

Nr 163.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av Kalmar—Berga, Östra Smålands och Mönsterås 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 4 mars 1940 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingånget avtal om förvärv av Kalmar—Berga, Östra Smålands och Mönsterås järnvägar. Järnvägsstyrelsen har

Bihang till riksdagens protokoll 1940. 1 saml. Nr 163.

551 40

tillika hemställt, att till förvärvets genomförande å riksstaten för budgetåret 1940/41 under rubriken Statsförvärv av enskilda järnvägar måtte anvisas ett reservationsanslag av 785,000 kronor. Avtalet torde få såsom bilaga fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Innan jag ingår på järnvägsstyrelsens skrivelse, torde jag med avseende å ifrågavarande järnvägar få meddela följande:

Kalmar—Berga järnväg om 76.6 kilometer och Östra Smålands järnväg, innefattande bansträckorna Ruda—Oskarshamn om 32.6 kilometer och Ruda—Älghultsby om 45.7 kilometer, tillhöra Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag. Mönsterås järnväg tillhör Mönsterås nya järnvägsaktiebolag och innefattar linjerna Mönsterås—Grönskåra om 57.9 kilometer och Grönskåra—Fagerhult om 11.1 kilometer. Alla linjerna hava en spårvidd av 0.891 meter. Koncession meddelades å Kalmar—Berga järnväg år 1892, å Östra Smålands järnväg åren 1904 och 1917 samt å Mönsterås järnväg år 1899.

I sin skrivelse meddelar *järnvägsstyrelsen* inledningsvis, att Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag och Mönsterås nya järnvägsaktiebolag såsom ägare till Östra Smålands järnväg respektive Mönsterås järnväg i en till Kungl. Maj:t den 24 januari 1939 inkommen skrift hemställt om statsförvärv av Östra Smålands järnväg, statsbidrag för upprätthållande av driften på Mönsterås järnväg samt räntefrihet å visst statslån, för vilket Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag stode i borgen eller — därest nämnda hemställan icke skulle bifallas — om tillstånd att nedlägga driften på berörda två järnvägar och försälja desamma. Av framställningen framginge, att Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag avsåge att allttjämt driva Kalmar—Berga järnväg. Sedan anbefallda utlåtanden i ärendet avgivits av dels 1932 års järnvägsekonomiutredning, som enligt Kungl. Maj:ts uppdrag verkställt ingående utredningar i frågan, dels järnvägsstyrelsen, fullmäktige i riksgäldskontoret samt länsstyrelsen i Kalmar län, varjämte förnyad framställning ingått från järnvägsbolagen, hade Kungl. Maj:t genom beslut den 26 maj 1939 förordnat, att handlingarna i ärendet skulle överlämnas till järnvägsstyrelsen för att vara tillgängliga vid de förhandlingar, som kunde komma att äga rum mellan järnvägsstyrelsen och vederbörande intressenter rörande eventuellt ingripande från statens sida i fråga om driften på samtliga ifrågavarande järnvägar i ett sammanhang, ävensom att framställningarna i övrigt icke skulle föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd. Järnvägsstyrelsen hade kort tid därefter mottagit hänvändelse från representanter för förenämnda bolag samt för bolagens huvudintressenter, Kalmar läns södra landsting och Kalmar stad. Därvid hade framhållits bland annat, att bolagens ekonomiska ställning vore så ogynnsam, att varje uppskov med beslut angående erforderliga saneringsåtgärder kunde befaras välla allvarliga olägenheter.

Enligt järnvägsstyrelsens mening kunde det i Kungl. Maj:ts beslut antyda eventuella ingripandet från statens sida, efter statsmakternas vid samma tid fattade principbeslut om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet genom statsförvärv av de enskilda järnvägsföretagen, näppeligen tänkas få annan form än ett statsförvärv av bolagens järnvägar med mera.

Sedan erforderliga tekniska och ekonomiska utredningar angående järnvägarna blivit verkställda, hade — jämlikt av Kungl. Maj:t den 9 juni 1939 åt järnvägsstyrelsen givet uppdrag — förhandlingar om statsförvärv ägt rum. Såsom resultat av dessa hade framgått nu förevarande avtal om statsförvärv av järnvägarna.

Järnvägsstyrelsen meddelar följande uppgifter angående de tekniska förhållandena:

	Kalmar—Berga järnväg	Östra Smålands järnväg	Mönsterås järnväg
Rälsvikt, kg/m	24.2—26.8	17.3—17.8	17.0—17.4
Minsta krökningsradie, m	300	300	300
Största lutning, ‰	16.67	16.0	16.0
Största tillåtna hastighet, km/tim. ..	60	40	40

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

	Kalmar—Berga järnväg	Östra Smålands järnväg	Mönsterås järnväg
Ånglok	7	5	3
Lokomotor	—	1	—
Motorvagnar	4	—	1
Personvagnar	23	6	7
varav 4-axliga	10	4	2
Resgods- och godsvagnar	297	73	62

Järnvägsstyrelsen upplyser, att bolagens linjer bildade en gemenskap i såväl förvaltnings- som drifhänseende, dock att varje bolag hade sin särskilda inkomst- och utgiftsbokföring. I denna förvaltningsgemenskap deltog även Kalmar—Torsås järnväg och Ljungbyholm—Karlslunda järnväg, en gemenskap som lämpligen borde fortsätta även efter statsförvärvet av de tre förstberörda järnvägarna. Vissa förberedande utredningar hade redan gjorts rörande Kalmar—Torsås järnväg och Ljungbyholm—Karlslunda järnväg, men förhandlingar om desammas statsövertagande hade ej medhunnits ännu.

Järnvägsstyrelsen meddelar i fortsättningen vissa siffersammanställningar, avsedda att belysa de ekonomiska förhållandena under åren 1931—1938 för Kalmar—Berga, Östra Smålands och Mönsterås järnvägar.

Drifträkningar.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medeltal
Kalmar—Berga järnväg.	Tusental kronor								
<i>Inkomster.</i>									
Persontrafik	239	211	196	197	197	204	219	217	210
Godstrafik	399	294	283	332	356	359	380	352	344
Övriga inkomster (posttransporter m. m.)	65	57	60	58	63	60	67	66	62
Summa	703	562	539	587	616	623	666	635	616
<i>Utgifter</i>	570	517	514	499	524	497	544	551	527
<i>Driftöverskott</i>	133	45	25	88	92	126	122	84	89
Östra Smålands järnväg.									
<i>Inkomster.</i>									
Persontrafik	70	59	56	57	58	57	57	60	59
Godstrafik	124	94	95	102	89	105	128	112	106
Övriga inkomster	58	43	31	31	37	34	37	39	39
Summa	252	196	182	190	184	196	222	211	204
<i>Utgifter</i>	289	276	199	188	191	220	230	246	230
<i>Driftöverskott</i>	— 37	— 80	— 17	+ 2	— 7	— 24	— 8	— 35	— 26
Mönsterås järnväg.									
<i>Inkomster.</i>									
Persontrafik	41	38	35	36	36	35	37	36	37
Godstrafik	92	61	62	67	72	71	77	62	70
Övriga inkomster	28	29	31	32	35	26	24	25	29
Summa	161	128	128	135	143	132	138	123	136
<i>Utgifter</i>	168	155	152	155	161	140	153	155	155
<i>Driftöverskott</i>	— 7	— 27	— 24	— 20	— 18	— 8	— 15	— 32	— 19

Järnvägsstyrelsen anför härefter, att bolagen i anslutning till järnvägsrörelsen bedreve en betydande såväl linje- som länstrafik. Den befarna väglängden i linjetrafik utgjorde 230 km. Linjesträckningen vore sådan, att vissa linjer följde järnvägarna och sålunda närmast vore att betrakta som skyddslinjer, medan andra framginge vinkelrätt mot järnvägarna och därigenom vidgade de senares trafikområde. Länstrafik för personbefordran bedreves förutom med bussar även med personbilar. Godsbefordran utfördes med lastbilar, stationerade på ett femtontal platser. Den sammanlagda fordonsparken, som ägdes av Östra Smålands biltrafikaktiebolag — ett dotterbolag till järnvägarna — utgjordes av 9 omnibusar, 9 personbilar och 24 lastbilar med ett anskaffningsvärde per den 1 juli 1939 av 290,000 kronor och ett bruksvärde vid samma tidpunkt av 81,000 kronor. Linjetrafiken hade lämnat ett relativt gott resultat, lastbiltrafiken däremot ett mindre gott. Det finge ankomma på närmare utredning, huruvida biltrafiken efter

järnvägarnas förstatligande skulle bedrivas i nuvarande omfattning, särskilt vad lastbilstrafiken beträffade.

Kalmar läns östra järnvägsaktiebolags vinst- och förlusträkningar för åren 1931—1938, avseende Kalmar—Berga järnväg, vilken här främst torde vara av intresse, te sig på följande sätt:.

Vinst- och förlusträkningar.

Kalmar läns östra 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	55	66	34	—	3	1	—	—
<i>Driftöverskott.</i>								
Av järnvägsrörelsen	133	45	25	88	92	126	122	84
» bilrörelsen	26	30	22	10	5	—	—	—
Ersättning för omlagd samtrafiksväg	20	38	35	24	9	16	13	7
Diverse inkomster (med avdrag för diverse utgifter)	— 2	—	20	—	—	7	17	2
Förlust för året	—	32	46	—	2	—	—	—
Summa	232	211	182	122	111	150	152	93
<i>Utgifter.</i>								
Avsättning till förnyelsefond:								
för järnvägsrörelsen	56	50	49	51	53	53	50	—
do för inom linjen	—	—	—	—	—	—	(5)	(56)
för bilrörelsen	30	33	36	10	1	1	1	1
Räntor	50	59	61	58	54	44	45	34
Skatter	2	3	2	—	—	—	—	—
Förlust å bilrörelse	—	—	—	—	—	4	—	—
» på Mönsterås järnväg	—	—	—	—	—	8	43	24
» » Östra Smålands järnväg	—	—	—	—	—	39	13	34
Vinst från föregående år	55	66	34	—	3	1	—	—
» för året	39	—	—	3	—	—	—	—
Summa	232	211	182	122	111	150	152	93
<i>Vinstfördelning.</i>								
Till bolagsstämmans förfogande:								
Vinst (+) eller förlust (—)	+ 94	+ 34	— 12	+ 3	+ 1	+ 47	+ 39	+ 58
Från fonder	—	—	+ 92	—	—	—	+ 17	—
Summa	+ 94	+ 34	+ 80	+ 3	+ 1	+ 47	+ 56	+ 58
Härav disponerade för:								
Avsättning till egna fonder och avskrivning å aktier	28	—	80	—	—	—	—	—
Till täckande av förluster på Östra Smålands järnväg och Mönsterås järnväg	—	—	—	—	—	47	56	58
Vinst (+) eller förlust (—) balanserad till efterföljande år	+ 66	+ 34	—	+ 3	+ 1	—	—	—
Summa	+ 94	+ 34	+ 80	+ 3	+ 1	+ 47	+ 56	+ 58

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

	Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag		Mönsterås nya järnvägsaktiebolag
	Kalmar—Berga järnväg	Östra Smålands järnväg	Mönsterås järnväg
	T u s e n t a l k r o n o r		
<i>Tillgångar.</i>			
Anläggningar för järnvägsrörelsen	3,837	322	1,462
Automobilrörelsen	42	5	8
Skuldförbindelser m. m.	296	4	11
Rörelsemedel:			
i kassa och bank	—	—	—
förråd	82	6	15
övriga	94	17	9
Förlust för året och balanserad från föregående år	—	34	278
Summa	4,351	388	1,783
<i>Skulder.</i>			
Främmande kapital:			
Statslån	80	159	—
Obligationslån	—	—	—
Reverslån	1,186	132	994
Svävande skulder	224	97	160
Eget kapital:			
Aktiekapital	1,200	—	450
Reservfond	—	—	—
Förnyelsefond	1,661	—	179
D:o förd inom linjen	(61)	(35)	(116)
Summa	4,351	388	1,783

Angående bolagens lån meddelar järnvägsstyrelsen följande uppgifter:

Kalmar—Berga och Mönsterås järnvägar ha icke erhållit något statslån. Till järnvägsanläggningen Ruda—Oskarshamn beviljades däremot på sin tid ett lån ur allmänna järnvägslånefonden å 483,300 kronor och till järnvägsanläggningen Ruda—Älgshultsby dels ett lån ur samma fond å 1,525,000 kronor dels ett lån ur handels- och sjöfartsfonden å 207,000 kronor. Sistnämnda lån jämte därå upplupen ränta ersattes efter kort tid med ett lån å 224,000 kronor ur allmänna järnvägslånefonden.

Järnvägsföretaget Ruda—Oskarshamn kunde till en ringa del och järnvägen Ruda—Älgshultsby ej alls fullgöra sin betalningsskyldighet för statslånen. År 1931 försattes bägge järnvägsbolagen på egen begäran i konkurs, varefter riksgäldskontoret för bevakande av statens fordringar på grund av statslånen nödgades inköpa deras järnvägar. I enlighet med av Kungl. Maj:ts proposition nr 204 till 1932 års riksdag framlagt förslag försåldes järnvägarna därefter såsom en järnvägsenhet för en köpeskilling av 200,000 kronor till ett av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag för ändamålet bildat dotterbolag, Östra Smålands järnvägsaktiebolag. Köpeskillingen gäldades genom avlämnande av en skuldförbindelse å 200,000 kronor till riksgäldskontoret, för vilken skuldförbindelse säkerhet lämnades i form av inteckning med bästa rätt i järnvägen samt borgen av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag.

Järnvägsdriften lämnade emellertid sådant ekonomiskt resultat, att Östra

Smålands järnvägsaktiebolag år 1936 måste träda i likvidation. Järnvägen förvärvades därvid exekutivt av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag för en köpeskilling av 40,000 kronor. Detta belopp, ävensom köpeskillingen för viss särskilt försold rullande materiel inbetalades till riksgäldskontoret i avräkning å förenämnda statens fordran, som därigenom nedbringades till omkring 149,400 kronor.

Vidare häftar Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag i skuld för två statslån å tillsammans 94,340 kronor för inköp av motorvagnar. Det första beviljades den 15 juni 1935 lydande å 47,040 kronor och det andra den 7 januari 1937 å 47,300 kronor. Å dessa lån kvarstår ett oguldet belopp av 78,316 kronor 40 öre jämte ränta.

Övriga lån, som innefattas i avtalet, äro två lån hos enskilda järnvägarnas pensionskassa, om respektive 544,072 kronor (låntagare Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag) och 128,000 kronor (låntagare Mönsterås nya järnvägsaktiebolag) jämte därå upplupen ränta. Beloppen avse den 1 juli 1940. Denna skuld ingår i köpeskillingen 710,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen upplyser, att styrelsen enligt avtalet vidare hade att ställa 75,000 kronor till förfogande för friköpande av samtliga aktier i förutnämnda Östra Smålands biltrafikaktiebolag. Den köpesumma, som staten enligt avtalet skulle erlagga för järnvägarna, uppginge sålunda till 863,000 kronor (710,000 + 78,000 + 75,000). Härtill komme det belopp, varmed driftskulderna kunde komma att överskrida värdet av i förvärvet ingående rörliga tillgångar. Om överenskommelsens innebörd anför styrelsen vidare:

Det torde böra inledningsvis framhållas, att denna köpesumma icke är framkalkylerad på grundval av föreliggande i det föregående delvis återgivna uppgifter angående de senare årens resultat, vilka med hänsyn till planerade saneringsåtgärder icke ansetts representativa för framtiden. Summan ifråga motsvarar däremot ungefärligen det belopp, som järnvägarna beräknats kunna förränta i fortsatt enskild drift, därest sagda saneringsåtgärder komme till stånd. Det må i detta sammanhang påpekas, att det beräknade affärsvärdet helt hänför sig till Kalmar-Berga järnväg, medan övriga tvenne järnvägar även efter saneringen skulle förbliva underskottsbanor.

Vid fastställande av det belopp, som bör redovisas över riksstaten, har man att till i avtalets § 3 angiven köpeskilling 710,000 kronor lägga å samma ställe angivet 75,000 kronor kontant belopp, varför summan blir 785,000 kronor. Vad förenämnda lån ur motorvagnslånefonden om c:a 78,000 kronor beträffar, vill styrelsen föreslå, att kapitalet må överföras från motorvagnslånefonden till statens järnvägars fond. Vad slutligen beträffar resterande belopp för Östra Smålands järnvägsaktiebolags statslån, föreslås att det samma avskrives på sätt tidigare skett vid övertagande av underskottsbanor.

Vad beträffar övriga övertagna skulder och rörliga tillgångar föreslås, att de må föras på det särskilda utjämningskonto, med rubrik »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdags beslut förvärvade enskilda järnvägar», om vars uppläggande hemställts i styrelsens skrivelse den 23 februari 1940 angående Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar.

Järnvägsstyrelsen ingår här efter på frågan om järnvägarnas affärsvärde samt framhåller, att man vid beräkningen av järnvägarnas affärsvärde i enskild regi förutsatt, att vissa saneringsåtgärder skulle vidtagas. Ett ställningstagande till denna fråga behövde emellertid icke med nödvändighet ske samtidigt med behandlingen av här förevarande ärende, utan syntes

fastmer övervägande skäl tala för att därmed borde tillsvidare anstå. Det syntes nämligen vara önskvärt, att klarhet först kunde vinnas i fråga om tiden för genomförandet av sådana planerade vägförbättringar, som vore en förutsättning för trafikens överflyttning till buss- och lastbilsbefordran. Genom ett uppskov vunnes också, att det kunde bli klarlagt, huruvida — såsom från visst håll gjorts gällande — den hittills svaga trafikrörelsen till någon väsentlig del varit avhängig av mindre gynnsamma drift- och taxeförhållanden. Till förmån för ett sådant uppskov kunde vidare anföras, att för närvarande, då läget på bränslemarknaden vore mycket kritiskt, de till partiellt nedläggande ifrågasatta Mönsterås och Östra Smålands järnvägar syntes böra tillsvidare bibehållas på grund av deras egenskap av skogsbygdsbanor, enär de nu kunde få större trafikuppgifter än normalt.

Styrelsen erinrar härefter om att styrelsens nu gjorda uttalande icke vore att fatta som ett stöd åt ortsintresset om bibehållande för framtiden av ifrågavarande bandelar — oavsett utfallet av järnvägsrörelsen — utan försiktigheten hade blott syntes fordra, att man icke inför ett ovisst läge redan nu bunde sig för en så allvarlig åtgärd som upprivandet av järnvägar i bygder med för närvarande i övrigt mindre tillfredsställande kommunikationsförhållanden.

Under hänvisning till att bestämmelsen i avtalets § 1 om bidrag till bolagens ränteutgifter för tiden från 1 oktober 1939 innebure i sak, att staten mot erhållande av uppstående driftöverskott påtog sig förräntningen av köpesumman från och med sagda dag, anför järnvägsstyrelsen vidare, att avtalet i övrigt utformats i enlighet med förefintlig praxis, vilket särskilt gällde i fråga om de punkter, som reglerade personalens anställnings- med flera förhållanden. I anslutning härtill yttrar styrelsen:

Jämlikt mom. 5 i avtalets § 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 avtalen fogad bilaga C komma att i statens järnvägars tjänst övertagas från de tre järnvägarna 133 man, nämligen 119 ordinarie och 14 icke ordinarie. Härutöver övergå i statens järnvägars tjänst 35 man vid bilavdelningen och 2 banarbetare. Den sammanlagda personalstocken, som överföres från de enskilda järnvägarnas till statens järnvägars tjänst, uppgår sålunda till 170 man.

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

Av den personal, som skall övertagas i statens järnvägars tjänst, är ingen avsedd att omedelbart bliva placerad på aktiv stat i högre lönegrad än A 20, varför något beslut av riksdagen icke erfordras i fråga om antalet befattningar.

Järnvägsstyrelsen upplyser slutligen, att det i samband med järnvägarnas införlivande med statens järnvägar vore avsett, att desamma skulle tillföras ett nybildat 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, *dels* besluta, att Kalmar—Berga, Östra Smålands och Mönsterås 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 785,000 kronor.

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

Ett inköp av Kalmar—Berga med flera järnvägar, som skulle innebära en investering av över 900,000 kronor, oräknat det övertagna ansvaret för järnvägarnas personal, kan påtagligen ej motiveras av några ekonomiska skäl, eftersom järnvägarna antagligen komma att gå med förlust och frågan om ett — åtminstone partiellt — nedläggande snart torde bli aktuell. Statsförvärvet synes ej heller kunna motiveras av några för nuvarande kristid speciella förhållanden. Med hänsyn till önskvärdheten att inför den hotande penningkrisen icke öka statens skulder avstyrkes ett förvärv för närvarande av angivna järnvägar.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som avgivit yttrande i ärendet den 7 mars 1940, framhålla, att de med hänsyn till vad i ärendet förekommit ej ville motsätta sig, att förslag om statsförvärv av här ifrågavarande smalspåriga järnvägar framlades för den nu församlade riksdagen. Beträffande förslagets innehåll anföra fullmäktige följande:

Vad då först beträffar den avtalade köpeskillingen av 710,000 kronor anse sig fullmäktige — i betraktande av ifrågavarande järnvägsföretags, sedda som en helhet, mycket svaga ekonomiska ställning och de ovissa utsikterna för en framtida förbättring av driftresultaten — böra ifrågasätta skäligheten av den preliminära uppgörelsen i denna del.

Bestämmelsen i avtalets § 1 om bidrag till bolagens ränteutgifter för tiden från den 1 oktober 1939 innebär, såsom järnvägsstyrelsen påpekar, i sak att staten mot erhållande av uppstående driftöverskott påtager sig förräntningen av köpesumman från och med nämnda dag. Under förutsättning av att järnvägarna i fråga övertagas av staten den 1 juli 1940 kommer nämnda bestämmelse sålunda att medföra en utgift för staten av 20,700 kronor. — Styrelsens i avtalets § 3 stipulerade övertagande av betalnings-skyldigheten för bolagens driftskulder, i den mån dessa ej kunna täckas med tillgängliga medel, torde ock komma att innebära risk för en ej oväsentlig utgift för staten. Av samma skäl, som ovan anförts i fråga om köpeskillingens belopp, vilja fullmäktige uttala sin tveksamhet om skäligheten av avtalet även i förevarande hänseende.

Vidare vilja fullmäktige med anledning av järnvägsstyrelsens ovan berörda uttalande angående uppskov tills vidare med vissa saneringsåtgärder, innebärande främst nedläggande av driften i viss omfattning, framhålla, att tidigare verkställda utredningar enligt fullmäktiges mening otvetydigt givit vid handen, att i betraktande av det mycket svaga driftresultatet å vissa bandelar starka skäl tala för trafikens nedläggande å åtminstone de sämsta av dessa bandelar. Även om fullmäktige beakta de av järnvägsstyrelsen anförda skälen för att beslut i denna fråga bör tills vidare anstå, anse sig fullmäktige dock böra uttala önskvärdheten av att frågan, så snart så lämpligen kan ske, måtte upptagas till förnyat övervägande.

I övrigt har det föreliggande förslaget ej föranlett någon erinran från fullmäktiges sida. Fullmäktige hava således ej något att invända mot att resterande belopp av Östra Smålands järnvägsaktiebolags ovan omnämnda

statslån avskrivs och sålunda Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag befrias från ytterligare betalningsansvar för detsamma. Såsom järnvägsstyrelsen framhållit, bör kapitalskulden för lånet ur motorvagnslånefonden om cirka 78,000 kronor överföras från nämnda fond till statens järnvägars fond. I samband därmed bör riksgäldskontoret av järnvägsstyrelsen tillgodoföras intill dagen för övertagandet upplupen, ogulden ränta å detta lån.

Riksgäldsfullmäktigen Karl Magnusson har anmält avvikande mening och förklarat sig instämma i vad järnvägsfullmäktigen Falkman yttrat vid ärendets avgörande i järnvägsstyrelsen.

Departements-
chefen.

De nu till prövning föreliggande statsförvärven av Kalmar—Berga, Östra Smålands och Mönsterås järnvägar utgöra ett led i de av riksdagen beslutade åtgärderna för järnvägsnätets enhetliggörande. Ifrågavarande järnvägar jämte Kalmar—Torsås och Ljungholm—Karlslunda järnvägar utgöra en förvaltningsgemenskap, i vilken Kalmar—Berga järnväg utgör huvudleden. I skrivelse den 20 januari 1939 till Kungl. Maj:t gjorde Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag och Mönsterås nya järnvägsaktiebolag såsom ägare till Östra Smålands järnväg respektive Mönsterås järnväg framställning angående statsförvärv av Östra Smålands järnväg, statsbidrag för uppehållande av driften å Mönsterås järnväg samt räntefrihet för visst statslån, för vilket Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag stode i borgen, eller, om nämnda hemställan ej skulle bifallas, om tillstånd att nedlägga driften å berörda två järnvägar och försälja desamma. Denna framställning föranledde ej annan Kungl. Maj:ts åtgärd än att genom beslut den 26 maj 1939 förordnades, att handlingarna i ärendet skulle överlämnas till järnvägsstyrelsen för att vara tillgängliga vid de förhandlingar, som kunde komma att äga rum mellan järnvägsstyrelsen och vederbörande intressenter rörande eventuellt ingripande från statens sida i fråga om driften å samtliga förevarande järnvägar i ett sammanhang. Sedermera mottog järnvägsstyrelsen hänvändelse från representanter för förenämnda järnvägsaktiebolag samt deras huvudintressenter, Kalmar läns södra landsting och Kalmar stad. Därvid framhölls bland annat, att bolagens ekonomiska ställning vore så ogynnsam, att varje uppskov med beslut angående erforderliga saneringsåtgärder kunde befaras vålla allvarliga olägenheter. Sedan erforderliga utredningar angående järnvägarna verkställts, hava jämlikt av Kungl. Maj:t den 9 juni 1939 åt järnvägsstyrelsen givet uppdrag förhandlingar om statsförvärv ägt rum. Såsom resultat av dessa föreligger det av järnvägsstyrelsen till godkännande överlämnade preliminära avtalet om statsförvärv av järnvägarna.

Rörande bolagens ställning m. m. samt deras ekonomiska mellanhavanden med staten och andra långivare må erinras om, att Östra Smålands järnvägsaktiebolag, som år 1936 trätt i likvidation, häftar i en skuld till riksgäldskontoret å omkring 149,400 kronor jämte upplupna räntor, för vilken skuld Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag står i borgen, att sistnämnda bolag innehar två statslån från motorvagnslånefonden, varå kvarstår ett oguldet belopp av omkring 78,300 kronor ränta, samt att Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag och Mönsterås järnvägsaktiebolag innehava lån hos

enskilda järnvägars pensionskassa å respektive omkring 544,000 kronor och 128,000 kronor jämte ränta.

Enligt avtalet, varigenom överlätas bolagens järnvägar jämte deras övriga egendom med vissa undantag, skola bolagen såsom vederlag erhålla *dels* en köpeskilling av 710,000 kronor att erläggas genom att järnvägsstyrelsen övertager betalningsskyldigheten för nämnda båda lån hos enskilda järnvägarnas pensionskassa jämte ränta, varefter resterande beloppet betalas kontant, *dels* befrielse för Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag från betalningsskyldigheten från förenämnda kapitalskuld för lånen från motorvagnslånefonden jämte ränta samt från ytterligare betalningsansvar för Östra Smålands järnvägsaktiebolags statslån. — Vidare skall järnvägsstyrelsen ställa till bolagens förfogande ett belopp av 75,000 kronor för friköpande av de förpantade eller i enskild ägo varande aktierna i ett biltrafiksaktiebolag. — Därjämte äga bolagen att såsom bidrag till sina ränteutgifter för tiden från den 1 oktober 1939 till dagen för tillträdet av för samma tid inflytande medel behålla ett månatligt belopp av 2,300 kronor, varjämte styrelsen förbinder sig att övertaga betalningsskyldigheten för bolagens driftskulder, i den mån dessa ej kunna täckas av tillgängliga medel.

Såsom järnvägsstyrelsen framhåller i sin skrivelse, uppgår sålunda den köpesumma, som staten enligt avtalet skall erlägga för järnvägarna, till 863,000 kronor (710,000 + 78,000 + 75,000), vartill kommer det belopp, varmed driftskulderna kunna komma att överskrida värdet av i förvärvet ingående rörliga tillgångar. Av beloppet 863,000 kronor har järnvägsstyrelsen föreslagit, att 785,000 kronor (710,000 + 75,000) redovisas över riksstaten, under det att kapitalskulden för lånen från motorvagnslånefonden överföres från denna fond till statens järnvägars fond och det resterande beloppet av Östra Smålands järnvägsaktiebolags statslån avskrives såsom tidigare skett vid övertagande av underskottsbanor.

Vid ett överbäggande av de olika på frågan inverkan de förhållandena får ej förbises, att vid tidigare utredningar i saken spörsmålet om nedläggande av driften å vissa delar av Östra Smålands järnväg respektive Mönsterås järnväg varit aktuellt. Järnvägsstyrelsen har i sin förevarande framställning uttalat, att ett ställningstagande till denna fråga icke behöfde med nödvändighet ske samtidigt med behandlingen av här föreliggande ärende. Fastmera syntes överbäggande skäl tala för att därmed borde tills vidare anstå i avbidan bland annat på genomförandet av sådana planerade vägförbättringar, vilka vore en förutsättning för trafikens överflyttning till buss- och lastbilsbefordran. I anledning av vad järnvägsstyrelsen sålunda yttrat, må anföras, att det knappast synes påkallat att i statens ägo överföra järnvägar, som nära nog helt förlorat sin betydelse för den bygd de genomlöpa. Med hänsyn till nuvarande krisläge synes dock ett omedelbart nedläggande av driften böra undvikas. Jag förutsätter emellertid i likhet med fullmäktige i riksgäldskontoret att, därest driftresultatet icke väsentligt förbättras, frågan om rörelsens nedläggande å de svagaste bandelarna snarast upptages till förnyad prövning

På grund av vad sålunda anförts vill jag icke motsätta mig, att statsmakterna redan nu skrida till statsövertagande av ifrågavarande järnvägar. Vad beträffar den i köpeskillingen ingående posten å 710,000 kronor ha fullmäktige i riksgäldskontoret ansett sig böra ifrågasätta skäligheten av den preliminära uppgörelsen i denna del. Även jag finner köpeskillingen vara för statsverket jämförelsevis oförmånlig, men med hänsyn till de uppoftningar, som huvudintressenterna i järnvägarna, Kalmar läns södra landsting och Kalmar stad, gjort för uppehållande av järnvägsdriften, anser jag mig emellertid icke böra föreslå någon reducering av köpeskillingen. Av samma skäl kan jag även godtaga den i avtalets § 1 upptagna bestämmelsen om bidrag till bolagens ränteutgifter för tiden från den 1 oktober 1939 liksom även den i avtalets § 3 stipulerade skyldigheten för staten att övertaga ansvaret för bolagens driftskulder, i den mån dessa ej kunna täckas med tillgängliga medel.

Mot de av järnvägsstyrelsen i anledning av förvärvet föreslagna bokföringsåtgärderna har jag intet att erinra.

I samband med järnvägarnas övergång förutsättes, att personalen vid dessa likaledes övergår i statens järnvägars tjänst enligt de grunder, som innehållas i avtalets § 5. Då bland denna personal icke finnes någon befattningshavare, som är avsedd att omedelbart placeras i A 21 eller högre lönegrader, erfordras intet beslut av riksdagen med avseende å antalet befattningshavare.

Kalmar läns södra landstings förvaltningsutskott och drätselkammaren i Kalmar hava med stöd av vederbörliga bemyndiganden numera godkänt avtalet.

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

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna ifrågavarande, vid statsrådsprotokollet denna dag fogade avtal om förvärv av Kalmar—Berga, Östra Smålands och Mönsterås järnvägar,

dels ock till Statsförvärv av Kalmar—Berga järnväg m. m. för budgetåret 1940/41 såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik Statens järnvägar anvisa ett *reservationsanslag* av..... kronor 785,000.

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.

Avtal

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för Svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag och Mönsterås nya järnvägsaktiebolag, nedan kallade bolagen, å andra sidan, angående förvärfv för svenska statens räkning av Kalmar—Berga, Östra Smålands och Mönsterås järnvägar m. m.

§ 1.

Mom. 1. Bolagen överlåta till svenska staten på följande villkor med full äganderätt dels bolagens järnvägar, nämligen Kalmar—Berga och Östra Smålands (Oskarhamn—Ruda—Älghultsby) järnvägar, tillhöriga Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag och Mönsterås järnväg, tillhörig Mönsterås nya järnvägsaktiebolag jämte allt, vad till desamma hör, dels alla andra av bolagen ägda fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar — med iakttagande av vad nedan i detta moment sägs — samt rättigheter.

Från överlåtelsen undantagas dels av bolagen ägda men hos Aktiebolaget Svenska Handelsbanken pantförskrivna 1,800 stycken aktier i Kalmar Verkstadsaktiebolag, dels av bolagen ägda 100 stycken aktier i Kalmar Bostadsaktiebolag.

Såsom bidrag till bolagens ränteutgifter för tiden från den 1 oktober 1939 och till dagen före tillträdet äga bolagen att av för samma tid inflytande medel behålla ett månatligt belopp av tvåtusentrehundra (2,300) kronor.

I första stycket omnämnda fastigheter äro angivna i bifogade förteckning, bil. A.

Mom. 2. Tillträdet skall ske under år 1940 å dag, som Kungl. Maj:t bestämmer.

Mom. 3. Egendomen överlåtes i det skick, vari densamma å tillträdesdagen befinner sig.

Mom. 4. 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 med deras rörelse samordnad verksamhet ävensom för gäldande av ränta å i § 3 omnämda statslån för motorvagnsköp. Bolagen må icke heller 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 lagfartsbevis och övriga åtkomsthändingar beträffande bolagens fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att densamma är fri från andra inteckningar än sådana som vid tillträdet överlämnas till styrelsen. Bolagen skola vidare överlämna de enligt § 3 friköpta aktierna i Östra Smålands biltrafiksaktiebolag och därvid garantera, att detta bolag icke veterligen häftar för gäld.

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

§ 3.

I vederlag för den överlåtna egendomen m. m. skola bolagen erhålla dels en köpeskilling av sjuhundratiotusen (710,000) kronor, vilket belopp erlägges på så sätt, att styrelsen från och med tillträdesdagen övertager betalningsskyldigheten för bolagens båda lån — om respektive 544,072:08 (Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag) och 128,000 kronor (Mönsterås nya järnvägsaktiebolag) — hos enskilda järnvägarnas pensionskassa jämte därå upplupen ränta, varefter resterande belopp kontant erlägges,

dels befrielse ej mindre från Kalmar läns östra järnvägsaktiebolags skyldighet att till statsverket betala oguldna delar av sin kapitalskuld (78,316 kronor 40 öre) jämte ränta för de till bolagen utlämnade statslånen för motorvagnsköp, än även från ytterligare betalningsansvar för Östra Smålands järnvägsaktiebolags statslån.

Vidare ställer styrelsen till bolagens förfogande ett belopp av 75,000 kronor för friköpande av samtliga aktier i Östra Smålands Biltrafiksaktiebolag, vilka aktier äro antingen förpantade i bank såsom säkerhet för lån eller i enskild ägo.

Styrelsen övertager därjämte betalningsskyldigheten för bolagens driftskulder, i den mån dessa ej kunna täckas med tillgängliga medel. Bolagens driftskulder vid 1939 års utgång äro förtecknade i särskild till styrelsen lämnad uppgift och bolagen garantera, att de vid sagda tidpunkt icke hade andra sådana skulder.

Kostnaderna för lagfart å den överlåtna egendomen samt 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 befördrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövliga för de övertagna järnvägarnas drift i statens järnvägars regi;

dels bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befördrats 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 uppnädd 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 skäligen hänsyn skall tagas till den tid, befattningshavaren 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 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 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 — med de eventuella modifikationer däri, som kunna komma att bli föreskrivna för järnvägar av annan spårvidd än den normala — komma till tillämpning å desamma, vad godssamtrafiken beträffar dock under förutsättning, att meddelanden om vederböriga ändringar av samtrafikstabellen hinna att före tillträdesdagen utfärdas av verkställande förvaltningen för järnvägarernas godssamtrafik.

§ 9.

Därest Mönsterås järnväg före utgången av år 1947 skulle komma att helt eller delvis nedläggas, medger styrelsen, att vad som vid upprivningen kan utvinnas av genom detta avtal överlåten egendom avseende denna järnväg må utbetalas till Kalmar läns södra landsting och Kalmar stad efter fördelning, som mellan dem bliver överenskommen.

§ 10.

Detta avtal är ingånget, för styrelsens del under förbehåll av godkännande av Kungl. Maj:t och för bolagens del under förbehåll av godkännande av bolagsstämma samt av Kalmar läns södra landsting och stadsfullmäktige i Kalmar stad.

Stockholm den 27 februari 1940.

Kalmar den 27 februari 1940.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

KALMAR LÄNS ÖSTRA JÄRNVÄGS-
AKTIEBOLAG.

G. Dahlbeck.

John Jeansson. H. Arvidsson.

Erik Malmkvist.

MÖNSTERÅS NYA JÄRNVÄGS-
AKTIEBOLAG.

C. P. V. Grönebo. Gust. L. Johnsson.