

Nr 128.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv av Ystad
—Eslövs m. fl. järnvägar; given Stockholms slott den
7 mars 1941.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande 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 7 mars 1941.*

Närvarande:

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

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

I skrivelse den 17 februari 1941 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning fem vid skrivelsen i avskrift fogade, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingångna avtal om förvärv av Ystad—Eslövs, Malmö—Ystads, Ystad—Gärnsäs—S:t Olofs, Ystad—Brösarps och Börringe—Östratorps järnvägar. Järnvägsstyrelsen har tillika hemställt, att till förvärvets genomförande för budgetåret 1941/42 ett reservationsanslag måtte anvisas av 5,900,000 kronor. Avtalen torde med uteslutande av därtill hörande bilagor få som bilagor A—E fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Ystad—Eslövs och Malmö—Ystads järnvägar om 75.3 respektive 62.8 kilometer tillhöra järnvägsaktiebolag, som i sina namn upptagit linjernas sträckning. Ystad—S:t Olofs järnvägsaktiebolag äger linjerna Köpingebro—Gärs-

näs om 27.4 kilometer och Gärsnäs—S:t Olof om 13.5 kilometer. Ystad—Brösarps järnväg, innefattande linjen Tomelilla—Brösarp om 29.0 kilometer, tillhör järnvägsaktiebolaget Ystad—Brösarp. Vad slutligen beträffar Börringe—Östratorps järnväg, innefattande linjerna Börringe—Anderslöv om 7.4 och Anderslöv—Östratorp om 14.7 kilometer, tillhör denna järnväg Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolag. Koncession meddelades å Ystad—Eslövs järnväg år 1863, å Malmö—Ystads järnväg år 1873, å Ystad—S:t Olofs järnväg åren 1892 och 1898, å Ystad—Brösarps järnväg sistnämnda år samt å Börringe—Östratorps järnväg åren 1873 och 1885.

Statslån redovisas icke för någon av här ifrågavarande järnvägar.

I sin nu förevarande skrivelse meddelar *järnvägsstyrelsen* inledningsvis följande uppgifter angående järnvägarna:

Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolags styrelse har sitt säte i Anderslöv, övriga styrelser ävensom den gemensamma administrationen äro förlagda till Ystad.

Vad beträffar gemenskapen i övrigt må nämnas, att Ystad—Eslövs järnväg med — i huvudsak — sin egen rullande materiel och åkande personal på egen risk trafikerar Ystad—Gärsnäs—S:t Olofs och Ystad—Brösarps järnvägar. Alla banornas godsvagnar och presenningar äro inregistrerade i ett Ystads järnvägars vagnförbund. Järnvägarnas i Ystad belägna verkstad äges gemensamt av Ystad—Eslövs och Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag.

De viktigaste tekniska förhållandena vid järnvägarna framgå av följande uppgifter:

| J ä r n v ä g | Rälsvikt per meter kg | Tillåten hastighet km/tim. | Byggnads- kostnad milj. kr. |
|-----------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| Ystad—Eslöv | 34 | 75 | 6.70 |
| Malmö—Ystad | 32 och 41 | 75 | 6.13 |
| Ystad—Gärsnäs—S:t Olof: bandel | | | |
| Köpingebro—Gärsnäs | 34 | 60 | 1.76 |
| Gärsnäs—S:t Olof | 25 | 50 | |
| Ystad—Brösarp | 30 | 60 | 1.58 |
| Börringe—Östratorp | 25 | 40 | 0.95 |
| | | Summa | 17.12 |

Spårvidden är för hela systemet den normala, 1.435 m.

Den rullande materielen å järnvägarna utgjordes vid 1939 års slut av:

| | J ä r n v ä g | | | Tillhopa |
|-------------------------------|------------------------------|-----------------|------------------------|----------|
| | Ystad— Eslöv ¹ | Malmö— Ystad | Börringe— Östratorp | |
| Ånglok | 16 | 7 | 3 | 26 |
| Motorvagnar | 2 | 1 | — | 3 |
| Person- och postvagnar | 18 | 32 | 2 | 52 |
| därav 4-axliga | 7 | 14 | 1 | 22 |
| Resgods- och godsvagnar | 478 | 342 | 50 | 870 |

Angående järnvägarnas gemenskap med statens järnvägar meddelar *järnvägsstyrelsen*:

¹ Inklusive Ystad—S:t Olof.

Antalet med statens järnvägar gemensamma föreningsstationer är endast två, Eslöv och Svedala, av vilka den förra tillhör statens järnvägar den senare Malmö—Ystads järnväg. Även i Malmö förefinnas gemenskapsförhållanden, ehuru Malmö—Ystads järnväg där har två egna stationer, Malmö västra och Södervärn, vilka båda jämte mellanliggande bansträcka användas jämväl av Malmö—Trelleborgs järnväg. Efter förstatligandet av Malmö—Ystads järnväg kunna båda dessa stationer organisatoriskt sammanföras med Malmö centralstation och ställas under samma befäl som sistnämnda station.

Sådan samordning av skilda stationer på samma ort har tidigare skett i flera fall till båtнад icke minst ur trafikantsynpunkt. För Malmö vidkommande beräknas ett dylikt sammanförande komma att möjliggöra en avsevärt rationellare drifttjänst och därmed förenad driftkostnadsbesparing. Om än samordningens fulla genomförande icke låter sig göra så länge Malmö—Trelleborgs järnväg befinner sig i enskild ägo, torde dock åtskilligt stå att vinna redan nu på att ifrågavarande Malmöstationer ställas under gemensamt befäl. Även för föreningsstationerna Eslöv och Svedala inträder någon förenkling.

I detta sammanhang kan också meddelas, att Ystads järnvägar ha särskilt avtal med järnvägsstyrelsen angående godsvagnar, enligt vilket statens järnvägar tillhandahålla vagnar för befordring i samtrafik av gods från Ystads järnvägar till och över statens järnvägar. Statens järnvägar hava därjämte åtagit sig att, då så är möjligt, tillhandahålla vagnar även för lokala transporter — en bestämmelse som har stor betydelse för Ystads järnvägar med deras stora säsongbetonade betrafik.

I fråga om järnvägarnas allmänna betydelse anför järnvägsstyrelsen:

Såsom framgår av förestående uppgifter, är den tekniska utrustningen växlande, vilket sammanhänger med skiljaktigheten i trafikuppgifter. Medan Malmö—Ystads och Ystad—Eslövs järnvägar väl icke kunna betraktas som huvudbanor men stå skäligen nära denna kategori, ha övriga järnvägar i systemet uteslutande lokala uppgifter. Vad Ystad—Eslövs järnväg beträffar, må framhållas att denna järnväg såsom statsbanedel säkerligen kommer att få något vidgade trafikuppgifter. Sålunda kommer den huvudsakliga godstrafiken — såväl styckegods som vagnslaster — mellan å ena sidan sydöstra Skåne och å andra sidan stationer norr om Eslöv att ledas över sistnämnda station i stället för över Örtofta.

För övriga järnvägar — med ett enda undantag — äro också trafikuppgifterna av sådan storleksordning, att nedläggning av trafiken icke kan ifrågasättas, i allt fall icke för närvarande. Undantaget gäller bandelen Tomelilla—S:t Olof av Ystad—Brösarps järnväg, beträffande vilken järnvägsförvaltningen till Kungl. Maj:t ingivit ansökan om nedläggning. Dessa planer höra enligt järnvägsstyrelsens uppfattning fullföljas oberoende av förevarande statsförvärv, i allt fall vad gäller persontrafiken och den genomgående godstrafiken. Styrelsen vill i detta sammanhang erinra, att nedrustning av förevarande bandel till bispår för godsbefordran förutsatts i den allmänna utredning, som år 1936 avgavs av den s. k. järnvägsförstalligandekommissionen.

För belysning av trafikrörelsens ringa storlek å Ystad—Brösarps järnväg lämnar järnvägsstyrelsen följande trafikuppgifter för år 1939:

| | Persontrafik | | Godstrafik | |
|--|--------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| | Resor per bankm | Personkm 1,000-tal | Ton gods per bankm | Godstonkm 1,000-tal |
| Ystad—Brösarp | 2,380 | 39.4 | 1,096 | 19.3 |
| Medeltal för enskilda normalspåriga järnv. | 5,057 | 150.5 | 3,772 | 336.5 |

Under hänvisning till sammanställningen påpekar styrelsen, att särskilt antalet godstonkilometer vore ringa. Härtill komme, att en ej obetydlig del av den å bandelen Tomelilla—S:t Olof framförda godstrafiken skulle kunna utan större olägenhet framföras över Gärsnäs. — Vad persontrafiken anginge hade förvaltningen påvisat, att densamma skulle kunna med fördel uppdelas mellan dels de genomgående tågen Ystad—Gärsnäs—S:t Olof — Brösarp, dels en busslinje mellan Tomelilla och S:t Olof.

Järnvägsstyrelsen meddelar härefter, att bolagen i anslutning till järnvägsrörelsen bedriva en jämförelsevis stor billinjetrafik. Härom anför styrelsen:

I regel har utfallet av denna linjetrafik varit fullt tillfredsställande, men även där så ej är förhållandet, är trafikens drivande i allt fall nödvändigt, försåvitt man vill förhindra en eljest ofrånkomlig och för järnvägarnas ekonomi betänklig trafikavledning samt undvika persontaxans sönderbrytande genom konkurrens mellan järnvägarna och privata innehavare av biltrafikerättigheter. Den befarna väglängden utgör för närvarande för Ystad—Eslövs järnväg 250 km, Malmö—Ystads järnväg 24 km och Börjinge—Östratorps järnväg 79 km, eller tillsammans 353 km.

Den sammanlagda bilparken uppgick vid slutet av år 1939 till 20 fordon med ett anskaffningsvärde av 418,000 kronor.

Vid Ystads järnvägar förekommer även i ganska stor utsträckning godsutkörning med järnvägens egna lastbilar, varvid samma lastbil i regel betjänar två eller flera stationssamhällen. Denna utkörning, som tidigare verkställdes gratis, är nu avgiftsbelagd, och järnvägsförvaltningarna beräkna få sina kostnader täckta av inflytande avgifter. Godsutkörningen ifråga är ett komplement till järnvägstransporten, och anordningen utgör ett led i strävandena att erbjuda trafikanterna transport från dörr till dörr, ombesörjd helt av järnvägen. Anordningen ifråga synes kunna betecknas som föredömlig.

Styrelsen lämnar härefter vissa siffersammanställningar, avsedda att belysa de ekonomiska förhållandena under åren 1931—1938, vilken tid använts som basperiod för utredningarna.

Drifträkningar för järnvägsrörelsen.

Ystad—Eslövs järnväg.

| | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | Medeltal |
|--|-----------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|
| | T u s e n t a l k r o n o r | | | | | | | | |
| <i>Inkomster:</i> | | | | | | | | | |
| Persontrafik | 269 | 235 | 233 | 238 | 240 | 263 | 247 | 253 | 247 |
| Godstrafik | 666 | 602 | 680 | 705 | 698 | 700 | 737 | 664 | 682 |
| Övriga inkomster (posttransporter m. m.) | 123 | 96 | 96 | 99 | 105 | 106 | 97 | 95 | 102 |
| Summa | 1,058 | 933 | 1,009 | 1,042 | 1,043 | 1,069 | 1,081 | 1,012 | 1,031 |
| <i>Utgifter</i> | 984 | 810 | 771 | 803 | 834 | 844 | 904 | 898 | 856 |
| <i>Driftöverskott</i> | 74 | 123 | 238 | 239 | 209 | 225 | 177 | 114 | 175 |

Malmö—Ystads järnväg.

| | 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 | 562 | 501 | 512 | 524 | 535 | 611 | 540 | 566 | 544 |
| Godstrafik | 613 | 559 | 559 | 559 | 607 | 566 | 592 | 521 | 572 |
| Övriga inkomster (posttransporter m. m.) | 65 | 58 | 61 | 57 | 57 | 57 | 55 | 59 | 59 |
| Summa | 1,240 | 1,118 | 1,132 | 1,140 | 1,199 | 1,234 | 1,187 | 1,146 | 1,175 |
| <i>Utgifter</i> | 1,100 | 968 | 926 | 913 | 977 | 965 | 952 | 971 | 972 |
| <i>Driftöverskott</i> | 140 | 150 | 206 | 227 | 222 | 269 | 235 | 175 | 203 |

Ystad—Gärnsås—S:t Olofs järnväg.

| | 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 | 52 | 48 | 47 | 44 | 42 | 46 | 43 | 44 | 46 |
| Godstrafik | 239 | 341 | 359 | 376 | 348 | 327 | 368 | 271 | 329 |
| Övriga inkomster (posttransporter m. m.) | 16 | 20 | 21 | 20 | 20 | 19 | 20 | 21 | 19 |
| Summa | 307 | 409 | 427 | 440 | 410 | 392 | 431 | 336 | 394 |
| <i>Utgifter</i> | 367 | 327 | 311 | 324 | 338 | 366 | 357 | 331 | 340 |
| <i>Driftöverskott</i> | —60 | 82 | 116 | 116 | 72 | 26 | 74 | 5 | 54 |

Ystad—Brösarps järnväg.

| | 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 | 48 | 40 | 42 | 40 | 40 | 43 | 39 | 39 | 41 |
| Godstrafik | 86 | 69 | 75 | 71 | 72 | 74 | 81 | 69 | 75 |
| Övriga inkomster (posttransporter m. m.) | 17 | 18 | 17 | 17 | 18 | 20 | 19 | 19 | 18 |
| Summa | 151 | 127 | 134 | 128 | 130 | 137 | 139 | 127 | 134 |
| <i>Utgifter</i> | 198 | 165 | 158 | 177 | 176 | 186 | 188 | 187 | 79 |
| <i>Driftunderskott</i> | 47 | 38 | 24 | 49 | 46 | 49 | 49 | 60 | 45 |

Böringe—Östratorps järnväg.

| | 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 | 31 | 29 | 30 | 29 | 29 | 31 | 32 | 33 | 31 |
| Godstrafik | 143 | 194 | 206 | 177 | 195 | 182 | 196 | 172 | 183 |
| Övriga inkomster (posttransporter m. m.) | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 16 | 14 | 14 | 14 |
| Summa | 188 | 237 | 250 | 220 | 238 | 229 | 242 | 219 | 228 |
| <i>Utgifter</i> | 174 | 166 | 161 | 165 | 172 | 181 | 186 | 180 | 173 |
| <i>Driftöverskott</i> | 14 | 71 | 89 | 55 | 66 | 48 | 56 | 39 | 55 |

Av de lämnade uppgifterna framginge, anför järnvägsstyrelsen, att resultatet varit starkt växlande, men att växlingarna icke följt den allmänna konjunkturutvecklingen, i det att exempelvis 1933 framstode som ett gott år. Orsaken till detta förhållande vore uppenbarligen järnvägarnas mycket starka beroende av sockerindustriens transporter.

Angående bilrörelsen meddelar styrelsen följande uppgifter:

| Å r | Trafikerad linjelängd km | In- kom- ster | Utgif- ter | Drift- överskott | Avsättning till för- nyelsefond | Anlägg- nings- kapital |
|------------------------------|--------------------------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------------------------------|------------------------------|
| T u s e n t a l k r o n o r | | | | | | |
| <i>Ystad—Eslövs järnväg.</i> | | | | | | |
| 1933 | 47 | 2 | 3 | — 1 | 1 | 21 |
| 1934 | 47 | 11 | 10 | 1 | 4 | 21 |
| 1935 | 47 | 11 | 13 | — 2 | 4 | 21 |
| 1936 | 47 | 14 | 17 | — 3 | 5 | 136 |
| 1937 | 261 | 159 | 131 | 28 | 27 | 358 |
| 1938 | 254 | 173 | 138 | 35 | 28 | 376 |
| <i>Malmö—Ystads järnväg.</i> | | | | | | |
| 1937 | 83 | 95 | 56 | 39 | 20 | 130 |
| 1938 | 83 | 101 | 53 | 48 | 15 | 154 |

Böringe—Östratorps järnvägs biltrafik tillkom, meddelar järnvägsstyrelsen, först år 1939, då en privat busslinje inköptes, varför några till basperioden hörande uppgifter icke finnas. Vid Malmö—Ystads järnväg har under år 1939 en lastbillinje nedlagts.

Bolagens vinst- och förlusträkningar framgå av följande tablåer, vilka även innehålla uppgifter angående disposition av uppkomna vinster:

| | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|
| T u s e n t a l k r o n o r | | | | | | | | |
| <i>Ystad—Eslövs järnvägsaktiebolag.</i> | | | | | | | | |
| <i>Inkomster.</i> | | | | | | | | |
| Från föregående år balanserad vinst | 142 | 2 | — | 78 | 115 | 115 | 118 | 85 |
| <i>Driftöverskott</i> | | | | | | | | |
| av järnvägsrörelsen. | 74 | 123 | 238 | 239 | 209 | 225 | 177 | 114 |
| av automobilrörelsen | — | — | —1 | 1 | —2 | —3 | 28 | 35 |
| Räntor och inkomster av värdehandlingar. | 59 | 61 | 63 | 63 | 64 | 1 | — | 3 |
| Ersättning för omlagd samtrafik | 19 | 35 | 40 | 25 | 24 | 18 | 14 | 11 |
| Diverse inkomster med avdrag för diverse utgifter | —49 | 77 | 11 | 15 | 17 | 19 | 16 | 17 |
| Förlust för året | 140 | 2 | — | — | — | — | — | 109 |
| Summa | 385 | 300 | 351 | 421 | 427 | 375 | 353 | 374 |

Kungl. Maj:ts proposition nr 128.

| | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---|-----------------------------|------|------|------|------|------|-------|------|
| | T u s e n t a l k r o n o r | | | | | | | |
| Räntor | 112 | 131 | 144 | 141 | 141 | 92 | 71 | 49 |
| Skatter | 3 | — | — | — | — | — | — | 6 |
| Ersättning för omlagd samtrafiksväg | 2 | 9 | 14 | 6 | 1 | 4 | 3 | 3 |
| Vinst | | | | | | | | |
| från föregående år . | 123 | 89 | 48 | 48 | 78 | 62 | 143 | 154 |
| för året | — | — | — | 30 | 34 | 81 | 78 | 68 |
| Summa | 335 | 324 | 298 | 317 | 345 | 342 | 427 | 405 |
| Till bolagsstämmans förfogande: | | | | | | | | |
| Vinst resp. förlust för året | —34 | —41 | — | +30 | +34 | +81 | +78 | +68 |
| balanserad från före- gående år | +123 | +89 | +48 | +48 | +78 | +62 | +143 | +154 |
| Summa | +89 | +48 | +48 | +78 | +112 | +143 | +221 | +222 |
| Häraf disponerade för: avskrivningar och avsättningar till egna fonder | — | — | — | — | 50 | — | 35 | — |
| utdelning å aktier.. | — | — | — | — | — | — | 32 | 43 |
| | | | | | | | 1.5 % | 2 % |
| balans till efterföl- jande år | +89 | +48 | +48 | +78 | +62 | +143 | +154 | +179 |
| Summa | +89 | +48 | +48 | +78 | +112 | +143 | +221 | +222 |

Ystad—S:t Olofs 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 ba- lanserad vinst | 30 | — | — | 14 | 40 | 43 | 46 | 51 |
| <i>Driftöverskott</i> | | | | | | | | |
| av järnvägsrörelsen. | — | 82 | 116 | 116 | 72 | 26 | 74 | 5 |
| Diverse inkomster.... | 2 | — | — | — | 1 | 2 | — | 1 |
| Förlust | | | | | | | | |
| från föregående år . | — | 45 | 42 | — | — | — | — | — |
| för året | 75 | — | — | — | — | — | — | 17 |
| Summa | 107 | 127 | 158 | 130 | 113 | 71 | 120 | 74 |
| <i>Utgifter.</i> | | | | | | | | |
| Från föregående år ba- lanserad förlust | — | 45 | 42 | — | — | — | — | — |
| Driftunderskott av järnvägsrörelsen.... | 60 | — | — | — | — | — | — | — |
| Avsättning till förny- elsefond | — | 42 | 22 | 22 | 23 | 23 | 23 | 23 |
| Räntor | 17 | 22 | 15 | 9 | 1 | — | 1 | — |
| Skatter | — | 4 | 7 | 39 | 2 | — | — | — |
| Arrendeavgift | — | 11 | 1 | — | 44 | 2 | 45 | — |

| | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|----------------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| | T u s e n t a l k r o n o r | | | | | | | |
| Vinst | | | | | | | | |
| från föregående år . | 30 | — | — | 14 | 40 | 43 | 46 | 51 |
| för året | — | 3 | 71 | 46 | 3 | 3 | 5 | — |
| Summa | 107 | 127 | 158 | 130 | 113 | 71 | 120 | 74 |

Järnvägsaktiebolaget Ystad—Brösarp.

| | 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> | | | | | | | | |
| Ersättning för omlagd samtrafiksväg | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | — | 1 | 1 |
| Bidrag av drätselkammaren i Ystad | — | 63 | 62 | 62 | 59 | 60 | 60 | 60 |
| Förlust | | | | | | | | |
| från föregående år . | 81 | 156 | 156 | 141 | 149 | 152 | 159 | 163 |
| för året | 75 | — | — | 8 | 3 | 7 | 4 | 13 |
| Summa | 158 | 222 | 221 | 213 | 213 | 219 | 224 | 237 |

Utgifter.

| | | | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Förlust balanserad från föregående år | 81 | 156 | 156 | 141 | 149 | 152 | 159 | 163 |
| Driftunderskott | 47 | 38 | 24 | 49 | 46 | 49 | 49 | 60 |
| Räntor | 30 | 28 | 26 | 23 | 18 | 18 | 16 | 14 |
| Vinst för året | — | — | 15 | — | — | — | — | — |
| Summa | 158 | 222 | 221 | 213 | 213 | 219 | 224 | 237 |

Böringe—Östratorps 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 | 30 | 24 | 70 | 119 | 79 | 38 | 56 | 81 |
| <i>Driftöverskott</i> | | | | | | | | |
| av järnvägsrörelsen. | 14 | 71 | 89 | 55 | 66 | 48 | 56 | 39 |
| » bilrörelsen | — | — | — | — | — | — | — | 15 |
| Räntor och inkomster av värdehandlingar. | — | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | — |
| Diverse inkomster.... | 2 | — | — | — | — | — | — | — |
| Förlust för året | 6 | — | — | — | — | — | — | — |
| Summa | 52 | 96 | 160 | 176 | 147 | 88 | 114 | 135 |

Utgifter.

| | | | | | | | | |
|--|----|----|-----|-----|-----|----|-----|-----|
| Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen.... | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 15 |
| bilrörelsen | — | — | — | — | — | — | — | 10 |
| Räntor | 6 | 6 | 3 | 2 | 1 | — | — | — |
| Skatter | 2 | 6 | 11 | 22 | 6 | 5 | 6 | 2 |
| Vinst | | | | | | | | |
| från föregående år . | 30 | 24 | 70 | 119 | 79 | 38 | 56 | 81 |
| för året | — | 46 | 62 | 19 | 47 | 31 | 38 | 27 |
| Summa | 52 | 96 | 160 | 176 | 147 | 88 | 114 | 135 |

Kungl. Maj:ts proposition nr 128.

| | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| | T u s e n t a l k r o n o r | | | | | | | |
| Till bolagsstämmans förfogande: | | | | | | | | |
| Vinst resp. förlust för året | -6 | +46 | +62 | +19 | +47 | +31 | +38 | +27 |
| från föregående år | +30 | +24 | +70 | +119 | +79 | +38 | +56 | +81 |
| Summa | 24 | 70 | 132 | 138 | 126 | 69 | 94 | 108 |
| Härav disponerade för: | | | | | | | | |
| avskrivningar och avsättning till egna fonder | — | — | 4 | 50 | 75 | — | — | 40 |
| utdelning å aktier | — | — | 9 | 9 | 13 | 13 | 13 | 13 |
| | | | 3 % | 3 % | 4 % | 4 % | 4 % | 4 % |
| balans till efterföljande år | 24 | 70 | 119 | 79 | 38 | 56 | 81 | 55 |
| Summa | 24 | 70 | 132 | 138 | 126 | 69 | 94 | 108 |

Järnvägsbolagens senaste balansräkningar per den 31 december 1939 ha följande utseende:

| | Ystad— Eslövs järnväg | Malmö— Ystads järnväg | Ystad— Gärsnäs— S:t Olofs järnväg | Ystad— Brösarps järnväg | Börringe— Östratorps järnväg |
|---|-----------------------------|-----------------------------|--|-------------------------------|------------------------------------|
| | T u s e n t a l k r o n o r | | | | |
| <i>Tillgångar.</i> | | | | | |
| Anläggningar för | | | | | |
| järnvägsrörelsen | 6,697 | 6,126 | 516 | 1,581 | 954 |
| automobilrörelsen | 316 | 84 | — | — | 150 |
| Fastigheter | — | — | — | — | — |
| Värdehandlingar | 436 | 50 | 1 | — | 54 |
| Rörelsemedel: | | | | | |
| i kassa och bank | 98 | 220 | — | — | 158 |
| förråd | 212 | 212 | — | — | — |
| övriga | 55 | 202 | — | — | 3 |
| Förlust balanserad från föregående år | 24 | — | — | 176 | — |
| Summa | 7,838 | 6,894 | 517 | 1,757 | 1,319 |
| <i>Skulder.</i> | | | | | |
| <i>Främmande kapital:</i> | | | | | |
| Obligationslån | — | — | — | 274 | — |
| Reverslån | 2,740 | 1,810 | — | — | 150 |
| Svävande skulder | 410 | 195 | 19 | 811 | 76 |
| <i>Eget kapital:</i> | | | | | |
| Aktiekapital | 2,450 | 2,160 | 200 | 653 | 316 |
| Reservfond | 500 | 500 | 40 | — | 150 |
| Övriga egna fonder | — | 584 | 223 | — | 225 |
| <i>Förnyelsefond</i> | 1,714 | 1,279 | — | — | 320 |
| <i>Vinst:</i> | | | | | |
| balanserad från föregående år | — | 179 | 34 | — | 55 |
| för året | 24 | 187 | 1 | 19 | 27 |
| Summa | 7,838 | 6,894 | 517 | 1,757 | 1,319 |

Drifträkningarna för järnvägsrörelsen uppvisa följande genomsnittliga driftöverskott:

| J ä r n v ä g | Driftöverskott i genomsnitt 1000-tal kronor |
|--|---|
| Ystad—Eslöv | 175 |
| Malmö—Ystad | 203 |
| Ystad—S:t Olof | 54 |
| Böringe—Östratorp | 55 |
| Summa | 487 |
| Häriifrån avgår underskott för Ystad—Brösarp | 45 |
| Saldo | 442 |

På grund av gemenskapsförhållandena i Ystad beträffande verkstadsdriften och administrationen ävensom Ystad—Eslövs järnvägsaktiebolags trafikeringssåtagande inginge, anför järnvägsstyrelsen, i de bokförda driftutgifterna viss ränta och avsättning till förnyelsefond. Borttoges dessa avgifter, erhöles ett rensat driftöverskott, som överstege förestående saldo med 83,000 kronor, d. v. s. uppginge till 525,000 kronor. Härtill vore att lägga diverse å vinst- och förlusträkningen förda inkomster om 13,000 kronor, och summan bleve alltså 538,000 kronor.

Häremot är, meddelar styrelsen, i första hand att ställa avsättning till förnyelsefond med följande belopp:

| J ä r n v ä g | Avsättning till förnyelsefond 1000-tal kronor |
|-------------------------|---|
| Ystad—Eslöv | 117 |
| Malmö—Ystad | 112 |
| Ystad—S:t Olof | 23 |
| Böringe—Östratorp | 15 |
| Ystad—Brösarp | 16 |
| Summa | 283 |

Drages denna avsättning från förestående saldo driftöverskott, erhålles ett överskott av järnvägsrörelsen, efter avsättning till förnyelsefond, av 255,000 kronor.

Beträffande det sålunda uppkomna överskottet anför järnvägsstyrelsen:

Såsom av det föregående framgår utgör detta belopp ett saldo, vari ingår underskott för Ystad—Brösarps järnväg om ej mindre än (45,000 + 16,000) 61,000 kronor. Enligt bolagsstyrelsens uppfattning är detta underskott alltför stort, för att det skall kunna anses försvarligt att längre i hit-tillsvarande omfattning uppehålla trafiken å sagda järnväg, och förvaltningen har därför, som redan nämnts, hos Kungl. Maj:t hemställt om rätt att nedlägga trafiken å bandelen Tomelilla—S:t Olof. Järnvägsstyrelsen delar till fullo den uppfattning, som kommit till uttryck i sagda hemställan. Det kan icke vara rimligt ålägga en järnvägsförvaltning att uppehålla en trafik, som ger ett så ogynnsamt resultat, i all synnerhet icke i en bygd, där vägförhållandena möjliggöra buss- och lastbilstrafik i en omfattning, som fullt motsvarar bygdens transportbehov. I den för affärsuppgörelsen gjorda kal-

kylen har också förutsatts, att järnvägstrafiken å bandelen Tomelilla—S:t Olof nedläggas och ersättes med linjetrafik landsvägsledes. Den härmed vunna förbättringen kan icke beräknas bli lika stor som hela förenämnda underskott för Ystad—Brösarps järnväg, 61,000 kronor. En förbättring med cirka 60 procent av detta belopp eller 35,000 kronor synes däremot rimlig, och summa överskott av den sanerade järnvägsrörelsen skulle alltså bli 290,000 kronor.

Den av bolagen drivna bilrörelsen har först under åren 1938 och 1939 erhållit sin nuvarande omfattning, och man kan därför ej räkna med några genomsnitt enligt bokföringen. Verkställda beräkningar ha givit vid handen, att ett överskott efter avsättning till förnyelsefond om 30,000 kronor bör kunna upptagas i kalkylerna.

Efter de sålunda verkställda justeringarna skulle alltså överskottet för järnvägs- och bilrörelsen kunna beräknas till 320,000 kronor.

Från denna avkastning vore, anför styrelsen, i första hand att draga skatter, vilkas belopp kalkylerats till 27,000 kronor, räknat efter de förhållanden som gällde år 1939. Vad som därefter återstode, d. v. s ett belopp av 293,000 kronor, vore att ställa mot det erforderliga kapitalet. I detta vore att särskilja *dels* övertagna lån, *dels* köpesummor att utgå som ersättning åt bolagens aktieägare samt *dels* medel, som behöfve investeras i anläggningarna för återhämtande av undernormal förnyelse.

I § 3 av avtalen angivna lånebelopp äro för Ystad—Eslövs järnväg

| | |
|---|-------------------|
| hos Sparbanken i Ystad | 1,967,600 kronor. |
| » Brand- och livförsäkringsaktiebolaget Skåne | 432,000 » |
| » Drätselkammaren i Ystad | 519,729 » |
| för Malmö—Ystads järnväg | |
| hos Kooperativa förbundet | 1,769,000 » |

Tillhopa 4,688,329 kronor.

Beträffande räntefot och amorteringsvillkor för dessa lån har järnvägsstyrelsen meddelat följande:

Lånet hos Sparbanken i Ystad, 1,967,600 kronor, utgöres av en fast del å 1,900,000 kronor, resten skall vara amorterad till år 1954. Räntefoten för hela lånet utgör $\frac{1}{4}$ procent över gällande inlåningsränta och är för närvarande $3\frac{3}{4}$ procent. Lånet hos Brand- och Livförsäkringsaktiebolaget Skåne, 432,000 kronor, är ett amorteringslån, som skall vara slutamorterat år 1950. Röntan är bunden till 4 procent. Det tredje lånet å 519,729 kronor är ett fast reverslån med samma räntevillkor som förstnämnda sparbankslån.

Malmö—Ystads järnvägs lån hos Kooperativa förbundet upptogs 1939 i samband med återbetalning av ett obligationslån. Lånet, som är ett amorteringslån, löper med en fast ränta av $3\frac{1}{4}$ procent. Det är uppsägbart först år 1949.

Vid statsförvärvet övertagna övriga skulder motsvaras, upplyser järnvägsstyrelsen, av rörliga tillgångar och behöva därför icke här medtagas. Detta gäller jämväl det i balansräkningen för Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolag upptagna lånet om 150,000 kronor, varå för närvarande 75,000 kronor återstå. Detta lån är avsett att under 1941 inbetalas och erforderliga medel till denna inbetalning finnas.

| | |
|---|----------------------------|
| I § 3 angivna, med obligationer likviderade köpesummor uppgå till | |
| för Malmö—Ystads järnväg | 1,296,000 kronor |
| » Börringe—Östratorps järnväg | 379,560 » |
| | Tillhoppa 1,675,560 kronor |

Det faktiska anslagsbehovet reduceras emellertid, framhåller järnvägsstyrelsen, på grund av ömsesidigt aktieinnehav. Med förvärven följa nämligen följande aktier:

| B o l a g | antal | obligations- belopp |
|--------------------------|-------|------------------------|
| Malmö—Ystad | 2,468 | 148,080 |
| Börringe—Östratorp | 969 | 116,280 |
| | Summa | 264,360 |

Det erforderliga obligationsbeloppet uppgår alltså till 1,411,200 kronor.

Summan av de belopp, vartill de övertagna lånen uppgå, och det erforderliga obligationsbeloppet ger ett totalbelopp av (4,688,329 + 1,411,200) 6,099,529 kronor.

Emellertid inginge, framhåller järnvägsstyrelsen, i köpesumman för Malmö—Ystads järnväg säljaren tillkommande överskott under tiden 1 januari 1940—30 juni 1941, och i konsekvens därmed komme ett ej obetydligt belopp likvida medel att ingå i förvärvet av denna järnväg. Det syntes järnvägsstyrelsen rationellt, att av dessa medel finge till täckning av låneskulder disponeras så stort belopp, cirka 200,000 kronor, som erfordrades för att nedbringa anslagsbehovet till 5,900,000 kronor.

I detta sammanhang erinrar styrelsen jämväl, att motsvarande överskott för Ystad—Eslövs och Börringe—Östratorps järnvägar komma bolagen till godo i form av jämlikt avtalens § 1 från överlåtelsen undantagna kontanta medel, 200.000 resp. 30,500 kronor.

Vad beträffar investering för återhämtande av undernormal förnyelse framför järnvägsstyrelsen intet omedelbart anslagsäskande. Styrelsen anför:

Det oaktat bör givetvis vid bedömande av järnvägarnas affärsvärde skäligen hänsyn tagas till att medelåldern å den rullande materielen är mycket hög. Med hänsyn till de speciella trafikförhållandena — bettrafikens dominerande betydelse — är det emellertid vanskligt få fram ett rättvist värde. En beräkning enligt normalgrunder — utförd på samma sätt som för övriga järnvägar med undernormal förnyelse av den rullande materielen — har resulterat i ett belopp av ej mindre än 2,160,000 kronor, men detta ligger uppenbarligen mycket för högt. Det kan nämligen, bland annat, icke vara riktigt att därvid utgå från att godsvagnar, som användas för bettrafik under ett par månader årligen och i övrigt stå som reserv för förekommande lokala transporter, skola komma att slopas vid ungefär samma ålder som ordinära trafikvagnar. För Ystadsjärnvägarna föreligger ytterligare en omständighet, som rättvisligen bör räknas dem till godo, nämligen det grundliga underhåll, som nedlagts på vagnmaterielen. Järnvägsförvaltningen gör själv gällande, att vagnunderhållet varit så omfattande, att man kan räkna med en icke ringa »föryngring» av olika enheter av den rullande materielen. Järnvägsstyrelsen kan ock giva vitsord åt att vagnunderhållet är gott. Personvagnar-

na kunna sålunda allttjämt även efter ett förstatligande med fördel användas för den trafik, varom här är fråga. I detta avseende skilja sig Ystadsjärnvägarna avsevärt från vad som iakttagits på vissa andra håll. Lokparken där emot är delvis mycket gammal och beträffande åtskilliga enheter icke så modern som en ekonomisk drift numera fordrar. För statens järnvägars vidkommande torde, i mån som elektrifieringen fortskrider, möjlighet uppstå att till de förstatligade Ystad-linjerna överflytta övertaliga ånglok. Med hänsyn härtill har styrelsen ansett sig kunna utgå ifrån att under de närmaste åren icke skall erfordras nämnvärt kapital för anskaffning av rullande materiel utöver den årliga avsättningen härför.

I nu förevarande kalkyl må antagas, att vid fortsatt självständig förvaltning skulle för återhämtande av eftersatt förnyelse å rullande materiel och fasta anläggningar hava använts belopp med ett nuvärde av 1,000.000 kronor.

I enlighet med järnvägsstyrelsens beräkningar skulle sålunda ett samlat kapital av 6,900,000 kronor vara att ställa mot det förut angivna överskottet av 293,000 kronor. Förräntningen skulle alltså utgöra omkring 4.25 procent.

I anslutning härtill anför styrelsen följande:

Det är mycket vanskligt att avgöra i vad mån denna kalkyl efter basperiodens förhållande kan betraktas såsom representativ för framtiden. Förutom de växlingar i vårt lands allmänna ekonomiska tillstånd, som man i samtliga fall har att räkna med, och vilka väl få antagas bli bestämmande för den framtida taxesättningen, framträda här, som redan nämnts, med mycket betydande styrka sådana ändringar i trafikuppgifterna, som sammanhånga med ökning eller minskning av sockerbetsodlingen samt fördelningen mellan järnvägar och bilar av sockerindustriens transporter.

För de närmaste åren, då betodlingen förutses få samma stora omfattning som under år 1940 och då järnvägarna enligt avtal äro tillförsäkrade transporterna från odlarna inom vissa distrikt, äro utsikterna i detta hänseende gynnsamma. Man hoppas på många håll, att järnvägarna, tack vare bl. a. de nytillkomna belastningsanordningarna, skola lyckas i huvudsak bevara denna trafik, men det är väl skäligen ovisst, om så kommer att bli fallet. I alla händelser utgör trafikens ensidighet ett extra riskmoment, och det hade därför varit önskvärt, att den kalkylatoriska förräntningen varit något högre än vad förestående beräkning visar.

Emellertid har ju nämnda risk förefunnits jämväl i fråga om flera av de enskilda järnvägar i Skåne, som tidigare övergått i statens ägo, och järnvägsstyrelsen vill heller inte göra gällande, att förräntningsutsikterna för de nu förevarande järnvägarna skulle vara sämre än för berörda tidigare förvärvade. Fastmer har järnvägsstyrelsen med behörigt hänsynstagande till ovan berörda omständigheter och vad i övrigt är känt och med beaktande jämväl, att förevarande förvärv ingår som ett led i det år 1939 beslutade allmänna järnvägsförstatligandet, funnit de avtalade ekonomiska villkoren fullt antagbara och försvarliga.

De lämnade beräkningarna, vilka avse resultatet i enskild drift, förutsätta, erinrar järnvägsstyrelsen, att framställningen om nedläggning av bandelen Tomelilla—S:t Olof kommer att vinna Kungl. Maj:ts bifall. Med hänsyn till nuvarande vanskliga transportsituation föreslår emellertid järnvägsstyrelsen, att den planerade nedläggningen tills vidare begränsas till persontrafiken samt den genomgående godstrafiken, varmed följer att bandelen bortfaller som transitostrecka såväl i statens järnvägars egen trafik som i samtrafik.

Spåret skulle således tills vidare användas som ett från Tomelilla utgående bispår för godstrafik, intill dess beslut kan träffas om helt nedläggande av bandelen i fråga.

Järnvägsstyrelsen uttalar härefter, att de övriga bestämmelserna i avtalen icke syntes erfordra någon kommentar, då de i sak anslöte till innehållet i de avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar, som under år 1940 varit föremål för statsmakternas prövning. Viss komplettering i § 5 i avtalen hade dock ägt rum. Beträffande denna paragraf, som innehöller reglerande bestämmelser för personalens övertagande, hänvisar styrelsen till sin skrivelse den 30 december 1940 angående statsförvärv av Växjöjärnvägarna.

Styrelsen anför i detta sammanhang vidare:

Enligt moment 5 i § 5 skola flertalet befattningshavare vara berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1942 erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor. Enligt vid avtalen fogad bilaga C avses i anslutning härtill följande antal tjänstemän komma att övertagas i statens järnvägars tjänst, nämligen:

| J ä r n v ä g | Ordinarie | Icke ordinarie | Summa |
|---|-----------|----------------|-------|
| Ystad—Eslöv (inklusive gemensam förvaltningspersonal) | 178 | 46 | 224 |
| Malmö—Ystad | 111 | 30 | 141 |
| Ystad—Gärnsås—S:t Olof | 14 | 2 | 16 |
| Ystad—Brösarp | 9 | 2 | 11 |
| Böringe—Östratorp | 19 | 3 | 22 |
| Summa | 331 | 83 | 414 |

Härutöver övergå i statens järnvägars tjänst sammanlagt från uppräknade järnvägar 23 man vid bilavdelningen samt omkring 60 ban- och 60 verkstadsarbetare. Genom införlivandet med statens järnvägar av nu ifrågakvarande järnvägskomplex överföras sålunda sammanlagt omkring 560 man i statens järnvägars tjänst. Härtill kommer viss i bolagets tjänst disponerad aspirant- och tillfällig personal, som jämväl, i den mån drifttjänsten så kräver, kan ifrågakomma till anställning vid statens järnvägar.

De olika befattningshavarnas lönegradsplacering, sådan denna framgår av bilaga C till respektive avtal, har skett efter överläggning och i samförstånd med järnvägarnas förvaltning och med representanter för berörda personalorganisationer, nämligen järnvägsmannaförbundet, vilket numera omfattar jämväl det tidigare lokmannaförbundet, kontorspersonalsförbundet och föreningen enskilda järnvägars förvaltningstjänstemän.

Enligt § 8 i avtalen skola järnvägarna från tillträdesdagen införlivas med statens järnvägar, varvid samtliga med hänsyn till deras läge böra hänföras till III distriktet med huvudort i Malmö. Enär med detta distrikt tidigare införlivats samtliga de till de statliga järnvägsbolagen på sin tid hörande Skånejärnvägarna ävensom Skåne—Smålands järnväg utan att sektionernas antal därvid utökats, måste en viss nybildning av sektioner nu ske. Styrelsen räknar sålunda med att bilda nya ban- och trafiksektioner med Ystad som huvudort, vilka äro avsedda att tills vidare omfatta samtliga Ystadsjärnvägar och dessutom den tidigare förstataligade linjen Landskrona—Trelleborg. Sektionerna få ej sin slutliga omfattning, enär de så småningom äro avsedda att bl. a. omfatta jämväl de s. k. Malmöbanorna, nämligen Malmö—Simrishamn, Malmö—Trelleborg—Rydsgård och Vellinge—Skauör—Falsterbo. Det

är emellertid ej möjligt att utan avsevärt men för sektionsledningens behöriga utövande ytterligare utöka nuvarande ban- och trafiksektioner i Malmö. Då vidare lämpliga lokaler finnas disponibla i Ystad och det stora flertalet av den för sektionsledningen behövliga personalen redan finnes där, har styrelsen funnit lämpligt att redan nu upprätta de ban- och trafiksektionsledningar, som enligt föreliggande plan skola finnas förlagda till Ystad. Bland den från Ystadsjärnvägarna övertagna personalen finnes bl. a. en baningenjör, som enligt bilaga C till avtalet skall erhålla lönegradsplaceringen A 26. Denne baningenjör avses att disponeras som föreståndare för den tänkta nya bansektionen.

För trafiksektionsledningens vidkommande föreligger icke samma förhållande. Genom verkställd reglering av trafiksektionen i Norrland har nämligen en trafikinspektörsbefattning i lönegrad A 26 frigjorts och kan nu disponeras för den nya trafiksektionen i Ystad.

Vad maskintjänsten beträffar utgör hela III distriktet för närvarande endast en maskinsektion. Denna är redan nu i största laget och kan under alla förhållanden icke rimligtvis ytterligare utökas. Enligt föreliggande plan till sektionsindelning för ett sammanslaget SJ-nät är avsett att Malmö-distriktet skulle uppdelas på tvänne maskinsektioner, den ena med huvudort liksom nu i Malmö, den andra förmodligen med huvudort i Kristianstad. Till Ystad skulle däremot icke förläggas någon maskinsektionsledning. Intill dess den slutliga sektionsorganisationen kan genomföras, har styrelsen för avsikt att ordna med provisorisk maskinsektionsledning i Ystad för maskintjänsten inom förenämnda nya trafiksektions område. Styrelsen anser sig också under angivna förhållanden icke för närvarande böra föreslå inrättande av någon maskiningenjörsbefattning för ifrågakvarande provisoriska maskinsektionsledning utan styrelsen har för detta ändamål ansett tillräckligt med en maskininspektörsbefattning i lönegrad A 22.

I detta sammanhang vill styrelsen ifråga om förrådsorganisationen framhålla, att den utökning av statsbanenätet, som ägt rum under de senaste åren, icke föranlett någon organisatorisk utvidgning för förrådstjänsten vid statens järnvägar. Redan befintlig förrådsorganisation, som ansluter till statens järnvägars uppdelning på ursprungligen fem distrikt, har sålunda fått övertaga förrådsförsörjningen för de ny tillkomna linjerna och detta även för det nybildade sjätte distriktet, vars Borås-sektioner repliera på huvudförrådet i Göteborg och Kalmarsektionerna på huvudförrådet i Malmö. Det är styrelsens avsikt att inom ramen för de nuvarande fem förrådsenheterna, under ställda var sin förrådsintendent, besörja förrådshållningen för hela det samlade statsbanenätet. Det redan nu rätt väsentligt utökade förrådsarbetet, som även markeras för förrådsbyrån inom styrelsen, nödvändiggör inför det nu förestående införlivandet med statens järnvägar av Växjö- och Ystadsjärnvägarna en förstärkning av arbetskrafterna på denna byrå. Som sådan erfordras för närvarande en kvalificerad arbetskraft, som förutom förtrogenhet med upphandlingar även besitter vissa tekniska kunskaper, så att han självständigt under förrådsdirektören kan taga ansvaret för vissa kvalificerade arbetsuppgifter. Styrelsen föreslår fördenskull inrättandet av en sekretäretjänst i 24 lönegraden.

Den vid Ystadsjärnvägarna anställde maskiningenjören skall enligt det träffade avtalet i statens järnvägars tjänst erhålla placering i lönegrad A 24, vilken närmast svarar mot vederbörandes löneställning i den enskilda järnvägens tjänst. Maskiningenjören har tidigare varit förrådsförvaltare vid Ystadsjärnvägarna och är förutom tekniker således även utbildad förrådsman. Styrelsen har för avsikt att bereda honom placering å styrelsens förrådsbyrå.

I anslutning till vad sålunda anförts och då bland den övertagna personalen finnes ytterligare några befattningshavare, som vore avsedda att placeras på aktiv stat i lönegrad A 21 eller högre enligt för statens järnvägar gällande avlöningsreglemente, erfordrades alltså, anför styrelsen, beslut 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 1942, ökades med följande antal, nämligen i lönegrad A 26 en baningenjör, i lönegrad A 24 en sekreterare, i lönegrad A 22 en maskininspektör och en stationsinspektör av klass 2 samt i lönegrad A 21 en byråassistent och en kontrollör.

Under återopande av vad som anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen *dels* besluta, att Ystad—Eslövs, Malmö—Ystads, Ystad—Gärnsås—S:t Olofs, Ystad—Brösarps och Börringe—Östratorps järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar, bandelen Tomelilla—S:t Olof dock blott såsom bispår för godstrafik, *dels* till förvärvets genomförande för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 5,900,000 kronor, *dels* slutligen medgiva, att i personalförteckningen för statens järnvägar antalet befattningar över lönegrad A 20 måtte, räknat fr. o. m. den 1 januari 1942, ökas på sätt styrelsen i det föregående angivit.

Järnvägsstyrelsen har slutligen meddelat, att *järnvägsfullmäktigen Falkman* vid föredragningen av förevarande ärende anför t särskild mening och uttalat tveksamhet om förvärv under nuvarande förhållanden av de till förvärv ifrågasatta järnvägarna.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 27 februari 1941 avgivit yttrande i ärendet. Fullmäktige hava därvid begränsat sitt yttrande att i huvudsak avse finansieringen av de föreslagna inköpen samt den budgettekniska och bokföringsmässiga regleringen av de av inköpen föranledda ekonomiska transaktionerna.

Till en början lämna fullmäktige följande sammanställning angående den ekonomiska innebörden för staten av de förevarande förslagen.

Enligt avtalen skall staten å tillträdesdagen såsom vederlag för den egendom, som de ifrågavarande fem järnvägsbolagen överlåta till staten, *dels* övertaga bolagens skulder och förpliktelser på sätt i varje avtal närmare omförmäles, *dels* ock till två av bolagen överlämna statsobligationer till vissa belopp.

De nominella beloppen av berörda obligationer utgöra:

| | | |
|--|-------|------------------|
| till Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag | | 1,296,000 kronor |
| » Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolag | | 379,560 » |

Summa 1,675,560 kronor.

Dessa obligationsbelopp komma emellertid att reduceras på grund av ömsesidigt aktieinnehav, i det att med förvärven följa 2,468 aktier i Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag och 969 aktier i Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolag, motsvarande obligationer å 148,080 respektive 116,280 kronor.

Det erforderliga obligationsbeloppet kommer således att uppgå till 1,411,200 kronor, fördelade på Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag med 1,147,920 kronor och Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolag med 263,280 kronor.

Ifrågavarande statsobligationer äro avsedda att löpa med 3 % ränta, räknat från den 1 juli 1941, och vara förfallna till inlösen den 1 juli 1951 samt utställas i valörer av 10,000, 5,000, 1,000, 500 och 100 kronor ävensom beträffande det förra bolaget 60 kronor och beträffande det senare 120 kronor.

Två av järnvägsbolagen hava fasta skulder, vilka uppgivits komma att den 1 juli 1941, då tillrådet från statens sida avses äga rum, uppgå till följande belopp, upplupna räntor ej medräknade:

| | |
|---------------------------------|------------------|
| Ystad—Eslövs järnvägsaktiebolag | 2,919,329 kronor |
| Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag | 1,769,000 » |

Summa 4,688,329 kronor.

Betalningsskyldigheten för nyssberörda skulder skall vid statsförvärvet övertagas av riksgäldskontoret. Rörande dessa skulder må nämnas, att Ystad—Eslövs järnvägsaktiebolag har tre lån, ett hos sparbanken i Ystad å 1,967,600 kronor, löpande med en ränta å $1\frac{1}{4}$ % över gällande inlåningsränta, ett hos Brand- och Livförsäkringsaktiebolaget Skåne å 432,000 kronor, amorteringslån med slutbetalning år 1950 och löpande med 4 % ränta, samt ett hos drätselkammaren i Ystad å 519,729 kronor, fast reverslån med samma räntevillkor som nämnda sparbankslån. Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag har ett amorteringslån hos Kooperativa förbundet, löpande med en ränta av $3\frac{1}{4}$ % och uppsägbart år 1949.

De järnvägsbolagens skulder i övrigt, som skola övertagas vid statsförvärvet, motsvaras av rörliga tillgångar. Detta gäller även om ett i balansräkningen för Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolag upptaget lån å 150,000 kronor, varå för närvarande återstå 75,000 kronor. Detta lån är avsett att inbetalas av järnvägsstyrelsen under år 1941.

Efter att hava erinrat om de av järnvägsstyrelsen till stöd för avtalens godkännande åberopade skälen hava fullmäktige för sin del i likhet med järnvägsstyrelsen funnit de preliminärt avtalade villkoren från statens synpunkt godtagbara. På grund därav och under hänvisning i övrigt till de skäl, fullmäktige anfört senast i sitt den 30 januari 1941 avgivna yttrande angående statsförvärv av Växjöjärnvägarna, anse sig fullmäktige böra tillstyrka det nu föreliggande förslaget.

Emot den av järnvägsstyrelsen föreslagna begränsningen i nedläggandet av trafiken å bandelen Tomelilla—S:t Olof å Ystad—Brösarps järnväg hava fullmäktige ej heller något att erinra.

Fullmäktige anföra härefter:

De tioåriga statsobligationer, om vilkas utlämnande till Malmö—Ystads och Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolag nu är fråga, skola — liksom de, vilka utfärdats med anledning av 1940 års järnvägsförvärv, och de, som äro avsedda att utfärdas för förvärv av Växjöjärnvägarna — löpa med 3 % ränta samt vara utställda i valörer om 10,000, 5,000, 1,000, 500 och 100 kronor ävensom beträffande det förra bolaget 60 kronor och beträffande det senare 120 kronor. Fördelningen å valörerna skall ske på sätt respektive bolag äger bestämma, dock att obligationer å 60 respektive 120 kronor utställas endast till det antal, som erfordras för att kunna fördela likviden å

aktieägarna. Nämnda inskränkning har tillkommit med anledning av fullmäktiges påpekande i yttrande den 7 mars 1940 angående då ifrågavarande valörer å 135, 120 och 50 kronor, rörande vilka någon motsvarande inskränkning ej var föreskriven.

Sedan fullmäktiges berörda påpekande således iakttagits är från fullmäktiges sida ej något att erinra mot de föreslagna valörerna liksom ej heller mot villkoren i övrigt beträffande ifrågavarande obligationer.

Därest de innevarande år föreslagna förvärven av enskilda järnvägar bliva genomförda, kommer riksgäldskontoret att i och för den likvid, som skall ske med statsobligationer, utgiva en andra emission av det särskilda obligationslån för inlösen av enskilda järnvägar, som upplades år 1940 med anledning av de då beslutade statsförvärven.

Å dagen för tillträdet av de nu till förstatligande föreslagna järnvägar kommer riksgäldskontoret att till järnvägsstyrelsen för respektive järnvägsbolags räkning överlämna interimsbevis å de obligationsbelopp, som enligt avtalen skola överlämnas. Dessa interimsbevis komma sedermera, sedan riksgäldskontoret erhållit besked om önskad fördelning å valörer, att utbytas mot obligationer till de belopp, som kvarstå efter avdrag av de aktier i Malmö—Ystads och Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolag, vilka enligt vad förut nämnts komma att medfölja vid statsförvärvet.

Vad järnvägsstyrelsen föreslagit angående de ifrågavarande inköpens genomförande ur budget- och bokföringstekniska synpunkter har endast givit fullmäktige anledning till det påpekanget, att riksgäldskontoret bör av järnvägsstyrelsen tillgodoföras intill dagen för statens övertagande av järnvägar upplupna räntor å de enskilda lån, för vilka betalningsskyldigheten med i det föregående angivna belopp skall övertagas av riksgäldskontoret.

I övrigt hava järnvägsstyrelsens framställning och de bilagda preliminära avtalen ej givit fullmäktige anledning till något uttalande.

Riksgäldsfullmäktigen Magnusson har i särskilt yttrande, till vilket *riks-gäldsdirektören Sandberg* anslutit sig, anmält mot fullmäktiges beslut avvikande mening samt anfört, att med de stora lånebehov, som i övrigt för närvarande föreläge för statsverket, frågan om statsförvärv av ifrågavarande järnvägar tills vidare borde uppskjutas.

I statsrådsprotokollet till Kungl. Maj:ts proposition, nr 70, den 7 februari 1941 angående statsförvärv av de s. k. Växjöjärnvägar har jag givit uttryck åt den uppfattningen, att de nuvarande ekonomiska förhållandena i och för sig icke kunna anses tillräckligt motivera, att åtgärderna för att enhetliggöra vårt lands järnvägsnät tills vidare böra anstå. Emellertid är det klart, såsom antyddes i nyssnämnda proposition, att övertagandet i varje särskilt fall måste bero på de villkor, på vilka vederbörande järnvägsföretag kan förvärvas. Järnvägens drift måste i princip antagas lämna en skälig förräntning å det belopp, som staten investerar för förvärvets genomförande. Härav torde följä, att en uppskattning av en järnvägs värde måste göras på grundval av dess antagbara avkastning under normala förhållanden. Till krigsårens driftresultat torde i allmänhet hänsyn icke böra tagas. Det torde finnas skäl att betona detta, då det i och för sig är förklarligt, om de enskilda eller kommunala ägarna av en järnväg äro benägna att med hänsyn till nu-

*Departement-
chefen.*

varande avkastning övervärdera järnvägen. Enligt vad jag erfarit ha också vissa förhandlingar blivit resultatlösa till följd av den stora skillnaden mellan järnvägsstyrelsens, på grundval av normalkalkylen gjorda erbjudande och säljarens krav. Visserligen kan härigenom uppkomma en förskjutning av tidpunkten för övertagandet och risk förefinnas för att underhållet i väntan på förstatligandet eftersättes och järnvägens standard därmed sänkes. Emellertid torde hänsyn till en eventuell undernormal förnyelse få tagas vid den senare tidpunkt, då statsövertagandet aktualiseras, och priset fastställas med hänsyn härtill.

Vad härefter angår de nu till förvärv ifrågasatta s. k. Ystadsjärnvägarna, vilka samtliga äro normalspåriga, torde icke någon av dem kunna betraktas såsom verklig huvudbana. Malmö—Ystads och Ystad—Eslövs järnvägar stå emellertid nära denna kategori. De övriga järnvägarna torde däremot få anses hava uteslutande lokala uppgifter. I fråga om samtliga järnvägar gäller, att betransporterna äro av mycket dominerande betydelse för järnvägarnas ekonomi. Vad Ystad—Eslövs järnväg angår torde böra framhållas, att densamma kan förväntas erhålla något vidgade trafikuppgifter efter ett inlemmande av järnvägen i statsbanenätet. Med undantag för den i Ystad—Brösarps järnväg ingående bandelen Tomelilla—S:t Olof torde samtliga järnvägar vara av sådan allmän betydelse, att någon tvekan icke torde råda därom, att densamma böra omfattas av förstatligandet. Vad angår bandelen Tomelilla—S:t Olof torde densammans trafikuppgifter till följd av buss- och lastbilstrafikens utveckling numera hava reducerats i sådan omfattning, att trafiken å bandelen principiellt bör nedläggas. Framställning härom har också gjorts av järnvägens ägare. Järnvägsstyrelsen har emellertid ansett, att på grund av den nuvarande vanskliga transportsituationen nedläggningen bör begränsas till att avse persontrafiken och den genomgående godstrafiken. Banan skulle sålunda tills vidare användas endast som ett från Tomelilla utgående bispår för godstrafik, intill dess beslut anses böra meddelas om ett helt nedläggande av bandelen i fråga. Jag ansluter mig till järnvägsstyrelsens uppfattning i frågan. Vid dylikt förhållande bör alltså ett statsförvärv omfatta även denna bandel.

Av drifträkningarna för järnvägsrörelsen vid nu ifrågavarande fem järnvägar avseende åren 1931—1938, vilka tjänat som basperiod för järnvägsstyrelsens kalkyler, framgår, att det genomsnittliga driftöverskottet under perioden för var och en av järnvägarna utom Ystad—Brösarps järnväg varit av sådan storleksordning, att överskottet medgivit vederbörliga avsättningar till förnyelsefonderna. Ystad—Brösarps järnväg uppvisar däremot för perioden ett genomsnittligt driftunderskott av 45,000 kronor. Bedömas järnvägarna såsom en enhet, uppkommer efter föreskriven avsättning till förnyelsefonden å 283,000 kronor ett överskott å 255,000 kronor. Vid ett nedläggande av trafiken å bandelen Tomelilla—S:t Olof i förut angiven omfattning skulle emellertid överskottet kunna beräknas ökat med omkring 35,000 kronor till 290,000 kronor. Lägges härtill ett beräknat nettoöverskott å 30,000

kronor å den av järnvägsbolagen bedrivna bilrörelsen, skulle ett sammanlagt överskott å järnvägs- och bilrörelsen uppkomma å 320,000 kronor. Efter avdrag av skatter, av järnvägsstyrelsen — med utgående från de under år 1939 rådande förhållandena — beräknade till 27,000 kronor, skulle alltså återstå en nettoavkastning av 293,000 kronor.

Enligt de upprättade avtalen skall staten dels övertaga fasta skulder, uppgående vid tiden för överlåtelsen till sammanlagt 4,688,329 kronor, dels ock utgiva obligationer av sedvanligt slag till ett belopp av 1,675,560 kronor. Då i samband med förvärven staten erhåller vissa aktieposter i Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag och i Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolag, minskas det faktiska anslagsbehovet med 264,360 kronor till (4,688,329 + 1,675,560 — 264,360) 6,099,529 kronor. Järnvägsstyrelsen har emellertid ansett det erforderliga anslaget kunna nedbringas ytterligare med 200,000 kronor till avrundat 5,900,000 kronor till följd av att i köpesumman för Malmö—Ystads järnväg ingår säljaren eljest tillkommande överskott å rörelsen för tiden den 1 januari 1940—den 30 juni 1941.

Vad angår återhämtande av undernormal förnyelse har järnvägsstyrelsen uttalat, att därest man endast såge till den rullande materielens ålder, vilken vore mycket hög, skulle denna motivera, att för dylik förnyelse ett belopp skulle behöva beräknas av närmare 2.2 milj. kronor. Med hänsyn till att godsvagnarna till väsentlig del användas endast den korta tid under året, då betkampanjen pågår, och då vagnmaterielen över huvud varit föremål för ett mindre vanligt gott underhåll, har järnvägsstyrelsen ansett motiverat, att i kalkylerna för järnvägarnas värdering ett belopp av endast en miljon kronor upptages för undernormal förnyelse. Järnvägsstyrelsen äskar emellertid i detta sammanhang icke några medel till denna förnyelse.

Mot den förut angivna nettoavkastningen av 293,000 kronor är alltså att ställa det förutnämnda anslagsbeloppet å 5,900,000 kronor, ökat med 1,000,000 kronor för undernormal förnyelse. Förräntningen utgör omkring 4.25 procent. Denna torde kunna anses godtagbar, därest en dylik förräntning kan förväntas även för framtiden. Järnvägsstyrelsen har vid bedömandet av frågan framhållit, att de ifrågavarande järnvägarnas ensidiga trafik måste anses utgöra ett extra riskmoment och att det därför varit önskvärt, att den kalkylatoriska förräntningen varit något högre. För de närmaste åren, då betodlingen kan förutses få samma stora omfattning som under år 1940 och järnvägarna enligt avtal äro tillförsäkrade transporter från odlarna inom vissa distrikt, äro emellertid de ekonomiska utsikterna för järnvägarna relativt gynnsamma. För bedömandet av utsikterna för längre tid framåt synes böra framhållas, att de särskilda anordningar för underlättande av lastning och lossning av betor, som med bidrag av statsmedel under senare tid utförts vid ett stort antal stationer å nu berörda järnvägar, innebära ökade möjligheter för järnvägarna att konkurrera med lastbilarna i vad avser transporter av betor. Härigenom skapas en viss garanti för att sådana transporter även i fortsättningen komma att äga rum järnvägsledes. Förräntningsutsikterna för de nu ifråga-

varande järnvägarna torde, såsom järnvägsstyrelsen framhållit, icke kunna anses sämre än för de tidigare förvärvade järnvägarna i Skåne. Med hänsyn till här anförda förhållanden anser jag ett godtagande av de avtalade köpeskillingarna förenligt med de allmänna synpunkter på järnvägsförstatligandet, åt vilka jag inledningsvis givit uttryck. Jag är därför beredd tillstyrka, att de nu underställda avtalen, vilkas villkor i övrigt ej heller givit mig anledning till erinran, godkännas från statsmakternas sida.

Enligt avtalen skall flertalet befattningshavare vid de enskilda järnvägarna vara berättigade att från och med den 1 januari 1942 erhålla anställning vid statens järnvägar. 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 finnas vissa befattningshavare, vilka äro avsedda att bliva placerade i lönegrad A 21 eller högre enligt för statens järnvägar gällande avlöningsreglemente, erfordras emellertid 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 senare i samband med anmälan av frågan angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid bland annat statens järnvägar.

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

dels besluta, att Ystad—Eslövs, Malmö—Ystads, Ystad—Gärnsås—S:t Olofs, Ystad—Brösarps och Börringe—Östratorps järnvägar må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar;

dels ock till *Förvärv av Ystad—Eslövs m. fl. järnvägar* för budgetåret 1941/42 å kapitalbudgeten under rubriken Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett *reservationsanslag* av kronor 5,900,000.

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 avlåtast till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Hellenius.

Bilaga A.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Ystad—Eslövs 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 från och med den 1 juli 1941 eller den senare dag under 1941, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen), på följande villkor med full äganderätt,

dels bolagets järnväg mellan Eslöv och Ystad,

dels bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar — i den mån desamma icke äro i förteckningen å fastigheter m. m. bil. A angivna som undantagna — samt rättigheter.

Bolaget äger dock rätt att

dels behålla ett kontant belopp av tvåhundrausen (200,000) kronor,

dels utbekomma eventuell framtida återbäring eller utdelning på grund av delägarskap i enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter.

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

Mom. 3. Bolaget må icke före tillträdesdagen disponera sina i överlåtelsern 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, inklusive förräntning och planelig amortering av bolagets låneskulder.

Bolaget må icke utan järnvägsstyrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som kunna öka järnvägens driftutgifter.

§ 2.

Å tillträdesdagen skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthandlingar beträffande bolagets till staten överlätna fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för andra penninginteckningar än sådana, som antingen utgöra säkerheter för i balansräkningen per den 31 december 1939 upptagna låneskulder eller finnas till disposition i bolagets eget förvar.

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

§ 3.

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

dels övertaga betalningsskyldigheten för bolagets reverslån hos följande

långgivare och med angiven kapitalskuld den 1 juli 1941 jämte då upplupen ej förfallen ränta, nämligen

| | | |
|---|-----------|--------|
| hos Sparbanken i Ystad | 1,967,600 | kronor |
| » Brand- och livförsäkringsaktiebolaget Skåne | 432,000 | » |
| » Drätselkammaren i Ystad | 519,729 | » |

eller tillsammans en kapitalskuld å tillträdesdagen av tvåmiljonerniohundra-nittontusentrehundratjugonio (2,919,329) kronor,

dels övertaga bolagets övriga skulder ävensom förpliktelser, med undantag av bolaget eventuellt påförd krigskonjunkturskatt, enligt vad närmare omförmäles här nedan i mom. 2.

Mom. 2. Bolagets i föregående moment omförmälda skulder och förpliktelser övertagas av staten sådana de finnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande,

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

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

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

§ 4.

De överlåtna rättigheterna och skyldigheterna enligt överenskommelser, kontrakt och medgivanden rörande bolagets rörelse äro så fullständigt som möjligt förtecknade i bilaga B.

Bolaget förbinder sig att på anfordran av styrelsen uppsäga de 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 icke överstiga det högsta belopp, som enligt vid statens järnvägar gällande avlöningsreglementen må utgå till tjänsteman i den lönegrad, som finnes för vederbörande befattningshavare angiven i bilaga C.

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

dels för all personal under tiden intill 1941 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 behövligen befattningar eller pensioneras.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före 1941 års utgång

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1940 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 1940 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 1941 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 tjänstduglig 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 styrelsen efter prövning finner skäligt, dock lägst 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.

I de fall, då så befinnes förenligt med statens järnvägars intressen och då befattningshavaren därom gör ansökan, må sådant entledigande med förtidspension, som i detta moment sägs, äga rum jämväl av befattningshavare, som ej uppnått 60 men väl 50 års ålder. Innan sådan ansökan sker, skall mellan järnvägsstyrelsen och befattningshavaren överenskommelse vara träffad, i vad mån pensionen skall reduceras gentemot vad i nästföregående stycke sägs.

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas, entledigas eller uppföras å övergångsstat jämlikt mom. 4, äro berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1942 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 statens järnvägar 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, befattningshavare varit anställd i bolagets tjänst;

d) att de befattningshavare, som äro delägare i enskild pensionsinrättning, icke äga rätt att få för statens järnvägars personal gällande pensionsreglementen på sig tillämpade, och att för dessa delaktighetsbeloppet i pensionsinrättningen icke må överstiga det belopp, som skulle hava gällt för vederbörande vid fortsatt anställning i bolagets tjänst.

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. Befattningshavare, vilken erhåller pensionsrätt jämlikt bestämmelserna i civila tjänstepensionsreglementet, må, i den mån järnvägsstyrelsen finner skäligen, såsom tjänstår för erhållande av pension tillgodoräknas högst två tredjedelar av den tid, under vilken han, innan reglementet blivit å honom tillämpligt, innehaft anställning vid bolagets järnväg eller vid statens järnvägar.

Mom. 9. 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 för-tidspension enligt mom. 4 — än som skulle tillkommit vederbörande, därest järnvägen ej övergått i statens ägo.

§ 6.

Styrelsen övertager från och med tillträdesdagen bolagets rättigheter och skyldigheter i förhållande till de pensionsinrättningar, som nuvarande eller förutvarande personal tillhör.

§ 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 un-

der förutsättning, att meddelanden om vederbörliga ändringar av samtrafiktabellen 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 13 februari 1941.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

G. Dahlbeck

Erik Malmkvist

Ystad den 13 februari 1941.

YSTAD—ESLÖVS JÄRNVÄGS-
AKTIEBOLAG

Agne Jönsson

Hj. Carlsson

Axel Jonason

Gust. F. Swenson

William Raihle

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Malmö—Ystads 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 från och med den 1 juli 1941 eller den senare dag under 1941, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen), på följande villkor med full äganderätt

dels bolagets järnväg mellan Malmö och Ystad,

dels bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar — i den mån desamma icke äro i förteckningen å fastigheter m. m. bil. A angivna som undantagna — samt rättigheter.

Bolaget äger dock rätt att utbekomma eventuell framtida återbäring eller utdelning på grund av bolagets delägarskap i enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter.

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

Mom. 3. Bolaget må icke före tillträdesdagen disponera sina 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, inklusive förräntning och planelig amortering av bolagets låneskulder.

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

§ 2.

Likalydande med § 2 i Bilaga A.

§ 3.

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

dels till bolaget överlämna statsobligationer om nominellt enmiljontvåhundra nittio sextusen (1,296,000) kronor,

dels övertaga betalningsskyldigheten för bolagets reversslån hos Kooperativa förbundet med en kapitalskuld den 1 juli 1941 av enmiljonsjuhundra sextio niotusen (1,769,000) kronor jämte då upplupen ej förfallen ränta,

dels övertaga bolagets övriga skulder och förpliktelser med i bil. A omförmäلت undantag, enligt vad närmare omförmäles här nedan i mom. 2.

Obligationerna skola löpa med tre procent ränta, räknat från och med den 1 juli 1941, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1951 samt vara utställda i valörer om 10,000, 5,000, 1,000, 500, 100 och 60 kronor. Fördelningen å sagda valörer sker på sätt bolaget äger bestämma, dock att obligationer om

60 kronor utställas endast till det antal, som erfordras för att kunna fördela likviden å aktieägarna.

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

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

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

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

§§ 4—9.

Likalydande med motsvarande §§ i Bilaga A.

Stockholm den 13 februari 1941.

Ystad den 13 februari 1941.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

MALMÖ—YSTADS JÄRNVÄGS-
AKTIEBOLAG

G. Dahlbeck

Emil A. Borg

Hj. Hoflund

Erik Malmkvist.

Axel Jonason

A v t a l

mellan Kungl Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Ystad—S:t Olofs 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 från och med den 1 juli 1941 eller den senare dag under 1941, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen), på följande villkor med full äganderätt,

dels bolagets järnväg mellan Köpingsbro och S:t Olof,

dels bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar samt rättigheter.

Bolaget äger dock rätt att behålla eventuell framtida återbäring eller utdelning på grund av bolagets delägarskap i enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter.

Fastigheterna äro förtecknade i bilaga 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 samt annan till dess rörelse hörande verksamhet.

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

§ 2.

Å tillträdesdagen skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthändingar beträffande bolagets till staten överlåtna fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för andra penninginteckningar än sådana, som finnas till disposition i bolagets eget förvar.

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

§ 3.

Mom. 1. I vederlag för den erhållna egendomen skall staten å tillträdesdagen övertaga bolagets driftskulder ävensom förpliktelser, vilket uttryck icke omfattar till egna skulder eller borgensförbindelser hänförliga prestationer, sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande,

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

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

Mom. 2. Kostnaderna för lagfart å den av svenska staten förvärvade egendomen ävensom för bolagets likvidation gäldas av styrelsen.

§§ 4 och 5.

Likalydande med motsvarande §§ i Bilaga A.

§ 6.

Styrelsen övertager från och med tillträdesdagen bolagets rättigheter och skyldigheter i förhållande till de pensionsinrättningar, som personalen tillhör.

§§ 7—9.

Likalydande med motsvarande §§ i Bilaga A.

Stockholm den 13 februari 1941.

Ystad den 13 februari 1941.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

YSTAD—S:T OLOFS JÄRNVÄGS-
AKTIEBOLAG

G. Dahlbeck

Erik Malmkvist

Agne Jönsson

Axel Jonason

Hj. Carlsson

Gust. F. Swenson

William Raihle

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Järnvägsaktiebolaget Ystad—Brösarp, 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 från och med den 1 juli 1941 eller den senare dag under 1941, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen), på följande villkor med full äganderätt,

dels bolagets järnväg mellan Tomelilla och Brösarp,

dels bolagets övriga fastigheter och andra tillgångar samt rättigheter.

Bolaget äger dock rätt att behålla eventuell framtida återbäring eller utdelning på grund av bolagets delägarskap i enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter.

Fastigheterna äro förtecknade i bilaga 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 samt annan till dess rörelse hörande verksamhet och sålunda icke förräntning eller amortering av bolagets låneskuld.

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

§ 2.

Å tillträdesdagen skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthändingar beträffande bolagets till staten överlåtna fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för andra penninginteckningar än sådana, som finnas till disposition i bolagets eget förvar.

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

§ 3.

Mom. 1. I vederlag för den erhållna egendomen skall staten å tillträdesdagen övertaga bolagets driftskulder ävensom förpliktelser, vilket senare uttryck icke omfattar till egna skulder eller borgensansvar hänförliga prestationer, dock med iakttagande,

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

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

Mom. 2. Kostnaderna för lagfart å den av svenska staten förvärvade egendomen ävensom för bolagets likvidation gäldas av styrelsen.

§§ 4 och 5.

Likalydande med motsvarande §§ i Bilaga A.

§ 6.

Styrelsen övertager från och med tillträdesdagen bolagets rättigheter och skyldigheter i förhållande till de pensionsinrättningar, som personalen tillhör.

§§ 7—9.

Likalydande med motsvarande §§ i Bilaga A.

Stockholm den 13 februari 1941.

Ystad den 13 februari 1941.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

JÄRNVÄGSAKTIEBOLAGET

G. Dahlbeck

YSTAD—BRÖSARP

Erik Malmkvist.

Agne Jönsson

Axel Jonason

Hj. Carlsson

Gust. F. Swenson

William Raihle

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Börringe—Östratorps 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 från och med den 1 juli 1941 eller den senare dag under 1941, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen), på följande villkor med full äganderätt,

dels bolagets järnväg mellan Börringe och Östratorp,

dels bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar samt rättigheter.

Bolaget äger dock rätt att

dels behålla ett kontant belopp av trettiotusenfemhundra (30,500) kronor, *dels* utbetomma eventuell framtida återbäring eller utdelning på grund av delägarskap i enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter. Fastigheterna äro förtecknade i bil. A.

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

Mom. 3. Bolaget må icke före tillträdesdagen disponera sina 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, inklusive förräntning och amortering av bolagets låneskulder.

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

§ 2.

Likalydande med § 2 i Bilaga A.

§ 3.

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

dels till bolaget överlämna statsobligationer om nominellt trehundrasjuttioniotusenfemhundrasextio (379,560) kronor,

dels övertaga bolagets skulder och förpliktelser — vari icke inbegripes borgensförbindelser — enligt vad närmare omförmäles här nedan i mom. 2.

Obligationerna skola löpa med tre procent ränta, räknat från och med den 1 juli 1941, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1951 samt vara utställda i valörer om 10,000, 5,000, 1,000, 500, 100 och 120 kronor. Fördelningen å sagda valörer sker på sätt bolaget äger bestämma dock att obligationer om 120

kronor utställas endast till det antal, som erfordras för att kunna fördela likviden å aktieägarna.

Mom. 2. Bolagets i mom. 1 omförmälda skulder och förpliktelser övertagas av staten sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande,

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

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

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

§§ 4 och 5.

Likalydande med motsvarande §§ i Bilaga A.

§ 6.

Styrelsen övertager från och med tillträdesdagen bolagets rättigheter och skyldigheter i förhållande till de pensionsinrättningar, som personalen tillhör.

§§ 7—9.

Likalydande med motsvarande §§ i Bilaga A.

Stockholm den 13 februari 1941.

Ystad den 13 februari 1941.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

BÖRRINGE—ÖSTRATORPS

JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

G. Dahlbeck

Erik Håkansson B. L:son-Sjöbron

Erik Malmkvist.

Gösta Sjöström