

Nr 129.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv av Kalmar—Torsås järnväg; given Stockholms slott den 7 mars 1941.

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 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 ett vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingånget avtal om förvärv av Kalmar—Torsås järnväg. Avtalet torde med uteslutande av därtill hörande bilagor få såsom bilaga fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Innan jag ingår på styrelsens framställning, torde jag få erinra om att Kungl. Maj:t genom beslut den 19 juli 1940 godkänt ett den 3 i samma månad mellan järnvägsstyrelsen, å ena, samt Kalmar—Torsås järnvägsaktie-

bolag och Ljungbyholm—Karlslunda nya järnvägsaktiebolag, å andra sidan, träffat under tiden den 1 juli 1940—den 31 december 1941 gällande avtal angående trafikering genom järnvägsstyrelsens försorg av bolagens järnvägar m. m. I järnvägsstyrelsens skrivelse den 8 juli 1940, som låg till grund för beslutet, meddelades bland annat, att sagda järnvägar dittills samförvaltats och haft gemensam trafikledning m. m. med de norr om Kalmar belägna järnvägarna av samma spårvidd (0.891 meter), nämligen Kalmar—Berga, Oskarshamn—Ruda—Älghultsby och Mönsterås—Fagerhult, vilka från och med den 1 juli 1940 införlivats med statens järnvägar, ävensom att en fortsättning av denna samförvaltning med gemensamt utnyttjande av anläggningar, rullande materiel och personal skulle vara av värde för järnvägsdriften i dess helhet och således även för statens järnvägar.

Den anordning, som åstadkommits genom trafikeringssavtalet, är av provisorisk karaktär, och det är i avtalet förutsett, att densamma skall kunna upphöra före utgången av år 1941, och järnvägarna övergå i statens ägo.

Järnvägen mellan Kalmar västra och Torsås koncessionerades år 1897 och öppnades för trafik år 1899. Dess banlängd utgör 39.2 kilometer och spårvidden är 0.891 meter.

Kalmar—Torsås järnvägsaktiebolag innehar endast ett statslån, nämligen för motorvagnsköp, utbetalat från motorvagnslånefonden den 12 december 1935 och ursprungligen lydande å 62,615 kronor. Räntefoten för lånet utgör 4 procent. Lånet förräntas och amorteras genom lika annuiteter under tio år. Ränta och amortering ha av bolaget erlagts i från början fastställd ordning och så sker också under trafikeringstiden.

Ljungbyholm—Karlslunda nya järnvägsaktiebolag, vars järnväg sträcker sig mellan Ljungbyholm och Påryd och har en banlängd av 18,4 kilometer, har intet statslån.

Järnvägsstyrelsen meddelar i sin förevarande skrivelse till en början, att beträffande Ljungbyholm—Karlslunda järnväg överenskommits, att densamma ej skall ingå i statsförvärvet utan att i stället vederbörande bolag skall söka befrielse från de med järnvägskoncessionen följande skyldigheterna.

Ifråga om de tekniska förhållandena vid Kalmar—Torsås järnväg lämnar järnvägsstyrelsen följande uppgifter:

Rälsvikten i huvudspår utgör 30 kilogram å 16 kilometer och 17 kilogram å 23 kilometers bana. Järnvägen är byggd med en största lutning av 16 pro mille. Minsta krökningsradien utgör 300 meter. Största tillåtna hastigheten är 50 kilometer per timme.

Den rullande materielen å järnvägen utgjordes vid 1939 års slut av

4	stycken	ånglok,
1	»	motorvagn,
16	»	personvagnar, därav 7 stycken 4-axliga,
156	»	resgods- och godsvagnar.

Under erinran om att järnvägen sedan den 1 juli 1940 trafikeras genom järnvägsstyrelsens försorg med användning av främst järnvägens materiel anför styrelsen om trafikförhållandena vid järnvägen:

Liksom flertalet smalspåriga järnvägar har Kalmar—Torsås endast lokala trafikuppgifter. Såsom framgår av trafikalen, 89,000 personkilometer och 40,300 godstonkilometer per bankilometer för år 1939, äro emellertid dessa uppgifter av sådan storlek, att järnvägens uteslutande vid ett allmänt förstatligande icke kan av järnvägsstyrelsen ifrågasättas. Upplysningsvis kan meddelas, att förestående sammanlagda antal trafikenheter är större än motsvarande tal för någon av de smalspåriga järnvägar, som hittills övergått eller enligt träffat villkorligt avtal är avsedd att övergå i statens ägo.

I anslutning till järnvägsrörelsen bedriver bolaget billinjetrafik för personbefordran å längs järnvägen gående landsvägar för att sålunda åt det egna företaget söka bevara persontrafiken. Utfallet av denna linjetrafik har varit fullt tillfredsställande. Den befarna väglängden utgör 44 kilometer. Bilparken består av tre fordon med ett anskaffningsvärde av 48,000 kronor.

Vid nedläggning av Ljungbyholm—Karlslunda järnväg beräknas den bedrivna linjetrafiken utökad med linjetrafik för person- och godsbefordran från lämplig station å linjen Kalmar—Torsås till Päråd.

I det följande lämnas vissa siffersammanställningar, avsedda att belysa de ekonomiska förhållandena vid järnvägen under åren 1931—1938:

Drifträkning för järnvägsrörelsen.

	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	165	145	135	127	125	128	134	137	137
Godstrafik	212	168	145	186	181	176	184	173	178
Övriga inkomster (posttransporter m. m.)	32	30	31	32	31	32	32	32	32
Summa	409	343	311	345	337	336	350	342	347
<i>Utgifter.</i>									
Driftöverskott	73	36	— 12	39	52	33	35	35	37

Angående bilrörelsen meddelas följande uppgifter:

Å r	Trafikerad linjelängd	Inkomster	Utgifter	Driftöverskott	Avsättning till förnyelsefond	Anläggningsskapital
	km.					
1932	9	38	28	10	9	84
1933	55	47	37	10	13	106
1934	55	65	47	18	14	107
1935	44	76	53	23	13	97
1936	44	108	77	31	12	92
1937	44	119	81	38	14	112
1938	44	122	86	36	15	127

Hur bolagets vinst- och förlusträkningar tett sig under åren 1931—1938 visas av följande tablå, vilken jämväl innefattar uppgifter om vinstens användning.

	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	3	3	—	—	—	1	—	—
Driftöverskott								
av järnvägsrörelsen	73	36	—	39	52	33	35	35
av bilrörelsen	5	10	10	18	23	31	38	36
Ersättning för omlagd samtrafiksväg	1	3	3	3	2	2	1	1
Diverse inkomster	6	3	2	7	1	3	2	2
Förlust från föregående år	—	—	—	—	—	—	6	5
" för året	—	36	79	20	—	7	—	2
Summa	88	91	94	87	78	77	82	81
<i>Utgifter.</i>								
Från föregående år balanserad förlust	—	—	—	—	—	—	6	5
Driftunderskott av järnvägsrörelsen	—	—	12	—	—	—	—	—
Avsättning till förnyelsefond								
för järnvägsrörelsen	37	37	30	29	29	32	32	32
" bilrörelsen	8	9	13	14	13	12	14	15
Rantor	40	42	39	44	35	32	29	29
Vinst från föregående år	3	3	—	—	—	1	—	—
" för året	—	—	—	—	1	—	1	—
Summa	88	91	94	87	78	77	82	81
Till bolagsstämmans förfogande:								
Vinst eller förlust	+ 3	— 33	— 79	— 20	+ 1	— 6	— 5	— 7
Från fonder	—	+ 33	+ 79	+ 20	—	—	—	—
Summa	+ 3	—	—	—	+ 1	— 6	— 5	— 7
Vinst (+) eller förlust (—) balanserad till följande år	+ 3	—	—	—	+ 1	— 6	— 5	— 7

Bolagets balansräkning per den 31 december 1939, den senast tillgängliga, har följande utseende.

<i>Tillgångar.</i>	Tusental kronor	<i>Skulder.</i>	Tusental kronor
Anläggningar för järnvägsrörelsen	2,151	<i>Främmande kapital.</i>	
automobilrörelsen	127	Statslån	41
Värdehandlingar	222	Reverslån	893
Rörelsemedel:		Svävande skulder	43
förråd	5	<i>Eget kapital.</i>	
övriga	46	Aktiekapital	514
Förlust balanserad från föregående år	7	Reservfond	72
Summa	2,558	<i>Förnyelsefond</i>	990
		Vinst för året	5
		Summa	2,558

I anslutning till dessa sammanställningar anför järnvägsstyrelsen, att det av drifräkningarna framginge, att resultaten av järnvägsrörelsen varit starkt växlande men därvid icke följt den allmänna konjunkturen, ett förhållande som återkomme vid många slättbygdsbanor. Biltrafiken åter hade bedrivits i nuvarande omfattning endast under de tre senaste åren, och resultaten för dessa torde alltså få betraktas som typiska. För järnvägs- och bilrörelsen tillhopa bleve det sålunda »normaliserade» genomsnittsoverskottet (37,000 + 35,000) 72,000 kronor och motsvarande avsättning till förnyelsefond 50,000 kronor, vilket gäve ett överskott av rörelsen om 22,000 kronor, att ställa mot det för förvärvets genomförande erforderliga kapitalet.

Såsom framginge av avtalets § 3 uppginge detta kapital, fortsätter järnvägsstyrelsen, till i runt tal 619,400 kronor, varav 34,400 kronor statslån för motorvagnsköp, och 585,000 kronor motsvarande övertagna lån samt bidrag till gäldande delvis av lån, som icke ansetts böra övertagas. Normalöverskottet motsvarade alltså en kalkylatorisk förräntning av cirka 3.5 procent. Då det gällde en slättbygdsbana, som därtill vore kort samt smalspårig, vore det emellertid att befara, att den framtida förräntningen komme att bliva ännu knappare, och det torde alltså framstå som högst sannolikt, att förevarande förvärv komme att medföra viss ekonomisk uppoffring för statens järnvägar. Med detta konstaterande ville styrelsen dock icke ha uttalat, att de överenskomna villkoren skulle vara oskäligen. Vid bedömandet av dessa villkor hade man nämligen att jämväl beakta åtskilligt, som låge vid sidan av räntabilitetskalkylerna; redan med det planerade förstatligandets allmänlighet följde, att vissa förvärv ej skulle kunna genomföras utan statsbaneekonomisk uppoffring. Styrelsen anser följande förhållanden böra i detta sammanhang beaktas:

Det bör först bemärkas, att, såsom framgår av vad ovan anförts, järnvägen liksom flertalet smalspårsbanor saknar egentligt affärsvärde för sin ägare, med andra ord att utdelning å aktierna icke är att påräkna. Vid sådant förhållande ligger avgörandet å säljaresidan faktiskt hos fordringsägarna, och kapitalinvesteringen får följaktligen bedömas efter i viss mån andra normer än beträffande järnvägar med affärsvärde. — Ses frågan från bokföringssynpunkt, framstår såsom ett grundläggande sakförhållande, att avsättning till förnyelsefond har förmånsrätt före aktieutdelning, men kommer efter skuld-räntor. I praktiken måste väl alltid vissa medel användas för förnyelse, men beloppen kunna ofta under lång tid hållas ej oväsentligt under den författningsenliga avsättningen, och fordringsägarna alltså få ut mera än förestående tablåer med inlagd sådan avsättning giva vid handen.

Förevarande frågeställning synes vara i stort sett analog med den som förelåg i fråga om de till Växjöjärnvägarna hörande smalspårsbanorna, och styrelsen kan därför ifråga om de allmänna synpunkterna hänvisa till sin den 30 december 1940 dagtecknade framställning angående sagda järnvägar. Att samtliga Växjöjärnvägar förvärvas samtidigt, de till Kalmarsystemet hörande järnvägarna däremot i tre etapper, kan därvid inte anses vara av väsentlig betydelse. Styrelsen har i nämnda skrivelse framhållit, att huvudfrågan vore, om köpevillkoren kunde anses förenliga med de krav på rättvisa och billighet, som från skilda sidor kunde ställas, och särskilt om de avtalade beloppen kunde anses alltför höga med hänsyn till konsekvenserna

för blivande uppgörelser. Det där sagda gäller också här, och styrelsen har jämväl i detta fall funnit svaret på frågan vara detsamma som beträffande Växjöjärnvägarna, nämligen att inga allvarliga konsekvenser äro att befara.

Att beakta är givetvis också de villkor, på vilka det vid 1940 års riksdag beslutade förvärvet av Kalmar—Berga m. fl. järnvägar på sin tid ägde rum. Vid jämförelse mellan de båda fallen är först att bemärka, att linjen Kalmar—Torsås är föga mer än hälften så lång som Kalmar—Berga. Häremot står dock dels att den senare var belastad med förpliktelser mot två utpräglade underskottsbanor, medan Kalmar—Torsås i det hänseendet varit föga besvärad och nu avses att bli helt fri, dels att med nu förevarande köp följa aktier i Kalmar verkstadsaktiebolag till ett nominellt värde av 115,000 kronor, under det att motsvarande Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag tillhöriga aktiepost var pantförskriften och därför måste undantagas vid statsförvärvet av sagda bolags järnvägar.

Tages skäligen hänsyn till båda dessa omständigheter, blir slutsatsen otvivelaktigt, att riskerna för bristande kapitalförräntning nu äro väsentligt mindre, icke blott absolut utan också relativt än vid fjolårets förvärv.

Beträffande avtalets ekonomiska villkor i övrigt framhåller järnvägsstyrelsen, att å ena sidan enligt § 1 bolagets rörliga tillgångar — med undantag för viss aktiepost — övergå i statens ägo, medan å andra sidan enligt § 3 staten övertager betalningsansvaret för sådana till rörelsen under tiden efter den 1 juli 1940 hänförliga utgifter, som äro oguldna å tillträdesdagen.

Innebörden av dessa bestämmelser vore, anför styrelsen, tydligen, att den av styrelsen sedan den 1 juli 1940 omhändertavda trafikeringen av järnvägen skedde på styrelsens egen risk eller med andra ord uttryckt, att det samlade resultatet bleve detsamma som om denna järnväg övertagits samtidigt med övriga Kalmarbanor.

De undantagna aktierna i Kalmar bostadsaktiebolag, 50 stycken bokförda till sammanlagt 50 kronor, sakna intresse för statens järnvägar och hava därför ansetts icke böra förvärfvas. Järnvägsstyrelsen erinrar om att vid 1940 års uppgörelse med Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag 100 aktier i samma bostadsaktiebolag undantogs.

Med hänsyn till här anförda omständigheter, uttalar järnvägsstyrelsen, och med beaktande jämväl av nyssberörda konsekvenser ifråga om blivande uppgörelser hade järnvägsstyrelsen funnit sig böra föreslå förvärv av Kalmar—Torsås järnväg enligt det nu ifrågavarande avtalet.

Beträffande köpets finansiering anför järnvägsstyrelsen, att ett kapital av 500,000 kronor erfordrades. Återstående del av köpeskillingen, alltså 85,000 kronor, hade synts kunna föras på det särskilda utjämningskonto, benämnt »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vilket upplagts i statens järnvägars räkenskaper med anledning av statsmakternas beslut vid 1940 års lagtima riksdag, och vilket i första hand vore avsett att upptaga i förvärven ingående rörliga tillgångar och i samband därmed övertagna svävande skulder. — Sagda »primära» poster förutsåges nämligen för Kalmar—Torsås järnväg giva ett ej obetydligt saldoöverskott. Statslånet för motorvagnsköp förutsattes komma att på övligt sätt omföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond. Ej heller före-

nämnda kapitalutgift, 500,000 kronor, behövde föranleda anvisning av medel å riksstaten. Det å riksstaten för budgetåret 1940/41 till statsförvärv av de Hälsingborg—Hässleholm m. fl. järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägarna m. m. anvisade anslaget komme nämligen att uppvisa en reservation om 500,000 kronor, beroende på att de med sagda s. k. statliga järnvägsbolag övertagna skulderna blivit så mycket mindre än beräknat på grund av att disponibla medel omedelbart före övertagandet använts för likvidering av viss låneskuld. Nämnda reservation syntes lämpligen kunna tagas i anspråk för här förevarande förvärv, så mycket mer som detta i viss mån vore att betrakta som en konsekvens därav, att de statliga järnvägsbolagens Kalmarsektion blivit en del av statsbanenätet. Medgäves en sådan användning av reservationen, hade styrelsen således i detta sammanhang intet anslagsäskande att framföra.

Beträffande avtalsförslaget i övrigt meddelar styrelsen:

Avtalet har i övrigt utformats på samma sätt som övriga avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar och detta gäller även de punkter, som reglera personalens anställnings- m. fl. förhållanden. Jämlikt mom. 5 i avtalets § 5 bliva de vid järnvägen anställda befattningshavarna som regel berättigade att från och med den 1 januari 1942 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor. Enligt vid avtalet fogad bilaga C komma 31 man att övertagas i statens järnvägars tjänst, nämligen 28 ordinarie och 3 icke ordinarie. Härutöver övergå i statens järnvägars tjänst 2 man vid bilavdelningen och 5 banarbetare. Den sammanlagda personalstocken, som överföres från den enskilda järnvägens till statens järnvägars tjänst, uppgår sålunda till 38 man.

Den lönegradsplacering, som framgår av bilaga C, har skett i samförstånd med järnvägens förvaltning och representanter för berörda personalorganisationer.

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

Enligt § 8 i avtalet skall järnvägen från tillträdesdagen införlivas med statens järnvägar, varvid densamma med hänsyn till sitt läge bör tillsvidare hänföras till VI distriktet med huvudort i Borås.

Med åberopande av vad styrelsen sålunda anfört hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att *dels* besluta, att Kalmar—Torsås järnväg må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar, *dels ock* medgiva, att för förvärvets genomförande av besparing å det för budgetåret 1940/41 anvisade anslaget till statsförvärv av de Hälsingborg—Hässleholms m. fl. järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägarna m. m. ett belopp av 500,000 kronor må få tagas i anspråk.

Järnvägsstyrelsen har slutligen meddelat, att *järnvägsfullmäktigen Falkman* vid föredragningen av förevarande ärende anfört särskild mening och avstyrkt det ifrågasatta järnvägsförvärvet.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 27 februari 1941 avgivit yttrande i ärendet. Fullmäktiges yttrande behandlar i huvudsak finansieringen av det föreslagna inköpet samt den budgettekniska och bokföringsmässiga regleringen av de ekonomiska transaktioner, som föranledas av inköpet.

Till en början lämna fullmäktige följande redogörelse för den ekonomiska innebörden för staten av förevarande förslag:

Enligt det föreliggande preliminära avtalet skall staten å tillträdesdagen, som avses bli den 1 juli 1941, i vederlag för den egendom, som Kalmar—Torsås järnvägsaktiebolag överlåter till staten — nämligen järnvägen mellan Kalmar och Torsås samt bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar (med undantag av vissa aktier) samt andra tillgångar och rättigheter — dels befria bolaget från skyldigheten att betala å tillträdesdagen oguldna delar av bolagets statslån för motorvagnsinköp, dels övertaga betalningsskyldigheten för två bolagets lån på sätt i avtalet närmare förmäles, dels till bolaget kontant erlägga 229,399 kronor 44 öre såsom bidrag till gäldande av bolagets övriga låneskulder, dels slutligen övertaga betalningsansvaret för sådana till rörelsen under tiden efter den 1 juli 1940, från och med vilken dag järnvägen trafikerats genom järnvägsstyrelsens försorg enligt avtal av den 3 juli 1940, hänförliga utgifter, som äro oguldna å tillträdesdagen.

Ovannämnda motorvagnslån utbetalades i december 1935 med 62,615 kronor, varav 34,439 kronor 13 öre jämte ränta komma att återstå oguldna den 1 juli 1941. I övrigt åtnjuter bolaget ej något statslån.

De bolagets fasta skulder, varför betalningsskyldigheten skall övertagas av staten, d. v. s. riksgäldskontoret, äro ett lån hos Livränteanstalten i Kalmar, som skall övertagas intill ett belopp av 50,000 kronor, samt ett lån hos Enskilda järnvägarnas pensionskassa med en kapitalskuld den 1 juli 1941 av 305,600 kronor 56 öre. Förstnämnda lån, för vilket botteninteckning lämnats som säkerhet, är fast och räntan utgår med $\frac{1}{2}$ procent över inlåningsräntan å sparkasseräkning. Det senare lånet är ett amorteringslån, som skall vara slutamorterat år 1955 och förräntas efter 3.4 procent.

Det belopp, som enligt avtalet skall kontant erläggas till bolaget och som uppgår till 229,399 kronor 44 öre, kommer att utbetalas av järnvägsstyrelsen.

Efter att hava erinrat om de skäl, som järnvägsstyrelsen framfört till stöd för ett godkännande av det nu föreliggande köpeavtalet, hava fullmäktige uttalat, att fullmäktige med hänsyn till de föreliggande omständigheterna för sin del i likhet med järnvägsstyrelsen funnit de preliminärt avtalade villkoren för järnvägens förstatligande från statens synpunkt antagbara. Under framhållande att förslaget genomförande vore att betrakta som en konsekvens av de tidigare beslutade statsförvärven av järnvägar i Kalmar län hava fullmäktige ansett sig böra tillstyrka förslaget.

Vad järnvägsstyrelsen föreslagit angående inköpets genomförande ur budget- och bokföringstekniska synpunkter har ej föranlett någon erinran från fullmäktiges sida. Fullmäktige ha endast framhållit, att riksgäldskontoret av järnvägsstyrelsen givetvis borde tillgodoföras intill dagen för statens övertagande av Kalmar—Torsås järnväg upplupna räntor å såväl förenämnda motorvagnslån som de enskilda lån, för vilka betalningsskyldigheten med förut angivna belopp skulle övertagas av riksgäldskontoret.

I skrivelse den 2 mars 1941 hava *Karlstunda kommunalfullmäktige*, under framhållande av den stora betydelse som järnvägen mellan Ljungbyholm och Päråd äger för hela den trakt järnvägen genomlöper, hemställt, att järnvägen icke måtte nedläggas. Enligt fullmäktiges mening vore denna järnväg

i ekonomiskt hänseende så nära förbunden med Kalmar—Torsås järnväg, att frågan om båda järnvägarnas införlivande med statens järnvägar borde upptagas i ett sammanhang.

Genom den nästlidet år skedda införlivningen med statens järnvägar av norra delen av det smalspåriga Kalmar-nätet har frågan om statsförvärv jämväl av den södra delen blivit aktuell. Enligt av Kungl. Maj:t den 19 juli 1940 godkänd överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen, å ena, samt Kalmar—Torsås järnvägsaktiebolag och Ljungbyholm—Karlslunda nya järnvägsaktiebolag, å andra sidan, trafikerar Kalmar—Torsås järnväg ävensom bansträckan mellan Ljungbyholm och Påryd tills vidare intill utgången av år 1941 av statens järnvägar. Det har nämligen ansetts lämpligt, att förvaltningen och trafikledningen m. m. av dessa järnvägar handhavas gemensamt med de övriga till Kalmar anknutna smalspåriga banorna på sätt skett intill den 1 juli 1940.

Det nu föreliggande avtalet avser förvärv endast av Kalmar—Torsås järnväg. Vad angår Karlslunda kommunalfullmäktiges i det föregående omnämnda framställning, att frågan om statsförvärv av Ljungbyholm—Karlslunda järnväg måtte upptagas i nu förevarande sammanhang, torde jag få erinra om att järnvägens ägare, Ljungbyholm—Karlslunda nya järnvägsaktiebolag, hos Kungl. Maj:t anhållit om befrielse från de med järnvägskoncessionen följande skyldigheterna. Denna bolagets framställning har remitterats till länsstyrelsen i Kalmar län för utlåtande. Innan sådant utlåtande inkommit, torde ställning icke böra tagas till frågan om järnvägens framtida existens. Det synes ej heller föreligga ett sådant samband mellan Kalmar—Torsås och Ljungbyholm—Karlslunda järnvägar, att frågan om ett förstatligande av Kalmar—Torsås järnväg bör uppskjutas till den tidpunkt, då Kungl. Maj:t slutligt prövar nyssnämnda bolags framställning.

Liksom flertalet smalspåriga järnvägar har Kalmar—Torsås järnväg endast lokala trafikuppgifter. Dessa äro emellertid av sådan storleksordning, att järnvägens uteslutande vid ett allmänt förstatligande icke torde böra ifrågasättas.

Det genomsnittliga överskottet av järnvägs- och bilrörelsen under åren 1931—1938, vilka tjänat som basperiod för järnvägsstyrelsens kalkyler, uppgår till 72,000 kronor. Efter en av styrelsen till 50,000 kronor beräknad avsättning till förnyelsefonden återstår alltså ett belopp av 22,000 kronor att ställa mot det för förvärvets genomförande erforderliga beloppet. Enligt avtalet uppgår detta till i runt tal 619,400 kronor, varav 34,400 kronor avse statslån för motorvagnsköp och 585,000 kronor övertagna lån samt bidrag till gäldande delvis av lån, som icke ansetts böra övertagas. Överskottet skulle alltså motsvara en kalkylatorisk förräntning av omkring 3.5 procent. Denna är otvivelaktigt jämförelsevis oförmånlig för statsverket, i all synnerhet som järnvägsstyrelsen befarar, att förräntningen i framtiden kommer att bliva ännu knappare. Ett övertagande av järnvägen på de avtalade villkoren torde därför få anses innebära en viss ekonomisk uppoffring för statsverket.

Järnvägsstyrelsen har emellertid — under framhållande, att vid bedömandet av de avtalade villkoren åtskilliga av styrelsen närmare angivna förhållanden, som ligga vid sidan av räntabilitetskalkylerna, böra beaktas — ansett sig böra tillstyrka det ifrågasatta förvärvet. Av de av styrelsen berörda förhållandena anser jag mig böra särskilt framhålla, att i köpet ingår en aktiepost å ett nominellt belopp av 115,000 kronor i Kalmar verkstadsaktiebolag, i vilket statens järnvägar på grund av tidigare aktieförvärv i samband med inköp av vissa järnvägar äro intresserade. Därest posten övergår i statens järnvägars hand, kommer staten att erhålla aktiemajoriteten i bolaget. Då statens järnvägar bruka placera förhållandevis stora beställningar å, bland annat, rullande materiel hos bolaget, är det ett intresse för statens järnvägar att erhålla bestämmanderätten inom bolaget. Med hänsyn till dessa förhållanden och till vad järnvägsstyrelsen i övrigt anfört vill jag icke motsätta mig, att den avtalade köpeskillingen godtages från statsmakternas sida. De övriga villkoren i avtalet hava ej heller givit mig anledning till erinran.

Beträffande finansieringen av det för köpets genomförande erforderliga beloppet å 619,439 kronor förutsättes, att lånet från motorvagnslånefonden överföres från denna fond till statens järnvägars fond. Det återstående beloppet å i runt tal 585,000 kronor skulle enligt järnvägsstyrelsens förslag bestridas på så sätt, att 500,000 kronor gäldas av anslagsmedel, medan 85,000 kronor föras på det särskilda utjämningskonto, benämnt Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar, vilket upplagts i statens järnvägars räkenskaper. Mot vad järnvägsstyrelsen härutinnan föreslagit synes icke något vara att erinra. Vad angår nämnda belopp å 500,000 kronor föreslår järnvägsstyrelsen, att detsamma bestrides av det för innevarande budgetår anvisade anslaget till statsförvärv av de Hälsingborg—Hässleholm m. fl. järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägarna. Å detta anslag har nämligen av särskild anledning en reservation av sådan storlek uppkommit, att den förslår till gäldande av det nu erforderliga beloppet. Då jag finner det ur budgettekniska synpunkter lämpligare, att ett särskilt anslag å 500,000 kronor anvisas för här ifrågavarande ändamål, gör jag i det följande framställning härom.

I samband med järnvägens övergång i statens ägo förutsättes, att personalen vid densamma likaledes övergår i statens järnvägars tjänst enligt de grunder, som innehållas i § 5 av avtalet. Då bland denna personal icke finnes någon befattningshavare, som är avsedd att i samband med övergången placeras på aktiv stat i 21 eller högre lönegrader, erfordras intet beslut av riksdagen med avseende å antalet befattningshavare.

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

dels besluta, att Kalmar—Torsås järnväg må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar;

*dels ock till Förvärv av Kalmar—Torsås järnväg för budget-
året 1941/42 å kapitalbudgeten under rubriken Statens affärs-
verksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett reservationsanslag
av kronor 500,000.*

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 avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Hellenius.

Bilaga.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Kalmar—Torsås 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 detta år, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt,

dels bolagets järnväg mellan Kalmar och Torsås,

dels bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar — undantagandes av bolaget innehavda aktier i Kalmar Bostadsaktiebolag — samt andra tillgångar och rättigheter.

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 i överlåtelsen ingående tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än för bestridande av löpande förvaltningskostnader samt likvider för förräntning och amortering av bolagets låneskulder i den omfattning som omförmäles i ett mellan styrelsen och bolaget den 3 juli 1940 träffat trafikeringsavtal. Bolaget må icke heller ikläda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka järnvägens driftutgifter.

§ 2.

All den egendom, som till staten överlåtes, överlämnas av bolaget å tillträdesdagen till den, som av styrelsen förordnats mottaga densamma. Därvid skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthändingar beträffande bolagets fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att densamma icke häftar för andra in-teckningar än sådana som antingen utgöra säkerheter för i § 3 omförmälda 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 skola av styrelsen övertagas.

§ 3.

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

dels befria bolaget från skyldigheten att till statsverket betala å tillträdesdagen oguldna delar av bolagets statslån för motorvagnsinköp med en kapitalskuld den 1 juli 1941 av trettiofyra tusen fyrahundratrettionio (34,439) kronor och 13 öre jämte därå upplupen ränta,

dels övertaga betalningsskyldigheten för bolagets lån i följande utsträckning, nämligen

a) hos Livränteanstalten i Kalmar intill ett belopp av femtiotusen (50,000) kronor; och

b) hos Enskilda järnvägarnas pensionskassa med en kapitalskuld den 1 juli 1941 av trehundra fem tusen sexhundra (305,600) kronor och 56 öre;

dels till bolaget kontant erlägga tvåhundra-tjugoniotusentrehundra-nittionio (229,399) kronor och 44 öre som bidrag till gäldande av bolagets övriga låneskulder;

dels slutligen övertaga betalningsansvaret för sådana till rörelsen under tiden efter den 1 juli 1940 hänförliga utgifter, som äro oguldna å tillträdesdagen.

Mom. 2. Andra förpliktelser än skulder, vilka förpliktelser hänföra sig till av bolaget träffade avtal, övertagas av styrelsen sådana de finnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande,

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

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

att styrelsen icke övertager något ansvar för borgensförbindelser, som bolaget eller dess styrelse eventuellt iklätt sig.

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 härövan 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 behövligen 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 förvärf 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 erlägga 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 visa 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 skäligt, såsom tjänstår för erhållande av pension tillgodoräknas högst två tredjedelar av den tid, under vilken han, innan reglementet blivit å honom tillämpligt, innehafvt 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 förtidspension 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 personalen 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 under förutsättning, att meddelanden om vederbörliga ändringar av samtrafikstabellen hinna att före tillträdesdagen utfärdas av verkställande förvaltningen för järnvägarernas 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 12 februari 1941.

Kalmar den 12 februari 1941.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

KALMAR-TORSÅS JÄRNVÄGS-
AKTIEBOLAG

G. Dahlbeck.

Axel Mannerskantz.

Erik Malmkvist.

Alb. K. Adolfsson.