

## Nr 162.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av Falkenbergs järnväg; given Stockholms slott den 8 mars 1940.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars 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 4 mars 1940 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen med Falkenbergs järnvägsaktiebolag under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingånget avtal om förvärv av Falkenbergs järnväg samt densamma införlivande med statsbanenätet. Avtalet torde få såsom bilaga fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Innan jag ingår på förevarande skrivelse, torde jag med avseende å ifrågasvarande järnväg få meddela följande:

*Bihang till riksdagens protokoll 1940. 1 saml. Nr 162.*

Kungl. Maj:t beviljade den 8 juli 1892, den 17 maj 1895, den 16 juli 1897, den 13 januari 1899 och den 27 april 1900 koncession å järnväg om 0.891 meters spårvidd respektive från Falkenberg till Fridhem, från Fridhem till Älvsered, från Älvsered till Mjölback, från Mjölback till Holsljunga samt från Holsljunga till Limmared å Borås—Alvesta järnväg. Jämlikt särskilda medgivanden av Kungl. Maj:t blev Falkenbergs järnvägsaktiebolag innehavare av samtliga dessa koncessioner. Medan större delen av järnvägen från Falkenberg till Limmared eller sträckan Falkenberg—Holsljunga om 71.6 kilometer byggdes helt med enskilda medel, erhöles statslån för anläggning av den 30.4 kilometer långa bandelen Holsljunga—Limmared. Den 8 september 1900 beviljade nämligen Kungl. Maj:t för utförande av sistnämnda järnvägsanläggning ett lån ur allmänna järnvägslånefonden å 505,000 kronor.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition, nr 179 punkt 2, medgav 1928 års riksdag (skrivelse nr 140) reglering av bolagets skuldförhållande till staten av i huvudsak den innebörden, att samtliga till och med år 1927 upplupna men ej guldna räntor ävensom anståndsrenta å statslånet, tillhopa cirka 193,000 kronor, skulle avskrivas samt att under tiden 1928—1941 ränta å statslånet skulle erläggas med endast 10,000 kronor årligen.

Då denna betydande eftergift från statens sida ej medförde någon effektiv sanering av företaget, ansågo sig statsmakterna för att undvika ett nedläggande av järnvägen böra medgiva en ytterligare nedskrivning av järnvägsbolagets skuld till staten. Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition, nr 91, medgav sålunda 1937 års riksdag (skrivelse nr 126), att statens fordran, uppgående vid årsskiftet 1936/37 till cirka 912,500 kronor, finge nedskrivas till 110,000 kronor, vilket belopp skulle så länge järnvägsdriften upprätthölles inestå ränte- och amorteringsfritt, mot botteninteckning i bandelen Holsljunga—Limmared.

I och med sagda riksdagsbeslut voro jämväl villkoren uppfyllda för ikraftträdande av ett av stadsfullmäktige i Falkenberg år 1936 fattat beslut, innebärande att stadens fordran hos bolaget, uppgående till 125,000 kronor, skulle inestå ränte- och amorteringsfri mot inteckning i järnvägen Falkenberg—Holsljunga. De av Falkenbergs stad förskjutna medlen hade använts för utlösning — enligt särskild uppgörelse — av bolagets samtliga enskilda fordringsägare, och bolaget hade alltså genom 1937 års överenskommelse vunnit befrielse från samtliga ränteförpliktelser å järnvägskapitalet.

I anledning av framställning från bolaget, att staten måtte övertaga bolagets järnväg, avlät Kungl. Maj:t proposition (nr 198) till 1939 års lagtima riksdag med förslag om bemyndigande för Kungl. Maj:t att medgiva järnvägsstyrelsen att med bolaget träffa överenskommelse om trafikering av järnvägen intill den 1 juli 1940 genom statens järnvägars försorg. Sedan propositionen bifallits, ha förhållandena under trafikeringstiden reglerats genom ett mellan järnvägsstyrelsen å ena samt bolaget och Falkenbergs stad å andra sidan den 31 mars 1939 träffat, sedermera av Kungl. Maj:t godkänt avtal med giltighet intill den 30 juni 1940.

Vid anmälan av bolagets framställning i statsrådet den 10 mars 1939 ut-

talade föredragande departementschefen, att frågan om järnvägens övertagande av staten icke syntes böra definitivt avgöras i då förevarande sammanhang. Innan ställning därtill toges, borde nämligen avgörande först träffas i frågan om enhetliggörande av de enskilda järnvägarna, vilken fråga för det dåvarande vore föremål för riksdagens behandling. Vidare borde tillfälle beredas järnvägsstyrelsen att verkställa en mera allsidig och grundlig prövning av de olika förhållanden, som ägde samband med frågan om järnvägens förstatligande, ävensom förskaffa sig erforderlig erfarenhet rörande järnvägens driftförhållanden m. m. Det förutsattes, att förslag i ärendet skulle kunna framläggas och beslut om järnvägens framtida ställning fattas vid 1940 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen framlägger i sin förevarande skrivelse ett sådant förslag, syftande till det förefintliga trafikprovisoriets avveckling. Till belysning av utvecklingen under 1930-talet lämnar järnvägsstyrelsen följande sifferuppgifter:

#### Drifräkningar.

	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 .....	99	82	79	78	83	88	92	91	87
Godstrafik .....	151	115	96	97	107	96	114	100	109
Övriga inkomster .....	59	58	58	59	61	62	61	68	61
Summa	309	255	233	234	251	246	267	259	257
<i>Utgifter</i> .....	306	274	257	247	250	260	291	284	271
<i>Driftöverskott</i> .....	+ 3	— 19	— 24	— 13	+ 1	— 14	— 24	— 25	— 14

I anslutning till denna sammanställning anför järnvägsstyrelsen i huvudsak följande:

Som synes ha av periodens åtta år sex uppvisat driftunderskott. Bemärkas bör också, att den allmänna konjunkturuppgång, som inträdde under år 1933 och sedermera fortsatte intill det nu pågående krigets utbrott, icke lett till någon förbättring av ställningen för denna järnväg, vilken fastmer kan sägas hava under perioden befunnit sig i ett permanent kristillstånd.

Den avveckling av krisen, som vanns år 1937, kan betecknas såsom formell. Härmed syftas på förhållandet, att bolaget visserligen erhöll befrielse från de förfallna fordringar, vilkas förhandenvaro utåt markerat kristillståndet, men likväl, och detta trots att uppgörelsen med långivarna var den från bolagets synpunkt gynnsammaste tänkbara, icke kunnat ernå nödig balans mellan inkomster och utgifter. För åren 1937 och 1938 redovisades nämligen, såsom av förestående siffror framgår, driftunderskott om respektive 24,000 och 25,000 kronor. De likvida medel, över vilka bolaget förfogade vid tidpunkten för 1937 års uppgörelse, voro skäligen obetydliga, och bolaget stod därför inom kort utan erforderligt rörelsekapital. I själva verket kunde driften under senare hälften av år 1938 och fram till tiden för förenämnda statsingripande uppehållas endast tack vare att ny försträckning om 20,000 kronor erhöles från Falkenbergs stad. Bolagets bokföringsmässiga ställning vid slutet av 1938, det sista hela året med självständig förvaltning, visas av följande balansräkning.

<i>Tillgångar.</i>	Tusental kronor.
Järnvägsanläggningen .....	2,546
Automobilrörelsen .....	38
Fastigheter .....	4
Värdehandlingar .....	17
Rörelsemedel:	
i kassa och bank .....	1
förråd .....	21
övriga .....	2
Reserverade tillgångar .....	1
	<hr/> Summa 2,630
 <i>Skulder.</i>	
Främmande kapital:	
Statslån .....	163
Reverslån .....	152
Svävande skulder .....	66
Eget kapital:	
Aktiekapital .....	1,152
Reservfond .....	537
Förnyelsefond .....	560
	<hr/> Summa 2,630

Järnvägsstyrelsen upplyser, att dels förenämnda räntefria lån från fonden för låneunderstöd om 110,000 kronor, dels resterande belopp 53,000 kronor av ett under år 1936 erhållet lån från motorvagnslånefonden redovisades under rubriken statslån. Härtill vore numera att lägga ett år 1938 beviljat lån från samma fond om 86,900 kronor, vilket emellertid icke införts i 1938 års räkenskaper. Rubriken reverslån åter omfattade i huvudsak förenämnda lån från Falkenbergs stad om 125,000, respektive 20,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen yttrar härefter, att de i propositionen till 1939 års lagtima riksdag omförmälda villkoren för upptagande till definitivt avgörande av frågan om statsförvärv av järnvägen numera vore uppfyllda. Enligt av statsmakterna vid 1939 års riksdag träffat beslut skulle förstatligandet omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej vore att betrakta som spårvägar eller hade liknande lokal karaktär, och som överhuvudtaget vore av den allmänna betydelse, att de borde fortbestå. För förevarande järnväg, som på intet sätt kunde anses likartad med en spårväg, gällde det alltså närmast att avgöra, huruvida den vore av sådan allmän betydelse, att den borde fortbestå. Styrelsen anför härom:

I de utlåtanden från länsstyrelserna i Hallands och Älvsborgs län, vilka finnas åberopade i nyssnämnda proposition, har framhållits, att järnvägen betytt och fortfarande betyder mycket för utvecklingen i berörda bygder, samt tillika påpekats, att en eventuell nedläggning av trafiken å järnvägen måste föregås av omfattande vägbyggnadsarbeten i syfte att möjliggöra linjetrafik med bussar och lastbilar.

Om riktigheten i sistberörda uttalande torde icke råda någon meningskiljaktighet. Det är också uppenbart, att byggnadsarbetena ifråga även med forcering måste kräva en betydande tid, ävensom att i nuvarande kris-

situation en sådan forcering icke torde kunna påräknas. Då vidare järnvägsbolaget nu liksom år 1939 är ur stånd att självt ombesörja trafikeringen, och berörda kommuner i detta hänseende ej äro bättre ställda än bolaget, förefinnas för närvarande även teoretiskt endast två alternativ: staten måste antingen medgiva att nuvarande trafikeringsavtal — med nödiga modifieringar — förlänges att gälla tillsvidare, eller också, såsom från bolagets sida år 1938 hemställdes, helt övertaga ansvaret för järnvägen.

Styrelsen är angelägen här inskjuta, att ett statsövertagande av järnvägen icke får tolkas som ett löfte om dess fortsatta bestånd oavsett utfallet av driften. Styrelsen är för sin del icke beredd att nu göra något definitivt uttalande beträffande järnvägens allmänna betydelse. Anförda siffror visa, att under de senare åren trafikörelsen varit skäligen liten och driftresultatet svagt, men det är måhända icke uteslutet, att mindre lämpliga taxe- och tidtabellsförhållanden haft en ej så ringa andel i denna svaghet. Erfarenheterna från de få månader, som förflöto från det statens järnvägar övertogo trafikeringen och intill dess av krisförhållandena betingad indragning av tågförbindelser skedde, synas giva vid handen, att en väsentlig ökning av järnvägstrafiken icke kan betraktas som helt utesluten.

Den hittills vunna erfarenheten är icke tillräcklig för grundande av en bestämd uppfattning, huruvida ökningen kan väntas bliva av sådan omfattning att banans bibehållande kan anses ekonomiskt försvarbart. Med hänsyn härtill och då det i allt fall redan på grund av vägförhållandena inom trafikområdet torde bli nödvändigt att uppehålla trafiken under åtskilliga år, vill det synas järnvägsstyrelsen riktigtast att uppskjuta ställningstagandet till frågan om järnvägens bevarande under en längre framtid, intill dess normala förhållanden åter inträtt samt varit rådande under så lång tid, att någorlunda säkra slutsatser kunna dragas med stöd av erhållna sifferuppgifter.

Enär man således under alla omständigheter måste räkna med trafikering under en följd av år, synes förenämnda första (trafikerings-)alternativ icke vara att förorda. Anordningen har nämligen karaktären av ett typiskt provisorium, och en förlängning av avtalet på obestämd tid skulle med säkerhet komma att ge upphov till en del vanskligheter bland annat ifråga om anläggningarnas underhåll. Under förutsättning, att ett statsförvärfv kan ske utan insats- eller i allt fall utan nämnvärd insats av ytterligare statskapital, synes därför det senare alternativet avgjort vara att föredraga. För det första erhålla statens järnvägar endast på den vägen full frihet att förfoga över järnvägens egendom. Vidare undviker man endast på så sätt, att denna järnvägs intressenter komma i en ogynnsam särställning, jämfört med intressenterna i andra järnvägar, vilka likaledes hava enbart lokal betydelse, men dock redan äro eller i samband med pågående allmänna förstatligande komma att övergå i statlig ägo.

En jämförelse, som därvid ligger särskilt nära till hands, är med den närbelägna och till förevarande järnväg i visst konkurrensförhållande stående järnvägen mellan Varberg och Åtran, vilken efter att under år 1932 ha förvärvats av staten samt från och med den 1 december 1936 varit ställd under järnvägsstyrelsens förvaltning, från och med den 1 juli 1938 införlivats i statsbanenätet. Under de år av 1930-talet, då sagda järnväg ännu trafikerades i enskild regi, var det ekonomiska resultatet där ännu ogynnsammare än för Falkenbergs järnväg, och även ifråga om Varberg—Åtrans järnväg har, såsom finnes omförmält i Kungl. Maj:ts proposition nr 52/1938, det icke ansetts uteslutet, att järnvägstrafiken skulle komma att nedläggas i en ej alltför avlägsen framtid.

I beaktande av förenämnda riksdagsbeslut angående enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, varvid i princip ingen skillnad gjorts mellan nor-

malspåriga och smalspåriga järnvägar, vill det synas järnvägsstyrelsen, som skulle de motiv, vilka innehållas i sistnämnda proposition och föranledde statsmakternas beslut om införlivande i statsbanenätet av Varberg—Äträngs järnväg, kunna i huvudsak åberopas i här förevarande fall.

Med hänsyn till av styrelsen sålunda anförda omständigheter har styrelsen varit ense med övriga berörda om att vid nödiga utredningar och förhandlingar sikte främst skulle tagas på möjligheten att få till stånd ett statsförvärv av järnvägen. Dessa förhandlingar hade nu slutförts och resulterat i föreliggande avtal om statsförvärv av järnvägen. Till motivering för avtalet anför styrelsen härefter:

Då såsom förut framhållits valet står mellan å ena sidan trafikering genom statens järnvägars försorg — i huvudsaklig anslutning till bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 — och å andra sidan statsförvärv, finnes icke anledning ytterligare uppehålla sig vid driftresultaten, för vilka staten i båda fallen måste svara. Innebörden av avtalets ekonomiska bestämmelser är väsentligen, att bolagets båda huvudfordringsägare, svenska staten och Falkenbergs stad, avstå från likvid för lämnade lån. För omfattningen av dessa insatser har förut redogjorts. Tilläggas bör dock, dels att före nämnda tillfälliga försträckning från Falkenbergs stad om 20,000 kronor tack vare viss försäljning kunnat nedbringas till 15,000 kronor, dels att statens järnvägar under trafikeringstiden förvärvat de i järnvägens biltrafik använda, men delvis Falkenbergs stad tillhöriga fordonen.

I § 3 mom. 1 sista stycket omförmålt bidrag till gäldande av smärre skulder har ansetts förenligt med antydda princip om likformighet huvudborgenärerna emellan, då dels nyssnämnda försträckning lämnats för täckande av driftutgifter, dels staten vid förvärvet erhåller vissa utanför järnvägen liggande tillgångar, nämligen dels aktier till ett beräknat värde av 12,000 kronor, dels ett för järnvägstrafiken ej behövt markområde i Falkenbergs stad.

Järnvägsstyrelsen meddelar, att ingen anvisning av medel å riksstaten erfordras för förvärvet utan blott beslut om vissa bokföringsoperationer, samt anför:

Vad först angår det äldre statslånet, synes ingen tvekan kunna råda om, att detsamma bör bli föremål för avskrivning på sätt skett vid tidigare statsförvärv av underskottsbanor. Vad åter beträffar lånen ur motorvagnslånefonden, är järnvägsstyrelsen beredd att — ävenledes enligt utbildad praxis — övertaga ansvaret för desamma, vilket synes böra åvägabringas sålunda, att återstående kapitalskuldbelopp överförs från motorvagnslånefonden till statens järnvägars fond. Slutligen är i avtalets § 3 mom. 1 omnämnda bidrag om 40,000 kronor analogt med de utgifter, som i flertalet fall av statsförvärv uppkomma på grund av styrelsens åtagande att svara för så kallade svävande skulder, och vill styrelsen föreslå, att beloppet ifråga — liksom de rörliga tillgångar, vilka ingå i förvärvet — må föras å det särskilda utjämningskonto med rubrik »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vars uppläggande föreslagits i styrelsens skrivelse den 23 februari 1940 angående Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar.

I detta sammanhang erinrar järnvägsstyrelsen om att styrelsen enligt trafikeringssavtalet förbundit sig att vid trafikeringstidens slut återlämna en förrådsbehållning av minst samma värde som den mottagna eller kontant ersätta värdeminskningen. Genom det nu träffade avtalet förlorade detta åtagande sin ekonomiska betydelse, men en bokföringsmässig reglering borde i allt fall äga rum.

Till förklaring av den i § 3 mom. 4 i avtalet upptagna bestämmelsen om skyldighet för styrelsen att till Falkenbergs stad utbetala visst belopp, därest bandelen Falkenberg—Holsljunga före utgången av år 1947 skulle komma att helt eller delvis nedläggas, anför styrelsen, att utbetalningen av detta realisationsvärde vore betingad av den omständigheten, att i denna bandel icke investerats några statsmedel. Det hade vid sådant förhållande syntts skäligt, att i händelse bandelen skulle komma att bevaras blott ett fåtal år, realisationsvärdet borde i angiven utsträckning komma Falkenbergs stad till godo såsom nuvarande innehavare av botteninteckningen i bandelen.

Styrelsen framhåller, att övriga bestämmelser i avtalet överensstämde till innehåll och ordalydelse med motsvarande bestämmelser i de liknande avtal, som styrelsen tidigare under innevarande år ingivit till Kungl. Maj:t, samt upptager härafter till behandling frågan om personalens ställning och anför härutinnan:

Jämlikt § 5 mom. 5 skola flertalet av befattningshavarna vara berättigade att från och med 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 50 man, nämligen 46 ordinarie och 4 icke ordinarie. Härutöver övergå i statens järnvägars tjänst 4 man vid bilavdelningen samt 10 ban- och verkstadsarbetare. Sammanlagt överföras sålunda från den enskilda järnvägens till statens järnvägars tjänst 64 man.

Den lönegradsplacering, som framgår av bilaga C, har skett i samförstånd med järnvägsförvaltningen och representanter för berörda personalorganisationer, med vilka överläggningar i saken ägt rum.

Styrelsen upplyser, att av den personal, som skulle övertagas i statens järnvägars tjänst, ingen vore avsedd att bli placerad på aktiv stat i högre lönegrad än A 20, varför något beslut av riksdagen icke erfordrades om antalet befattningar.

Styrelsen meddelar slutligen, att det i samband med järnvägens införlivande med statens järnvägar vore avsett, att densamma skulle tillföras ett nytt distrikt, beträffande vars omfattning styrelsen komme att senare avgiva förslag.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen besluta, att Falkenbergs järnväg må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar.

Vid ärendets avgörande i järnvägsstyrelsen har *järnvägsfullmäktigen Oscar Falkman* mot beslutet anmält avvikande mening och anfört:

Förvärvet av Falkenbergs järnväg skall enligt förslaget kräva endast relativt obetydliga direkta utgifter och avstående av till järnvägsbolaget lämnade statslån, vilka i alla fall ej torde kunna indrivras, men härutöver skulle statens järnvägar övertaga en personal å 65 man och få bära driftförlusterna intill dess järnvägen nedlägges. Förvärvet motiveras icke av andra skäl än statsmakternas principbeslut om förstatligandet av de enskilda järnvägarna. Under hänvisning till tidigare uttalad åsikt att nuvarande penningpolitiska läge bör föranleda uppskov med förstatligandet av enskilda järnvägar i alla de fall, där sådan åtgärd icke är till avsevärd fördel för mötande av svårig-

heter under nuvarande internationella kris, avstyrkes förvärvet av Falkenbergs järnväg.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret*, som avgivit yttrande i ärendet den 5 mars 1940, uttala, att de under nu föreliggande förhållanden ej hade något att invända mot att Falkenbergs järnväg förvärvades av staten och införlivades med statens järnvägar. Ett fortsatt trafikeringsprovisorium ansåge fullmäktige i likhet med järnvägsstyrelsen ej lämpligen böra ifrågakomma. Fullmäktige anföra härefter:

Fullmäktige vilja ej göra någon erinran mot att det efter 1937 års skuldreglering kvarstående statslånet avskrives, liksom ej heller mot att Falkenbergs stad, såsom skäligt synes vara, tillförsäkras att — i händelse av att ett nedläggande under de närmaste åren av järnvägslinjen Falkenberg—Höslunga skulle komma till stånd, vartill järnvägsstyrelsen vill hålla möjligheten öppen — återfå större eller mindre del av den fordran, som staden i samband med förstatligandet skall avskriva. Vad beträffar de båda lånen ur motorvagnslånefonden, vilka skola överföras från denna fond till statens järnvägars fond, bör riksgäldskontoret givetvis av järnvägsstyrelsen tillgodoföras upplupen ränta intill dagen för järnvägens övertagande av staten.

I övrigt har det föreliggande preliminära avtalet och järnvägsstyrelsens motivering för detsamma ej föranlett något uttalande från fullmäktiges sida.

*Departements-  
chefen.*

Ehuru Falkenbergs järnvägsaktiebolag genom de skuldregleringar, som ägde rum åren 1928 och 1937, blivit befriat från sina samtliga ränteförpliktelser å järnvägskapitalet, har bolaget icke lyckats uppnå balans mellan inkomster och utgifter. På grund härav har bolaget icke kunnat upprätthålla driften å bolagets järnväg mellan Falkenberg och Limmared. I anledning av framställning från bolaget, att staten skulle övertaga järnvägen, beslöt 1939 års lagtima riksdag, med bifall till avgiven proposition i ämnet, att bemyndiga Kungl. Maj:t medgiva järnvägsstyrelsen att med bolaget träffa överenskommelse om trafikering av järnvägen intill den 1 juli 1940 genom statens järnvägars försorg. Bemyndigandet avsåg endast ett provisoriskt säkerställande av driften i avvaktan på ett mera definitivt avgörande av frågan, hur framdeles borde förfaras med järnvägen. Järnvägsstyrelsen har nu framlagt ett förslag till avveckling av det ifrågavarande trafikprovisoriet, innebärande förvärv för statens räkning av bolagets järnväg och övrig egendom med undantag av kontanta penningmedel till ett belopp av cirka 1,200 kronor.

I likhet med järnvägsstyrelsen anser jag, att den hittills vunna erfarenheten icke är tillräcklig för att man därav skall kunna bilda sig en bestämd uppfattning, huruvida banans bibehållande är ekonomiskt försvarbart. Med hänsyn härtill och då det i allt fall redan på grund av vägförhållandena inom trafikområdet torde, såsom järnvägsstyrelsen framhållit, bliva nödvändigt att uppehålla trafiken under åtskilliga år, synes det ur skilda synpunkter lämpligast att uppskjuta avgörandet av frågan om järnvägens nedläggande intill dess normala förhållanden åter inträtt. Då valet alltså står mellan å ena sidan trafikering genom statens järnvägars försorg i huvudsaklig anslutning till bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 och å andra



sidan statsförvärv, finner jag i likhet med järnvägsstyrelsen och fullmäktige i riksgäldskontoret, att järnvägen bör förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar. Jag förutsätter därvid, att statsförvärvet icke skall utgöra hinder att nedlägga järnvägen i den utsträckning, som framdeles kan finnas påkallat.

Vad beträffar det av bolaget och järnvägsstyrelsen godkända avtalsförslaget synes någon anledning till erinran mot detsamma icke föreligga. Såsom järnvägsstyrelsen föreslagit torde det räntefria lån å 110,000 kronor från fonden för låneunderstöd, som bolaget erhållit, böra avskrivas och bolagets två lån ur motorvagnslånefonden överföras från denna fond till statens järnvägars fond. I likhet med järnvägsstyrelsen finner jag det vara påkallat, att det belopp å 40,000 kronor, som styrelsen enligt § 3 mom. 1 i avtalet skall erlægga till bolaget såsom bidrag till gäldande av bolagets driftskulder, skall jämte de rörliga tillgångar, vilka ingå i förvärvet, föras å det särskilda utjämningskonto med rubrik »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vars uppläggande jag tidigare i dag lämnat utan erinran. Vid nu angivna förhållanden erfordras icke något anslag å riksstaten för genomförandet av avtalet.

Den vid banan anställda personalen torde böra övertagas av statens järnvägar enligt de grunder, som tillämpats tidigare i liknande fall och som innehållas i § 5 i avtalet. Då bland denna personal icke finnes någon befattningshavare, som enligt avtalet skall placeras i 21 eller högre lönegrader, erfordras intet beslut av riksdagen med avseende å antalet befattningshavare.

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

att den Falkenbergs järnvägsaktiebolag tillhöriga Falkenbergs järnväg må av staten förvärvas i huvudsaklig överensstämmelse med de av mig här förordade grunderna.

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

Ur protokollet:

*Sigurd Lang.*

## Avtal

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

## § 1.

*Mom. 1.* Bolaget överläter till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1940 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt  
*dels* bolagets järnväg mellan Falkenberg och Limmared,  
*dels* alla bolagets fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar samt rättigheter,

med undantag för vid statens övertagande av järnvägens trafikering den 31 mars 1939 befintliga, å sparkasseräkning inestående kontanta penningmedel, uppgående till cirka 1,200 kronor, vilka må av bolaget behållas för bestridande av likvidationskostnader m. m.

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, med i mom. 1 nämnt undantag, före tillträdesdagen disponera sina tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än av styrelsen medgivna.

## § 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 åtkomsthändingar beträffande bolagets 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 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.* Köpeskilling för den överlåtna egendomen m. m. utgår på så sätt, att bolaget befrias från skyldigheten att till statsverket betala å tillträdesdagen oguldna delar av bolagets samtliga statslån, nämligen *dels* ett lån ur fonden för låneunderstöd om etthundrätiotusen (110,000) kronor, *dels* två lån ur motorvagnslånefonden om sammanlagt etthundrafyrtiofemtusentvåhundra-sextioen (145,261) kronor och 93 öre jämte därå upplupen ränta, samt

att styrelsen å tillträdesdagen *dels* till bolaget erlägger fyrtiotusen (40,000) kronor som bidrag till gäldande av vid trafikeringens överlåtande förefintliga

driftskulder m. m., dels övertager betalningsskyldigheten för den bolagets samtrafiksmedelsskuld, som kan komma att förefinnas vid tillträdet.

*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 gäldas av styrelsen.

*Mom. 4.* Därest bandelen Falkenberg—Holsljunga före utgången av år 1947 skulle komma att helt eller delvis nedläggas, skall styrelsen till Falkenbergs stad utbetala, vad som vid upprivningen kan utvinnas av genom detta avtal överlåten egendom, avseende nämnda bandel, dock högst etthundrafyrtiotusen (140,000) kronor.

#### § 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 till det i mars 1939 ingångna avtalet om trafikering av bolagets järnväg.

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 bestämmelserna äga tillämpning i den mån ej stadgandet under mom. 3 här nedan föranleder till tillämpning av den enskilda järnvägens 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 obehövligen 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 obehövligen 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 förvärfv 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 erlægga 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 anställning, 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 — 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 meddelande om vederböriga 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.

Falkenberg den 2 mars 1940.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

För FALKENBERGS JERNVÄGS  
AKTIEBOLAG.

G. Dahlbeck.

John Samuelson.

Erik Malmkvist.