessa anspråk.

Man kommer med denna argumentering fram till det förenklande grundantagande, å vilket ifrågavarande normalkalkyler kunna sägas vara baserade, och vars innebörd är, att affärsvärdet å viss järnväg skall kalkyleras, som om uppgörelsen avsåge enbart statsförvärv av aktier i vederbörande bolag. — Man får på så sätt — trots att de nu förevarande transaktionerna ha en väsentligt vidare syftning vid själva beräkningarna — anknytning till de uppgörelser om aktieförvärv, vilka vid 1938 års riksdag vunno statsmakternas godkännande.

Genom att på antytt sätt räkna med förhållandena vid fortsatt enskild drift kan man tydligen erhålla ett fullt stabilt kalkylationsunderlag samt överhuvud taget en enkel och klar frågeställning. — Helt andra och mera komplicerade bli förhållandena, om man skall söka beräkna den förvärvade järnvägens värde såsom del av statsbanenätet. Med järnvägens inlemmande i statsbanenätet följer nämligen icke blott att den förutvarande ekonomiska och bokföringsmässiga avgränsningen upphör, utan också att möjligheten till en *fullt objektiv* kalkylatorisk bestämning av inkomster och utgifter för järnvägen går förlorad. Så snart en transport berör flera bandelar, är nämligen inkomsten därav gemensam för dessa, och vid uppdelning bandelsvis kunna olika förfaringssätt tillämpas. Samma gäller om en betydande del av utgifterna.

Än viktigare är, att det saldo, som erhålles, om från de på antytt sätt kalkylerade inkomsterna dragas de kalkylerade utgifterna för viss bandel, ofta kan sägas vara utan större intresse i här förevarande sammanhang. Detta gäller särskilt för det fall, att med inlemmandet följer en betydande omläggning av förutvarande transportvägar för gods. Om efter inlemmandet trafik överflyttats till den nya statsbanedelen från äldre sådana, så innebär denna överflyttning visserligen en vinst, eftersom åtgärden i annat fall icke skulle komma till stånd, men denna vinst är städse av mycket blygsam storlek i jämförelse med den ökning i den nya bandelens netto, som uppträder vid nyss antydda kalkylation. Analogt men ännu mer övertygande blir resultatet för det fall, att inlemmandet föranleder bortflyttning av trafik från den förvärvade järnvägen. Även i detta fall är omflyttningen fördelaktig, men i det kalkylatoriska resultatet för bandelen inträder en försämring.

Såsom sammanfattning av det här sagda kan alltså konstateras, att sagda kalkylatoriska resultat icke kan tillmätas någon avgörande betydelse vare sig vid ställningstagandet till frågan, om en viss järnväg överhuvud bör komma i fråga till statsförvärv, eller vid bedömandet av de avtalade köpevillkorens skälighet.

Ett resultat, vilket åtminstone teoretiskt är såväl mera gripbart som av större relevans, vinnes, om man går fram efter merkostnadslinjen, d. v. s. söker bestämma vilken ökning av inkomster respektive utgifter för statens järnvägar som helhet kan påräknas vid förvärv och inlemmande av viss järnväg. — Kalkyler av denna art ha plägat verkställas vid tidigare skedda statsförvärv av enskilda järnvägar, och däremot var i princip intet att erinra, i det att frågeställningen är fullt preciserad, så länge förvärvet gäller endast enkasta järnvägar.

Ännorlunda blir förhållandet i nuvarande situation, då flera järnvägs-system äro avsedda att samtidigt inlemmas; ändringen i inkomster och utgifter vid en viss järnvägs tillkomst kan bli i hög grad beroende av den valda ordningsföljden, och här komma alltså tillfälligheter att spela in. I betraktande av ovan nämnda statsmakternas beslut om järnvägsnätets enhetliggörande kan emellertid denna ordningsföljd icke få tillmätas betydelse vare sig vid ställningstagande till frågan, huruvida en viss järnväg bör medtagas eller icke, eller vid beräkning av den ersättning, som skäligen bör lämnas åt järnvägens ägare. Det sagda gäller vare sig ordet »samtidigt» tages bokstavligt eller gives en vidare mening, såsom avseende alla de förvärv, vilka

under de närmaste åren kunna jämlikt sagda statsmakternas beslut komma att åvägabringas på analogt sätt som de här förevarande. Den senare tolkningen innebär, att hela förstatligandeprocéduren, i vad densamma kan ske under enhetliga former, på analoga villkor och under en kort följd av år, betraktas som *en helhet*, och det torde vara obestridligt, att man med denna uppläggning får fram det väsentliga i omvandlingen. Ett eventuellt hänsynstagande till ordningsföljden, något som är nödvändigt, om man skall få fram merinkomster och merutgifter för varje särskild bana, innebär däremot, att i diskussionen infördes ett störande moment utan relevans i förevarande sammanhang.

Vad som kan objektivt bestämmas är med andra ord verkningarna av enhetliggörandet betraktat såsom *helhet*. Verkställda offentliga utredningar av järnvägsförstatligandekommissionen samt 1936 års järnvägskommitté ha ju också i princip begränsats till att söka åstadkomma sådana helhetsbilder, och då proceduren är avslutad, torde järnvägsstyrelsen få företaga utredningar angående de förändringar av skilda slag, som därmed inträtt.

I nuvarande tid däremot kan man givetvis fortfarande ej komma längre än till förhandsberäkningar, närmare bestämt till en uppdelning på skilda järnvägar av de totalsummor, som meddelats av 1936 års järnvägskommitté, och denna uppdelning har i betraktande av ovan berörda omständigheter icke syntts kunna bli till någon praktisk nytta, medan faran ej kan anses utesluten, att därmed skulle i det offentliga bedömandet av de enstaka affärsuppgörelserna införas ovidkommande och förvillande moment, och detta vilket förfaringsätt som än komme till användning. Vid sådant förhållande har styrelsen funnit lämpligt här ej ingå på några sådana detaljkalkyler beträffande följderna av de enstaka järnvägarnas inlemmande i statsbanenätet.

Järnvägsstyrelsen upptager härefter till bedömande skillnaden mellan å ena sidan i förut angivna normalkalkyler för Göteborg—Borås respektive Borås—Alvesta järnväg utvisade kapitalvärden om 2,501,000 och 2,127,000 kronor samt å andra sidan den häremot svarande delen av de avtalade köpeskillingarna för samma järnvägar, uppgående till 4,302,000 respektive 2,976,240 kronor. Härutinnan anföres:

Göteborg—Borås järnväg har under basperioden elektrifierats, och de elektriska anläggningarna ha tagits i bruk under år 1936. Representativa för den nya driftformen äro alltså inom sagda period endast bokföringsuppgifterna för åren 1937 och 1938, och det ligger i sakens natur, att vissa av de på normalt sätt uträknade 8-årsmedeltalen icke äro direkt användbara vid en värdeuppskattning. Normalkalkylen innebär alltså, såsom redan antytts, i första hand ett försök att göra uppgifterna för de sex första åren »likformiga» med dem för de två sista; man har sålunda bland annat sökt för de förra åren beräkna utgifterna vid antagen elektrisk driftform.

Det kan emellertid med fog göras gällande, att ej heller den sålunda justerade normalkalkylen gör rättvisa åt en nyelektrifierad järnväg. Det allra närmaste året efter övergången till den nya driftformen uppträda nämligen utgifterna för förräntning av elektrifieringskapitalet samt för avsättning till förnyelsefond å de nytillkomna anläggningarna med full styrka, medan de påräknade besparingarna å vissa driftutgiftskonton endast delvis kunnat ernås, och den förväntade stimulansen å persontrafiken ej hunnit visa sina verkningar. Om de presenterade siffrorna gäve en riktig bild av järnvägens framtidsutsikter, skulle detta innebära, att en betydande del av elektrifieringskapitalet icke kunde påräknas förräntat genom förbättringar i driftresultatet, med andra ord uttryckt att elektrifieringen skulle ha medfört en

avsevärd minskning av eljest förefintliga aktievärden. Järnvägens elektrifiering har emellertid föregåtts av noggranna utredningar, helt analoga med dem, som järnvägsstyrelsen verkställt angående till statsbanorna hörande elektrifieringsföretag, och vederbörande fackmän ha därvid kommit till den uppfattningen, att den sedermera företagna elektrifieringen icke blott vore ofrånkomlig för den ständigt växande persontrafikens behöriga avveckling utan också kunde förväntas bli, på längre sikt betraktat, ett från affärssynpunkt väl försvarligt företag.

Om man kan utgå ifrån att berörda förhandsberäkningar komma att ungefärligen hålla streck — en fråga vars slutgiltiga besvarande givetvis måste ställas på framtiden — kan det således, trots att det bokföringsmässiga resultatet under den elektriska driftens första år blivit mindre gynnsamt, anses skäligt, att köparen tager på sig de samlade elektrifieringskostnaderna, med andra ord att ersättningen för banan i övrigt och därmed aktievärdena ej sättes lägre än vad som skulle ansetts skäligt vid fortfarande bibehållen ångdrift. I allt fall måste säljaren ha svårt att med stöd av blott ett par års erfarenheter godtaga en väsentligt lägre ersättning.

Även med en sådan värdering kan staten för övrigt sägas göra vinst på, att elektrifieringen skett före statsförvärvet, eftersom densamma sålunda kunnat företagas under en tid med särdeles låga materialkostnader. — Till grund för detta uttalande ligger antagandet, att efter västkustbanans elektrifiering det näppeligen skulle varit tänkbart att under någon längre följd av år i ångdrift bibehålla en i statlig ägo varande linje Göteborg—Borås, detta särskilt med hänsyn till de olägenheter, som blandad drift å sträckan Göteborg—Almedal skulle ha vållat. Att det ligger ett visst fog för detta antagande, torde näppeligen kunna bestridas, och fördelarna med en omläggning skulle givetvis ha framträtt ännu starkare för det fall att Borås-banans elektrifiering kommit till utförande *efter* Bohus- och Bergslagsbanornas.

I detta sammanhang bör också framhållas, att berörda tillgodoräknande av elektrifieringskostnaderna framstår som förenligt med järnvägsstyrelsens principiella inställning vad gäller kapitalkrävande rationaliseringsåtgärder i allmänhet, nämligen att — så snart en sådan rationalisering är sakligt motiverad och anläggningarna givits ett sådant utförande, att de bibehålla sitt fulla värde även efter förstatligandet — full ersättning bör lämnas för kapitalinsatsen ifråga, även om säljaren ännu icke kunnat i sin bokföring uppvisa några eller blott mindre vinster å anordningen.

Järnvägsstyrelsen har ansett lämpligt att dröja vid detta förhållande, då ståndpunktstagandet därutinnan kan bli av stor betydelse för vidmakthållandet av de enskilda järnvägarnas anläggningar under den tid, som kan förflyta innan förenämnda 1939 års riksdagsbeslut hinner realiseras.

Även fränsett nyss berörda billighetshänsyn kunna vägande skäl anföras för en väsentlig höjning av det ersättningsbelopp, som normalkalkylen för en nyelektrifierad järnväg fört fram till. Man kan därvid på det hela taget åberopa flertalet av de omständigheter, som anförts ifråga om vissa statens järnvägars elektrifieringsföretag, där den kalkylatoriska förräntningen varit knapp eller blott partiell. — Den elektriska driftformens trafikstämulerande inverkan har redan berörts. Än viktigare är omständigheten, att vid en fortgående stegring av trafikerörelsen en jämförelse mellan ångdrift och elektrisk drift förskjutes alltmer till den elektriska driftens fördel.

Om man går ut ifrån, att vid bibehållen ångdrift den fortgående stegringen av driftutgifterna skulle jämnt uppvägs av en lika stor stegring å inkomstsidan, — ett grundantagande, som uppskattningen av affärsvärdet för järnvägar i allmänhet på bas av normalkalkylen kan sägas bygga på — så bör man vid elektrisk drift med dess väsentligt mindre anpart rörliga

kostnader komma till en från årtionde till årtionde stigande avkastning. — Till stöd för denna argumentering kunna bl. a. anföras erfarenheterna från de relativt tidigt elektrifierade statsbanelinjerna, vid vilka utvecklingen hittills varit avgjort gynnsam.

I detta sammanhang kan också erinras, att vid gottskrivningar i normal-kalkylen av mervärde för låg ålder hänsyn tagits enbart till den rullande materielen. Även för de fasta elektriska anläggningarna med ett bokvärde av 1.75 miljoner kronor komma givetvis under en lång följd av år avsättningarna till förnyelsefond endast att till en mindre del tagas i anspråk för förnyelsearbeten.

Vid överläggningarna angående förevarande affärsuppgörelse har man givetvis ej heller kunnat helt bortse från de järnvägsgeografiska förändringar, vilka inträda i och med att järnvägen Ulricehamn—Jönköping öppnas för allmän trafik. På kartan framträder järnvägen Borås—Ulricehamn—Jönköping såsom en naturlig fortsättning österut av Göteborg—Borås järnväg, vars förvaltning också visat sitt intresse för den nya tillfartsleden genom en mycket betydande aktieteckning. Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag innehar ej mindre än 10,250 aktier — om nominellt 50 kronor men bokförda utan värde — i Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag. — Under förhandenvarande omständigheter får väl den direkta järnvägsförbindelsen Göteborg—Borås—Jönköping icke närmelsevis den betydelse, som man tidigare räknat med, men viss ny trafik kommer givetvis att tillföras Göteborg—Borås järnväg. — Då huvudparten av det i järnvägen Ulricehamn—Jönköping investerade kapitalet tillskjutits av staten, befinner sig Göteborg—Borås järnväg nu i ett läge analogt med det, som för Uppsala—Gävle järnvägs del förefanns vid tiden för Ostkustbanans öppnande, ehuru de värden, som det i förevarande fall gäller, äro mycket mindre. Genom det nu avtalade förvärvet avlägsnas jämväl detta irritationsmoment.

Vad angår Borås—Alvesta järnväg kan för en höjning av köpeskillingen över det kalkylerade kapitalvärdet främst anföras den gynnsamma tendens, som trafikutvecklingen å denna järnväg visat särskilt vad personbefordran angår. Medan järnvägens inkomst i persontrafik år 1929 utgjorde 637,000 kronor uppgick densamma år 1938 till 767,000 kronor; dessa siffror stå som tecken på en utveckling, som är avsevärt gynnsammare än den som flertalet av de svenska järnvägarna uppvisat. Visserligen måste alla slutsatser, som dragas ur en sådan jämförelse som den nu berörda, bli skäligen osäkra, särskilt i betraktande av att omnibustrafikens expansion ej påverkat järnvägarna närmelsevis likformigt. Den konstaterade skillnaden till förevarande järnvägs favör är emellertid, som nämnts, avsevärd och torde få betraktas såsom ett lovande tecken för framtiden. Beaktas bör också, dels att fränsett den höga genomsnittsåldern å vagnarna, till vilken hänsyn tagits i normal-kalkylen, jämväl Borås—Alvesta järnväg befinner sig i ett gott skick, dels förenämnda driftgemenskap med statens järnvägar å bandelen Borås C—Gånghester.

Järnvägsstyrelsen uttalar, att man vid bedömandet av det avtalade priset icke kunde hålla sig enbart till köpesummorna. I nuvarande krissituation spelade givetvis jämväl formen för det vederlag, som säljarna erhöle, en avsevärd roll. Detta vederlag bestode i statsobligationer om nominellt de överenskomna beloppen, löpande med 3 procents ränta och förfallna till inlösen under år 1950. Anordningen kunde sägas innebära, att säljarna för de närmaste 10 åren åtnöjde sig med en viss fixerad ränteavkastning, vilken trädde i hittillsvarande aktieutdelnings ställe, medan den egentliga likvideringen skö-

tes på framtiden, detta särskilt om transaktionen betraktades från lånemarknadssynpunkt. Såväl grunderna för beräkning av affärsvärdena som räntegottgörelsens höjd vore närmast avpassade efter de värdeförhållanden, som förefunnits vid tiden för 1939 års riksdagsbeslut, och de avtalslutande parterna hade sålunda bildligt talat sökt lyfta affärstransaktionen förbi såväl krigstiden som förutsebar efterkrigskris. På detta sätt och endast så kunde man förvänta sig, att samtliga till uppgörelse villiga järnvägsförvaltningar skulle bli i möjlig mån likformigt behandlade.

Beträffande den i avtalen upptagna bestämmelsen att bolagen äga utbetomma vinst för tiden 1 januari 1939—30 juni 1940 anför järnvägsstyrelsen, att — då värderingen baserats på bland annat 1938 års bokslut och aktieägarna hittills erhållit avkastning endast till och med sagda år, medan de utlämnade obligationerna löpte med ränta från den 1 juli 1940 — det vore naturligt, att aktieägarna jämväl tillförsäkrades inkomst för mellantiden. Huruvida denna inkomst skulle i förväg fixeras eller sättas lika med den faktiska vinsten av rörelsen, vilken vinst ju med riktig bokföring vore ett mått på den ökning i värde, som egendomen efter tidpunkten för värderingen undergått, vore en fråga som finge diskuteras för varje konkret fall. Beträffande de två järnvägar, varom nu vore fråga, hade efter förslag från bolagens sida överenskommits, att tillgodoräkandet skulle ske enligt det senare alternativet.

I betraktande av samtliga, här berörda omständigheter har järnvägsstyrelsen funnit de avtalade ekonomiska villkoren fullt antagbara och försvarliga.

Järnvägsstyrelsen övergår här efter till att beräkna det kapital, som efter ett statsförvärv jämlikt föreliggande förslag kommer att vara investerat i förevarande järnvägar. Styrelsen erinrar härvid om att man till förenämnda belopp 4,302,000 respektive 2,976,240 kronor hade att lägga beloppen av de lån, för vilka staten övertog betalningsskyldigheten enligt § 3 mom. 1 i de träffade överenskommelserna. Enligt senaste nu föreliggande balansräkning, avseende 1938 års slut, uppgingo dessa kapitalbelopp till 5,392,000 kronor för Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag och till 3,029,846 kronor för Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag. Vid tiden för övertagandet kunde man räkna med att kapitalbeloppen genom amorteringar nedgått till respektive 5,160,000 och 2,886,747 kronor. I fråga om det sistnämnda beloppet vore staten långivare genom fonden för låneunderstöd. Beloppet vore uppdelat i två lån.

Under erinran att övriga övertagna skulder uppvägdes av de rörliga tillgångar, som följde med järnvägsförvärven, och alltså icke föranledde någon ökning av det investerade kapitalet, föreslår järnvägsstyrelsen, att nämnda (svävande) skulder och rörliga tillgångar måtte föras på ett särskilt utjämningskonto, förslagsvis benämnt »inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar» och i princip gemensamt för samtliga sådana statsförvärv, så att saldering av överskott och underskott kunde ske, dock med särskild redovisning för varje järnväg.

Järnvägsstyrelsen anför härefter, att med hänsyn till den överenskomna formen för likviden något kontant utlägg för järnvägarnas förvärvande icke erfordrades. Av budgetskäl torde dock såväl köpesummorna som ett belopp motsvarande de övertagna lånen, statslånen undantagna, böra redovisas över riksstaten, därvid anslaget i överensstämmelse med tidigare tillämpat förfarande syntes böra upptagas med 12,440,000 kronor. Då förevarande transaktion inginge som ett led i den rad av affärssuppgörelser, som erfordrades för förverkligande av statsmakternas principbeslut om statsförvärv av enskilda järnvägar, syntes anslaget ifråga lämpligen böra anvisas under rubrik av mera allmänt innehåll, exempelvis »Statsförvärv av enskilda järnvägar». Den *bestående* kapitalinvesteringen bleve emellertid mindre än förestående siffror angåve, beroende på ömsesidiga aktieinnehav. Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag ägde nämligen 6,381 aktier i Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag och det sistnämnda bolaget 600 aktier i det förra. Den sammanlagda ersättningen för dessa aktier utgjorde 855,720 kronor, vilket belopp alltså i sinom tid komme att efter bolagens likvidation återgå till staten. I fråga om statslånen syntes icke finnas anledning förfara annorlunda än i tidigare analoga fall, d. v. s. så, att angivna belopp utan att passera riksstaten avfördes från fonden för låneunderstöd och påfördes statens järnvägars fond.

Järnvägsstyrelsen upptager även till behandling övriga bestämmelser i avtalen samt påpekar, att dessa bestämmelser icke syntes erfordra någon kommentar, då vid utformandet den praxis följts, som under det senaste årtiondet utbildat sig. Vad gällde uppställning och ordalydelse hade dock skett en viss överarbetning. Denna omfattade bland annat de vidlyftiga föreskrifterna i § 5 angående personalens anställnings- och avlöningsvillkor m. m. I anslutning härtill anför styrelsen:

Enligt mom. 5 i § 5 skola flertalet befattningshavare vara berättigade att från och med den 1 januari 1941 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor. — Enligt vid avtalen fogad bilaga C komma att i statens järnvägars tjänst övertagas från Göteborg—Borås järnväg 155 man, nämligen 143 ordinarie och 12 icke ordinarie, samt från Borås—Alvesta järnväg 210 man, nämligen 187 ordinarie och 23 icke ordinarie. Härutöver övergå i statens järnvägars tjänst från Göteborg—Borås järnväg omkring 30 man vid bilavdelningen och omkring 30 banarbetare samt från Borås—Alvesta järnväg 74 verkstads- och omkring 25 banarbetare. Genom införlivandet i statens järnvägar av här berörda två järnvägar överföras sålunda 524 man i statens järnvägars tjänst.

För den lönegradsplacering, som framgår av bilaga C till respektive avtal, har — i enlighet med vid förstatligandepropositionens utskottsbehandling gjord utfästelse — samråd ägt rum förutom med banornas förvaltning även med representanter för berörda personalorganisationer, nämligen järnvägs- och lokmannaförbunden, kontorspersonalsförbundet samt föreningen för enskilda järnvägars förvaltningstjänstemän. Samförstånd har uppnåtts med organisationerna i fråga om lönegradsplaceringen, och bolagsstyrelserna hava för sin del jämväl förklarat sig icke hava någon erinran att göra härutinnan.

Då bland personalen finnas vissa befattningshavare, vilka äro avsedda att bli placerade i lönegrad A 21 eller högre enligt för statens järnvägar gäl-

lande avlöningsreglemente, erfordras beslut av riksdagen angående ökning i förevarande sammanhang av personalantalet vid statens järnvägar sålunda, att i personalförteckningen för statens järnvägar antalet befattningar över lönegrad A 20, räknat från och med den 1 januari 1941, ökas med följande antal, nämligen i lönegrad A 26 en baningenjör, en maskiningenjör och en trafikinspektör samt i lönegrad A 21 en byråassistent.

Järnvägsstyrelsen framhåller slutligen, att enligt § 8 i avtalen järnvägarna skola från tillträdesdagen införlivas med statens järnvägar. Enär järnvägarnas ställning inom statens järnvägars distriktsindelning kunde bli beroende av huruvida vissa övriga järnvägar komme att samtidigt av staten förvärvas, anser styrelsen det därför vara lämpligt att senare inkomma med förslag i sagda hänseende. I samband med Göteborg—Borås järnvägs inlemmande i statsbanenätet borde den vid Sjömarken belägna, statens vattenfallsverk tillhöriga omformarestationen övertagas av järnvägsstyrelsen, och däri investerat statskapital i samband därmed omföras från statens vattenfallsverks fond till statens järnvägars fond.

Under återopande av vad som anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte ej mindre föreslå riksdagen dels besluta, att Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar, dels till förvärvets genomförande å riksstaten för budgetåret 1940/41 under rubrik Statsförvärv av enskilda järnvägar anvisa ett reservationsanslag av 12,440,000 kronor, dels slutligen medgiva, att i personalförteckningen för statens järnvägar antalet befattningar över lönegrad A 20 måtte, räknat från och med den 1 januari 1941, ökas med följande antal, nämligen i lönegrad A 26 en baningenjör, en maskiningenjör och en trafikinspektör samt i lönegrad A 21 en byråassistent, än även förordna att, i samband med järnvägarnas förstatligande, den förut nämnda, statens vattenfallsverk tillhöriga omformarstationen skall övertagas av statens järnvägar, och att i samband därmed i densamma investerat kapital i den centrala statsbokföringen omföres från statens vattenfallsverks fond till statens järnvägars fond.

Mot järnvägsstyrelsens beslut har *järnvägsfullmäktigen Oscar Falkman* anmält avvikande mening och därvid anfört:

Enligt min mening bör verkställigheten av beslutet om de enskilda järnvägarnas förstatligande t. v. uppskjutas. Sedan nämnda beslut fattades, hava sådana icke förutsedda förhållanden inträffat, som göra att staten måste utnyttja alla sina ekonomiska resurser för landets försvar och för folkförsörjningen. Förstatligandet av nu ifrågavarande järnvägar skulle tydligen icke medföra några avsevärda fördelar från försvarssynpunkt, medan däremot staten därigenom åsamkas direkta utgifter för bolagens övertagna skulder och för de ändringsarbeten, som följa med banornas införlivande i statsbanenätet. Än viktigare är emellertid, att de statsobligationer, som emitteras för betalning av järnvägsbolagets aktier oundvikligen komma att i sin mån minska placeringsmöjligheterna för de lån, vilka staten behöver upptaga för mötande av krigstidens stora behov. — På dessa skäl avstyrker jag förvärven av angivna järnvägar.

Varberg—Borås och Borås—Herrljunga järnvägar.

I sin skrivelse den 2 mars 1940 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingånget avtal med Varberg—Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolag och Borås järnvägsaktiebolag om statsförvärv av de av respektive bolag ägda Varberg—Borås järnväg och Borås—Herrljunga järnväg. Avtalet torde få såsom bilaga C fogas till dagens statsrådsprotokoll. Järnvägsstyrelsen har därjämte hemställt bland annat, att till förvärvens genomförande å riksstaten för budgetåret 1940/41 under rubriken Statsförvärv av enskilda järnvägar måtte anvisas ett reservationsanslag av 7,241,000 kronor.

I sin skrivelse meddelar *järnvägsstyrelsen* till en början, att styrelsen till fullgörande av det uppdrag, styrelsen erhållit enligt Kungl. Maj:ts beslut den 9 juni 1939 angående åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet träffat ifrågavarande avtal. Vad angår motivet för järnvägarnas medtagande redan under det allmänna järnvägsförstatligandets första år hänvisar styrelsen till vad som anförts i styrelsens skrivelse den 23 februari 1940 angående statsförvärv av Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar, vilken skrivelse jag tidigare i dag anmält. Det i denna skrivelse sagda, anför styrelsen, gällde jämväl här förevarande järnvägar, vilka också hade så mycket gemensamt med de nyssnämnda, att starka skäl talade för samtidigt statsförvärv av båda systemen.

Varberg—Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolag är ägare till järnvägen Varberg—Borås övre om 85.0 kilometer. Järnvägen mellan Borås övre och Herrljunga om 41.9 kilometer äges av Borås järnvägsaktiebolag men arrenderas sedan år 1930 av förstnämnda bolag, vilket trafikerar båda järnvägarna, som äro normalspåriga och bilda en sammanhängande linje mellan Herrljunga å västra stambanan och Varberg å västkustbanan. Å järnvägen Varberg—Borås övre beviljades koncession år 1876, medan järnvägen Borås—Herrljunga ursprungligen koncessionerades år 1861 som smalspårig (1.217 m) men ombyggdes sedermera (1897—1898) till normal spårvidd. I anslutning till järnvägsrörelsen bedriver Varberg—Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolag en betydande billinjetrafik. Linjesträckningen är sådan, att flertalet linjer följa järnvägarna och sålunda bidraga till att åt det egna företaget bevara den inom järnvägarnas trafikområde förefintliga persontrafiken.

Järnvägsstyrelsen har rörande järnvägarnas tekniska utrustning erinrat om följande:

Rälsvikten å huvudspår utgör 32—34.5 kg/m, med undantag för vissa kortare sträckor belagda med grövre räler. Båda järnvägarna äro byggda med en största lutning av 12.5 ‰. Minsta krökningsradien utgör för Varberg—Borås järnväg 310 m, för Borås—Herrljunga järnväg 237.5 m. Största tillåtna hastigheten är 90 km/tim.

Den bantekniska utrustningen är alltså väsentligt svagare än å de stambanelinjer, till vilka järnvägarna i Varberg och Herrljunga ansluta, men synes dock tillfredsställande med hänsyn till de trafikuppgifter, som järnvägarna nu hava och efter ett statsförvärv väntas komma att erhålla. Vad beträffar driftformen må här endast nämnas, att bolagen sedan några år tillbaka vad persontrafiken angår till en betydande del övergått till motorvagnsdrift.

Den rullande materielen å järnvägarna utgjordes vid 1938 års slut av 14 ånglok, 4 motorvagnar, 3 lokomotorer, 56 person- och postvagnar, därav 20 st. 4-axliga, samt 307 resgods- och godsvagnar.

I fråga om järnvägarnas allmänna betydelse anför järnvägsstyrelsen:

Dessa järnvägars samhällsekonomiska betydelse ligger i första hand däri, att desamma betjäna en rad blomstrande industriorter, främst bland dem den betydande fabriksstaden Borås. Industrierna tillhöra i huvudsak textilbranschen. Produktionen sprides över praktiskt taget hela landet och särskilt det avgående styckegodset är av anmärkningsvärt stor omfattning. På grund av att produktionen till övervägande delen omfattar nödvändighetsvaror och är inriktad på hemmamarknadens behov, utmärkes trafiken å ifrågavarande järnvägar av en relativt ringa grad av kriskänslighet.

Järnvägarnas sträckning mellan västra stambanan och västkustbanan betyder med staten såsom ägare frihet att i vissa stationsrelationer leda transporterna den ur framdragningssynpunkt lämpligaste vägen utan att såsom för närvarande bindas av utav samtrafiksbestämmelserna angivna transportvägar. Med linjen Varberg—Borås—Herrljunga i statens ägo följer även möjlighet att vid anhopning i Göteborg kunna bättre än nu utnyttja Varbergs hamn för lossning och lastning av gods. Även under tider med normala förhållanden på transportmarknaden bliva dessa järnvägar i statens hand av stor betydelse, och kunna desamma transportuppgifter — fränsett verkningarna på en eventuell elektrifiering — förväntas bli av ungefär samma omfattning som hittills.

Till belysning av järnvägsrörelsens och biltrafikens ekonomiska förhållanden meddelar järnvägsstyrelsen följande uppgifter, som beträffande järnvägsrörelsen hänföra sig till åren 1931—1938, vilken tid använts som basperiod för utredningen i denna del:

Varberg—Borås—Herrljunga järnvägar.

Järnvägsrörelsen.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medel- tal
	T u s e n t a l k r o n o r								
<i>Inkomster.</i>									
Persontrafik	849	850	853	937	949	955	1007	990	924
Godstrafik	1294	1265	1308	1473	1565	1606	1663	1657	1479
Övriga inkomster	187	173	177	183	183	192	208	200	188
Summa trafikinkomster	2330	2288	2338	2593	2697	2753	2878	2847	2591
<i>Utgifter</i>	1875	1895	1943	2113	2239	2238	2381	2342	2128
<i>Driftöverskott</i>	455	393	395	480	458	515	497	505	463

Biltrafiken.

Å r	Trafikerad linjelängd km	In- komster	Ut- gifter	Drift- över- skott	Avsättning till för- nyelsefond	Anlägg- nings- kapital
	T u s e n t a l k r o n o r					
1936	222	114	87	27	25	231
1937	223	138	109	29	24	319
1938	194	170	135	35	32	422

I detta sammanhang upplyser styrelsen, att bilparken uppgår till 13 fordon med ett anskaffningsvärde per den 31 december 1938 av 363,000 kronor och ett bruksvärde vid samma tid av 231,000 kronor.

Varberg—Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolags vinst- och förlusträkningar för åren 1931—1938 te sig på följande sätt:

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
	T u s e n t a l k r o n o r							
<i>Inkomster.</i>								
Från föregående år balanserad vinst	96	129	158	171	183	191	260	276
Driftöverskott:								
av järnvägsrörelsen	455	393	395	480	458	515	497	505
» bilrörelsen	11	17	9	28	23	27	29	35
Räntor och inkomster av värdehandlingar	18	63	13	14	14	14	21	36
Ersättning för omlagd samtrafik m. m.	24	55	48	33	31	55	19	14
Summa	604	657	623	726	709	802	826	866

Utgifter.

Arrende för Borås—Herrljunga järnväg	55	100	25	75	40	40	40	25
Avsättning till förnyelsefond:								
för järnvägsrörelsen	123	124	163	175	176	182	178	184
» bilrörelsen	15	16	24	28	27	25	24	32
Räntor	70	53	38	28	32	48	61	62
Skatter	45	35	31	29	35	39	39	47
Vinst från föregående år	96	129	158	171	183	191	260	276
» för året	200	200	184	220	216	277	224	240
Summa	604	657	623	726	709	802	826	866

Vinstfördelning.

Till bolagsstämmans förfogande:								
Vinst	296	329	342	391	399	468	484	517
Härav disponerade för:								
Avskrivning å värdehandlingar och avsättning till egna fonder....	1	5	5	—	—	—	—	85
Utdelning å aktier	166	166	166	208	208	208	208	208
	4%	4%	4%	5%	5%	5%	5%	5%
Balans till efterföljande år	129	158	171	183	191	260	276	224
Summa	296	329	342	391	399	468	484	517

Bolagens balansräkningar per den 31 december 1938, de senast tillgängliga, ha följande utseende.

	Varberg— Borås—Herr- ljunga järn- vägsaktiebolag	Borås vägsaktie- bolag
	Tusental	kronor
<i>Tillgångar.</i>		
Anläggningar för järnvägsrörelsen	9,880	2,343
Automobilrörelsen	422	
Värdehandlingar	1,513	130
Rörelsemedel:		
i kassa och bank	65	
förråd	291	
övriga	322	
Reserverade tillgångar	2	
	Summa 12,495	2,473
<i>Skulder.</i>		
<i>Främmande kapital.</i>		
Statslån	164	
Obligationslån	1,200	
Skuld till Borås järnvägsaktiebolag	130	
Reverslån	425	
Svävande skulder	572	1
Pensions- och understödsfond	32	
<i>Eget kapital.</i>		
Aktiekapital	4,160	407
Reservfond	1,070	350
Övriga egna fonder	—	352
<i>Förnyelsefond</i>	4,226	1,156
<i>Vinst:</i>		
balanserad från föregående år	276	206
för året	240	1
	Summa 12,495	2,473.

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

Under rubriken Värdehandlingar redovisat belopp cirka 1,513,000 kronor omsluter främst värdet av aktier i andra järnvägsbolag enligt följande specifikation.

	Nom. per aktie	Bokfört kronor
5,807 st. i Borås järnvägsaktiebolag	70	1,161,400
400 » » Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag	200	15,000
700 » » Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag	50	1
102 » » Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsaktie- bolag	100	2
	Summa	1,176,403.

Bland övriga i anförda belopp ingående tillgångar märkes särskilt det till 295,200 kronor upptagna värdet av aktiestocken i ett fastighetsbolag, vilket äger visst för järnvägsändamål behövt markområde.

Beträffande lånen må meddelas, att statslånet är till sin kapitaldel slut-amorterat; den upptagna posten utgöres av anståndsranter. Obligationslånet om 1,200,000 kronor, vilket upptagits under år 1937, löper med 3 procents ränta och skall amorteras under åren 1940—1949. Av summa reverslån utgör 225,000 kronor skuld, vilken uppstått i samband med förenämnda fastighetsförvärv. Ifrågavarande bolags samtliga aktier vore vid tiden för här förevarande bokslut i Varberg—Borås—Herrljunga järnvägs ägo. Numera har en viss del av aktiestocken överlåtits på Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar. Då avtal om statsförvärv föreligger även för dessa järnvägars del, är emellertid denna överlåtelse utan praktisk betydelse. — Återstående reverslånebelopp, 200,000 kronor, utgöres av ett lån i Svenska Handelsbanken, vilket betraktats som en mera tillfällig försträckning. — Nämnda lånebelopp kvarstå oförändrade till tillträdesdagen med undantag för anståndsranter å statslånet, som då sjunkit till 44,026 kronor.

Järnvägsstyrelsen anför, att styrelsen efter samråd med järnvägsförvaltningen uppgjort en normalkalkyl för järnvägsdriften enligt de riktlinjer, för vilka styrelsen närmare redogjort i sin skrivelse angående Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar. Denna normalkalkyl, yttrar styrelsen, utvisade dels normaliserade och, med hänsyn till särskilda förhållanden bland annat ifråga om utvecklingstendensen, justerade genomsnitt av järnvägarnas inkomster och utgifter under basperioden 1931—1938, dels ställningen vid utgången av sistnämnda år. Normalkalkylen upptog följande poster:

	Tusental kronor
Driftinkomster	2,671
Driftutgifter	2,121
Driftöverskott	550.

Järnvägsstyrelsen anför härefter, att det på nu angivet sätt fastställda och såsom normalt ansedda driftöverskottet inlagts i efterföljande vinst- och förlusträkning, vilken vad övriga inkomster och utgifter angår närmast hänför sig till förhållandena vid basperiodens slut.

Inkomster och utgifter av järnvägs- och bilrörelsen.

<i>Inkomster.</i>	Tusental kronor
Driftöverskott av järnvägsrörelsen	550
» » bilrörelsen	54
Ersättning för anslutning vid föreningsstationer	10
Summa	614.
<i>Utgifter.</i>	
Avsättning till förnyelsefond:	
för järnvägsrörelsen å Varberg—Borås järnväg	191
» » » Borås—Herrljunga järnväg	23
» bussrörelsen	39
Räntor	52
Skatter	68
Summa	373.
Nettovinst	241.

I anslutning härtill anmärker styrelsen, att angivna vinstbelopp 241,000 kronor motsvarade, räknat efter 4 procents räntefot, ett kapitalvärde av 6,025,000 kronor.

Under hänvisning till de skäl, som styrelsen angivit i sin skrivelse angående Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar, har styrelsen till fullständigande av beräkningarna av järnvägarnas affärsvärde ansett sig böra däri införa tillägg och avdrag betingade av dels anläggningarnas ålder och underhållsstandard, dels tillgångar och skulder liggande utanför järnvägs- och bilrörelsen. Vad den förstnämnda faktorn angår torde vara nog nämna, att av beräkningarna framgått ett undervärdessaldo av 377,000 kronor, hänförande sig till järnvägarnas godsvagnar. Beträffande de tillgångs- och skuldposter, vilka ligga utanför järnvägs- och bilrörelsen, ha dessa tillsammans givit ett skuldsaldo om 106,000 kronor med följande specifikation:

	1000-tal kronor
<i>Diverse tillgångar.</i>	
I kassa och bank	65
Värdehandlingar	69
Diverse fordringar	348
Fastigheter	295
	<u>777</u>
<i>Diverse skulder (ej medtagna i ränteberäkningen)</i>	883
Skuldsaldo	106

Styrelsen anför härefter, att det sålunda framkalkylerade värdet å aktierna i Varberg—Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolag alltså utgjorde (6,025,000 — 377,000 — 106,000 ==) 5,542,000 kronor, vilket belopp tämligen nära överensstämde med den i § 3 omförmälda likviden 5,616,000 kronor, motsvarande 135 procent av aktiekapitalet. Vid en jämförelse mellan de båda beloppen vore emellertid att beakta å ena sidan den minskning i järnvägar- nas trafikinkomster, som inträdde i och med tillkomsten av järnvägen Ulricehamn—Jönköping — motsvarande en nettoförlust av cirka 25,000 kronor årligen — å andra sidan det förhållandet, att trafikutvecklingen vid järnvägarna varit särdeles gynnsam, varför utsikter till åtminstone partiell kompen- sation av sagda förlust ansetts förefinnas. En annan omständighet att i detta sammanhang taga hänsyn till vore att järnvägens allmänna standard — fränsett det förut framhållna undervärdessaldot för godsvagnarna — vore mycket god. Inom de närmaste åren erfordrades inga nyinvesteringar för ändamål, som avsåge en höjd standard. Från säljaresidan gjordes för övrigt gällande, att en köpeskilling under den angivna, motsvarande 135 procent utav aktiernas nominella värde, icke kunde godtagas. Som motiv framhölls därvid, att man med hänsyn till förut berörda resultat vid bibehållen en- skild drift kunde alltfört räkna med en utdelning av 5 procent eller 5 kro- ner per aktie, medan avkastningen å de obligationer, som skulle träda i aktiernas ställe, med sagda pris skulle uppgå till kronor 4: 05 per aktie, en reduktion som syntes ligga i överkant.

I betraktande av samtliga förhandenvarande omständigheter har järnvägs-

styrelsen funnit de avtalade ekonomiska villkoren för statsverket gynnsamma och avtalsbestämmelserna i övrigt fullt antagbara och försvarliga.

Vid beräkning av det kapital, som efter ett statsförvärv jämlikt föreliggande förslag komme att vara investerat i järnvägarna, hade man — yttrar styrelsen härefter — att till förenämnda belopp, 5,616,000 kronor, lägga de lån, för vilka staten enligt § 3 mom. 1 övertager betalningsskyldigheten. Enligt senaste nu föreliggande balansräkning, avseende 1938 års slut, uppgingo dessa kapitalbelopp till 1,625,000 kronor, nämligen obligationslån 1,200,000 och två reverslån om tillhopa 425,000 kronor, vilka belopp enligt uppgift komma att vid tillträdet kvarstå oförändrade. Det erforderliga statsanslaget uppgår således till 7,241,000 kronor. Styrelsen anför vidare:

Vad beträffar övriga övertagna skulder, inklusive resterande anståndsränta å statslån, och rörliga tillgångar föreslås, att de må föras på det särskilda utjämningskonto, med rubrik »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vars uppläggande föreslagits i styrelsens öförmälda skrivelse angående Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar. Vad i samma skrivelse anförts beträffande säljarens rätt att utbetomma vinst för tiden 1 januari 1939—30 juni 1940, gäller i huvudsak även här. Skillnaden är blott att i här förevarande fall säljarens vinstandel i förväg fixerats till att motsvara viss utdelning åt aktieägarna (i samma nivå som den under de senare åren lämnade eller för år räknat 5 procent å aktiekapitalet).

Järnvägsstyrelsen meddelar, att det preliminärt träffade avtalet i övrigt utformats i anslutning till lydelsen av avtalet beträffande Göteborg—Borås järnväg, och övergår så till frågan om personalens ställning vid ett statsförvärv samt anför härutinnan:

De paragrafer, som beröra personalförhållandena, äro ordagrant likalydande med motsvarande paragrafer i förenämnda avtal. Stora flertalet av befattningshavarna skola sålunda vara berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1941 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor. Enligt vid avtalet fogad bilaga C komma att i statens järnvägars tjänst övertagas 431 man, nämligen 348 ordinarie och 83 icke ordinarie. Dessutom komma 15 man vid bilavdelningen, cirka 80 banarbetare och 34 verkstadsarbetare att erhålla fortsatt anställning. Den sammanlagda personalstocken, som överföres från den enskilda järnvägens till statens järnvägars tjänst, uppgår till 560 man.

För bestämmandet av den lönegradsplacering, som framgår av bilaga C, har samråd ägt rum dels med järnvägarnas förvaltning dels med representanter för berörda personalorganisationer. I detta fall har — på järnvägsförvaltningens begäran — överläggningar förts jämväl mellan järnvägsstyrelsens förstatligandeberedning och förvaltningstjänstemännen. Samförstånd har för samtliga personalgrupper uppnåtts om ifrågavarande lönegradsplacering.

Av den personal, som skall övertagas i statens järnvägars tjänst, är en del avsedd att placeras i högre lönegrad än A 20, varför beslut erfordras av riksdagen angående ökning i förevarande sammanhang av personalantalet sålunda, att i personalförteckningen för statens järnvägar antalet befattningar över lönegrad A 20, räknat fr. o. m. den 1 januari 1941, ökas med följande antal, nämligen i lönegrad A 26 en baningenjör, i lönegrad A 24 två stationsinspektorer av klass 1 B och i lönegrad A 21 en kontrollör.

Järnvägsstyrelsen upplyser slutligen, att järnvägarna avsåges skola i samband med deras införlivande med statens järnvägar tillföras ett nybildat distrikt, beträffande vars omfattning styrelsen komme att senare avgiva förslag. I detta sammanhang framhåller styrelsen — under återopande av sitt förslag i skrivelse den 22 december 1939 till Kungl. Maj:t om inrättande av högre tjänster — angelägenheten av att den i nyssnämnda skrivelse begärda distriktschefsbefattningen måtte erhållas från och med den 1 juli 1940.

Med återopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen, *dels* besluta, att Varberg—Borås—Herrljunga järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar, *dels* till förvärvets genomförande å riksstaten för budgetåret 1940/41 under rubriken Statsförvärv av enskilda järnvägar anvisa ett reservationsanslag av 7,241,000 kronor, *dels* slutligen medgiva, att i personalförteckningen för statens järnvägar antalet befattningar över lönegrad A 20 måtte, räknat från och med den 1 januari 1941, ökas med följande antal, nämligen i lönegrad A 26 en baningenjör, i lönegrad A 24 två stationsinspektorer av klass I B samt i lönegrad A 21 en kontrollör.

Mot järnvägsstyrelsens beslut har *järnvägsfullmäktigen Oscar Falkman* anmält avvikande mening och därvid anfört:

Förvärvet av Varberg—Borås och Borås—Herrljunga järnvägar skulle innebära en total investering (inkl. övertagandet av järnvägarnas skulder) av c:a 7,200,000 kronor, oräknat de belopp, som komma att utgå för järnvägarnas inpassning i statsbanesystemets standard samt oräknat den ökning av statens järnvägars ekonomiska förbindelser, som sammanhänger med övertagandet av den till järnvägarna knutna personalen. De beräknade inkomsterna skulle visserligen, därest de inflyta, räcka till att förränta de direkta investeringarna, dock endast så länge statslånen kosta endast 3 % p. a. Då statsförvärvet ej synes medföra några speciella fördelar under nuvarande kritiska förhållanden, vilket borde vara det enda skälet för ett inköp för närvarande, avstyrkes ifrågavarande statsförvärv på de allmänna skäl, som av mig angivits vid avstyrkande av statsförvärvet av Göteborg—Borås och Borås—Älvsjö järnvägar.

Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga och Uddevalla—Lelångens järnvägar.

I sin skrivelse den 4 mars 1940 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning vid skrivelsen i avskrift fogade, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingångna avtal med Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsaktiebolag och Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag om statsförvärv av de av respektive bolag ägda Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg och Uddevalla—Lelångens järnväg. Avtalen torde få såsom bilaga D och bilaga E fogas till dagens statsrådsprotokoll. Järnvägsstyrelsen har därjämte hemställt bland annat, att till förvärvets genomförande å riksstaten för budgetåret 1940/41 under rubriken Statsförvärv av enskilda järnvägar måtte anvisas ett reservationsanslag av 1,058,000 kronor.

I sin skrivelse utvecklar *järnvägsstyrelsen* till en början de skäl, som föranlett att träffa nu ifrågakvarande överenskommelser, och anför härom:

Det nuvarande internationella läget, vilket medfört en starkt ökad belastning av vissa västkusthamnar, har aktualiserat föreliggande planer på utbyggnad av Uddevalla hamn i syfte att öka hamnens kapacitet. Vid behandlingen av denna fråga har av statens transportkommission hävdats, att sagda utbyggnad icke kunde bliva till avsedd nytta, med mindre den kombinerades med vissa arbeten och anskaffningar syftande till en avsevärd kapacitetsökning för den järnväg, vilken förbinder Uddevalla med Bergslagsbanan i Öxnered och Västra stambanan i Herrljunga. Ägaren av denna järnväg, (Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsaktiebolag) förfogar emellertid icke över de penningmedel, som skulle erfordras för sagda anläggningar och anskaffningar. Av detta skäl och då järnvägen tillhör dem, vilka obestriddligen böra medtagas vid ett förstatligande jämlikt 1939 års riksdagsbeslut, har det befunnits lämpligt att redan nu söka åstadkomma överenskommelse om statsförvärv av järnvägen. Sedan erforderliga utredningar blivit verkställda, ha därför — jämlikt det av Kungl. Maj:t genom beslut den 9 juni 1939 åt järnvägsstyrelsen givna uppdraget — förhandlingar upptagits i sådant syfte, och har såsom resultat av dessa framgått ett — för styrelsens del under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande träffat — avtal om statsförvärv av järnvägen.

Samtidigt har under samma förbehåll avtal träffats om statsförvärv av den Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Uddevalla och Bengtsfors. Medtagandet av denna järnväg, vilken med hänsyn till sin spårvidd 0.891 m normalt borde ifrågakomma till statsförvärv först vid en väsentligt senare tidpunkt, är motiverat av förvaltningsgemenskapen med Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg. Styrelsen får i denna punkt hänvisa till uttalande av 1939 års lagtima riksdag i riksdagens skrivelse nr 318 »att vissa undantag från den utstakade ordningsföljden kunna bliva erforderliga, exempelvis ifråga om en smalspårig bana, som står i nära beroende av en normalspårig, om vars inlösen avtal skall träffas.

För uttalandets tillämplighet förutsättes givetvis, att den i samma skrivelse angivna primära förutsättningen för den smalspåriga järnvägens medtagande i det allmänna förstatligandet skall vara uppfylld, med andra ord att järnvägen skall vara av den allmänna betydelse, att den bör fortbestå. I detta stycke råder emellertid ingen tvekan vad angår Uddevalla—Lelångens järnväg, som ifråga om godstrafikrörelsen ligger väsentligt över flertalet smalspåriga järnvägar, och vars outhärlighet för trafikområdet är obestridd. Under sådana år då marknaden för skogsprodukter varit god, t. ex. 1937, har denna järnväg ifråga om antalet godstonkm pr bankm (97,600 för 1937) väl uthärdat en jämförelse med många normalspårsbanor. Persontrafikrörelsen är däremot relativt liten (39,100 personkm per bankm för år 1937), men järnvägen tillhör dock ej heller i detta stycke de allra svagaste.

Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsaktiebolag är ägare till järnvägen Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga om 92.0 km. Järnvägen Uddevalla—Lelången om 89.0 km. äges av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag. Å förstnämnda järnväg beviljades koncession år 1864 såsom smalspårig och år 1897 såsom normalspårig. Koncession å Uddevalla—Lelångens järnväg meddelades år 1892.

Järnvägsstyrelsen meddelar i sin skrivelse följande tekniska uppgifter om järnvägarna:

	Uddevalla— Vänersborg— Herrljunga järnväg	Uddevalla— Lelångens järnväg
Rälsvikt, kg/m	30—34	17.3—24.8
Minsta krökningsradie, m.	225	180
Största lutning, ‰	16.67	16.67
Största tillåtna hastighet, km/tim.	70	40

Järnvägarna ha i huvudsak ångdrift. Under senare år ha emellertid motorvagnar och rälsbussar kommit till stor användning för persontrafiken.

Den rullande materielen å järnvägarna utgjordes vid 1938 års slut av:

	Uddevalla— Vänersborg— Herrljunga järnväg antal	Uddevalla— Lelångens järnväg antal
Ånglok	12	8
Lokomotorer	2	1
Motorvagnar och rälsbussar	3	3
Personvagnar	23	16
varav 4-axliga	10	5
Resgods- och godsvagnar	207	222

Järnvägsstyrelsen har i sin skrivelse lämnat vissa siffersammanställningar, avsedda att belysa de ekonomiska förhållandena under åren 1931—1938, vilken tid använts som basperiod för utredningarna.

Järnvägstrafikens ekonomiska resultat under åren 1931—1938 framgår sålunda av följande sammanställning:

Drifträkningar för järnvägsrörelsen.

Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Me- del- tal
	T u s e n t a l k r o n o r								
<i>Inkomster.</i>									
Persontrafik	465	415	393	410	433	451	494	512	447
Godstrafik	750	638	636	671	762	800	838	819	739
Övriga inkomster (posttransp. m. m.)	65	67	63	60	61	61	73	83	67
Summa	1,280	1,120	1,092	1,141	1,256	1,312	1,405	1,414	1,253
<i>Utgifter</i>	1,187	1,089	1,030	1,035	1,051	1,136	1,195	1,265	1,124
<i>Driftöverskott</i>	93	31	62	106	205	176	210	149	129

Uddevalla—Lelångens järnväg.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Med- del- tal
	T u s e n t a l k r o n o r								
<i>Inkomster.</i>									
Persontrafik	117	101	92	99	113	121	133	126	113
Godstrafik	432	306	345	385	416	437	513	362	399
Övriga inkomster (posttransp. m. m.)	51	51	50	47	37	37	36	35	43
Summa	600	458	487	531	566	595	682	523	555
<i>Utgifter</i>	577	489	480	498	505	512	578	531	521
<i>Driftöverskott</i>	23	—31	7	33	61	83	104	—8	34

I fråga om biltrafiken anför järnvägsstyrelsen, att Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg bedreve i anslutning till järnvägsrörelsen en jämförelsevis stor billinjetrafik. Den befarna väglängden utgjorde 223 km. Bilparken uppginge till 18 fordon med ett anskaffningsvärde per den 31 december 1938 av 230,000 kronor och ett bruksvärde av 143,000 kronor. Billinjerna, av vilka flertalet följde järnvägen, vore närmast att betrakta som skyddslinjer mot avledning av järnvägens persontrafik. Även Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag bedreve billinjetrafik. Den trafikerade väglängden utgjorde 159 km. Bolaget förhyrde erforderligt antal fordon av Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg. Omfattningen av den av sistnämnda järnväg bedrivna bilrörelsen belystes av följande siffror:

År	Trafikerad linjelängd km	Inkomster	Utgifter	Driftöverskott	Avsättning till förnyelsefond	Anläggningskapital
	T u s e n t a l k r o n o r					
1936	108	105	88	17	20	128
1937	223	138	122	16	16	190
1938	223	177	152	25	28	239

Bolagens vinst- och förlusträkningar samt vad Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg angår uppgifter angående vinstens fördelning för åren 1931—1938 te sig på följande sätt:

Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsaktiebolag.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
	T u s e n t a l k r o n o r							
<i>Inkomster.</i>								
Från föregående år balanserad vinst	33	—	—	—	3	32	27	32
Driftöverskott av järnvägsrörelsen .	93	31	62	106	205	176	210	149
» av bilrörelsen	—	—	10	16	20	17	16	25
Räntor och inkomst av värdehandlingar	12	8	7	7	8	8	8	9
Ersättning för omlagd samtrafik . .	13	27	23	10	44	12	11	11
Diverse inkomster (med avdrag för diverse utgifter)	16	18	17	29	16	25	—11	20
Förlust för året	56	76	32	—	—	—	—	—
Summa	223	160	151	168	296	270	261	246

1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938
T u s e n t a l k r o n o r

Utgifter.

Driftunderskott av bilrörelsen . . .	—	3	—	—	—	—	—	—
Avsättning till förnyelsefond:								
för järnvägsrörelsen	118	92	92	110	129	134	135	97
» bilrörelsen	2	7	14	16	19	20	16	28
Räntor	45	44	44	38	25	22	19	20
Skatter	25	14	1	1	1	7	14	13
Vinst från föregående år	33	—	—	—	3	32	27	32
» för året	—	—	—	3	119	55	50	56
Summa	223	160	151	168	296	270	261	246

Vinstfördelning.

Till bolagsstämmans förfogande:

Vinst	—23	—76	—32	3	122	87	77	88
Från fonder	+23	+76	+32	—	—	—	—	—
Summa	—	—	—	3	122	87	77	88

Härav disponerade för:

avsättning till egna fonder	—	—	—	—	90	60	—	—
utdelning å aktier	—	—	—	—	—	—	45	45
							3%	3%
balans till efterföljande år	—	—	—	3	32	27	32	43
Summa	—	—	—	3	122	87	77	88

Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag.

1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938
T u s e n t a l k r o n o r

Inkomster.

Driftöverskott av järnvägsrörelsen.	23	—31	7	33	61	83	104	—8
Diverse inkomster (med avdrag för diverse utgifter)	—	—	—1	—	19	8	8	8

Förlust:

balanserad från föregående år ..	54	135	—	—	—	—	—	—
för året	81	137	113	38	2	2	—	83
Summa	158	241	119	71	82	93	112	83

Utgifter.

Från föregående år balanserad förlust

.....	54	135	—	—	—	—	—	—
Avsättning till förnyelsefond	3	—	58	57	70	83	96	67
Räntor	100	105	60	13	11	9	12	15
Skatter	1	1	1	1	1	1	1	1
Vinst för året	—	—	—	—	—	—	3	—
Summa	158	241	119	71	82	93	112	83

Bolagens balansräkningar per den 31 december 1938, de senaste tillgängliga, ha följande utseende.

	Uddevalla— Vänersborg— Herrljunga järnvägs- aktiebolag	Uddevalla— Lelångens— järnvägs- aktiebolag
	Tusental kronor	
<i>Tillgångar.</i>		
Anläggningar för järnvägsrörelsen	7,084	3,942
Automobilrörelsen	239	1
Markområden	30	—
Värdehandlingar	18	—
<i>Rörelsemedel:</i>		
i kassa och bank	202	17
förråd	167	62
övriga	127	45
Förlust för året och balanserad från föregående år .	—	83
	Summa 7,867	4,150
<i>Skulder.</i>		
<i>Främmande kapital:</i>		
Statslån	152	599
Reverslån	560	138
Svävande skulder	153	187
Fond av skuldnatur	26	—
<i>Eget kapital:</i>		
Aktiekapital	1,620	1,251
Reservfond	1,162	1
Övriga egna fonder	1,626	924
<i>Förnyelsefond</i>	2,480	1,050
<i>Vinst:</i>		
balanserad från föregående år	32	—
för året	56	—
	Summa 7,867	4,150

Om bolagens lån lämnar järnvägsstyrelsen följande uppgifter:

För inköp av en motorvagn erhöll Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsaktiebolag år 1938 ett lån ur statens motorvagnslånefond till ett ursprungligt belopp av 152,000 kronor. Denna kapitalskuld beräknas genom amorteringar ha nedgått till i runt tal 144,400 kronor den 1 juli 1940.

Samma bolags reverslån vid 1938 års utgång, uppgående till 560,000 kronor, utgöres av ett lån hos Sparbanken i Vänersborg. Ränta har utgått med $\frac{1}{2}$ % över gällande inlåningsränta. Genom amortering har lånebeloppet nu nedbringats till cirka 400,000 kronor, vilket belopp beräknas vid övertagandet ytterligare minskat till 300,000 kronor.

Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags statslån har vid 1933 års riksdag (Kungl. Maj:ts proposition nr 166) varit föremål för reglering på så sätt, att bolagets kapital- och ränteskuld till allmänna järnväglånefonden, vilken skuld den 20 juni 1933 uppgick till 2,068,647 kronor, nedskrevs till 600,000 kronor. Detta belopp fördelades på tre lån, varterdera å 200,000 kro-

nor. Enligt åtagande tecknade Uddevalla stad borgen för två lån, nr 1 och 2. För samtliga tre lån ställdes säkerhet med inteckningar i järnvägen med förmånsrätt näst efter en inteckning å 100,000 kronor, vilken bolaget fick disponera. Annuiteten bestämdes för lånen 1 och 2 till 5.1 procent samt för lånet nr 3 till 5.4 procent, varav i båda fallen 4.5 procents ränta. Annuitetsbetalningen bestämdes taga sin början den 30 juni 1938 för lån nr 1, den 30 juni 1940 för lån nr 2 och samma dag år 1948 för lån nr 3. Vid tidpunkten för järnvägens övertagande, den 1 juli 1940, beräknas skulden ifråga hava nedgått till 594,229 kronor.

Under rubriken reverslån redovisas ett lån hos Enskilda järnvägarnas pensionskassa vid förevarande tidpunkt, den 31 december 1938, uppgående till 137,700 kronor. Enligt föreliggande avtal övertager styrelsen betalningsskyldigheten för hälften av detta lån, som å tillträdesdagen beräknas uppgå till 129,637 kronor. Under rubriken Svävande skulder ingår med 142,400 kronor en från Uddevalla stad erhållen försträckning. Denna numera till 67,400 kronor uppgående skuld övertages icke av staten.

Järnvägsstyrelsen anför, att styrelsen enligt de riktlinjer, för vilka styrelsen redogjort i sin skrivelse den 23 februari 1940 angående Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar, uppgjort sammanställningar för Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg, utvisande dels normaliserade och med hänsyn till särskilda förhållanden bland annat ifråga om utvecklingstendensen justerade genomsnitt av järnvägens inkomster och utgifter under basperioden 1931—1938, dels ställningen vid utgången av sistnämnda år. Normalkalkylen upptog följande poster:

Normalkalkyl för järnvägsdriften.

	Tusental kronor
Driftinkomster	1,272
Driftutgifter	1,133
Driftöverskott	139

Järnvägsstyrelsen yttrar härefter, att det på nu angivet sätt fastställda och såsom normalt ansedda driftöverskottet inlagts i efterföljande vinst- och förlusträkning, vilken vad övriga inkomster och utgifter angår närmast hänförde sig till förhållandena vid basperiodens slut.

Inkomster och utgifter av järnvägs- och bilrörelsen.

	Tusental kronor
<i>Inkomster.</i>	
Driftöverskott av järnvägsrörelsen	139
» » bilrörelsen	36
Diverse inkomster	21
	196

Utgifter.

Avsättning till förnyelsefond:	
för järnvägsrörelsen	113
» bilrörelsen	30
Räntor	23
Skatter	7
	173

<i>Nettovinst.</i>	23
--------------------------	----

<i>Bihang till riksdagens protokoll 1940. 1 saml. Nr 101.</i>	3
---	---

I anslutning härtill anmärker järnvägsstyrelsen, att angivna vinstbelopp 23,000 kronor motsvarade, räknat efter 4 procents räntefot, ett kapitalvärde av 575,000 kronor.

Under hänvisning till de skäl, som styrelsen angivit i sin skrivelse angående Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar, har styrelsen till fullständiggande av beräkningarna av järnvägens affärsvärde ansett sig böra däri införa tillägg och avdrag, betingade av dels anläggningarnas ålder och underhållsstandard, dels tillgångar och skulder liggande utanför järnvägs- och bilrörelsen. Vad den förstnämnda faktorn angår må nämnas, att av beräkningarna framgått ett undervärdessaldo av 657,000 kronor, nämligen för bana och byggnader 300,000 kronor och för den rullande materielen 357,000 kronor. Sistnämnda tillgångs- och skuldposter åter ha tillsammans tagna givit ett tillgångssaldo om 235,000 kronor, nämligen å tillgångssidan 404,000 och å skuldsidan 169,000 kronor.

Styrelsen fastslår härfter, att de sålunda framkalkylerade värdena å aktierna i Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsaktiebolag utgjorde 575,000 — 657,000 + 235,000 = 153,000 kronor, samt anför:

I verkligheten föreligger emellertid ett rätt väsentligt högre aktievärde, beroende därpå att vinsten för tiden 1 januari 1939—30 juni 1940 jämlikt avtalet skall tillfalla staten. Den goda inkomstgivning, som utmärkt särskilt förlidet års sista kvartal och även markerat framträtt under detta års första månader och vilken återspeglas i förenämnda minskning av låneskulder, giver, enligt styrelsens uppfattning, stöd för det antagandet, att staten för angivna tidsperiod, efter avdrag för skatter, torde kunna påräkna ett belopp av i runt tal 300,000 kronor. Det framkalkylerade värdet å aktierna bör följaktligen utgöra ungefär 453,000 kronor. — Enligt avtalet utgör köpeskillingen 757,250 kronor, motsvarande 50 procent å aktiekapitalet, med avdrag för värdet av 1,055 aktier, som järnvägen själv äger. Den till synes stora skillnaden mellan köpeskillingen och det framkalkylerade aktievärdet vill styrelsen förklara på följande sätt. Med köpet följer ett markområde om cirka 30,000 kvm i Uddevalla, visserligen tillhörande järnvägsfastigheten men delvis friliggande och icke taget i anspråk för järnvägsändamål och därför redan nu disponibelt för försäljning. Dessutom förtjänar nämnas, att i samband med en förestående rationalisering av driften å Uddevalla SJ och Uddevalla UV stationer, en rationalisering, som för övrigt delvis varit föremål för utredning, innan statsmakternas beslut fattats om allmänt förstatligande av landets järnvägsväsen, ytterligare markområden — väl belägna ur försäljningssynpunkt — komma att frigöras. Enligt planen för förstatligandet skulle Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg ifrågakomma till statsförvärf långt senare, men med hänsyn till betydelsen för det allmänna att snarast möjligt kunna genom statens organ helt behärska denna tillfartsled till en välbelägen västkusthamn och kunna utan dröjsmål sätta denna led i ett mot uppkommande transportbehov svarande tillfredsställande skick, vartill den nuvarande ägaren enligt vad redan i inledningen till denna skrivelse framhållits, saknar resurser, har styrelsen funnit statsförvärfvet av Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg icke böra uppskjutas.

Styrelsen anser sig böra tillägga, att, oavsett betydelsen för det allmänna att i nuvarande tidsläge Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg snarast möjligt överföres i statens ägo, banan i fråga även under normala förhållanden har så stor betydelse för samfärdseln, att densamma kan beräknas

giva skäligen avkastning å investerat kapital av den storlek, som avtalet innebär.

För att förevarande förvärv skall bli till avsedd nytta kräves, som redan nämnts, att å Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg vidtagas vissa mot kapacitetsökning syftande arbeten och anskaffningar. Då denna kapacitetsökning väsentligen motiveras av omsorgen om vårt lands ekonomiska beredskap för extraordinära tider, och ligger utanför den enskilda affärsdriftens ram, har det dock icke ansetts skäligen påfordra reducering av den i avtalets paragraf 3 omförmälda likviden med hänsyn till de med utbyggnaden förenade kapitalkostnaderna.

I betraktande av samtliga förhandenvarande omständigheter har järnvägsstyrelsen funnit de avtalade ekonomiska villkoren fullt antagbara och försvarliga.

Vid beräkning av det kapital, som efter ett statsförvärv jämlikt föreliggande förslag kommer att vara investerat i förevarande järnväg, hade man — yttrar styrelsen härefter — att till förenämnda belopp 757,250 kronor lägga de lån, för vilka staten enligt paragraf 3 moment 1 i avtalet övertog betalningsskyldigheten. Enligt förenämnda beräkningar avseende den 1 juli 1940 uppginge dessa kapitalbelopp till 444,400 kronor, nämligen ett lån ur statens motorvagnslånefond å 144,400 kronor och ett sparbankslån å 300,000 kronor. Förstnämnda lån syntes icke böra föranleda någon riksstaten berörande åtgärd utan blott en bokföringsmässig överföring från motorvagnslånefonden till statens järnvägars fond. Det erforderliga statsanslaget uppginge sålunda till 1,058,000 kronor. Styrelsen anför vidare:

Vad beträffar övriga övertagna skulder och rörliga tillgångar föreslås, att de må föras på det särskilda utjämningskonto, med rubrik »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vars uppläggande föreslagits i styrelsens ovan omförmälda skrivelse angående statsförvärv av Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar.

Slutligen anmäler styrelsen, att den upprustning av Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg, som erfordrades för att densamma skulle motsvara den transportkapacitet, som statens transportkommission ansåge erforderlig efter utbyggnad av hamnen i Uddevalla, beräknades komma att uppgå till ett belopp av i runt tal 500,000 kronor, avseende för vissa stationer förlängning av motesspår, anordnande av motesspår, komplettering av växel- och signalsäkerhetsanläggningar samt vissa förbättringsarbeten å broar för att utan hastighetsnedsättning medgiva framförandet av högre tågvikter än för närvarande.

Vad beträffar statsförvärvet av Uddevalla—Lelångens järnväg upplyser järnvägsstyrelsen, att vid förhandlingarna det villkoret ställts från styrelsens sida, att förvärvet icke finge föranleda investering av nytt statskapital i järnvägen. Detta villkor hade också nåtts genom föreliggande avtal. Enligt detta skulle visserligen bolaget erhålla en likvid av 64,818 kronor, motsvarande bolagets halva skuld till Enskilda järnvägarnas pensionskassa, men detta belopp torde uppvägas av de rörliga tillgångar utöver löpande skulder,

som beräknades stå till förfogande vid järnvägens övertagande. Styrelsen ville föreslå, att beloppet — liksom övertagna rörliga tillgångar och svävande skulder — fördes å nyss nämnda utjämningskonto. Jämlikt avtalet befriades bolaget från skyldigheten att till statsverket betala å tillträdesdagen oguldna delar av bolagets tre statslån. I fråga om dessa lån ville järnvägsstyrelsen icke motsätta sig, att lånen 1 och 2 med ett sammanlagt skuldbelopp den 1 juli 1940 å 394,229 kronor, för vilka Uddevalla stad tecknat borgen, överfördes från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond, medan lån nr 3 å 200,000 kronor torde med hänsyn till frånvaron av sådan borgen böra avskrivas.

Järnvägsstyrelsen meddelar, att avtalen i övrigt utformats i anslutning till lydelsen av avtalet beträffande Göteborg—Borås järnväg, och övergår så till frågan om personalens ställning vid ett statsförvärv samt anför härutinnan:

De paragrafer, som beröra personalförhållandena, äro ordagrant likalydande med motsvarande paragrafer i förenämnda avtal. Stora flertalet av befattningshavarna skola sålunda vara berättigade att från och med den 1 januari 1941 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor. Enligt vid avtalen fogad bilaga C komma att i statens järnvägars tjänst övertagas från Uddevalla—Vänern—Herrljunga järnväg 179 man, nämligen 158 ordinarie och 21 icke ordinarie samt från Uddevalla—Lelångens järnväg 62 man, samtliga ordinarie. Härutöver övergå i statens järnvägars tjänst från de båda järnvägarna 16 man vid bilavdelningen samt omkring 45 banarbetare och 50 verkstadsarbetare. Den sammanlagda personalstocken, som överföres från de enskilda järnvägarnas till statens järnvägars tjänst, uppgår sålunda till cirka 350 man.

För bestämmandet av den lönegradsplacering, som framgår av bilaga C, har samråd ägt rum dels med järnvägarnas förvaltningar dels med representanter för berörda personalorganisationer. Samförstånd har därunder uppnåtts om ifrågavarande lönegradsplacering.

Av den personal, som skall övertagas i statens järnvägars tjänst, är endast en avsedd att bli placerad i högre lönegrad än A 20. Härför erfordras emellertid beslut av riksdagen angående ökning av personalantalet sålunda, att i personalförteckningen för statens järnvägar antalet befattningar över lönegrad A 20, räknat från och med den 1 januari 1941, ökas i lönegrad A 27 med en förste trafikinspektör.

Järnvägsstyrelsen upplyser slutligen, att Uddevalla—Vänern—Herrljunga järnväg avsåges skola i samband med dess införlivande med statens järnvägar tillföras ett nybildat distrikt, beträffande vars omfattning styrelsen komme att senare avgiva förslag. Uddevalla—Lelångens järnväg däremot vore avsedd att uppgå i det nuvarande andra distriktet och dess respektive sektioner.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen *dels* besluta, att Uddevalla—Vänern—Herrljunga och Uddevalla—Lelångens järnvägar finge på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar, *dels* till förvärvets genomförande å riksstaten för budgetåret 1940/41 under rubriken Statsförvärv av enskilda järnvägar anvisa ett reservationsanslag av 1,058,000 kronor, *dels* slutligen medgiva, att i personalförteckningen för statens järn-

vägar antalet befattningar över lönegrad A 20 måtte, räknat från och med den 1 januari 1941, ökas i lönegrad A 27 med en förste trafikinspektör.

Mot järnvägsstyrelsens beslut har *järnvägsfullmäktigen Oscar Falkman* anmält avvikande mening och därvid anfört:

Statsförvärv av Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga m. fl. järnvägar skulle — efter avdrag av realiserbara tillgångar — innebära en investering av c:a 1,400,000 kronor inkl. annullerandet av det statslån å 394,229 kronor, för vilka säljarna ansvarat, men oräknat det som kommer att utgå för de övertagna järnvägarnas komplettering och oräknat ansvaret för övertagen personal. Den från järnvägarna beräknade inkomsten täcker icke räntorna å investeringar ens under löptiden för de nyemitterade 3 % statslånen. Endast i den mån ett statsförvärv av järnvägarna i fråga kan anses motiverat av förhållanden, som sammanhånga med Uddevallas hamns uthyggnad för att kunna möta anspråken under krigstiden, synes ett statsförvärv böra under nuvarande förhållanden genomföras.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 7 mars 1940 avgivit yttrande över järnvägsstyrelsens förevarande framställningar. Fullmäktige anföra, att de ansåge sig ej kunna uttala sig om skäligheten av de enligt föreliggande preliminära avtal överenskomna köpeskillingarna m. m., utan ville begränsa sitt yttrande att i huvudsak avse finansieringen av de föreslagna inköpen, därest dessa komme att genomföras, samt den budgettekniska och bokföringsmässiga regleringen av de av inköpen föranledda ekonomiska transaktionerna. Till en början lämnas i yttrandet en sammanställning angående den ekonomiska innebörden för staten av de föreslagna inköpen:

Enligt avtalen skall staten å respektive tillträdesdagar såsom vederlag för den egendom, som bolagen överlåta till staten, dels övertaga bolagens fasta skulder och förpliktelser på sätt i varje avtal närmare omförmäles, dels ock till bolagen (utom Borås och Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag) överlämna statsobligationer till vissa belopp.

De nominella beloppen av de statsobligationer, som sålunda enligt avtalen skola tillhandahållas, utgöra:

till Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag	4,302,000 kr.
» Borås-Alvesta »	2,976,240 »
» Varberg—Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolag	5,616,135 »
» Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsaktiebolag	757,250 »
Summa kronor	13,651,625 kr.

De ifrågavarande bolagens fasta skulder hava beräknats komma att den 1 juli 1940, då tillträdet från statens sida avses äga rum, uppgå till ungefärligen följande belopp, upplupna räntor ej medräknade:

		Statslån	Andra lån	Summa
Göteborg—Borås	jvab ..	—	5,160,000	5,160,000
Borås—Alvesta	» ..	2,886,700	—	2,886,700
Varberg—Borås—Herrljunga	» ..	—	1,625,000	1,625,000
Borås	» ..	—	—	—
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga	» ..	144,400	300,000	444,400
Uddevalla—Lelångens	» ..	594,200	64,800	659,000
Summa kr.		3,625,300	7,149,800	10,775,100

Ovan angivna statslånebelopp äro avsedda att i samband med statsförvärvet överföras från fonden för låneunderstöd respektive motorvagnslånefonden till statens järnvägars fond. Detta gäller dock ej ett belopp av 200,000 kronor av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags statslån, vilket belopp föreslås avskrivet.

De ovan under rubriken »andra lån» upptagna skuldbeloppen skola vid statsförvärvet övertagas av riksgäldskontoret, som har att för framtiden svara för förräntning och amortering av desamma.

Bolagens svävande skulder samt de rörliga tillgångar, som följa med järnvägsförvärven, och vilka uppgivas i stort sett uppväga nämnda skulder, föreslås förda på ett särskilt utjämningskonto, förslagsvis benämnt »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar» och i princip gemensamt för samtliga sådana statsförvärv.

De statsobligationer, som enligt avtalen skola överlämnas såsom vederlag, äro avsedda att löpa med 3 % ränta, räknat från den 1 juli 1940 och vara förfallna till inlösen den 1 juli 1950 samt utställas i valörer av 5,000, 1,000, 500 och 100 kronor ävensom beträffande Göteborg—Borås, Varberg—Borås—Herrljunga och Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägar 50 kronor, beträffande Borås—Alvesta järnväg 120 kronor och beträffande Varberg—Borås—Herrljunga järnväg 135 kronor. Fördelningen av de för varje bolag bestämda obligationsvalörerna skall ske på sätt varje bolag senast en månad före tillträdesdagen äger bestämma.

Fullmäktige erinra härefter om att de i sitt den 22 december 1938 avgivna utlåtande över 1936 års järnvägskommittés betänkande rörande åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet givit sin anslutning till programmet om de enskilda järnvägarnas snara övertagande av staten och deras införlivande med statens järnvägar. Detta fullmäktiges ståndpunktstagande skedde visserligen under andra statsfinansiella och ekonomiska förhållanden än de nu rådande, vilka tvingade staten till en synnerligen omfattande, extraordinär upplåning, framför allt för försvarsändamål. Det av fullmäktige tillstyrkta och av 1939 års riksdag beslutade enhetliggörandet av det splittrade svenska järnvägsväsendet vore emellertid enligt fullmäktiges mening så betydelsefullt för landet och dess transportväsen, att det måste anses vara av stor vikt, att riksdagens berörda beslut även under de nuvarande förhållandena genomfördes med den snabbhet och i den omfattning, som omständigheterna kunde göra möjliga. Med denna utgångspunkt ansåge sig fullmäktige böra tillstyrka de föreliggande förslagen om statsförvärv under innevarande år av nu ifrågavarande enskilda järnvägar. Beträffande vissa av järnvägarna hade förhandlingar om deras förstатligande upptagits och fortskridit långt redan innan de nu rådande, av det utrikespolitiska läget framkallade statsfinansiella förhållandena börjat göra sig gällande och beträffande en av dessa järnvägar ansåges särskilda, av den nuvarande transportsituationen framkallade förhållanden tala för dess snara förstатligande.

Vid frågans avgörande ha emellertid meningarna varit delade. Sålunda förklarade sig riksgäldsfullmäktigen Karl Magnusson och riksgäldsdirektören F. Sandberg instämma i de allmänna synpunkter beträffande de enskilda järnvägarnas förstатligande, som järnvägsfullmäktigen Falkman anförte. Fullmäktiges ordförande, filosofie doktorn Karl Hildebrand yttrade:

I likhet med fullmäktiges flertal har jag varit med om att tillstyrka statens järnvägars övertagande av de enskilda järnvägarna, och har ingen anledning att frångå denna uppfattning. Däremot kan jag icke godkänna fullmäktiges i förevarande ärende gjorda uttalande, att statsmakternas beslut om sådant övertagande »även under de nuvarande förhållandena» bör genomföras »med den snabbhet och i den omfattning, som omständigheterna kunna göra möjliga». Jag kan visserligen lämna de nu remitterade köpeavtalen utan erinran med hänsyn till det färdiga skick, i vilket de föreligga, men enligt min mening böra frågor om inlösen av övriga enskilda järnvägar i allt väsentligt uppskjutas till en gynnsammare tidpunkt. De oerhört stora upplåningsbehov, som den förstärkta försvarsberedskapen nödvändiggör för staten, måste trots alla svårigheter genomföras med undanskjutande av all övrig statsupplåning, i den mån den icke kan anses vara oundgängligen nödvändig. Och det kan enligt min mening icke sägas att så är fallet med fortsatta järnvägsköp, eftersom den nuvarande transportkrisens brister torde kunna temporärt botas genom de maktmedel, som redan stå Kungl. Maj:t till buds. Det ligger rent av en fara i en underlåtenhet från statens sida att minska sin egen upplåning, där så kan ske, om samtidigt krav ställas på kommuner och enskilda att skära ned de kapitalinvesteringar, vilka erfordra ny upplåning. Här måste staten föregå med gott exempel i syfte att därmed både praktiskt och moraliskt främja statsupplåningen för landets försvar.

Fullmäktige anföra i övrigt beträffande de föreliggande förslagen:

Under förutsättning att de avtalade ersättningsbeloppen prövas vara för staten godtagbara, kan någon erinran från fullmäktiges sida ej riktas mot, att likviden, i den mån den överstiger de bolagens skulder, som skola övertagas av staten och förvaltas av riksgäldskontoret, skall äga rum, icke genom överlämnande av kontanta medel — vilket under nuvarande förhållanden skulle varit mera betungande — utan genom tillhandahållande av statsobligationer. Även en likvid medelst obligationer är emellertid, om den skall ske i någon större omfattning, ej utan sina betänkligheter, då man måste räkna med, att de tillhandahållna obligationerna snart kunna komma ut i marknaden och därigenom i sin mån försvåra placeringen av de riksgäldskontorets obligationslån, som måste emitteras för andra ändamål.

I och för likviderandet av nu ifrågavarande järnvägsaffärer, därest de komma att genomföras, torde riksgäldskontoret komma att upplägga ett särskilt obligationslån, avsett endast för detta ändamål och benämnt exempelvis »Svenska statens obligationslån av år 1940 för inlösen av enskilda järnvägar». De till lånet hörande obligationerna skola löpa med ränta efter 3 % från den 1 juli 1940 och förfalla till betalning den 1 juli 1950. Vid framtida statsförvärv av enskilda järnvägar kunna eventuellt nya emissioner av samma lån utgivas med förfallodag tio år efter respektive tillträdesdagar. — Det synes lämpligt, att obligationerna förses med endast 10 stycken årsvis den 1 juli förfallande kuponger, varigenom lånets särställning kommer att ytterligare markeras.

Mot de avtalade obligationsvalörerna å 5,000, 1,000, 500 och 100 kronor är intet att erinra, då dessa valörer pläga förekomma vid varje obligationsemission. Mer betänksamma måste fullmäktige däremot ställa sig mot de likaledes avtalade valörerna å 135, 120 och 50 kronor, vilka helt falla utom ramen för hittillsvarande uppdelning å valörer vid statens vanliga låneemissioner samt komma att medföra en del extra kostnader och besvär för riksgäldskontoret. Då emellertid de ifrågavarande valörerna ansetts nödvän-

diga för möjliggörande av likformig betalning till alla aktieägare, vilja fullmäktige med hänsyn till det ovan omförmälda obligationslånets särpräglade karaktär ej resa något motstånd mot godkännande av avtalen i denna del.

Såsom redan förut nämnts, skall fördelningen av obligationerna på de avtalade valörerna ske på sätt respektive bolag äger bestämma. I betraktande av önskvärdheten av att till det minsta möjliga begränsa antalet obligationer å 135, 120 och 50 kronor, hade det enligt fullmäktiges mening varit lämpligt, om avtalen i stället för berörda oinskränkta valfrihet stipulerat, att aktieägarna skulle varit förbundna att mottaga de vanliga valörerna å 5,000, 1,000, 500 och 100 kronor så långt detta varit möjligt och de övriga valörerna endast i den utsträckning, som varit nödvändigt för utfyllandet av ersättningsbeloppen.

Fullmäktige vilja med stöd av vad ovan anförts framhålla att vid framtida avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar likvidfrågan i den mån det kan vara möjligt bör ordnas så, att obligationsvalörer, avvikande från de vid låneemissioner i allmänhet förekommande, kunna undvikas. I varje fall böra i sådana blivande avtal aktieägarna ej tillförsäkras oinskränkt valfrihet mellan avtalade obligationsvalörer, utan endast den mera begränsade valfrihet, som innefattas i vad fullmäktige ovan anför.

I detta sammanhang anse sig fullmäktige vidare böra påpeka, att det för erhållande av tillräcklig tid för obligationernas färdigställande är önskvärt, att riksgäldskontoret, så snart som möjligt efter det statsmakternas eventuella beslut om avtalens godkännande fattats, erhåller besked om den fördelning mellan obligationsvalörerna, som respektive järnvägsbolag önskar. Så snart obligationerna föreligga färdiga, komma de att i enlighet med avtalen överlämnas till järnvägsstyrelsen för att genom dess försorg tillställas bolagens styrelse eller likvidatorer i och för fördelning bland aktieägarna. Skulle obligationerna till följd av att besked om valörfördelningen ej ingå i tillräcklig tid före tillträdesdagen, ej kunna föreligga färdiga till denna dag, får riksgäldskontoret till järnvägsstyrelsen överlämna interimisbevis i den ordning då närmare överenskommes.

Vad järnvägsstyrelsen föreslagit angående de ifrågavarande inköpens genomförande ur budget- och bokföringstekniska synpunkter har givit fullmäktige anledning till följande erinringar och uttalanden.

Riksgäldskontoret skall givetvis av järnvägsstyrelsen tillgodoföras intill dagen för statens övertagande av respektive järnvägar upplupna räntor å såväl de statslån, som skola överföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond, som de enskilda lån, för vilka betalningsskyldigheten skall övertagas av riksgäldskontoret. Den ännu oguldna, under innevarande år till betalning förfallande delen av anståndsrentan å Varberg—Borås—Herljunga järnvägsaktiebolags statslån bör i samband med statsförvärvet av järnvägsstyrelsen tillhandahållas riksgäldskontoret. Detta tillgodoförande av räntor synes lämpligen kunna ske över det av järnvägsstyrelsen föreslagna utjämningskontot, till vilket bolagens svävande skulder och rörliga tillgångar äro avsedda att sammanföras.

I fråga om de föreslagna anslagen å riksstaten för budgetåret 1940/41 framhålla fullmäktige följande:

Järnvägsstyrelsen har i sin skrivelse angående Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar påpekat, att den bestående kapitalinvesteringen kommer att bli mindre än de av styrelsen angivna siffrorna (sammanlagt 12,438,240 kronor), beroende på ömsesidiga aktieinnehav. Göteborg—Borås järnvägs-

aktiebolag äger nämligen 6,381 aktier i Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag och det sistnämnda bolaget 600 aktier i det förra. Den sammanlagda ersättningen för dessa aktier, 855,720 kronor, kommer alltså i sinom tid att efter bolagens likvidation återgå till staten. — Av järnvägsstyrelsens skrivelse angående Varberg—Borås och Borås—Herrljunga järnvägar framgår vidare, att Varberg—Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolag innehar 400 aktier å nominellt 200 kronor i Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag och 102 aktier å nominellt 100 kronor i Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsaktiebolag, och kommer sålunda ersättningen även för dessa aktier, respektive 48,000 kronor och 5,100 kronor, att återgå till staten.

Järnvägsstyrelsen har medräknat ovannämnda belopp å 855,720 kronor och 48,000 kronor, tillhopa 903,720 kronor, i det belopp av 12,440,000 kronor, som föreslagits till anvisande å riksstaten för förvärvet av Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar, och i det belopp av 4,302,000 kronor i statsobligationer, som Göteborg—Borås järnvägsaktiebolags aktieägare skulle erhålla. Ovannämnda belopp av 5,100 kronor är inräknat i den summa av 1,058,000 kronor, som skulle anvisas å riksstaten för förvärv av Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg, och den summa av 757,250 kronor i statsobligationer, som skulle tillhandahållas Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsaktiebolags aktieägare.

Att, på sätt järnvägsstyrelsen sålunda gjort, i anslags- och obligationsbeloppen medräkna ovan angivna belopp, 855,720 kronor, 48,000 kronor och 5,100 kronor, kan emellertid enligt fullmäktiges mening ej vara erforderligt. En nedsättning bör därför ske av det begärda anslaget för Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar med 903,720 kronor och av anslaget för Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg med 5,100 kronor. Motsvarande minskning bör även göras i de obligationsbelopp, som skola av riksgäldskontoret tillhandahållas för förvärv av ifrågavarande järnvägar.

I övrigt hava de föreliggande förslagen ur budget- och bokföringstekniska synpunkter ej givit fullmäktige anledning till något uttalande.

Genom proposition den 3 mars 1939 (nr 207) lämnade Kungl. Maj:t riks-*Departementa-*
dagen tillfälle att avgiva yttrande angående i propositionen angivna åtgärder *chefen.*
för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Propositionen hänvisades till statsutskottet, som avgav utlåtande i anledning av propositionen och i avslutning därtill väckta motioner. I sitt utlåtande anförde utskottet, att i saken verkställda utredningar hade bekräftat, att en genomgripande samordning erfordrades av det på över ett femtiotal förvaltningar splittrade svenska järnvägssystemet. Bekräftats hade emellertid också, att förhoppningar ej längre kunde ställas på en dylik samordning genom de privata förvaltningarnas egna åtgöranden. Statens ingripande härvidlag borde följaktligen snarast ske i form av de enskilda banornas införlivande med statsbanenätet. Statsfinansiellt sett vore tidpunkten för planens genomförande såtillvida fördelaktig, som de därmed förknippade finansieringsåtgärderna syntes — åtminstone efter den senaste tidens låga ränteläge att döma — kunna försiggå under gynnsamma förhållanden. Utan att underskalta omfattningen av alla åtgärder, som vore förknippade med förstatligandet, ville utskottet uttala den förhoppningen, att för införlivningen med statsbanesystemet ej skulle behöva åtgå längre tid än den av 1936 års järnvägskommitté angivna tidrymden av

fem år. Angeläget vore nämligen, att förstatligandet kunde snarast genomföras. Detta gällde ej minst av hänsyn till de av inlösningen berörda enskilda banornas egna intressen. Riksdagen biträdde utskottets förslag att uttala sig för en lösning av frågan om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet i enlighet med de riktlinjer utskottet angivit samt meddelade i skrivelse den 31 maj 1939 Kungl. Maj:t härom.

Efter anmälan i statsrådet den 9 juni 1939 av riksdagens skrivelse (nr 318) uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att — med beaktande av vad riksdagen i sin skrivelse anfört — inleda förhandlingar med de enskilda järnvägsföretagen om statsförvärv av de av dem ägda järnvägarna samt underställa Kungl. Maj:t de överenskommelser, som träffades.

De nu ifrågasatta förvärven utgöra ett led i de av statsmakterna sålunda beslutade åtgärderna för järnvägsnätets enhetliggörande. Statsmakternas beslut fattades emellertid under andra statsfinansiella och ekonomiska förhållanden än de nu rådande, vilka kräva större återhållsamhet beträffande sådana statsutgifter, vilka icke äro oundgängligen påkallade.

Att splittringen av järnvägsnätet på ett stort antal ägar- och förvaltningsenheter är ägnad att medföra betydande olägenheter är sedan länge allmänheten erkänt. Det avsedda enhetliggörandet av järnvägsväsendet torde emellertid knappast vara ett så trängande önskemål, att detsamma ej, därest rådande statsfinansiella läge så betingar, kan bedrivas i ett långsammare tempo än vad statsmakterna förutsatt vid fattande av sitt beslut. Av betydelse härvidlag är det sätt på vilket de statliga förvärven av järnvägarna finansieras. Förslaget att som likvid lämna lågprocentiga obligationer, bundna under 10 år, synes bereda en viss garanti mot risken att den ökade statliga investeringen skall inverka oförmånligt på kapitalmarknaden. Man synes så mycket mindre behöva räkna med en sådan risk, som de nya obligationsinnehavarna i följd av nuvarande kursläge å de obligationer, de erhålla, torde finna fördelaktigast att avvakta obligationernas inlösen den 1 juli 1950 framför att redan nu försälja desamma till underkurs.

Vid övervägandet av de möjligheter, som det nuvarande läget innesluter, finner jag mig emellertid böra framhålla, att tidigare gjorda uttalanden rörande den tidsfrist, inom vilken järnvägsväsendets enhetliggörande borde genomföras, icke böra betraktas i sådan grad bindande, att statsförvärven av enskilda järnvägar icke få ske i en långsammare takt, därest så ur allmänna synpunkter skulle befinnas fördelaktigare.

De olägenheter, som vid olika tillfällen påvisats vara förknippade med den nuvarande splittringen av järnvägsnätet, ha under det nu rådande krisläget i vissa fall gjort sig särskilt kännbara. På grund av samtrafiksreglerna äro nämligen transporterna hänvisade till teoretiskt bestämda viavägar, vilket i stor utsträckning hindrar transporternas utförande på snabbaste, billigaste och trafiktekniskt riktigaste sätt. Erfarenheterna ha visat, att uppdelningen å ett stort antal förvaltningar lägger hinder i vägen för ett rationellt utnyttjande av förefintliga godsvagnar, och att svårigheter förefinnas att utnyttja överskott å godsvagnar inom en trafikförvaltning för

att fylla bristen inom en annan. De försvårade transportförhållandena ha dessutom påkallat vidtagande av extraordinära åtgärder med avseende å vissa hamnar å västkusten i syfte att förebygga anhopning av fartyg och gods framför allt i Göteborgs hamn. Betydelsen av att staten under nuvarande förhållanden är ägare till de banor, vilka förbinda hamnarna i Uddevalla och Varberg med västra stambanan, ligger till följd härav i öppen dag. Erinras må ock, att statens transportkommission, i anledning av remiss rörande vissa hamnbyggnadsföretag, föreslagit, att såsom förutsättning för statsbidrag till utvidgning av hamnanläggningarna i Uddevalla borde uppställas, att den huvudsakliga tillfartsleden till hamnen eller Uddevalla—Vänersborg—Herrlunga järnväg gäves ökad kapacitet. Sedan kommissionen hos Uddevalla—Vänersborg—Herrlunga järnvägsaktiebolag hemställt om uppgift, huruvida bolaget vore berett att vidtaga åtgärder för en nödig upprustning av järnvägen, förklarade bolagets styrelse sig under nuvarande tider hysa betänkligheter mot den kapitalinvestering, som krävdes för att skänka järnvägen erforderlig kapacitetsökning, varefter styrelsen hänvände sig till järnvägsstyrelsen med begäran om förhandlingar rörande järnvägens förstatligande.

Samtliga till statsförvärv i detta sammanhang föreslagna järnvägsföretag äro med undantag av Uddevalla—Lelångens järnväg av den ekonomiska struktur, att de äga förutsättningar att liksom hittills förränta det i dem investerade kapital, som bör betraktas såsom räntekrävande. De köpeskillingar, staten skall erlägga, synas i huvudsak vara så avvägda, att någon ändring i förräntningshänseende icke behöver ske vid järnvägarnas drift i statsbanornas regi. Vad beträffar Uddevalla—Lelångens järnväg må anföras, att denna järnväg förvaltas gemensamt med Uddevalla—Vänersborg—Herrlunga järnväg. Med hänsyn härtill torde denna bana i förevarande sammanhang böra förvärfvas av staten, allrahelst som den ekonomiska uppgörelse, järnvägsstyrelsen träffat med banans huvudintressent, Uddevalla stad, synes godtagbar ur statens synpunkt.

Med hänsyn till nu återopade förhållanden och till vad järnvägsstyrelsen i övrigt anført synas mig de ifrågasatta förvärven vara för staten såväl ekonomiskt som ur andra synpunkter försvarliga. Då villkoren i de för godkännande underställda avtalen icke givit mig anledning till erinran, anser jag mig alltså böra biträda järnvägsstyrelsens framställningar om förvärv på föreslagna villkor av ifrågavarande järnvägar.

Vad järnvägsstyrelsen föreslagit angående förvärfvens genomförande ur budget- och bokföringstekniska synpunkter har givit fullmäktige i riksgäldskontoret anledning till vissa erinringar. Dessa erinringar synas böra beaktas. I följd härav bör å riksstaten upptagas för förvärfvet av Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar ett till 11,537,000 kronor begränsat belopp och för förvärfvet av Uddevalla—Vänersborg—Herrlunga järnväg ett till 1,053,000 kronor begränsat belopp. Vidare bör den ännu oguldna, under innevarande år till betalning förfallande delen av anståndsrentan å Varberg—Borås—Herrlunga järnvägsaktiebolags statslån i samband med

statsförvärvet inbetalas till riksgäldskontoret. Såsom fullmäktige i riksgäldskontoret yttrat, torde detta tillgodoförande böra ske över det av järnvägsstyrelsen föreslagna utjämningskontot, till vilket bolagens svävande skulder och rörliga tillgångar äro avsedda att sammanföras.

De erforderliga anslagen å riksstaten synas böra upptagas såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik Statens järnvägar.

Järnvägsstyrelsen har anmält, att den i det föregående berörda upprustningen av Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg beräknas komma att kräva en kapitalinvestering på i runt tal 500,000 kronor, avseende för vissa stationer förlängning av mötesspår, anordnande av mötesspår, komplettering av växel- och signalsäkerhetsanläggningar samt vissa förbättringsarbeten å broar. Däremot har järnvägsstyrelsen icke begärt anslag för finansieringen av dessa arbeten, då utförandet av arbetena är beroende på i vad mån utvidgningen av Uddevalla hamn kommer till stånd. I avbidan härå torde det få anstå med fastställandet av plan för upprustningen av järnvägen och disponering av medel härför. Det torde emellertid böra framhållas som giltigt för samtliga föreslagna förvärv, att statens övertagande av enskilda järnvägar icke nödvändigt skall medföra, att banorna i tekniskt avseende bringas upp till samma standard som statens järnvägar. De förefintliga trafikbehoven böra i varje särskilt fall härvidlag vara bestämmande.

I samband med järnvägarnas övergång till statens järnvägar förutsattes, att personalen vid desamma likaledes övergår i statsbanornas tjänst. Personalens löneställning blir reglerad i och med statsmakternas godkännande av de föreliggande avtalen. Något särskilt beslut härom av riksdagen erfordras alltså icke. Då bland personalen emellertid finnas vissa befattningshavare, vilka äro avsedda att bliva placerade i lönegrad A 21 eller högre enligt för statens järnvägar gällande avlöningsreglemente, erfordras härutinnan beslut av riksdagen. Mot den ökning i förevarande sammanhang av personalantalet, som järnvägsstyrelsen föreslagit, har jag icke något att erinra. Jag framlägger härom förslag i samband med anmälan av frågan angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid bland annat statens järnvägar.

Beträffande statens järnvägars organisation efter förstatligandet av förevarande järnvägar samt införlivningen med statsbanenätet av de så kallade statliga järnvägsbolagen har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 6 mars 1940 framställt vissa förslag, som torde få upptagas till prövning sedan riksdagen meddelat beslut beträffande här föreliggande frågor om införlivning av enskilda järnvägar i statsbanenätet.

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

dels besluta, att Göteborg—Borås, Borås—Alvesta, Varberg—Borås, Borås—Herrljunga, Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga och Uddevalla—Lelångens järnvägar må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar;

dels ock för budgetåret 1940/41 såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik Statens järnvägar anvisa

till statsförvärv av Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar ett reservationsanslag av kronor 11,537,000,

till statsförvärv av Varberg—Borås och Borås—Herrljunga järnvägar ett reservationsanslag av kronor 7,241,000,

samt till statsförvärv av Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga och Uddevalla—Lelångens järnvägar ett reservationsanslag av kronor 1,053,000.

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

Ur protokollet:

Sigurd Lang.

Avskrift.

Bilaga A.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag, nedan kallat bolaget, å andra sidan, angående förvärv för svenska statens räkning av bolagets järnväg m. m.

§ 1.

Mom. 1. Bolaget överlåter till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1940 eller den senare dag under 1940, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

dels bolagets järnväg, omfattande bandelen Almedal—Borås C,

dels alla bolagets fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar — med rätt dock för bolaget att utbekomma i § 3 mom. 2 här nedan omförmäld vinst — samt rättigheter, med undantag för rätten till eventuell framtida utdelning på grund av bolagets delägareskap i enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter.

I föregående stycke omnämnda fastigheter äro angivna å bifogade förteckning, bil. A.

Mom. 2. Egendomen överlåtes i det skick, vari densamma å tillträdesdagen befinner sig.

Mom. 3. Bolaget må icke före tillträdesdagen disponera i överlåtelsen ingående tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållet av driften å och underhållet av bolagets järnväg, dess biltrafik samt annan till dess rörelse hörande verksamhet, inkl. förräntning och planerlig amortering av bolagets låneskulder.

Bolaget må icke utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka järnvägens driftutgifter.

§ 2.

All den egendom, som till staten överlåtes, överlämnas av bolaget å tillträdesdagen till den, som av styrelsen förordnats att mottaga densamma. Därvid skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthandlingar beträffande bolagets fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att densamma icke häftar för andra inteckningar än sådana, som antingen utgöra säkerheter för i senaste balansräkning upptagna låneskulder eller finnas till disposition i bolagets eget förvar, dock att beträffande andra fastigheter än järnvägsfastigheter bolaget icke åtager sig visa annat än att sådana fastigheter icke häfta på grund av förskrivning eller upplåtelse från järnvägsbolaget.

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

§ 3.

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

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

dels till bolaget överlämna statsobligationer om nominellt fyramiljonertrehundratvå tusen (4,302,000) kronor.

Obligationerna skola löpa med 3 procents ränta, räknat från den 1 juli 1940, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1950, samt vara utställda i valörer av 5,000, 1,000, 100 och 50 kronor. Fördelningen på sagda valörer sker på sätt bolaget — senast en månad före tillträdesdagen — äger bestämma.

Mom. 2. Bolaget äger tillgodonjuta den vinst, som uppstår å bolagets rörelse under tiden 1 januari 1939—30 juni 1940, sådan den framgår av boksluten för år 1939 samt första halvåret 1940, uppgjorda med iakttagande av vad här sägs.

Bokföringen skall ske jämlikt lag om bokföring vid enskild järnväg den 3 juli 1930 och därtill anslutande Kungl. Maj:ts kungörelse den 3 oktober 1930 samt i övrigt på sätt hittills skett inom bolaget, dock med iakttagande

att avsättning till förnyelsefond skall ske enligt i 1 § sagda kungörelse angivna lägsta normalgrunder,

att skatter och övriga utskylder skola upptagas som utgifter, endast i den mån de avse bolagets verksamhet, fr. o. m. den 1 januari 1939.

Vinsten för 1939 utbekommes å tillträdesdagen, under förutsättning att bokslutet för samma år med revisionsberättelse överlämnats till styrelsen den 1 maj 1940, eljest inom två månader efter bokslutets överlämnande till styrelsen. Vinsten för första halvåret 1940 utbekommes senast inom två månader efter överlämnande till styrelsen av bokslutet för sagda tid.

Mom. 3. Bolagets skulder och förpliktelser övertagas av styrelsen sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande

att styrelsen icke skall svara för oguldna skatter och övriga utskylder i vidare mån än dessa hänföra sig till bolagets verksamhet intill utgången av år 1938,

att styrelsen icke är skyldig övertaga sådana förpliktelser och skulder, som bolaget i strid mot stadgandet i § 1 mom. 3 här ovan kan hava iklätt sig,

att styrelsen icke ikläder sig förpliktelser mot bolagets personal utöver vad i § 5 här nedan stadgas.

Mom. 4. I mom. 3 omförmäلت övertagande skall jämväl omfatta

alla förpliktelser, som kunna åvila bolaget, och som täckts av försäkringar i Enskilda järnvägars försäkringsanstalt mot olycksfall och Enskilda järnvägars ömsesidiga försäkringsförening för olycksfall i arbete,

samt i övrigt alla förpliktelser att utgiva ersättning, som före tillträdesdagen uppstått i anledning av driften å och underhållet av bolagets järnväg, dess biltrafik samt annan med dess rörelse samordnad verksamhet, men vilka, på grund av att de icke varit kända, icke blivit reglerade.

Mom. 5. Styrelsen förpliktar sig vid anfordran ombesörja att staten, med bolagets frikallande, övertager betalningsansvaret för de av bolaget utfärdade obligationerna genom påskrift å desamma, i den mån de härför tillhandahållas av obligationsinnehavaren.

Mom. 6. Kostnaderna för lagfart å den av svenska staten förvärvade egendomen gäldas av styrelsen.

§ 4.

Styrelsen övertager från och med tillträdesdagen alla rättigheter och skyldigheter rörande bolagets rörelse enligt överenskommelser, kontrakt och

medgivanden, vilka finnas, så fullständigt som möjligt, förtecknade i bilaga B.

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

§ 5.

Mom. 1. Vid järnvägen anställda, i bilaga C upptagna befattningshavare, skola med nedan angivna förbehåll äga rätt att å tillträdesdagen övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavda löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid bolagets järnväg tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal.

Mom. 2. Vid beräklandet av vederbörandes löneförmåner i och för 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. Hänsyn skall härvid tagas endast till i bolagets tjänst åtnjutna väsentliga och egentliga löneförmåner, d. v. s. fast lön, 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, såsom hållplats- och postarvoden. Till övriga förmåner, exempelvis semesterrätt, avlöning vid sjukdom och annan tjänstledighet, fri läkarvård, begravningshjälp, beklädnad, postfacksavgifter, postbiträdesersättning, medicinprovision m. m., skall hänsyn däremot icke tagas, utan skola de vid statens järnvägar därutinnan gällande bestämmelser äga tillämpning, i den mån ej stadgandet under mom. 3 här nedan föranleder till tillämpning av de enskilda järnvägarnas stadganden.

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

Mom. 3. Vid tiden före statens övertagande av banan gällande anställnings- och avlöningsvillkor skola — med beaktande av i andra stycket av mom. 2 angiven begränsning — i tillämpliga delar gälla

dels för all personal under tiden intill 1940 års utgång, i den mån vederbörandes anställning ej dessförinnan upphör;

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

dels för befattningshavare, vilka enligt mom. 4 uppföras å övergångsstat, intill dess de inplaceras å för statens järnvägar behövliga befattningar eller pensioneras.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före 1940 års utgång

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1939 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma finnas obehövliga för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi;

dels bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1939 eller tidigare och som med hänsyn till sjuklighet, lyte eller levnadsålder över 60 år icke lämpligen kunna övertagas i statens järnvägars tjänst;

dels å övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som äro för statens järnvägar obehövliga eller icke fylla villkoren i mom. 5 a) för uppförande å aktiv stat; statens järnvägar obetaget att även efter 1940 års utgång entlediga dylik befattningshavare med förtidspension;

dels slutligen å övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som vid statens förvärv av järnvägen icke omedelbart kunna beredas tjänstgöring i befattning, motsvarande den lönegrad, vari inplacering enligt bilaga C är avsedd att ske.

Förtidspension enligt detta moment skall utgå — vad angår frisk befattningshavare — med belopp, som enligt för befattningshavaren gällande pensionsbestämmelser skulle hava utgått vid avgång ur tjänst efter uppnådd pensionsålder och — vad angår övriga befattningshavare — med belopp, som enligt samma bestämmelser skulle hava utgått vid omedelbar avgång på grund av sjukdom. Statens järnvägar skola för dessa förtidspensionerade till vederbörande pensionsinrättning erlagga stadgade avgifter — såväl förvaltningens som befattningshavarens egna — intill dess skyldighet inträtt för pensionsinrättningen att utbetala pension.

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas, entledigas eller uppföras å övergångsstat jämlikt mom. 4, äro berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1941 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

a) att de vid i samband med övertagandet av järnvägen företagen läkarundersökning visat sig uppfylla för statens järnvägars personal uppställda fordringar i avseende å kropps- och sinnesbeskaffenhet;

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

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

d) att de icke äga rätt att få för statens järnvägars personal gällande pensionsreglementen på sig tillämpade.

Mom. 6. För de befattningshavare, vilka uppförts å övergångsstat jämlikt mom. 4, skola gälla enahanda bestämmelser, som i mom. 5 angivits, räknat från den tidpunkt, då vederbörande framdeles kunna komma att placeras å befattningar, som finnas upptagna i statens järnvägars aktiva personalstat.

Mom. 7. 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.

Mom. 8. Personal, som icke vunnit anställning å aktiv stat vid statens järnvägar, redan pensionerad personal, samt pensionsberättigade familjemedlemmar efter personal av nyssnämnda kategorier, äga icke rätt att komma i åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd — fränsett förtidspension enligt mom. 4 — än som skulle tillkommit vederbörande, därest banan ej övergått i statens ägo.

§ 6.

Styrelsen skall från och med tillträdesdagen i förhållande till sådana pensionsinrättningar, vari personalen är försäkrad, äga samma förpliktelser och

rättigheter, som bolaget skulle ägt, om järnvägen fortfarande varit bolagets egendom.

§ 7.

Bolaget skall före tillträdesdagen till styrelsen överlämna förteckning över de befattningshavare, som önska erhålla anställning vid statens järnvägar på i § 5 angivna villkor.

§ 8.

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

§ 9.

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

Stockholm den 16 februari 1940.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

G. Dahlbeck.

Erik Malmkvist.

Göteborg den 14 februari 1940.

GÖTEBORG—BORÅS JÄRNVÄGS-
AKTIEBOLAG.

Knut J:son Mark.

Åke Belfrage.

Axel Forssman.

Bilaga B.

Avskrift.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag, nedan kallat bolaget, å andra sidan, angående förvärv för svenska statens räkning av bolagets järnväg m. m.

§ 1.

Mom. 1. Bolaget överlåter till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1940 eller den senare dag under 1940, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

dels bolagets järnväg, omfattande bandelarna Borås C—Alvesta, Hillared —Axelfors och Hestra—Gislaved,

dels alla bolagets fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar — med rätt dock för bolaget att utbekomma i § 3 mom. 2 här nedan omnämnd vinst — samt rättigheter, med undantag för rätten till eventuell framtida utdelning på grund av bolagets delägarskap i enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter.

I föregående stycke omnämnda fastigheter äro angivna å bifogade förteckning, bilaga A.

Mom. 2. Egendomen överlåtes i det skick, vari densamma å tillträdesdagen befinner sig.

Mom. 3. Bolaget må icke före tillträdesdagen disponera i överlåtelsen ingående tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållandet av driften å och underhållet av bolagets järnväg, dess biltrafik samt annan till dess rörelse hörande verksamhet, inkl. förräntning och planenlig amortering av bolagets låneskulder.

Bolaget må icke utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka järnvägens driftutgifter.

§ 2.

All den egendom, som till staten överlåtes, överlämnas av bolaget å tillträdesdagen till den, som av styrelsen förordnats att mottaga densamma. Därvid skall bolaget utställa överlåtelschhandling samt avlämna förefintliga 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 senaste balansräkning upptagna låneskulder eller finnas till disposition i bolagets eget förvar, dock att beträffande andra fastigheter än järnvägsfastigheten bolaget icke åtager sig visa annat än att sådana fastigheter icke häfta på grund av förskrivning eller upplåtelse från järnvägsbolaget.

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

§ 3.

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

dels övertaga bolagets skulder och förpliktelser enligt vad närmare omförmäles här nedan;

dels till bolaget överlämna statsobligationer om nominellt tvåmiljonerniohundrastruttiosextusentvåhundrafyrtio (2,976,240) kronor.

Obligationerna skola löpa med 3 procents ränta, räknat från den 1 juli 1940, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1950, samt vara utställda i valörer av 5,000, 1,000, 500, 100 och 120 kronor. Fördelningen på sagda valörer sker på sätt bolaget — senast en månad före tillträdesdagen — äger bestämma.

Mom. 2. Bolaget äger tillgodonjuta den vinst, som uppstår å bolagets rörelse under tiden 1 januari 1939—30 juni 1940, sådan den framgår av boksluten för år 1939 samt första halvåret 1940, uppgjorda med iakttagande av vad här sägs.

Bokföringen skall ske jämlikt lag om bokföring vid enskild järnväg den 3 juli 1930 och därtill anslutande Kungl. Maj:ts kungörelse den 3 oktober 1930 samt i övrigt på sätt hittills skett inom bolaget, dock med iakttagande att avsättning till förnyelsefond skall ske enligt i 1 § sagda kungörelse angivna lägsta normalgrunder,

att skatter och övriga utskylder skola upptagas som utgifter, endast i den mån de avse bolagets verksamhet fr. o. m. den 1 januari 1939.

Vinsten för 1939 utbekommes å tillträdesdagen, under förutsättning att bokslutet för samma år med revisionsberättelse överlämnats till styrelsen den 1 maj 1940, eljest inom två månader efter bokslutets överlämnande till styrelsen. Vinsten för första halvåret 1940 utbekommes senast inom två månader efter överlämnande till styrelsen av bokslutet för sagda tid.

Mom. 3. Bolagets skulder och förpliktelser övertagas av styrelsen sådana de finnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande

att styrelsen icke skall svara för oguldna skatter och övriga utskylder i vidare mån än dessa hänföra sig till bolagets verksamhet intill utgången av år 1938,

att styrelsen icke är skyldig övertaga sådana förpliktelser och skulder, som bolaget i strid mot stadgandet i § 1 mom. 3 här ovan kan hava iklätt sig,

att styrelsen icke ikläder sig förpliktelser mot bolagets personal utöver vad i § 5 här nedan stadgas.

Mom. 4. I mom. 3 omförmålt övertagande skall jämväl omfatta

alla förpliktelser, som kunna åvila bolaget, och som täckts av försäkringar i Enskilda järnvägars försäkringsanstalt mot olycksfall och Enskilda järnvägars ömsesidiga försäkringsförening för olycksfall i arbete;

samt i övrigt alla förpliktelser att utgiva ersättning, som före tillträdesdagen uppstått i anledning av driften å och underhållet av bolagets järnväg, dess biltrafik samt annan med dess rörelse samordnad verksamhet, men vilka, på grund av att de icke varit kända, icke blivit reglerade.

Mom. 5. Kostnaderna för lagfart å den av svenska staten förvärvade egendomen gäldas av styrelsen.

§ 4.

Styrelsen övertager från och med tillträdesdagen alla rättigheter och skyldigheter rörande bolagets rörelse enligt överenskommelser, kontrakt och medgivanden, vilka finnas, så fullständigt som möjligt, förtecknade i bilaga B.

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

§ 5.

Mom. 1. Vid järnvägen anställda, i bilaga C upptagna befattningshavare, skola med nedan angivna förbehåll äga rätt att å tillträdesdagen övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavda löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid bolagets järnväg tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal.

Mom. 2. Vid beräkandet av vederbörandes löneförmåner i och för 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. Hänsyn skall härvid tagas endast till i bolagets tjänst åtnjutna väsentliga och egentliga löneförmåner, d. v. s. fast lön, 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, såsom hållplats- och postarvoden. Till övriga förmåner, exempelvis semesterrätt, avlöning vid sjukdom och annan tjänstledighet, fri läkarvård, begravningshjälp, beklädnad, postfacksavgifter, postbiträdesersättning, medicinprovision m. m., skall hänsyn däremot icke tagas, utan skola de vid statens järnvägar därutinnan gällande bestämmelserna äga tillämpning, i den mån ej stadgandet under mom. 3 här nedan föranleder till tillämpning av de enskilda järnvägarnas stadganden.

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

Mom. 3. Vid tiden före statens övertagande av banan gällande anställnings- och avlöningsvillkor skola — med beaktande av i andra stycket av mom. 2 angiven begränsning — i tillämpliga delar gälla

dels för all personal under tiden intill 1940 års utgång, i den mån vederbörandes anställning ej dessförinnan upphör;

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

dels för befattningshavare, vilka enligt mom. 4 uppföras å övergångsstat, intill dess de inplaceras å för statens järnvägar behövliga befattningar eller pensioneras.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före 1940 års utgång

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1939 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma finnas obehövliga för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi;

dels bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1939 eller tidigare och som med hänsyn till sjuklighet, lyte eller levnadsålder över 60 år icke lämpligen kunna övertagas i statens järnvägars tjänst;

dels å övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som äro för statens järnvägar obehövliga eller icke fylla villkoren i mom. 5 a) för uppförande å aktiv stat; statens järnvägar obetaget att även efter 1940 års utgång entlediga dylik befattningshavare med förtidspension;

dels slutligen å övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som

vid statens förvärv av järnvägen icke omedelbart kunna beredas tjänstgöring i befattning, motsvarande den lönegrad, vari inplacering enligt bilaga C är avsedd att ske.

Förtidspension enligt detta mom. skall utgå — vad angår frisk befattningshavare — med belopp, som enligt för befattningshavaren gällande pensionsbestämmelser skulle hava utgått vid avgång ur tjänst efter uppnådd pensionsålder och — vad angår övriga befattningshavare — med belopp, som enligt samma bestämmelser skulle hava utgått vid omedelbar avgång på grund av sjukdom. Statens järnvägar skola för dessa förtidspensionerade till vederbörande pensionsinrättning erlagga stadgade avgifter — såväl förvaltningens som befattningshavarens egna — intill dess skyldighet inträtt för pensionsinrättningen att utbetala pension.

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas, entledigas eller uppföras å övergångsstat jämlikt mom. 4, äro berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1941 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

a) att de vid i samband med övertagandet av järnvägen företagen läkarundersökning visat sig uppfylla för statens järnvägars personal uppställda fordringar i avseende å kropps- och sinnesbeskaffenhet;

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

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

d) att de icke äga rätt att få för statens järnvägars personal gällande pensionsreglementen på sig tillämpade.

Mom. 6. För de befattningshavare, vilka uppförts å övergångsstat jämlikt mom. 4, skola gälla enahanda bestämmelser, som i mom. 5 angivits, räknat från den tidpunkt, då vederbörande framdeles kunna komma att placeras å befattningar, som finnas upptagna i statens järnvägars aktiva personalstat.

Mom. 7. 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.

Mom. 8. Personal, som icke vunnit anställning å aktiv stat vid statens järnvägar, redan pensionerad personal, samt pensionsberättigade familjemedlemmar efter personal av nyssnämnda kategorier, äga icke rätt att komma i åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd — fränsett förtidspension enligt mom. 4 — än som skulle tillkommit vederbörande, därest banan ej övergått i statens ägo.

§ 6.

Styrelsen skall från och med tillträdesdagen i förhållande till sådana pensionsinrättningar, vari personalen är försäkrad, äga samma förpliktelser och

rättigheter, som bolaget skulle ägt, om järnvägen fortfarande varit bolagets egendom.

§ 7.

Bolaget skall före tillträdesdagen till styrelsen överlämna förteckning över de befattningshavare, som önska erhålla anställning vid statens järnvägar på i § 5 angivna villkor.

§ 8.

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

§ 9.

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

Stockholm den 16 februari 1940.

Göteborg den 14 februari 1940.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

BORÅS—ALVESTA JÄRN-
VÄGSAKTIEBOLAG

G. Dahlbeck

Knut J:son Mark

Erik Malmkvist

Åke Belfrage Axel Forssman

Avskrift.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Varberg—Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolag och Borås järnvägsaktiebolag, nedan kallade bolagen, å andra sidan, angående förvärv för svenska statens räkning av bolagens järnvägar m. m.

§ 1.

Mom. 1. Bolagen överlåta till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1940 eller den senare dag under 1940 som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

dels bolagens järnvägar, omfattande bandelarna Varberg—Borås och Borås—Herrljunga,

dels alla bolagens fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar — med rätt dock för Varberg—Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolag att utbekomma dels i § 3 mom. 2 här nedan omförd vinst och dels vad framdeles eventuellt kan ankomma på bolagen på grund av delägarskap i enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter — samt rättigheter.

I föregående stycke omnämnda fastigheter äro angivna å bifogade förteckning, bil. A.

Mom. 2. Egendomen överlåtes i det skick, vari densamma å tillträdesdagen befinner sig.

Mom 3. Bolagen må icke före tillträdesdagen disponera i överlåtelsen ingående tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållandet av driften å och underhållet av bolagens järnvägar, deras biltrafik samt annan till deras rörelse hörande verksamhet, inkl. förräntning och planerlig amortering av bolagens låneskulder.

Bolagen må icke utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka järnvägarnas driftutgifter.

§ 2.

All den egendom, som till staten överlåtes, överlämnas av bolagen å tillträdesdagen till den, som av styrelsen förordnats att mottaga densamma. Därvid skola bolagen utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthandlingar beträffande bolagens fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att densamma icke häftar för andra in-teckningar än sådana, som antingen utgöra säkerheter för i senaste balansräkningar upptagna låneskulder eller finnas till disposition i bolagens eget förvar, dock att beträffande andra fastigheter än järnvägsfastigheten bolagen icke åtaga sig visa annat än att sådana fastigheter icke häfta på grund av förskrivning eller upplåtelse från järnvägsbolagen.

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

§ 3.

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

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

dels till Varberg—Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolag överlämna statsobligationer om nominellt femmiljonersekhundrasextontusenettthundratrettio-fem (5,616,135) kronor.

Obligationerna skola löpa med 3 procents ränta, räknat från den 1 juli 1940, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1950 samt vara utställda i valörer av 5,000, 1,000, 500, 100, 50 och 135 kronor. Fördelningen på sagda valörer sker på sätt Varberg—Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolag äger bestämma.

Mom. 2. Varberg—Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolag äger — under iakttagande av i § 1 mom. 3 här ovan gjorda inskränkningar i fråga om dels disposition av tillgångar och dels utbetalningar — att såsom vinst å bolagets rörelse under tiden 1 januari 1939—30 juni 1940 disponera eller senast å tillträdesdagen utbekomma ett belopp av trehundratolvtusén (312,000) kronor.

Mom. 3. Bolagens skulder — däri inbegripet alla skatter, som vid övertagandet redan påförts eller därefter komma att påföras bolagen — och förpliktelser övertagas av styrelsen sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande

att styrelsen icke är skyldig övertaga sådana förpliktelser och skulder, som bolagen i strid mot stadgandet i § 1 mom. 3 här ovan hava iklätt sig.

att styrelsen icke ikläder sig förpliktelser mot bolagens personal utöver vad i § 5 här nedan stadgas.

Mom. 4. I mom. 3 omförmäلت övertagande skall jämväl omfatta

alla förpliktelser, som kunna åvila bolagen, och som täckts av försäkringar i Enskilda järnvägars försäkringsanstalt mot olycksfall och Enskilda järnvägars ömsesidiga försäkringsförening för olycksfall i arbete;

samt i övrigt alla förpliktelser att utgiva ersättning, som före tillträdesdagen uppstått i anledning av driften å och underhållet av bolagens järnvägar, deras biltrafik samt annan med deras rörelse samordnad verksamhet, men vilka, på grund av att de icke varit kända, icke blivit reglerade.

Mom. 5. Styrelsen förpliktar sig vid anfordran ombesörja att staten, med Varberg—Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolags frikallande, övertager betalningsansvaret för de av bolaget utfärdade obligationerna genom påskrift å desamma, i den mån de härför tillhandahållas av obligationsinnehavaren.

Mom. 6. Kostnaderna för lagfart å den av svenska staten förvärvade egendomen ävensom för bolagens likvidation gäldas av styrelsen.

§ 4.

Styrelsen övertager från och med tillträdesdagen alla rättigheter och skyldigheter rörande bolagens rörelse enligt överenskommelser, kontrakt och medgivanden, vilka finnas, så fullständigt som möjligt, förtecknade i bil. B.

Bolagen förbinda sig, att på anfordran av styrelsen uppsäga de i förteckningen upptagna, uppsägbara avtal, vilka styrelsen finner icke böra äga fortsatt giltighet.

§ 5.

Mom. 1. Vid järnvägarna anställda, i bil. C upptagna befattningshavare, skola med nedan angivna förbehåll äga rätt att å tillträdesdagen övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavda löneförmåner och

utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid bolagens järnvägar tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal.

Mom. 2. Vid beräkandet av vederbörandes löneförmåner i och för 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. Hänsyn skall härvid tagas endast till i bolagens tjänst åtnjutna väsentliga och egentliga löneförmåner, d. v. s. fast lön, dyrorts- och dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri eller löneavtalsbunden prisbillig bostad eller kontant hyresbidrag, ävensom, så länge vederbörande är anförtrödd däremot svarande uppdrag, vissa särskilda ersättningar, såsom hållplats- och postarvoden. Till övriga förmåner, exempelvis semesterrätt, avlöning vid sjukdom och annan tjänstledighet, fri läkarvård, begravningshjälp, beklädnad, postfacksavgifter, postbiträdesersättning, medicinprovision m. m. skall hänsyn däremot icke tagas, utan skola de vid statens järnvägar därutinnan gällande bestämmelserna äga tillämpning, i den mån ej stadgandet under mom. 3 här nedan föranleder till tillämpning av de enskilda järnvägarnas stadganden.

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

Mom. 3. Vid tiden före statens övertagande av banorna gällande anställnings- och avlöningsvillkor skola — med beaktande av i andra stycket av mom. 2 angiven begränsning — i tillämpliga delar gälla

dels för all personal under tiden intill 1940 års utgång, i den mån vederbörandes anställning ej dessförinnan upphör;

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

dels för befattningshavare, vilka enligt mom. 4 uppföras å övergångsstat, intill dess de inplaceras å för statens järnvägar behövliga befattningar eller pensioneras.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före 1940 års utgång

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1939 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma finnas obehövliga för de övertagna järnvägarnas drift i statens järnvägars regi;

dels bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1939 eller tidigare och som med hänsyn till sjuklighet, lyte eller levnadsålder över 60 år icke lämpligen kunna övertagas i statens järnvägars tjänst;

dels å övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som äro för statens järnvägar obehövliga eller icke fylla villkoren i mom. 5 a) för uppförande å aktiv stat; statens järnvägar obetaget att även efter 1940 års utgång entlediga dylik befattningshavare med förtidspension;

dels slutligen å övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som vid statens förvärv av järnvägarna icke omedelbart kunna beredas tjänstgöring i befattning, motsvarande den lönegrad, vari inplacering enligt bil. C. är avsedd att ske.

Förtidspension enligt detta mom. skall utgå — vad angår frisk befattningshavare — med belopp, som enligt för befattningshavaren gällande pensionsbestämmelser skulle hava utgått vid avgång ur tjänst efter uppnådd pensionsålder och — vad angår övriga befattningshavare — med belopp, som enligt samma bestämmelser skulle hava utgått vid omedelbar avgång

på grund av sjukdom. Statens järnvägar skola för dessa förtidspensionerade till vederbörande pensionsinrättning erlagga stadgade avgifter — såväl förvaltningens som befattningshavarens egna — intill dess skyldighet inträtt för pensionsinrättningen att utbetala pension.

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas, entledigas eller uppföras å övergångsstat jämlikt mom. 4, äro berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1941 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

a) att de vid i samband med övertagandet av järnvägarna företagen läkarundersökning visat sig uppfylla för statens järnvägars personal uppställda fordringar i avseende å kropps- och sinnesbeskaffenhet;

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

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

d) att de icke äga rätt att få för statens järnvägars personal gällande pensionsreglementen på sig tillämpade.

Mom. 6. För de befattningshavare, vilka uppförts å övergångsstat jämlikt mom. 4, skola gälla enahanda bestämmelser, som i mom. 5 angivits, räknat från den tidpunkt, då vederbörande framdeles kunna komma att placeras å befattningar, som finnas upptagna i statens järnvägars aktiva personalstat.

Mom. 7. 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.

Mom. 8. Personal, som icke vunnit anställning å aktiv stat vid statens järnvägar, redan pensionerad personal, samt pensionsberättigade familjemedlemmar efter personal av nyssnämnda kategorier, äga icke rätt att komma i åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd — fränsett förtidspension enligt mom. 4 — än som skulle tillkommit vederbörande, därest banorna ej övergått i statens ägo.

§ 6.

Styrelsen skall från och med tillträdesdagen i förhållande till sådana pensionsinrättningar, vari personalen är försäkrad, äga samma förpliktelser och rättigheter, som bolagen skulle ägt, om järnvägarna fortfarande varit bolagens egendom.

§ 7.

Bolagen skola före tillträdesdagen till styrelsen överlämna förteckning över de befattningshavare, som önska erhålla anställning vid statens järnvägar på i § 5 angivna villkor.

§ 8.

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

§ 9.

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

Stockholm den 28 februari 1940.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

G. Dahlbeck.

Erik Malmkvist.

Borås den 28 februari 1940.

För VARBERG—BORÅS—HERR-
LJUNGA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

Clas Erikson.

För BORÅS JÄRNVÄGSAKTIE-
BOLAG.

Mauritz Nilsson.

Avskrift.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsaktiebolag, nedan kallat bolaget, å andra sidan, angående förvärfv för svenska statens räkning av bolagets järnväg m. m.

§ 1.

Mom. 1. Bolaget överlåter till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1940 eller den senare dag under 1940, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

dels bolagets järnväg mellan Uddevalla och Herrljunga,

dels alla bolagets fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar samt rättigheter,

med undantag för rätten till eventuell framtida utdelning på grund av bolagets delägarskap i enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter.

I föregående stycke omnämnda fastigheter äro angivna å bifogade förteckning, bil. A.

Mom. 2. Egendomen överlåtes i det skick, vari densamma å tillträdesdagen befinner sig.

Mom. 3. Bolaget må icke före tillträdesdagen disponera sina tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållet av driften å och underhållet av bolagets järnväg, dess biltrafik samt annan till dess rörelse hörande verksamhet, inkl. förräntning och planenlig amortering av bolagets låneskulder.

Bolaget må icke utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka järnvägens driftutgifter.

§ 2.

All den egendom, som till staten överlåtes, överlämnas av bolaget å tillträdesdagen till den, som av styrelsen förordnats mottaga densamma. Därvid skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthandlingar beträffande bolagets fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att densamma icke häftar för andra inteckningar än sådana, som antingen utgöra säkerheter för i senaste balansräkning upptagna låneskulder eller finnas till disposition i bolagets eget förvar, dock att beträffande andra fastigheter än järnvägsfastigheten bolaget icke åtager sig visa annat än att sådana fastigheter icke häfta på grund av förskrivning eller upplåtelse från järnvägsbolaget.

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

§ 3.

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

dels övertaga bolagets skulder och förpliktelser enligt vad närmare öförmäles här nedan,

dels till bolaget överlämna statsobligationer om nominellt sjuhundrafemtiosjutusentvåhundrafemtio (757,250) kronor.

Obligationerna skola löpa med 3 procents ränta, räknat från den 1 juli 1940, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1950 samt vara utställda i valörer om 5,000, 1,000, 500, 100 och 50 kronor. Fördelningen å sagda valörer sker på sätt bolaget — senast en månad före tillträdesdagen — äger bestämma.

Mom. 2. Bolagets skulder och förpliktelser övertagas av styrelsen sådana de finnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande

att styrelsen icke är skyldig övertaga sådana förpliktelser och skulder, som bolaget i strid mot stadgandet i § 1 mom. 3 här ovan kan hava iklätt sig,

att styrelsen icke ikläder sig förpliktelser mot bolagets personal utöver vad i § 5 nedan stadgas.

Mom. 3. I mom. 2 omförmålt övertagande skall jämväl omfatta alla förpliktelser, som kunna åvila bolaget, och som täckts av försäkringar i Enskilda järnvägars försäkringsanstalt mot olycksfall och Enskilda järnvägars ömsesidiga försäkringsförening för olycksfall i arbete;

samt i övrigt alla förpliktelser att utgiva ersättning, som före tillträdesdagen uppstått i anledning av driften å och underhållet av bolagets järnväg, dess biltrafik samt annan med dess rörelse samordnad verksamhet, men vilka, på grund av att de icke varit kända, icke blivit reglerade.

Mom. 4. Kostnaderna för lagfart å den av svenska staten förvärvade egendomen ävensom för bolagets likvidation gäldas av styrelsen.

§ 4.

Styrelsen övertager från och med tillträdesdagen alla rättigheter och skyldigheter rörande bolagets rörelse enligt överenskommelser, kontrakt och medgivanden, vilka finnas, så fullständigt som möjligt, förtecknade i bilaga B.

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

§ 5.

Mom. 1. Vid järnvägen anställda, i bilaga C upptagna befattningshavare, skola med nedan angivna förbehåll äga rätt att å tillträdesdagen övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavda löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid bolagets järnväg tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal.

Mom. 2. Vid beräklandet av vederbörandes löneförmåner i och för 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. Hän-syn skall härvid tagas endast till i bolagets tjänst åtnjutna väsentliga och egentliga löneförmåner, d. v. s. fast lön, dyrorts- och dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri eller löneavtalsbunden prisbillig bostad eller konstant hyresbidrag, ävensom, så länge vederbörande är anförtrodd däremot svarande uppdrag, vissa särskilda ersättningar, såsom hållplats- och postarvoden. Till övriga förmåner exempelvis semesterrätt, avlöning vid sjukdom och annan tjänstledighet, fri läkarvård, begravningshjälp, beklädnad, postfacksavgifter, postbiträdesersättning, medicinprovision m. m., skall hän-syn däremot icke tagas, utan skola de vid statens järnvägar därutinnan gällande bestämmelserna äga tillämpning, i den mån ej stadgandet under mom.

3 här nedan föranleder till tillämpning av de enskilda järnvägarnas stadganden.

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

Mom. 3. Vid tiden före statens övertagande av banan gällande anställnings- och avlöningsvillkor skola — med beaktande av i andra stycket av mom. 2 angiven begränsning — i tillämpliga delar gälla

dels för all personal under tiden intill 1940 års utgång, i den mån vederbörandes anställning ej dessförinnan upphör;

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

dels för befattningshavare, vilka enligt mom. 4 uppföras å övergångsstat, intill dess de inplaceras å för statens järnvägar behövliga befattningar eller pensioneras.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före 1940 års utgång

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1939 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövliga för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi;

dels bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1939 eller tidigare och som med hänsyn till sjuklighet, lyte eller levnadsålder över 60 år icke lämpligen kunna övertagas i statens järnvägars tjänst;

dels å övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare som äro för statens järnvägar obehövliga eller icke fylla villkoren i mom. 5 a) för uppförande å aktiv stat; statens järnvägar obetaget att även efter 1940 års utgång entlediga dylik befattningshavare med förtidspension;

dels slutligen å övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som vid statens förvärv av järnvägen icke omedelbart kunna beredas tjänstgöring i befattning, motsvarande den lönegrad, vari inplacering enligt bil. C. är avsedd att ske.

Förtidspension enligt detta mom. skall utgå — vad angår frisk befattningshavare — med belopp, som enligt för befattningshavaren gällande pensionsbestämmelser skulle hava utgått vid avgång ur tjänst efter uppnådd pensionsålder och — vad angår övriga befattningshavare — med belopp, som enligt samma bestämmelser skulle hava utgått vid omedelbar avgång på grund av sjukdom. Statens järnvägar skola för dessa förtidspensionerade till vederbörande pensionsinrättning erlagga stadgade avgifter — såväl förvaltningens som befattningshavarens egna — intill dess skyldighet inträtt för pensionsinrättningen att utbetala pension.

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas, entledigas eller uppföras å övergångsstat jämlikt mom. 4, äro berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1941 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

a) att de vid i samband med övertagandet av järnvägen företagen läkarundersökning visat sig uppfylla för statens järnvägars personal uppställda fordringar i avseende å kropps- och sinnesbeskaffenhet;

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

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

d) att de icke äga rätt att få för statens järnvägars personal gällande pensionsreglementen på sig tillämpade.

Mom. 6. För de befattningshavare, vilka uppförts å övergångsstat jämlikt mom. 4, skola gälla enahanda bestämmelser, som i mom. 5 angivits, räknat från den tidpunkt, då vederbörande framdeles kunna komma att placeras å befattningar, som finnas upptagna i statens järnvägars aktiva personalstat.

Mom. 7. 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.

Mom. 8. Personal, som icke vunnit anställning å aktiv stat vid statens järnvägar, redan pensionerad personal, samt pensionsberättigade familjemedlemmar efter personal av nyssnämnda kategorier, äga icke rätt att komma i åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd — fränsett förtidspension enligt mom. 4 — än som skulle tillkommit vederbörande, därest banan ej övergått i statens ägo.

§ 6.

Styrelsen skall från och med tillträdesdagen i förhållande till sådana pensionsinrättningar, vari personalen är försäkrad, äga samma förpliktelser och rättigheter, som bolaget skulle ägt, om järnvägen fortfarande varit bolagets egendom.

§ 7.

Bolaget skall före tillträdesdagen till styrelsen överlämna förteckning över de befattningshavare, som önska erhålla anställning vid statens järnvägar på i § 5 angivna villkor.

§ 8.

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

§ 9.

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

Stockholm den 4 mars 1940.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

G. Dahlbeck.

Erik Malmkvist.

Uddevalla den 2 mars 1940.

UDDEVALLA—VÄNERSBORG—
HERRLJUNGA JÄRNVÄGS-
AKTIEBOLAG.

David Jacobowsky.

N. Bruce.

Avskrift.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag, nedan kallat bolaget, å andra sidan angående förvärv för svenska statens räkning av bolagets järnväg m. m.

§ 1.

Mom. 1. Bolaget överlåter till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1940 eller den senare dag under 1940, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt,

dels bolagets järnväg mellan Uddevalla och Bengtsfors,

dels alla bolagets fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar samt rättigheter,

med undantag för rätten till eventuell framtida utdelning på grund av bolagets delägarskap i svenska järnvägarnas arbetsgivareförening och enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter.

I föregående stycke omnämnda fastigheter äro angivna å bifogade förteckning, bil. A.

Mom. 2. Egendomen överlåtes i det skick, vari densamma å tillträdesdagen befinner sig.

Mom. 3. Bolaget må icke före tillträdesdagen disponera sina tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållandet av driften å och underhållet av bolagets järnväg, dess biltrafik samt annan till dess rörelse hörande verksamhet, inkl. förräntning och planerlig amortering av bolagets låneskulder.

Bolaget må icke utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka järnvägens driftutgifter.

§ 2.

All den egendom, som till staten överlåtes, överlämnas av bolaget å tillträdesdagen till den, som av styrelsen förordnats mottaga densamma. Därvid skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga 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 bolagets statslån eller finnas till disposition i bolagets eget förvar, dock att beträffande andra fastigheter än järnvägsfastigheten bolaget icke åtager sig visa annat än att sådana fastigheter icke häfta på grund av förskrivning eller upplåtelse från järnvägsbolaget.

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

§ 3.

Mom. 1. I vederlag för den överlåtna egendomen m. m. skall bolaget erhålla

dels en köpeskilling av sextiofyratusenåttahundraaderton (64,818) kronor, vilket belopp erlägges på så sätt, att styrelsen från och med tillträdesdagen övertager betalningsskyldighet för ett bolagets reverslån av angivna storlek hos enskilda järnvägarnas pensionskassa;

dels befrielse från skyldigheten att till statsverket betala å tillträdesdagen oguldna delar av bolagets tre statslån om en sammanlagd kapitalskuld å tillträdesdagen av femhundra-nittiofyratusen-våhundratjugonio (594,229) kronor, varvid Uddevalla stad befrias från tecknad borgen för dessa lån.

Styrelsen åtager sig därjämte att — med de inskränkningar, som framgå av föreskrifterna i § 1 mom. 3 här ovan — gälda sådana bolagets driftutgifter, som eventuellt äro oguldna å tillträdesdagen.

Mom. 2. Styrelsen övertager alla förpliktelser, som kunna åvila bolaget, och som täckts av försäkringar i enskilda järnvägars försäkringsanstalt mot olycksfall och enskilda järnvägars ömsesidiga försäkringsförening för olycksfall i arbete;

samt i övrigt alla förpliktelser att utgiva ersättning, som före tillträdesdagen uppstått i anledning av driften å och underhållet av bolagets järnväg, dess biltrafik samt annan med dess rörelse samordnad verksamhet, men vilka, på grund av att de icke varit kända, icke blivit reglerade.

Mom. 3. Kostnaderna för lagfart å den av svenska staten förvärvade egendomen ävensom för bolagets likvidation gäldas av styrelsen.

§ 4.

Styrelsen övertager från och med tillträdesdagen alla rättigheter och skyldigheter rörande bolagets rörelse enligt överenskommelser, kontrakt och medgivanden, vilka finnas, så fullständigt som möjligt, förtecknade i bilaga B.

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

§ 5.

Mom. 1. Vid järnvägen anställda, i bilaga C upptagna befattningshavare, skola med nedan angivna förbehåll äga rätt att å tillträdesdagen övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavda löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid bolagets järnväg tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal.

Mom. 2. Vid beräkandet av vederbörandes löneförmåner i och för 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. Hänsyn skall härvid tagas endast till i bolagets tjänst åtnjutna väsentliga och egentliga löneförmåner, d. v. s. fast lön, 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, såsom hållplats- och postarvoden. Till övriga förmåner, exempelvis semesterrätt, avlöning vid sjukdom och annan tjänstledighet, fri läkarvård, begravningshjälp, beklädnad, postfacksavgifter, postbiträdesersättning, medicinprovision m. m., skall hänsyn däremot icke tagas, utan skola de vid statens järnvägar därutinnan gällande bestämmelserna äga tillämpning, i den mån ej stadgandet under mom. 3 här nedan föranleder till tillämpning av de enskilda järnvägarnas stadganden.

Avlöningen må dock icke överstiga det högsta belopp, som enligt vid sta-

tens järnvägar gällande avlöningsreglementen må utgå till tjänsteman i den lönegrad, i vilken vederbörande befattningshavare enligt bilaga C skall placeras, såvida icke annat särskilt angivits i nämnda bilaga.

Mom. 3. Vid tiden före statens övertagande av banan gällande anställnings- och avlöningsvillkor skola — med beaktande av i andra stycket av mom. 2 angiven begränsning — i tillämpliga delar gälla

dels för all personal under tiden intill 1940 års utgång, i den mån vederbörandes anställning ej dessförinnan upphör;

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

dels för befattningshavare, vilka enligt mom. 4 uppföras å övergångsstat, intill dess de inplaceras å för statens järnvägar behövliga befattningar eller pensioneras.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före 1940 års utgång

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1939 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövliga för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi;

dels bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1939 eller tidigare och som med hänsyn till sjuklighet, lyte eller levnadsålder över 60 år icke lämpligen kunna övertagas i statens järnvägars tjänst;

dels å övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som äro för statens järnvägar obehövliga eller icke fylla villkoren i mom. 5 a) för uppförande å aktiv stat; statens järnvägar obetaget att även efter 1940 års utgång entlediga dylik befattningshavare med förtidspension;

dels slutligen å övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som vid statens förvärv av järnvägen icke omedelbart kunna beredas tjänstgöring i befattning, motsvarande den lönegrad, vari inplacering enligt bil. C är avsedd att ske.

Förtidspension enligt detta mom. skall utgå — vad angår frisk befattningshavare — med belopp, som enligt för befattningshavaren gällande pensionsbestämmelser skulle hava utgått vid avgång ur tjänst efter uppnådd pensionsålder och — vad angår övriga befattningshavare — med belopp, som enligt samma bestämmelser skulle hava utgått vid omedelbar avgång på grund av sjukdom. Statens järnvägar skola för dessa förtidspensionerade till vederbörande pensionsinrättning erlagga stadgade avgifter — såväl förvaltningens som befattningshavarens egna — intill dess skyldighet inträtt för pensionsinrättningen att utbetala pension.

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas, entledigas eller uppföras å övergångsstat jämlikt mom. 4, äro berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1941 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

a) att de vid i samband med övertagandet av järnvägen företagen läkarundersökning visat sig uppfylla för statens järnvägars personal uppställda fordringar i avseende å kropps- och sinnesbeskaffenhet;

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

c) att de varda underkastade alla statens järnvägars för personalen nu eller framdeles gällande reglementen och instruktioner samt villkor för antag-

ning, 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 skäligen hänsyn skall tagas till den tid, befattningshavare varit anställd i bolagets tjänst och

d) att de icke äga rätt att få för statens järnvägars personal gällande pensionsreglementen på sig tillämpade.

Mom. 6. För de befattningshavare, vilka uppförts å övergångsstat jämlikt mom. 4, skola gälla enahanda bestämmelser, som i mom. 5 angivits, räknat från den tidpunkt, då vederbörande framdeles kunna komma att placeras å befattningar, som finnas upptagna i statens järnvägars aktiva personalstat.

Mom. 7. 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.

Mom. 8. Personal, som icke vunnit anställning å aktiv stat vid statens järnvägar, redan pensionerad personal, samt pensionsberättigade familjemedlemmar efter personal av nyssnämnda kategorier, äga icke rätt att komma i åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd — fränsett förtidspension enligt mom. 4 — än som skulle tillkommit vederbörande, därest banan ej övergått i statens ägo.

§ 6.

Styrelsen skall från och med tillträdesdagen i förhållande till sådana pensionsinrättningar, vari personalen är försäkrad, äga samma förpliktelser och rättigheter, som bolaget skulle ägt, om järnvägen fortfarande varit bolagets egendom.

§ 7.

Bolaget skall före tillträdesdagen till styrelsen överlämna förteckning över de befattningshavare, som önska erhålla anställning vid statens järnvägar på i § 5 angivna villkor.

§ 8.

Bolagets järnväg skall, räknat från och med tillträdesdagen, införlivas med statens järnvägar sålunda, att för dessa gällande taxor och föreskrifter — med de eventuella modifikationerna däri, som kunna komma att bli föreskrivna för järnvägar av annan spårvidd än den normala — komma till tillämpning å densamma, vad godssamtrafiken beträffar dock under förutsättning, att meddelanden om vederbörande ändringar av samtrafikstabellen hinna att före tillträdesdagen utfärdas av verkställande förvaltningen för järnvägar- nas godssamtrafik.

§ 9.

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

Stockholm den 4 mars 1940.

Uddevalla den 2 mars 1940.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

UDDEVALLA—LELÄNGENS
JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

G. Dahlbeck.

Axel von Sneidern.

Erik Malmkvist.

N. Bruce.