

Nr 70.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av Karlskrona—Växjö m. fl. järnvägar; given Stockholms slott den 7 februari 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 februari 1941.

Närvarande:

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

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

I skrivelse den 30 december 1940 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning fyra vid skrivelsen i avskrift fogade, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingångna avtal om förvärv av Karlskrona—Växjö, Växjö—Alvesta, Växjö—Tingsryds, Växjö—Åseda—

Hultsfreds och Östra Värends järnvägar. Järnvägsstyrelsen har tillika hemställt, att till förvärvens genomförande å riksstaten för budgetåret 1941/42 under rubriken Statsförvärv av enskilda järnvägar måtte anvisas ett reservationsanslag av 7,191,000 kronor. Avtalen torde med uteslutande av därtill hörande bilagor få såsom bilagor A—D fogas till dagens statsrådsprotokoll.

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

Karlskrona—Växjö järnväg om 113.4 kilometer, Växjö—Alvesta järnväg om 17.5 kilometer, Växjö—Tingsryds järnväg om 45.0 kilometer samt Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg om 115.0 kilometer ägas var för sig av järnvägsaktiebolag, vilka i sina namn upptagit järnvägarnas sträckning. Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag äger dessutom Östra Värends järnväg, innefattande bansträckorna Sevedstorp—Sävsjöström och Sävsjöström—Älghultsby om tillhoppa 38.6 kilometer. Järnvägarnas sammanlagda banlängd utgör sålunda tillhoppa 329.5 kilometer. Sevedstorp utgör Östra Värends järnvägs föreningspunkt med Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg. Sträckan från Brittatorp, varifrån Östra Värends järnväg utgår, till Sevedstorp är gemensam för båda järnvägarna. Östra Värends järnväg ingår tillsammans med bandelen Växjö—Brittatorp i den smalspåriga förbindelsen mellan Växjö och Oskarshamn, vars östra del, tidigare benämnd Östra Smålands järnväg, numera tillhör statens järnvägar.

Koncession meddelades å Karlskrona—Växjö järnväg år 1871, å Växjö—Alvesta järnväg år 1864 samt å Växjö—Tingsryds järnväg år 1895. Å Växjö—Åseda—Hultsfreds samt Östra Värends järnvägar meddelades koncession å olika bansträckor vid skilda tillfällen under åren 1892—1912.

Statslån för järnvägsbyggnaden redovisas endast för Östra Värends järnväg. Lånet lämnades under åren 1920—1922 ur allmänna järnvägslånefonden med sammanlagt 1,090,000 kronor. Driftöverskottet av järnvägen blev emellertid så lågt, att dåvarande ägaren, Östra Värends järnvägsaktiebolag, icke kunde fullgöra annuiteterna å lånet. År 1931 försattes bolaget i konkurs, varefter riksgäldskontoret å exekutiv auktion år 1933 inköpte järnvägen för en köpeskilling av 180,000 kronor, vilket belopp ansågs ungefär motsvara realisationsvärdet. I samband härmed avskrevs statens återstående fordran. Underhållet och trafikeringen av järnvägen övertogs vid samma tid av Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag enligt särskilt arrendavtal. Vid försäljning år 1936 av järnvägen till sistnämnda bolag bestämdes köpesumman till 204,795 kronor, varav 24,795 kronor gäldades med en skuldförbindelse mot bottenintekning och med föreskriven ränta och amortering, vilken senare dock skulle taga sin början först efter fyra år. Återstoden av köpeskillingen skulle innestå räntefritt samt återbetalas i samband med eventuell framtida upprivning av järnvägen, och i den mån försäljningssumman efter avdrag av kostnaden för försäljning och eventuell avstyckning därtill kunde förslå. Den (efter 4 procent) förräntade låneskul-

den hade intill årsskiftet 1939/1940 nedbringats med 200 kronor till 24,595 kronor.

Övriga smalspåriga Växjöbanor ha tillkommit utan statslåneunderstöd. Den statslånesumma, som redovisas för Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg, utgöres av fyra under åren 1936—1939 erhållna motorvagnslån med ett sammanlagt ursprungligt belopp av 293,520 kronor, varav för närvarande återstå i runt tal 260,000 kronor.

De normalspåriga järnvägarna slutligen ha på sin tid på grund av särskilda riksdagsbeslut erhållit statslån till byggandet, Växjö—Alvesta järnväg år 1863 om 434,000 riksdaler rmt och Karlskrona—Växjö järnväg år 1871 om 2,600,000 riksdaler. Den senare järnvägen erhöi därtill ett direkt understöd om 1,130,000 riksdaler. Lånen äro emellertid sedan länge till fullo återbetalda, och förhållandet torde därför nu icke kräva någon särskild uppmärksamhet.

I sin skrivelse meddelar *järnvägsstyrelsen* till en början följande uppgifter angående de tekniska förhållandena beträffande de till förvärv ifrågasatta järnvägarna:

Järnväg	Spårvidd meter	Rälsvikt kg pr m	Tillåten hastighet km/tim
Karlskrona—Växjö	1,435	39.7—43.2	75
Växjö—Alvesta	1,435	39.7—40.5	90
Växjö—Tingsryd	1,067	24.8—25.6	60
Växjö—Åseda—Hultsfred	0,891	17.2	50 (60)
Östra Varend	0,891	17.2	60

Den rullande materielen å järnvägarna utgjordes vid 1939 års slut av

	Spårvidd, meter		
	1.435	1.067	0.891
Ånglok	16	4	9
Motorvagnar (inkl. rälsbussar)	—	—	3
Person- och postvagnar	29	8	16
därav 4-axliga	10	4	10
Resgods- och godsvagnar	437	125	233

Växjö-järnvägarna, betraktade som enhet, omsluta alltså ej mindre än tre spårvidder, vilka alla tre sammanlöpa i Växjö, ett förhållande, påpekar järnvägsstyrelsen, till vilket intet motstycke förefinnes inom det svenska järnvägssystemet. Det låge i sakens natur, uttalar styrelsen, att trots gemensam förvaltning och finansiell samhörighet egentlig driftsgemenskap ej kunnat åvägbringas annat än mellan de likspåriga järnvägarna.

Järnvägsstyrelsen anför härefter rörande järnvägarnas allmänna betydelse:

Medan den normalspåriga linjen Karlskrona—Växjö—Alvesta, såsom förbindande vårt lands främsta örlogshamn Karlskrona med södra stambanan och till sin norra del utfartsled jämväl för Kalmar, är att betrakta som huvudbana, ha de smalspåriga Växjö-järnvägarna endast lokala uppgifter.

Dessa uppgifter för smalspårsbanorna — med undantag dock för Östra Varends järnväg — äro av sådan storleksordning, att banornas uteslutande

vid ett allmänt järnvägsförstatligande icke kan av järnvägsstyrelsen ifrågasättas, i allt fall icke för närvarande. Östra Värends järnväg åter tillhör de allra trafiksvagaste i landet, och densammans medtagande skulle därför icke vara lika självfallet, om järnvägen vore ett självständigt företag i faktisk enskild ägo. Staten är emellertid här ensam kapitalgivare, och det är därför icke fråga om någon inlösen i egentlig mening. Härtill kommer det nära sambandet med den under 1940 förstatligade Östra Smålands järnväg. För båda dessa järnvägar bör emellertid frågan om deras fortsatta bibehållande överhuvudtaget hållas öppen.

De motiv, vilka föranlett upptagande av de nu slutförda förhandlingarna, äro knutna till sagda normalspårslinje, vilken bildar en naturlig avrundning av statsbanenätet även i så måtto, att den ligger mellan de statsägda Kalmar järnvägar och södra stambanan. Medtagandet i detta sammanhang av de smalspåriga järnvägarna är åter betingat dels av riksdagens principuttalande av innebörd, att smalspårig bana, som står i nära beroende av en normalspårig, om vars inlösen avtal skall träffas, bör förvärvas samtidigt med denna, dels av omständigheten att förevarande smalspårsbanor icke ha någon egen förvaltningspersonal och det ju ej kan komma i fråga att för en kort övergångstid tillskapa en förvaltning.

I anslutning till järnvägsrörelsen bedriva bolagen en jämförelsevis stor bilinjetrafik för personbefordran. Härom anför järnvägsstyrelsen:

Billinjetrafiken omfattar dels linjer, vilka följa järnvägarna och sålunda bidra till att åt det egna företaget bevara den inom järnvägarnas trafikområde förefintliga persontrafiken, dels sådana som framgå vinkelrätt mot järnvägarna och därigenom vidga dessa senares trafikområde. 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 Karlskrona—Växjö järnväg 154 km, Växjö—Alvesta 46 km, Växjö—Tingsryd 128 km och Växjö—Åseda—Hultsfred 65 km, eller tillsammans 393 km.

Den sammanlagda bilparken uppgick vid slutet av år 1939 till 20 fordon med ett anskaffningsvärde per den 31 december 1939 av 516,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen redogör härefter för järnvägarnas ekonomiska status. Redogörelsen härför lämnas för de normalspåriga och de smalspåriga järnvägarna var för sig med hänsyn dels till att de förra ha en, ehuru ej fullständigt realiserad driftsgemenskap och dels därtill, att blott dessa ha ett egentligt affärsvärde.

Karlskrona—Växjö och Växjö—Alvesta järnvägar.

Till belysande av driftresultaten av järnvägsrörelsen å dessa järnvägar under åren 1931—1938, vilken tid använts som basperiod för utredningarna, lämnar järnvägsstyrelsen till en början följande sammanställningar av drifträkning för järnvägsrörelsen:

Karlskrona—Växjö 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	777	745	716	728	742	736	741	751	742
Godstrafik	719	678	660	769	786	818	879	810	765
Övriga inkomster (posttransporter m. m.)	149	150	168	167	161	163	169	198	165
Summa	1,645	1,573	1,544	1,664	1,689	1,717	1,789	1,759	1,672
<i>Utgifter</i>	1,406	1,289	1,307	1,335	1,375	1,411	1,492	1,477	1,386
<i>Driftöverskott</i>	239	284	237	329	314	306	297	282	286

Växjö—Alvesta 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	272	241	227	236	238	247	249	258	246
Godstrafik	427	387	391	441	453	483	544	506	454
Övriga inkomster (posttransporter m. m.)	34	38	48	45	46	46	55	59	46
Summa	733	666	666	722	737	776	848	823	746
<i>Utgifter</i>	608	523	501	520	526	502	571	552	538
<i>Driftöverskott</i>	125	143	165	202	211	274	277	271	208

Vid bedömandet av dessa siffror borde beaktas, framhåller styrelsen, att under perioden vissa persontåg indragits och ersatts med bussturer, varför den faktiska utvecklingstendensen inom persontrafiken varit ej obetydligt gynnsammare än förestående siffror tagna för sig gäve vid handen.

Angående de av nu ifrågakvarande järnvägar bedrivna bilrörelserna meddelar järnvägsstyrelsen följande uppgifter:

Å r	Trafike- rad linje- längd km	In- komster	Utgif- ter	Drift- över- skott	Avsätt- ning till förnyel- sefond	Anlägg- nings- kapital
	T u s e n t a l k r o n o r					
	<i>Karlskrona—Växjö järnvägs billinjer.</i>					
1932	231	72	64	8	5	118
1933	247	87	80	7 [†]	1	159
1934	262	120	106	14 [†]	11	196
1935	262	131	126	5	3	201
1936	148	142	122	20	10	215
1937	158	175 [†]	139	36	12	242
1938	158	183 [†]	139	44	21	284
	<i>Växjö—Alvesta järnvägs billinjer.</i>					
1932	28	32	21	11	9	55
1933	30	48	36	12	10	82

Å r	Trafike- rad linje- längd km	In- komster	Ut- gifter	Drift- över- skott	Avsätt- ning till förnyel- sefond	Anlägg- nings- kapital
	T u s e n t a l k r o n o r					
1934	30	66	51	15	14	82
1935	30	68	43	25	18	111
1936	27	69	45	24	20	105
1937	28	83	52	31	11	169
1938	28	92	59	33	13	149

Bolagens vinst- och förlusträkningar samt tablåer angående vinstens fördelning för åren 1931—1938 te sig på följande sätt:

Karlskrona—Växjö 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 balanse- rad vinst	16	75	53	54	64	67	19	20
<i>Driftöverskott:</i>								
av järnvägsrörelsen	239	284	237	329	314	306	297	282
av bilrörelsen	—8	8	7	14	5	20	36	44
Räntor och inkomster av värdehandlingar	3	7	10	12	10	9	8	8
Diverse inkomster (med av- drag för diverse utgifter).	24	21	31	20	19	23	18	16
Summa	274	395	338	429	412	425	378	370
<i>Utgifter.</i>								
Avsättning till förnyelsefond: för järnvägsrörelsen	129	120	120	144	125	123	127	126
för bilrörelsen	17	5	1	11	3	10	12	21
Räntor	67	67	66	65	67	62	61	60
Skatter	22	8	11	17	17	21	19	12
Ersättning för omlagd sam- trafik	—	—	—	—	5	1	1	1
Vinst från föregående år...	16	75	53	54	64	67	19	20
» för året	23	120	87	138	131	141	139	130
Summa	274	395	338	429	412	425	378	370
<i>Vinstfördelning:</i>								
Till bolagsstämmans förfo- gande:								
Vinst	39	195	140	192	195	208	158	150
Från fonder	66	—	—	—	—	—	—	—
Summa	105	195	140	192	195	208	158	150
Härav disponerade för avskrivning å värdehand- lingar och avsättning till egna fonder	30	35	—	—	—	61	10	—
utdelning å aktier	—	107	86	128	128	128	128	128
balans till efterföljande år	75	53	54	64	67	19	20	22
Summa	105	195	140	192	195	208	158	150

Växjö—Alvestads 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	135	73	1	4	2	7	4	9
<i>Driftöverskott:</i>								
av järnvägsrörelsen	125	143	165	202	211	274	277	271
av bilrörelsen	—	11	12	15	25	24	31	33
Diverse inkomster	13	12	10	11	15	16	14	15
Räntor och inkomster av värdehandlingar	133	16	68	65	101	100	108	112
Förlust för året	55	72	—	—	—	—	—	—
Summa	461	327	256	297	354	421	434	440
<i>Utgifter.</i>								
Avsättning till förnyelsefond:								
för järnvägsrörelsen	29	29	29	26	26	26	27	25
för bilrörelsen	—	9	10	14	18	20	11	13
Räntor	120	119	80	74	58	51	53	48
Skatter	38	17	—	—	—	—	—	2
Ersättning för omlagd samtrafik	4	6	6	5	4	3	3	2
Avskrivn. å fordringar m. m.	135	74	87	40	56	196	121	18
Vinst från föregående år...	135	73	1	4	2	7	4	9
» för året	—	—	43	134	190	118	215	323
Summa	461	327	256	297	354	421	434	440
<i>Vinstfördelning:</i>								
Till bolagsstämmans förfogande:								
Vinst	80	1	44	138	192	125	219	332
Från fonder	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	80	1	44	138	192	125	219	332
Häraf disponerade för:								
avskrivning å värdehandlingar och avsättning till egna fonder	7	—	36	136	185	81	170	155
utdelning å aktier	—	—	4	—	—	40	40	80
						2 %	2 %	4 %
balans till efterföljande år	73	1	4	2	7	4	9	97
Summa	80	1	44	138	192	125	219	332

Bolagens balansräkningar per den 31 december 1938 ha följande utseende:

Karlskrona— Växjö— járnväg	Växjö— Alvesta járnväg
T u s e n t a l k r o n o r	

Tillgångar.

Anläggningar för järnvägsrörelsen	8,322	1,922
Automobilrörelsen	284	118
Fastigheter	98	122
Värdehandlingar	11	2,053

	Karlskrona— Växjö järnväg	Växjö— Alvesta järnväg
	Tusental	kronor
Rörelsemedel:		
i kassa och bank	342	69
förråd	185	47
övriga	15	72
	Summa 9,257	4,403
Skulder.		
Främmande kapital:		
Statslån	—	—
Obligationslån	—	—
Reverslån	1,097	930
Svävande skulder	64	243
Eget kapital:		
Aktiekapital	4,272	2,010
Reservfond	427	344
Övriga egna fonder	1,554	69
Förnyelsefond	1,693	475
Vinst:		
balanserad från föregående år	20	9
för året	130	323
	Summa 9,257	4,403

Såsom förut antytts kunde, anför järnvägsstyrelsen, Växjö—Alvestads järnvägsaktiebolag i viss mån betraktas såsom moderbolag till övriga här berörda järnvägsaktiebolag. Bolaget innehade sålunda — direkt och indirekt genom särskilda för ändamålet bildade bolag — en betryggande aktiemajoritet i Karlskrona—Wexjö järnvägsaktiebolag. Förevarande affärsuppgörelse kunde alltså, vad de normalspåriga järnvägarna anginge, även från säljaresidan i viss mån betraktas som en helhet, och vid bedömandet av uppgörelsens ekonomiska innebörd hade därför syntts lämpligt sammanslå förestående båda drifträkningar för järnvägsrörelsen. Man erhöle sålunda följande medeltalsiffror för basperioden:

	Medeltal för åren 1931—1938 1,000-tal kronor
Inkomster:	
Persontrafik	988
Godstrafik	1,219
Övriga inkomster (posttransporter m. m.)	211
	Summa inkomster 2,418
Driftutgifter	1,924
Driftöverskott	494

Därest från detta driftöverskott droges en beräknad avsättning till förnyelsefonden om 154,000 kronor, skulle alltså, framhåller järnvägsstyrelsen,

kvarstå ett belopp av (494,000—154,000) 340,000 kronor såsom genomsnittlig avkastning av den egentliga järnvägsrörelsen.

Med järnvägen samhörande vore emellertid, meddelar härefter järnvägsstyrelsen, dels ett gasverk och dels en hotellfastighet, för vilka båda rörelsegrenar inkomster och utgifter bokfördes vid sidan av drifräkningen för järnvägsrörelsen. Avkastningen av sagda sidoordnade rörelsegrenar hade upptagits till 18,000 kronor.

Vad biltrafiken angående hade, framhåller järnvägsstyrelsen, denna under basperiodens första år varit ringa, medan omfattningen under periodens två sista år kunde betraktas som »normal», d. v. s. representativ för framtiden. Såsom i angiven mening normaliserade medeltal hade för bilrörelsen antagits följande:

Driftöverskott	kronor	78,000
Avsättning till förnyelsefond	»	47,000
Avkastning	»	31,000.

Under förutsättning att nuvarande förvaltning skulle bibehållas och driftresultatet av järnvägsrörelsen bli lika stort som under basperioden skulle bolagen alltså få en sammanlagd avkastning från järnvägs- och bilrörelsen m. m. av 389,000 kronor.

Sedan härifrån dragits 60,000 kronor för skatter, beräknade med hänsyn till förhållandena 1939, återstode alltså, fortsätter järnvägsstyrelsen, ett belopp av 329,000 kronor att ställa mot det erforderliga kapitalet. I detta vore att särskilja övertagna lån, köpesummor att utgå som ersättning åt bolagens aktieägare samt medel, som behövde investeras i anläggningarna i och för återhämtande av undernormal förnyelse.

Av lån hade, upplyser järnvägsstyrelsen, Carlskrona—Wexjö järnvägsaktiebolag vid 1938 års utgång ett hos enskilda järnvägarnas pensionskassa om i runt tal 1,097,000 kronor och Växjö—Alvestads järnvägsaktiebolag ett hos Kronobergs läns sparbank om 800,000 kronor, vilket gjorde tillhoppa 1,897,000 kronor.

Enligt § 3 i avtalen utgöra köpesummorna 3,204,000 kronor för Karlskrona—Växjö järnväg och 2,010,000 kronor för Växjö—Alvesta järnväg eller tillhoppa 5,214,000 kronor.

Järnvägsstyrelsens beräkningar angående återhämtande av undernormal förnyelse sluta på ett belopp av 986,000 kronor. Mot ett *sammanlagt kapitalbelopp* av 8,097,000 kronor är sålunda att ställa förenämnda avkastning, 329,000 kronor, motsvarande cirka 4 procent av kapitalet.

Järnvägsstyrelsen meddelar härefter, att liksom i fråga om de järnvägar, vilkas förvärv beslutats av 1940 års lagtima riksdag, jämväl beträffande de nu förevarande järnvägarna normalkalkyler utarbetats genom järnvägsstyrelsens försorg i samråd med den enskilda järnvägsförvaltningen. Dessa normalkalkyler vore avsedda att tjäna som underlag för en framtidsprognos i fråga om avkastningens storlek vid fortsatt enskild drift. Uppgiften hade med andra ord uttryckt varit att söka fastställa värdet av den egendom och

rörelse, som säljaren avstode i och med den nu avtalade överlåtelsen. Dessa normalkalkyler hade för båda de normalspåriga järnvägarna, jämte förenämnda biltrafik m. m., fört fram till ett totalbelopp av cirka 7,100,000 kronor att jämföras med förenämnda kapitalbelopp av 8,097,000 kronor.

En jämförelse mellan dessa siffror och de nyss anförda visade, anför järnvägsstyrelsen, att normalkalkylen innehölle ett ej oväsentligt lägre överskott av järnvägarna än det under basperioden faktiskt havda, medan den träffade uppgörelsen kunde sägas medföra en kapitalinsats, som ungefär svarade mot sistnämnda överskott. Styrelsen ansåge sig böra meddela, att säljaresidan funnit den tolkning av siffermaterialet, som normalkalkylen representerade, vara i vissa punkter ogynnsam. Vidare ville styrelsen erinra om att sagda kalkyl närmast hänförde sig till förhållandena vid tiden för 1939 års riksdagsbeslut, varför ändrade tidsförhållanden i och för sig kunde komma att nödvändiggöra och motivera avvikelser, uppåt eller nedåt. Även om de avtalade villkoren sålunda blivit jämförelsevis förmånliga för säljaren, hade järnvägsstyrelsen — i betraktande av samtliga i förevarande sammanhang betydelsefulla omständigheter — likväl ansett desamma godtagbara jämväl från köparens synpunkt med hänsyn till de statliga intressen av olika slag, som vore knutna vid förvärvet. Styrelsen syftade därvid särskilt på förut berörda omständigheter, att Karlskrona vore vårt lands främsta örlogshamn samt att tillkomsten av en statsbanedel Karlskrona—Växjö—Alvesta innebure en naturlig avrundning av statsbanenätet öster om huvudlinjen Stockholm—Malmö. Styrelsen anför vidare:

Vad beträffar det erforderliga kapitalet bör å ena sidan bemärkas, att förenämnda lån om 1,097,000 kronor hos enskilda järnvägarnas pensionskassa under den avtalade amorteringstiden — till år 1963 — löper med en fixerad ränta av 5 procent. Denna bindning innebär gentemot den i förevarande räntabilitetsberäkningar använda normala räntefoten, 4 procent, för nu återstående amorteringstid en ökad belastning motsvarande ett kapital av i runt tal 100,000 kronor.

Å andra sidan likvideras de i § 3 omförmälda köpeskillingarna om tillhoppa 5,214,000 kronor med obligationerna löpande mot 3 procent ränta. Sagda bindning under 10 år av obligationslåneskulden innebär en besparing gentemot nämnda räntefot motsvarande ett kapital av cirka 425,000 kronor.

I fråga om de medel, som beräknats erforderliga för återhämtande av undernormal förnyelse, är blott att erinra, att desamma givetvis icke behöva insättas omedelbart, varför en viss räntebesparing torde bli möjlig.

Förutom bolagens järnvägs- och bilrörelse (inkl. gasverk m. m.) förvärvar staten vissa rörliga tillgångar mot övertagande av förefintliga driftskulder.

Bland de rörliga tillgångarna märkes särskilt en Växjö—Alvestads järnvägsaktiebolags fordran om 145,000 kronor på grund av för Växjö—Tingsryds järnvägs bussrörelse insatta förlagsmedel. I detta sammanhang må upplysas, att övriga Växjö—Alvestads järnvägsaktiebolags fordringar på grund av tillskott under förfluten tid till de smalspåriga järnvägarna icke medtagits i kalkylerna. Huvudparten av de medräknade rörliga tillgångarna utgöres av banktillgodohavanden. Mot desamma står emellertid ett ungefär lika stort

belopp svävande skulder bl. a. för redan skedd utdelning för år 1938 till aktieägarna, varför tilläggen och avdragen i fråga icke väsentligt ändra bilden.

I och med förevarande förvärv av samtliga Växjöjärnvägar försvinna berörda interna mellanhavanden automatiskt.

Bestämmelsen i avtalens § 3 att bolagen äga utbekomma vinst för tiden 1 januari 1939—30 juni 1941 sammanhänger med omständigheten, att värderingen av tillgångarna skett på grundval av 1938 års bokslut, medan de utlämnade obligationerna löpa med ränta från den 1 juli 1941. Det är vid sådant förhållande naturligt, att bolagens aktieägare tillförsäkras inkomst jämväl för mellantiden — för 1939 är sådan inkomst redan uttagen. Huruvida inkomsten i fråga skall — vad angår tillkommande tid i förväg — fixeras eller sättas lika med den faktiska vinsten av rörelsen, vilken vinst ju med riktig bokföring är ett mått på den ökning i värde, som efter tidpunkten för värderingen uppstått genom rörelsen, är ett spörsmål, som får diskuteras för varje konkret fall. Beträffande här förevarande järnvägar har efter förslag från bolagens sida överenskommit, att tillgodoräkandet skall ske enligt det senare alternativet, alltså enligt de förhållanden som faktiskt inträtt och komma att inträda.

I betraktande av nu berörda omständigheter och vad i övrigt är känt har järnvägsstyrelsen funnit de för de normalspåriga järnvägarna avtalade ekonomiska villkoren fullt antagbara och försvarliga.

Växjö—Tingsryds och Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägar.

Vad angår de smalspåriga järnvägarna framhåller järnvägsstyrelsen, att dessa järnvägar saknade affärsvärde och att det följaktligen vid överenskommelse om villkoren för förvärv av desamma varit nödvändigt anlägga i viss mån andra synpunkter än i fråga om normalspårsbanorna. Här föreläge ett exempel på den situation, som järnvägsstyrelsen berört i sitt utlåtande över 1936 års järnvägskommittés betänkande, nämligen förvärv av underskottsbanor mot någon om än ringa löseskilling. Styrelsen ville också erinra om sitt påpekande i samma utlåtande, att förstatligandeplanens utvidgning till att omfatta jämväl smalspårsnätet självfallet måste medföra en statsbaneekonomisk uppoffring. 1939 års principbeslut i ämnet finge emellertid anses innebära, att staten vore beredd påtaga sig denna uppoffring. Den frågan, som nu uppställdes sig, vore följaktligen icke huruvida de avtalade köpeskillingarna kunde väntas bli förräntade med trafikinkomster — i den punkten vore ett negativt utfall givet åtminstone för smalspårsbanorna tillsammantagna — utan 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.

Driftresultaten vid nu förevarande smalspåriga järnvägar under åren 1931—1938 framgå av följande sammanställning:

Kungl. Maj:ts proposition nr 70.

Växjö—Tingsryds 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	109	98	93	104	101	103	110	109	103
Godstrafik	150	129	125	138	151	162	191	154	150
Övriga inkomster (posttrans- porter m. m.)	31	29	30	30	31	35	34	36	32
Summa	290	256	248	272	283	300	335	299	285
<i>Utgifter</i>	270	241	230	230	246	241	271	267	249
<i>Driftöverskott</i>	20	15	18	42	37	59	64	32	36
Normal avsättning till för- nyelsefond	28	28	28	28	28	28	28	28	28

Växjö—Åseda—Hultsfreds 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	203	180	171	172	165	171	178	175	177
Godstrafik	319	265	289	333	338	356	404	366	334
Övriga inkomster (posttrans- porter m. m.)	71	77	77	80	77	80	82	82	78
Summa	593	522	537	585	580	607	664	623	589
<i>Utgifter</i>	555	494	475	519	526	550	549	582	531
<i>Driftöverskott</i>	38	28	62	66	54	57	115	41	58
Normal avsättning till för- nyelsefond	69	69	69	69	69	69	69	69	69

Beträffande de av dessa järnvägar bedrivna bilrörelserna lämnar järnvägsstyrelsen följande uppgifter:

År	Trafike- rad lin- jelängd km	In- komster	Utgifter	Drift- över- skott	Avsättning till för- nyelsefond	Anläggnings- kapital
	T u s e n t a l k r o n o r					
<i>Växjö—Tingsryds järnvägs billinjer.</i>						
1933	60	2	2	—	—	} Förhyrd materiel
1934	82	14	14	—	—	
1935	82	15	16	—1	—	
1936	106	15	16	—1	—	
1937	90	16	16	—	5	
1938	140	45	35	10	15	14 167

Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägs billinjer.

1936	68	5	4	1	1	3
1937	79	17	10	7	2	3
1938	79	18	15	3	—	3

Bolagens balansräkningar per den 31 december 1938 ha följande utseende:

	Växjö— Tingsryds järnväg	Växjö— Åseda— Hultsfreds järnväg	Östra Värends järnväg
	T u s e n t a l k r o n o r		
<i>Tillgångar.</i>			
Anläggningar för järnvägsrörelsen	1,739	5,887	205
Automobilrörelsen	165	3	—
Fastigheter	2	—	—
Rörelsemedel:			
i kassa och bank	22	28	2
förråd	19	30	2
övriga	26	28	1
Förlust för året	5	79	—
Summa	1,978	6,055	210
<i>Skulder.</i>			
<i>Främmande kapital:</i>			
Statslån	—	268	205
Reverslån	444	1,090	—
Svävande skulder	166	219	5
<i>Eget kapital:</i>			
Aktiekapital	443	190	—
Reservfond	379	1,857	—
Övriga egna fonder	—	1,550	—
<i>Förnyelsefond</i>	546	881	—
Summa	1,978	6,055	210

Av sammanställningarna framginge, anför järnvägsstyrelsen, att skillnaden mellan de båda järnvägsföretagen vore rätt väsentlig. Medan Växjö—Tingsryds järnväg för perioden som helhet och för alla år utom tre lämnat inkomster tillräckliga för författningsenlig avsättning till förnyelsefond ävensom viss kapitalförräntning, hade Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg endast för ett år kommit upp till ett sådant resultat. Avsaknaden av affärsvärde framträdde alltså väsentligt starkare, om den senare järnvägen betraktades för sig. Även för Växjö—Tingsryds järnväg gällde emellertid, att aktier och oprioriterade fordringar saknade värde.

Köpeskillingarna hade också, anför styrelsen, bestämts med hänsyn till dessa förhållanden. Beträffande den närmare ekonomiska innebörden av uppgörelsen rörande de smalspåriga järnvägarna meddelar järnvägsstyrelsen följande:

Växjö—Tingsryds järnvägsaktiebolag har ett lån i Kronobergs läns sparbank, som å tillträdesdagen uppgår till 289,000 kronor, för vilket staten övertager betalningsansvaret. Detta lån har erhållits mot botteninteckning i järnvägen och har för övrigt till fullo förräntats av bolaget självt. — En av Växjö—Alvestads järnvägsaktiebolag innehavd fordran om 150,000 kronor, vilken är av tämligen gammalt datum och härrör från stationsgemenskapen i Växjö, efterskänkes däremot i samband med statsförvärvet. — Samma bolags fordran å 145,000 kronor för medel insatta i Växjö—Tingsryds järnvägs bussrörelse övergår å staten. — Frånsett nämnda interna skuld kräves

i fråga om Växjö—Tingsryds järnväg ingen uppoffring av fordringsägare eller borgensmän.

Vad åter angår Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg innebär uppgörelsen en uppdelning av skuldbördan mellan staten — delvis i egenskap av långgivare — å ena sidan samt övriga långgivare och borgensmän å andra sidan, varvid var och en fått främst svara för sitt eget engagemang.

Statens nya kapitalinsats inskränker sig till 190,000 kronor, utgörande lån mot botteninteckning men utan borgen i Kronobergs läns sparbank. Staten avstår därjämte från sina fordringar på grund av dels förenämnda motorvagnslån, för vilka ej finnes annan säkerhet än de vid statsförvärvet av banan övertagna vagnarna, dels sitt till större delen räntefria lån till Östra Värends järnväg.

På samma sätt avstår Växjö—Alvestads järnvägsaktiebolag från alla sina till större delen hypotiserade fordringar om tillhopa cirka 650,000 kronor i här förevarande järnväg. Samma gäller om Växjö stad för dess fordringar. Lånet i Enskilda järnvägarnas pensionskassa, enligt senaste bokslut uppgående till cirka 231,000 kronor, övertages gemensamt av Växjö stad och Växjö—Alvestads järnvägsaktiebolag i egenskap av borgensmän.

Detta åtagande innebär dock ingen ny börda, när borgensmännen hittills fått svara för annuiteterna å detta lån.

Förevarande järnvägs driftskulder ha ansetts vara av den art, att desamma böra övertagas av köparen.

I betraktande av de förevarande omständigheterna har järnvägsstyrelsen funnit sig böra föreslå förvärv av nu ifrågavarande smalspåriga järnvägar i enlighet med därom upprättade avtal.

För förvärv av samtliga nu ifrågavarande järnvägar skulle alltså i enlighet med följande sammanställning erfordras anslag å riksstaten till ett belopp av 7,191,000 kronor:

	Kronor
1. Med obligationer likviderade köpeskillingar	
För Karlskrona—Växjö järnväg	3,204,000
För Växjö—Alvesta järnväg	2,010,000
2. Övertagna lån	
För Karlskrona—Växjö järnväg	1,048,000
För Växjö—Alvesta järnväg	450,000
För Växjö—Tingsryds järnväg	289,000
För Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg	190,000
	Tillhopa kronor 7,191,000.

I samband med förvärven borde, framhåller järnvägsstyrelsen, på sätt skett i andra analoga fall tidigare omförmälda motorvagnslån om tillhopa cirka 254,000 kronor ävensom den räntepliktiga delen, 24,595 kronor, av Östra Värends järnvägs statslån i den centrala statsbokföringen överföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond, medan den räntefria delen 180,000 kronor av sistnämnda lån avskrevs.

Vad beträffar de övertagna driftskulderna uppvägas desamma, meddelar järnvägsstyrelsen, av de rörliga tillgångar, som följa med järnvägsförvärven. Järnvägsstyrelsen föreslår, att här som i tidigare fall nämnda (svävande) skulder och rörliga tillgångar må föras å 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.

Avtalsbestämmelserna i övrigt ha icke synts järnvägsstyrelsen erfordra någon kommentar, då i fråga om desamma följts den praxis, som under det senaste årtiondet utbildat sig, och då de i sak ansluta sig till innehållet i de avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar, som under år 1940 varit föremål för statsmakternas prövning. I fråga om avtalens paragraf 5, som innehåller reglerande bestämmelser för övertagande i statens järnvägars tjänst av den vid respektive järnvägar anställda personalen, har järnvägsstyrelsen emellertid anfört följande:

Enligt den tidigare lydelsen av sista stycket i moment 4 skulle förtidspension till befattningshavare, som med hänsyn till sjuklighet eller lyte icke anses lämpligen kunna övertagas i statens järnvägars tjänst, utgå med samma belopp, som enligt för honom gällande pensionsbestämmelser skulle hava utgått vid omedelbar avgång på grund av sjukdom. Befattningshavare, som icke kan sjukpensioneras, skulle emellertid vid fortsatt enskild drift hava fått kvarstå i tjänst vid den enskilda järnvägen, varför det har synts styrelsen skäligt, att förtidspensionen i dylikt fall skall kunna bestämmas till högre belopp än sjukpensionen. Då en generell regel för pensionsbeloppets bestämmande icke lämpligen kan i förväg fastställas, har styrelsen ansett att prövning av pensionsbeloppets storlek skall ske i varje särskilt fall och har hithörande bestämmelse i avtalet utformats i anslutning härtill.

Som ett nytt sista stycke i moment 4 har intagits ett stadgande, som skulle möjliggöra en frivillig förtidspensionering av tjänsteman, som fyllt 50 år. Bestämmelsen i fråga syftar till att underlätta en frivillig avgång ur tjänst för befattningshavare, som bli obehövligen vid förstatligandet och beträffande vilka svårigheter kunna uppstå att ordna lämplig placering vid statens järnvägar. I samma mån som förstatligandet fortskrider, kommer behovet av en sådan möjlighet till förtidspensionering för vissa kategorier av tjänstemän säkerligen att framträda allt starkare — huvudsakligen i förvaltningstjänst, och inom denna tjänstegren avses närmast tjänstehavare, sysselsatta i kameralt och kontrollkontorsarbete. — I anledning av hittills gjorda erfarenheter har järnvägsstyrelsen funnit det vara önskvärt att i avtalen om förvärv av de olika järnvägarna få infört en bestämmelse av nu berört slag.

De nu företagna kompletteringarna med avseende på villkoren för avsked med pension före pensionsålderns uppnående äro helt av övergående natur och torde med hänsyn härtill icke kunna vålla betänkligheter.

Här ifrågasatta pensioneringsmöjlighet torde icke komma att tillämpas i sådan utsträckning, att den kan få något inflytande på det ekonomiska utfallet vare sig för nu ifrågasatta eller kommande statsförvärv av enskilda järnvägar.

Avtalets paragraf 5 mom. 5 d) har omformulerats i jämförelse med den tidigare lydelsen och givits en avfattning, som anknyter till vad som hittills tillämpats i praktiken.

Som ett nytt moment, nr 8, har intagits bestämmelser om beräkning av tjänsteår i pensionshänseende för personal, som erhåller pensionsrätt enligt civila tjänstepensionsreglementet. I kommunikationsverkens pensionslag av år 1920 fanns en bestämmelse om att tjänsteman, som vid statsövertagande av enskilt företag övergått till statstjänst, skulle som tjänstår för erhållande av tjänstepension efter prövning av verkets styrelse tillgodoräknas jämväl tid, varunder han innehaft fast anställning vid nämnda företag. Någon mot-

svarighet till detta stadgande finnes icke intaget i civila tjänstepensionsreglementet av år 1934, varför styrelsen med nuvarande ordning måste för varje särskilt fall underställa frågor av denna art Kungl. Maj:ts prövning. 1930 års pensionsakkunniga hava i sitt år 1932 avgivna betänkande (sid. 53) i denna fråga ansett obehövt att intaga bestämmelsen i fråga i civila tjänstepensionsreglementet. »Alldenstund varje övertagande av enskilt företag måste bli föremål för Kungl. Maj:ts särskilda prövning», framhöllo de pensionsakkunniga, »synes det naturligaste vara, att vid denna prövning även frågan om de övertagna tjänstemännens rätt att räkna tjänstår upptages till avgörande». I anslutning till detta uttalande har styrelsen ansett lämpligt att redan i avtalen om statsförvärvet av respektive järnvägar intaga erforderliga bestämmelser, som härigenom underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Den enligt förestående kompletterade lydelsen av paragraf 5 har den 16 oktober 1940 tillställts berörda personalorganisationer, och dessa hava icke framfört några erinringar mot densamma.

Enligt moment 5 i nyssnämnda paragraf skola flertalet befattningshavare vara berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1942 erhålla anställning vid statens järnvägar enligt för 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

	Ordinarie	Icke ordinarie	Summa
från järnväg:			
Karlskrona—Växjö	181	13	194
Växjö—Alvesta	94	12	106
» —Tingsryd	21	3	24
» —Åseda—Hultsfred	77	3	80
Östra Värends	12	2	14
Summa	385	33	418

Härutöver överginge, meddelar styrelsen, i statens järnvägars tjänst sammanlagt från uppräknade järnvägar 17 man vid bilavdelningen samt omkring 75 verkstads- och 60 banarbetare. Genom införlivandet överfördes sålunda sammanlagt omkring 570 man i statens järnvägars tjänst. Härutöver kunde, i den mån drifttjänsten så krävde, till anställning ifrågakomma viss i bolagens tjänst disponerad tillfällig personal.

Beträffande den lönegradsplacering, som framgår av den till respektive avtal fogade bilagan C, har, upplyser järnvägsstyrelsen, samråd ägt rum med vederbörande personalorganisationer och med järnvägarnas förvaltning, varvid fullt samförstånd uppnåtts.

Under hänvisning till att riksdagens medgivande erfordrades för ökning av antalet personal i högre lönegrad än A 20, meddelar styrelsen, att på grund av ifrågavarande införlivande i personalförteckningen för statens järnvägar antalet befattningar över lönegrad A 20 borde från och med den 1 januari 1942 ökas med en maskiningenjör och en trafikinspektör i lönegrad A 26, en stationsinspektör av klass 1 B i lönegrad A 24, en stationsinspektör av klass 2 i lönegrad A 22 samt en kontrollör i lönegrad A 21.

Järnvägsstyrelsen upplyser slutligen, att järnvägarna efter införlivandet borde hänföras till VI distriktet med huvudort i Borås. För att anknytas till

statens järnvägars linjeorganisation erfordrades viss nybildning av sektioner, vilka dock med hänsyn till det fortsatta förstatligandet delvis måste bli av provisorisk karaktär.

Med återopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen *dels* besluta, att Karlskrona—Växjö, Växjö—Alvesta, Växjö—Tingsryds, Växjö—Åseda—Hultsfreds samt Östra Värends järnvägar skola på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar, *dels* till förvärvets genomförande å riksstaten för budgetåret 1941/42 under rubrik Statsförvärv av enskilda järnvägar anvisa ett reservationsanslag av 7,191,000 kronor, *dels* slutligen medgiva, räknat från och med den 1 januari 1942, ändringar i personalförteckningen i enlighet med vad nyss anförts.

Mot järnvägsstyrelsens beslut har *järnvägsfullmäktigen Oscar Falkman* i särskilt yttrande avstyrkt de föreslagna förvärven samt till stöd härför anført:

I tidigare avgiven reservation har jag framhållit, att förstatligandet av de enskilda järnvägarna synes mig böra t. v. uppskjutas med hänsyn till därmed förbundna betydliga direkta och indirekta utgifter för statsverket. Jag anser, att under en tid, då staten för tillgodoseende av livsviktiga ändamål måste av landets medborgare skatte- och lånevägen uttaga maximum av det som kan av dem presteras, böra statens medel och kredit icke tagas i anspråk för förstatligandeåtgärder, som utan olägenhet kunna uppskjutas. För nu föreliggande förslag till statsförvärv av Växjöjärnvägarna tillkommer att villkoren synas mig otillfredsställande. De bredspåriga banorna skola enligt förslaget betalas med 8,097,000 kronor, medan dessa banor enligt järnvägsstyrelsens normalkalkyler hava ett värde av endast 7,100,000 kronor. Och beträffande förvärvet av smalspårsbanorna, som skulle ske mot statens övertagande av vissa lån resp. efterskänkande av vissa statens fordringar, innebär detsamma, såsom även i skrivelsen framhålles, en statsbaneekonomisk uppoffring.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 30 januari 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 egen- dom, som bolagen 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 de obligationer, som sålunda skola tillhandahållas, utgöra:

	Kronor
till Karlskrona—Wexjö järnvägsaktiebolag	3,204,000
» Växjö—Alvestads »	2,010,000
	Summa kronor 5,214,000.

De ifrågavarande bolagens fasta skulder hava beräknats komma att den 1 juli 1941, då tillträdet från statens sida avses äga rum, uppgå till följande belopp, upplupna räntor ej medräknade:

	Kronor
Carlskrona—Wexjö järnvägsaktiebolag	1,047,332
Växjö—Alvestads	450,000
Växjö—Tingsryds	289,000
Växjö—Åseda—Hultsfreds	190,000
Summa kronor	1,976,332.

Enligt avtalet med Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag skall detta bolag därjämte befrias från skyldigheten att till statsverket betala å tillträdesdagen oguldna delar av såväl bolagets fyra statslån för anskaffande av rälsbussar och motorvagnar med en sammanlagd återstående kapital-skuld den 1 juli 1941 av 253,969 kronor som ock den bolaget tillhöriga Östra Värends järnväg åvilande statsskulden, vars kapital uppgår till 204,595 kronor (uppdelat i en räntepliktig del å 24,595 kronor och en räntefri del å 180,000 kronor).

Enligt riksgäldskontorets räkenskaper skulle den återstående kapital-skulden å berörda fyra motorvagnslån den 1 juli 1941 utgöra 243,837 kronor 47 öre under förutsättning, att intill nämnda dag förfallande annuiter inbetaltas i behörig ordning. Skillnaden beror på att i det i avtalet angivna skuldbeloppet för två av lånen ingår kvarvarande skuld efter i november 1939 verkställda amorteringar; motsvarande amorteringar i november 1940 hava ej erlagts. Av den räntepliktiga delen, 24,595 kronor, av Östra Värends järnvägs statslån förföll den 31 december 1940 en kapitalavbetalning av 2,279 kronor 50 öre, vilket belopp ej heller erlagts.

Betalningsskyldigheten för de ovan redovisade fasta skulderna skall vid statsförvärvet övertagas av riksgäldskontoret. Rörande dessa skulder må här nämnas, att Carlskrona—Wexjö järnvägsaktiebolags skuld är placerad hos Enskilda järnvägarnas pensionskassa och under den avtalade amorteringstiden — till år 1963 — löper med en fixerad ränta av 5 % samt att de övriga tre bolagens här ifrågavarande skulder äro placerade hos Kronobergs läns sparbank. Den i avtalet med Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag omförmälda skulden å checkräkning hos Skandinaviska banken är ej avsedd att övertagas av riksgäldskontoret utan skall järnvägsstyrelsen svara för densamma intill det i avtalet angivna beloppet av högst 75,000 kronor.

Det avses, att i samband med förvärven på sätt skett i tidigare analoga fall förenämnda motorvagnslån om tillhoppa cirka 254,000 kronor ävensom den räntepliktiga delen, 24,595 kronor, av Östra Värends järnvägs statslån i den centrala statsbokföringen skall överföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond, medan den räntefria delen, 180,000 kronor, av det sistnämnda lånet avskrives.

De driftsskulder, som skola övertagas, uppvägas av de rörliga tillgångar, som medfölja järnvägsförvärven. Järnvägsstyrelsen föreslår, att nämnda (svävande) skulder och rörliga tillgångar skola föras å 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 riksdag.

De statsobligationer, som enligt avtalen med Carlskrona—Wexjö och Växjö—Alvestads järnvägsaktiebolag skola överlämnas till dessa, 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 75 kronor och beträffande det senare 50 kronor.

Fullmäktige erinra härefter om att fullmäktige tidigare i sitt utlåtande över 1936 års järnvägskommittés betänkande rörande åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet givit sin anslutning till programmet om de enskilda järnvägarnas snara övertagande av staten och deras införlivande med statens järnvägar. Detta fullmäktiges ståndpunktstagande hade, fortsätta fullmäktige, visserligen skett under andra statsfinansiella och ekonomiska förhållanden än de nu rådande, vilka tvingat staten till en synnerligen omfattande extraordinär upplåning, framför allt för försvarsändamål. I sitt den 7 mars 1940 avgivna yttrande över järnvägsstyrelsens framställningar angående statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar hade fullmäktige framhållit, att det av fullmäktige tillstyrkta och av 1939 års lagtima riksdag beslutade enhetliggörandet av det splittrade svenska järnvägsväsendet vore så betydelsefullt för landet och dess transportväsen, att det måste anses vara av stor vikt, att riksdagens berörda beslut även under de sedermera inträdda förhållandena genomfördes med den snabbhet och i den omfattning, som omständigheterna kunde göra möjliga. Med denna utgångspunkt hade fullmäktiges majoritet ansett sig böra tillstyrka de år 1940 föreliggande förslagen om statsförvärv av då ifrågavarande enskilda järnvägar. Då fullmäktige alltjämt hade samma inställning till frågan om det enskilda järnvägsnätets förstatligande, som då fullmäktige avgåvo sitt berörda yttrande av den 7 mars 1940, ansågo sig fullmäktige böra tillstyrka även det nu föreliggande förslaget om statsförvärv under innevarande år av de s. k. Växjöbanorna, givetvis dock under förutsättning att de avtalade ersättningsbeloppen och villkoren i övrigt prövades vara för staten godtagbara.

Efter att hava erinrat om de olika skäl, som järnvägsstyrelsen framfört till stöd för ett godkännande av de nu förevarande köpeavtalen, hava fullmäktige uttalat, att fullmäktige med hänsyn till de föreliggande omständigheterna för sin del i likhet med järnvägsstyrelsen funnit de preliminärt avtalade villkoren för de ifrågavarande järnvägarnas förstatligande från statens synpunkt antagbara.

Fullmäktige anföra härefter:

Enligt avtalen med Carlskrona—Wexjö och Växjö—Alvestads järnvägsaktiebolag skall vederlaget för den egendom som ingår i desamma — såsom fallet var år 1940 beträffande Göteborg—Borås m. fl. järnvägsbolag — i den mån det överstiger de bolagens skulder, som skola övertagas av staten och antingen förvaltas av riksgäldskontoret eller likvideras av järnvägsstyrelsen, äga rum genom tillhandahållande av statsobligationer. Detta betalningssätt är även nu ur statens synpunkt att föredraga framför kontant likvid till aktieägarna. Såsom fullmäktige påpekade år 1940, är emellertid även en likvid medelst obligationer, om den skall ske i någon större omfattning, ej utan sina betänkligheter.

De tioåriga statsobligationer, om vilkas utlämnande nu enligt avtalen är fråga, skola såsom redan nämnts — liksom de för 1940 års järnvägsförvärv utfärdade — löpa med 3 % ränta samt vara utställda i valörer om 10,000, 5,000, 1,000, 500 och 100 kronor ävensom beträffande Carlskrona—Wexjö järnvägsaktiebolag 75 kronor och Växjö—Alvestads järnvägsaktiebolag 50 kronor. Fördelningen å valörerna skall ske på sätt respektive bolag äger bestämma, dock att obligationer å 75 kronor respektive 50 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 förut omförmälda yttrande den 7 mars 1940 angående då ifrågasatta valörer å 135, 120 och 50 kronor, rörande vilka någon motsvarande inskränkning ej var föreskriven.

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

I och för likviderandet av de år 1940 beslutade statsförvärven upplade riksgäldskontoret ett särskilt obligationslån, benämnt »Svenska statens 3 % obligationslån för inlösen av enskilda järnvägar, 1940 års emission». Därast det föreslagna förvärvet av Växjöbanorna genomföres, kommer riksgäldskontoret att upplägga en andra emission av berörda lån. De till denna hörande obligationerna böra — liksom fallet var med första emissionens obligationer — förses med endast 10 stycken årsvis den 1 juli förfallande kuponger.

Då, oaktat i köpeavtalen föreskrives, att vederbörande bolag senast en månad före tillträdesdagen skola bestämma önskad fördelning av obligationsvalörer, besked i detta avseende ej lär vara att förvänta förrän efter tillträdesdagen, kommer riksgäldskontoret att å denna dag till järnvägsstyrelsen för respektive järnvägsbolags räkning överlämna interimisbevis att sedermera, så snart ske kan, utbytas mot önskade obligationer.

I detta sammanhang framhålla fullmäktige, att järnvägsstyrelsen — efter att hava redogjort för skälen till att Östra Värends järnväg, som tillhörde de allra trafiksvagaste i landet, medtagits i det nu föreliggande förslaget till statsförvärv och därvid bland annat framhållit nämnda järnvägs nära samband med den under år 1940 förstatligade Östra Smålands järnväg — uttalat, att för båda dessa järnvägar frågan om deras fortsatta bibehållande överhuvud taget borde hållas öppen.

Vad järnvägsstyrelsen föreslagit angående de ifrågavarande inköpens genomförande ur budget- och bokföringstekniska synpunkter har endast givit fullmäktige anledning till det uttalandet, att riksgäldskontoret borde av järnvägsstyrelsen tillgodoföras intill dagen för statens övertagande av respektive järnvägar upplupna räntor ävensom före nämnda dag förfallna, oguldna amorteringar å dels såväl förut omförmälda fyra motorvagnslån som den räntepliktiga delen av Östra Värends järnvägs statslån, vilka skulle överföras från motorvagnslånefonden respektive fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond, dels ock de enskilda lån, för vilka betalningsskyldigheten skulle övertagas av riksgäldskontoret. Detta tillgodoförande syntes lämpligen kunna ske över förut omförmälda i järnvägsstyrelsens räkenskaper upplagda utjämningskonto.

Slutligen hava fullmäktige angående avfattningen av § 3 i avtalen med Växjö—Tingsryds och Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag påpekat följande. Mom. 1 i denna § i båda avtalen stadgade, att staten i vederlag för den överlåtna egendomen skulle å tillträdesdagen övertaga dels betalningsskyldigheten för vissa uppgivna banklån, dels ock betalningsansvaret för vissa driftutgifter. Mom. 2 i samma § innehöle, att i föregående mom. omförmälda skulder ävensom förpliktelser av annan art skulle med vissa inskränkningar övertagas av järnvägsstyrelsen. Denna formulering vore givetvis ej fullt till-

fredsställande med hänsyn till att riksgäldskontoret och ej styrelsen skulle övertaga betalningskyldigheten för vissa lån. Motsvarande bestämmelser i avtalen med Carlskrona—Wexjö och Växjö—Alvestads järnvägsaktiebolag hade däremot erhållit en annan formulering, mot vilken intet syntes vara att invända.

I övrigt hava järnvägsstyrelsens ifrågavarande framställning och de bilagda preliminära avtalen ej givit fullmäktige anledning till någon erinran.

Riksgäldsfullmäktigen Magnusson har i särskilt yttrande, till vilket *riks-gäldsdirektören Sandberg* anslutit sig, anmält mot fullmäktiges beslut avvikande mening, i det han förklarar sig instämma i de allmänna synpunkter beträffande de enskilda järnvägarnas förstatligande, som av järnvägsfullmäktigen *Falkman* anförts till järnvägsstyrelsens protokoll den 30 december 1940.

I samband med de nästlidet år behandlade förslagen om förvärv av vissa enskilda järnvägar i anslutning till 1939 års lagtima riksdags principbeslut rörande ett sammanförande i statens hand av det svenska järnvägsnätet upptogs till övervägande, huruvida arbetet med järnvägarnas förstatligande skulle med hänsyn till det då försämrade ekonomiska läget bedrivas i en långsammare takt än som ursprungligen förutsatts. Riksdagen uttalade emellertid för sin del (skrivelse nr 243), att den ansåge arbetet böra fortgå efter de riktlinjer, som statsmakterna angåvo vid 1939 års lagtima riksdag. Den starka förändring i det allmänna tidsläget, anförde riksdagen, som tvivelsutan sedan dess inträffat, torde så långt ifrån motivera uppskov, att densamma i stället komme järnvägsnätets förening i statens hand att framstå som än mer angelägen. Ej endast för den allmänna transporthushållningen utan även för de enskilda järnvägarna och deras trafikanter vore det av intresse, att övergångstiden med dess ofördelaktiga återverkan på banornas skötsel ej onödigt förlängdes.

Sedan detta uttalande gjordes, har den ekonomiska situationen undergått en ytterligare försämring. På denna grund skulle ett förnyat övervägande av frågan om omedelbar fortsättning av järnvägsförstatligandet kunna ifrågasättas. Å andra sidan har järnvägarnas utomordentliga betydelse för samfärdseln och folkförsörjningen ävensom för den militära försvarsberedskapen framträtt allt tydligare i samma mån som den pågående krisen fått mera djupgående verkningar inom olika områden av samhällslivet. Ur denna synpunkt synes mig beträffande järnvägarna varje ur allmän ekonomisk synpunkt försvarbar åtgärd böra vidtagas, som sätter dem i stånd att på det mest effektiva sättet motsvara de stora krav, som ställas å desamma. Ett led i strävandena härför utgör onekligen sammanförandet i en hand av ledningen för landets nu splittrade järnvägsnät. De mest påtagliga fördelarna härav äro i huvudsak, att transporterna i allmänhet kunna utföras på ett snabbare, billigare och trafiktekniskt sett mera rationellt sätt, vartill kommer, att den sammanlagda vagnparken särskilt i vad avser godsvagnarna kan utnyttjas effektivare än eljest.

*Departements-
chefen.*

Vad den ekonomiska sidan av saken beträffar må framhållas, att det sätt, varpå förvärven av de enskilda järnvägarna hittills ägt rum och förutsättes skola ske jämväl framgent, är ägnat att minska de finansiella olägenheterna av de statliga kapitalinvesteringar, varom här är fråga. Därigenom att köpeskillingarna, i den mån sådana skola utgå till aktieägarna, erläggas i form av statsobligationer med en löptid av 10 år, erhålles en viss garanti mot att de ökade statliga investeringarna komma att för närvarande oförmånligt påverka kapitalmarknaden. Det torde vidare böra erinras, att, sett ur allmän samhällsynpunkt, själva förvärven i och för sig icke innebära någon nyinvestering av kapital utan endast ett överflyttande av vissa redan befintliga tillgångar från enskilda händer till staten.

Vid övervägande av olika på frågan inverkan förhållanden har jag kommit till den uppfattningen, att de nuvarande ekonomiska förhållandena i och för sig icke kunna anses tillräckligt motivera, att åtgärderna för att enhetliggöra järnvägsnätet tills vidare böra anstå. Därest den nuvarande, förhållandevis goda inkomstgivningen för järnvägarna skulle avsevärt minska möjligheterna att ernå överenskommelse om förvärv av viss enskild järnväg på för staten skäliga villkor, synas emellertid hinder ej böra möta att i avvaktan på den kommande utvecklingen låta tills vidare anstå med övertagande av sådan järnväg.

Vad härefter angår de nu aktuella förvärven av de s. k. Växjöjärnvägarna torde till en början böra erinras, att enligt uttalande av 1939 års lagtima riksdag förstatligandet skall omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej äro att betrakta som spårvägar eller hava liknande lokal karaktär och som överhuvud äro av den allmänna betydelse, att de böra fortbestå. Då den normalspåriga linjen Karlskrona—Växjö—Alvesta, som förbinder Karlskrona med södra stambanan och som till sin norra del är utfartsled jämväl för Kalmar, är att betrakta såsom huvudbana, är det uppenbart, att denna järnvägslinje tillhör den kategori enskilda järnvägar, som skall övertagas av staten. De smalspåriga järnvägarna, nämligen Växjö—Tingsryds, Växjö—Åseda—Hultsfreds och Östra Värends järnvägar, hava däremot uteslutande lokala uppgifter att fylla. De äro emellertid bortsett från sistnämnda järnväg av sådan storleksordning, att banornas uteslutande vid ett allmänt järnvägsförstatligande icke torde böra ifrågasättas. Östra Värends järnväg tillhör visserligen de trafiksvagaste i landet men på grund av, bland annat, att järnvägen tillhör Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag och staten därjämte står såsom ensam kapitalgivare, synes jämväl Östra Värends järnväg böra i detta sammanhang ifrågakomma för förvärv. Frågan om dess framtida bibehållande torde emellertid, såsom järnvägsstyrelsen framhållit, böra hållas öppen.

Av de nu till inköp ifrågasatta järnvägarna äro Karlskrona—Växjö och Växjö—Alvesta av den ekonomiska struktur, att de äga förutsättningar att — åtminstone vid desammas bedömande såsom en enhet — förränta det i dem investerade kapital, som bör betraktas såsom räntekrävande. De övriga järnvägarna torde däremot sakna affärsvärde.

Vad de normalspåriga järnvägarna angår belastades dessa vid 1938 års utgång av lån å tillhoppa 1,897,000 kronor. Enligt avtalen uppgår den del av köpeskillingarna, som skall erläggas genom tillhandahållande av statsobligationer, till sammanlagt 5,214,000 kronor. För återhämtande av undernormal förnyelse har järnvägsstyrelsen beräknat en kapitalinsats å 986,000 kronor vara erforderlig. Det sammanlagda kapitalutlägget skulle alltså med utgående från skulderna vid 1938 års utgång uppgå till (1,897,000 + 5,214,000 + 986,000) 8,097,000 kronor. Mot detta belopp skulle svara en årlig inkomst av 329,000 kronor, utgörande efter avdrag av vederbörliga avsättningar till förnyelsefonden samt till skatter, beräknade efter 1939 års förhållanden, den genomsnittliga nettoavkastningen å järnvägsrörelsen under åren 1931—1938. Avkastningen motsvarar omkring fyra procent av det erforderliga kapitalutlägget. Enligt en av järnvägsstyrelsen upprättad normalkalkyl, avsedd att tjäna som underlag för en prognos i fråga om avkastningens storlek vid fortsatt enskild drift, uppgår emellertid värdet av järnvägarna endast till omkring 7,100,000 kronor. Skillnaden mellan det på normalkalkylen grundade värdet och det värde, som erhålles på grundval av basperioden 1931—1938, utgör sålunda i runt tal 1,000,000 kronor. Denna skillnad kan, även om den är förhållandevis mindre än den som vissa av de nästlidet år genomförda järnvägsförvärven uppvisade, synas betydande. Å andra sidan torde böra framhållas, att normalkalkylen närmast hänför sig till läget vid tiden för 1939 års lagtima riksdags beslut och sålunda icke tager hänsyn till de ändrade tidsförhållandena, vilka kunna göra vissa jämförelser gentemot kalkylens resultat försvarliga. Med hänsyn till dessa förhållanden ävensom till vad järnvägsstyrelsen i övrigt anfört anser jag mig icke böra motsätta mig, att de avtalade köpeskillingarna godtagas från statens sida. Då villkoren i övrigt ej givit mig anledning till erinran, vill jag alltså biträda järnvägsstyrelsens framställning i vad avser de nu ifrågasvarande två järnvägarna. Då de förutnämnda lånen på grund av amorteringar komma att å dagen för järnvägarnas tillträde, nämligen den 1 juli 1941, hava nedgått till avrundat 1,498,000 kronor, skulle alltså statens omedelbara kapitalinsats för järnvägarnas förvärvande uppgå till (5,214,000 + 1,498,000) 6,712,000 kronor.

Vad åter angår avtalen beträffande de till Växjöbanorna hörande smalspåriga järnvägarna sakna dessa såsom förut nämnts affärsvärde. Desamma hava av järnvägsstyrelsen medtagits i detta sammanhang på grund av dels 1939 års lagtima riksdags uttalande rörande den omfattning, vari ett järnvägsförstatligande bör äga rum, och dels den omständigheten att smalspårsbanorna icke hava någon egen förvaltningspersonal. Den ekonomiska uppgörelsen i fråga om Växjö—Tingsryds järnväg innebär, att staten övertager betalningsansvaret för ett mot botteninteckning i järnvägen meddelat lån, som å tillträdesdagen den 1 juli 1941 uppgår till 289,000 kronor. Beträffande Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägar sker en uppdelning av skuldbördan mellan staten — delvis i egenskap av långivare — å ena sidan samt övriga långivare och borgensmän å andra sidan, varvid var och en skall

svara främst för sitt engagemang. Statens nya kapitalinsats inskränker sig till 190,000 kronor. Staten övertager sålunda ett av Kronobergs läns sparbank lämnat lån å nämnda belopp, för vars säkerhet botteninteckning meddelats i järnvägen. Staten avstår därjämte från fordringar, uppgående den 1 juli 1941 till sammanlagt omkring 430,000 kronor. På samma sätt avstår Växjö—Alvestads järnvägsaktiebolag från alla sina till större delen hypotiserade fordringar om tillhoppa cirka 650,000 kronor i här förevarande järnväg. Samma förhållande gäller om Växjö stad för dess fordringar. Lånet i Enskilda järnvägarnas pensionskassa, enligt senaste bokslut uppgående till cirka 231,000 kronor, övertages gemensamt av Växjö stad och Växjö—Alvestads järnvägsaktiebolag i egenskap av borgensmän.

Ehuru förvärvet av här ifrågavarande smalspåriga banor innebär en statsbaneekonomisk uppoffring, anser jag i frågans nuvarande läge i likhet med järnvägsstyrelsen de avtalade köpevillkoren i stort sett förenliga med rättvisa och billighet. Jag vill därför icke motsätta mig, att jämväl avtalen rörande smalspårsbanorna godkännas från statens sida. Det sammanlagda anslagsbehovet för dessa banors förvärvande uppgår till (190,000 + 289,000) 479,000 kronor.

Vad järnvägsstyrelsen föreslagit angående de ifrågavarande köpens genomförande ur budget- och bokföringstekniska synpunkter har icke givit mig anledning till annat uttalande än att järnvägsstyrelsen synes böra iakttaga vad fullmäktige i riksgäldskontoret i sitt yttrande framhållit i fråga om inbetalning till riksgäldskontoret från järnvägsstyrelsens sida av upplupna räntor m. m. intill dagen för statens övertagande av respektive järnvägar.

I anslutning till vad förut anförts skulle det erforderliga anslagsbeloppet för övertagandet av samtliga här ifrågavarande järnvägar uppgå till (6,712,000 + 479,000) 7,191,000 kronor.

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 emellertid finnas vissa befattningshavare, vilka äro avsedda att bliva placerade i lönegrad A 21 eller högre enligt för statens järnvägar gällande avlöningsreglemente, erfordras härutinnan beslut av riksdagen. Mot den ökning i förevarande sammanhang av personalantalet, som järnvägsstyrelsen föreslagit, har jag icke något att erinra. Jag framlägger härom förslag 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 Karlskrona—Växjö, Växjö—Alvesta, Växjö—Tingsryds, Växjö—Åseda—Hultsfreds och Östra Värends

järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar;

dels ock till Förvärv av Karlskrona—Växjö m. fl. järnvägar för budgetåret 1941/42 å kapitalbudgeten under rubriken Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett *reservationsanslag* av kronor 7,191,000.

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

Ur protokollet:

Nils Hellenius.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Carlskrona—Wexjö 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 Karlskrona och Växjö,

dels bolagets övriga fastigheter — i den mån desamma icke äro i fastighetsförteckningen, bilaga A, angivna som undantagna — ävensom andra tillgångar samt rättigheter.

Bolaget äger dock rätt att *dels* behålla före tillträdesdagen influten likvid för avyttrade, vid överlåtelsen enligt bilaga A undantagna fastigheter, *dels* utbetomma såväl i § 3 mom. 2 här nedan omförmäld vinst som ock 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 i överlåtelsen in- gående 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 över- låtna rörelse hörande verksamhet, inklusive förräntning och planerlig amor- tering av bolagets låneskulder.

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 inteckningar än sådana, som antingen utgöra sä- kerheter för i balansräkningen per den 31 december 1939 upptagna låneskul- der eller finnas till disposition i bolagets eget förvar, dock att beträffande andra fastigheter än järnvägsfastigheten bolaget icke åtager sig visa annat än att sådana fastigheter icke häfta på grund av förskrivning eller upplåtelse från bolaget.

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 till bolaget överlämna statsobligationer om nominellt tremiljonertvåhundrafyrtusen (3,204,000) kronor,

dels övertaga betalningsskyldigheten för bolagets lån hos Enskilda järnvägarnas pensionskassa med en kapitalskuld den 1 juli 1941 av enmiljonfyrtiosjutusentrehundratrettio två (1,047,332) kronor jämte då upplupen ej förfallen ränta,

dels övertaga bolagets övriga skulder och förpliktelser enligt vad närmare omförmäles här nedan i mom. 3.

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 75 kronor. Fördelningen å sagda valörer sker på sätt bolaget — senast en månad före tillträdesdagen — äger bestämma, dock att obligationer om 75 kronor utställas endast till det antal, som erfordras för att kunna fördela likviden å aktieägarna.

Mom. 2. Bolaget äger tillgodonjuta den vinst, som uppstått och uppstår å bolagets rörelse under tiden 1 januari 1939—30 juni 1941, sådan den framgår av boksluten för åren 1939 och 1940 samt första halvåret 1941, uppgjorda med iakttagande av vad här sägs.

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

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

att erlagda utskylder skola upptagas såsom utgifter i den mån de avse dels bolagets överlätna verksamhet från och med den 1 januari 1939 och till tillträdesdagen, dels utan tidsbegränsning icke överläten egendom, och

att under tidsperioden 1 januari 1939—30 juni 1941 inträdd minskning — efter stycketal och mängder räknat — i förrådsbehållningen av förekommande effekter skall komma till uttryck i drifräkningen räknat efter de priser, som vid periodens slut skedda ersättningsköp skulle betinga — kostnaden för lokbränsle räknad efter vid statens järnvägar under juni 1941 tillämpat konsumtionspris för utländska stenkol, med bortseende dock från belopp, varmed detta pris kan överstiga 65 kronor per ton — och skall förty ett belopp motsvarande det sålunda beräknade värdet av sagda minskning, i den mån detsamma ej kommit till uttryck i sänkning av effekternas bokförda värden, bokföras såsom kostnad för driften samt gottskrivas ett materialinköpskonto. Skulle å andra sidan av någon effekt den 1 juli 1941 finnas större behållning än inventariet per den 1 januari 1939 uppvisar, skall sistnämnda konto efter samma grunder debiteras och driften krediteras för värdet av ökningen ifråga.

Den del av vinsten för åren 1939 och 1940, som ej dessförinnan tagits i anspråk för utdelning till aktieägarna, äger bolaget utbekomma å tillträdesdagen, under förutsättning att de enligt ovan angivna regler uppgjorda boksluten för sagda år med revisionsberättelser överlämnats till styrelsen före den 1 maj 1941, och i annat fall inom två månader efter bokslutens överlämnande till styrelsen. Vinsten för första halvåret 1941 utbekommes inom två månader efter överlämnandet till styrelsen av bokslut för sagda tid.

Bolaget förbinder sig att icke på framtiden helt eller delvis uppskjuta utgifter för drift och underhåll, som vid järnvägs- och bilrörelsens fortsatta bedrivande i bolagets ägo skulle hava bestritts före tillträdesdagen. Såväl bana och byggnader som den rullande materielen skola sålunda under tiden 1 januari 1940—30 juni 1941 påkostas underhåll i minst sådan omfattning — efter arbets- och materialmängder räknat — som svarar mot underhållet under år 1939.

Mom. 3. Bolagets till den överlåtna egendomen och rörelsen hänförliga skulder och förpliktelser — varibland icke inräknas några borgensförbindelser — övertagas av styrelsen sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande

att bolaget skall svara för de utskylder, som avse verksamheten från och med den 1 januari 1939, ävensom utan tidsbegränsning de utskylder, som avse den icke överlåtna egendomen,

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

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

Mom. 4. Kostnaderna för lagfart å den av svenska staten förvärvade egendomen 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 behövliga 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 obehövlige 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 obehövlige 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 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 skälig 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, 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 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 kom-

ma till tillämpning å densamma, vad godssamtrafiken beträffar dock under 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 december 1940.

Växjö den 13 december 1940.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

CARLSKRONA-WEXIÖ JERNVÄGS-

G. Dahlbeck

AKTIEBOLAG

Erik Malmkvist

Carl Petri

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Växjö—Alvestads 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 Växjö och Alvesta,

dels bolagets övriga fastigheter och andra tillgångar — i den mån dessa icke äro i förteckningen å fastigheter m. m., bilaga A, angivna såsom undantagna — samt rättigheter.

Bolaget äger dock rätt att *dels* behålla före tillträdesdagen influten likvid eller annan ersättning för avyttrade, vid överlåtelsen enligt bilaga A undantagna fastigheter och andra tillgångar, *dels* utbekomma såväl i § 3 mom. 2 här nedan omförd vinst som ock 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 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 överlåtna rörelse hörande verksamhet, inklusive förräntning av bolagets låneskulder.

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

§ 2.

Likalydande med § 2 i Bil. A.

§ 3.

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

dels till bolaget överlämna statsobligationer om nominellt tvåmiljonertio tusen (2,010,000) kronor,

dels övertaga betalningsskyldigheten för bolagets lån hos Kronobergs läns sparbänk med en kapitalskuld den 1 juli 1941 av fyrahundra femtio tusen (450,000) kronor jämte då upplupen ej förfallen ränta,

dels övertaga bolagets övriga skulder och förpliktelser enligt vad närmare omförmäles här nedan i mom. 3.

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 50 kronor. Fördelningen på sagda valörer sker på sätt bolaget — senast en månad före tillträdesdagen — äger bestämma, dock att obligationer om 50 kronor utställas endast till det antal, som erfordras för att kunna fördela likviden å aktieägarna.

Mom. 2. Bolaget äger tillgodonjuta den vinst, som uppstått och uppstår å bolagets rörelse under tiden 1 januari 1939—30 juni 1941, sådan den framgår av boksluten för åren 1939 och 1940 samt första halvåret 1941, uppgjorda med iakttagande av vad här sägs.

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

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

att erlagda utskylder skola upptagas såsom utgifter i den mån de avse dels bolagets överlåtna verksamhet för tiden från och med den 1 januari 1939 och till tillträdesdagen, dels utan tidsbegränsning icke överlåten egendom, och

att under tidsperioden 1 januari 1939—30 juni 1941 inträdd minskning — efter stycketal och mängder räknat — i förrådsbehållningen av förekommande effekter, lokbränsle undantaget, skall komma till uttryck i drifträkningen räknat efter de priser, som vid periodens slut skedda ersättningsköp skulle betinga, och skall förty ett belopp motsvarande det sålunda beräknade värdet av sagda minskning, i den mån detsamma ej kommit till uttryck i sänkning av effekternas bokförda värden, bokföras såsom kostnad för driften samt gottskrivas ett materialinköpskonto. Skulle å andra sidan av någon effekt den 1 juli 1941 finnas större behållning än inventariet per den 1 januari 1939 uppvisar, skall sistnämnda konto efter samma grunder debiteras och driften krediteras för värdet av ökningen i fråga.

Den del av vinsten för åren 1939 och 1940, som ej dessförinnan tagits i anspråk för utdelning till aktieägarna, äger bolaget utbekomma å tillträdesdagen, under förutsättning att de enligt ovan angivna regler uppgjorda boksluten för sagda år med revisionsberättelser överlämnats till styrelsen före den 1 maj 1941, och i annat fall inom två månader efter bokslutens överlämnande till styrelsen. Vinsten för första halvåret 1941 utbekommes inom två månader efter överlämnandet till styrelsen av bokslut för sagda tid.

Bolaget förbinder sig att icke på framtiden helt eller delvis uppskjuta utgifter för drift och underhåll, som vid järnvägs- och bilrörelsens fortsatta bedrivande i bolagets ägo skulle hava bestritts före tillträdesdagen. Såväl bana och byggnader som rullande materiel skola sålunda under tiden 1 januari 1940—30 juni 1941 påkostas underhåll i minst sådan omfattning — efter arbets- och materialmängder räknat — som svarar mot underhållet under år 1939.

Mom. 3. Bolagets till den överlåtna egendomen och rörelsen hänförliga skulder och förpliktelser — varibland icke inräknas några borgensförbindelser — övertagas av styrelsen sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande

att från överlåtelsen äro undantagna bolagets skulder till Aktiebolaget Öjaby,

att bolaget skall svara för de utskylder, som avse verksamheten från och med den 1 januari 1939, ävensom utan tidsbegränsning de utskylder, som avse den icke överlåtna egendomen,

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

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

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

§§ 4 och 5.

Likalydande med motsvarande §§ i Bil. A.

§ 6.

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

§§ 7—9.

Likalydande med motsvarande §§ i Bil. A.

Stockholm den 13 december 1940.

Växjö den 13 december 1940.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

WEXIÖ—ALFVESTADS
JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

G. Dahlbeck

Carl Petri

Erik Malmkvist

Bil. C.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag, nedan kallat bolaget, å andra sidan, angående förvärv för svenska statens räkning av bolagets järnvägar 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 järnvägar mellan Växjö och Hultsfred samt mellan Seveds-torp och Älghultsby,

dels bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar samt 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 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 järnvägar, dess biltrafik samt annan till dess rörelse hörande verksamhet, inklusive förräntning och amortering av bolagets i § 3 omnämnda lån.

Bolaget må icke utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka järnvägarnas 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 inteckningar än sådana, som antingen utgöra säkerhet för i § 3 omnämnda låneskulder eller finnas till disposition i bolagets eget förvar, dock att beträffande andra fastigheter än järnvägsfastigheten bolaget icke åtager sig visa annat än att sådana fastigheter icke häfta på grund av förskrivning eller upplåtelse från bolaget.

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

§ 3.

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

dels övertaga betalningsskyldigheten för bolagets lån hos Kronobergs läns sparbank med en kapitalskuld den 1 juli 1941 av etthundranittiotusen (190,000) kronor jämte då upplupen ej förfallen ränta ävensom för bolagets, för bestridande av direkta driftutgifter tillkomna checkräkning hos Skandinaviska Kreditaktiebolaget till ett belopp av högst sjuttiofemtusen (75,000) kronor jämte ränta, samt slutligen för sådana till 1941 års drift hänförliga utgifter, som äro oguldna å tillträdesdagen,

dels befria bolaget från skyldigheten att till statsverket betala å tillträdesdagen oguldna delar av såväl bolagets fyra statslån för anskaffande av rälsbussar och motorvagnar med en sammanlagd kapitalskuld av tvåhundrafemtiofemtiotretusenniohundrasextionio (253,969) kronor som ock den Östra Värends järnväg åvilande statsskulden, vars kapitaldel uppgår till tvåhundrafyrtusenfemhundranittiofem (204,595) kronor.

Mom. 2. I föregående moment omförmälda skulder ävensom förpliktelser av annan art övertagas av styrelsen sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande,

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

att styrelsen 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—7.

Likalydande med motsvarande §§ i Bil. A.

§ 8.

Bolagets järnvägar skola, räknat från och med tillträdesdagen, införlivas med statens järnvägar sålunda, att för dessa gällande taxor och föreskrifter — med de eventuella modifikationer däri, som kunna komma att bliva föreskrivna för järnvägar av annan spårvidd än den normala — komma till tillämpning å desamma, vad godssamtrafiken beträffar dock under förutsättning, att meddelanden om vederbörliga ändringar av samtrafikstabellen hinna att före tillträdesdagen utfärdas av verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik.

§ 9.

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

Stockholm den 13 december 1940.

Växjö den 13 december 1940.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

VÄXJÖ—ÅSHEDA—HULTSFREDS

G. Dahlbeck

JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

Erik Malmkvist

Carl Petri

Bil. D.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Växjö—Tingsryds 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 Växjö och Tingsryd,

dels bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar samt 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 sina tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållet av driften å och underhållet av bolagets järnväg, dess biltrafik samt annan till dess rörelse hörande verksamhet, inklusive förräntning av bolagets låneskulder.

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 in-teckningar än sådana, som antingen utgöra säkerhet för i § 3 omförmäld låneskuld eller finnas till disposition i bolagets eget förvar, dock att beträffande andra fastigheter än järnvägsfastigheten bolaget icke åtager sig visa annat än att sådana fastigheter icke häfta på grund av förskrivning eller upplåtelse från bolaget.

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 av styrelsen övertagas.

§ 3.

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

dels övertaga betalningsskyldigheten för bolagets lån hos Kronobergs läns

sparbank med en kapitalskuld den 1 juli 1941 av tvåhundraåttioniotusen (289,000) kronor jämte då upplupen ej förfallen ränta,
dels övertaga betalningsansvaret för sådana till 1941 års drift hänförliga utgifter, som äro oguldna å tillträdesdagen.

Mom. 2. I föregående moment omförmälda skulder ävensom förpliktelser av annan art övertagas av styrelsen sådana de finnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande,

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

att styrelsen 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—7.

Likalydande med motsvarande §§ i Bil. A.

§ 8.

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

§ 9.

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

Stockholm den 13 december 1940.

Växjö den 13 december 1940.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

G. Dahlbeck

Erik Malmkvist

VÄXJÖ—TINGSRYDS
JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

Carl Petri