

Nr 181.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv av Blekinge kustbanor; given Stockholms slott den 13 mars 1942.

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.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres sjukdom:

GUSTAF ADOLF.

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 13 mars 1942.

Närvarande:

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

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

I skrivelse den 9 mars 1942 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen med aktiebolaget Blekinge kustbanor under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkän-

Bihang till riksdagens protokoll 1942. 1 saml. Nr 181.

nande ingånget avtal om förvärf för statens räkning av Blekinge kustbanor. Avtalet torde med uteslutande av därtill hörande bilagor få såsom bilaga fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Blekinge kustbanor ha uppstått genom sammanslagning av flera olika järnvägar, tidigare tillhörande fyra olika bolag. Angående järnvägssystemets uppdelning i koncessionsenheter, data för tillkomsten samt vissa andra förhållanden torde jag få meddela följande uppgifter:

Linje	Koncessio- nerad år	Öppnad för trafik år	Banlängd km
Kristianstad—Sölvesborg	1872	1874	30.6
Sölvesborg—Karlshamn	1885	1886	29.3
Karlshamn—Gullberna	1886	1889	64.9
Gullberna—Karlskrona	1887	1889	4.2
Sölvesborgs Tivoli—Listershovud	1912	1914)	9.3
Listershovud—Hällevik	1915	1917	
Hällevik—Hörviken	1920	1922	4.9
Sandbäck—Holje	1885	1886	15.5
Holje—Olofström	1906	1909	1.8
Djupadal—Kallinge	1886	1889	1.1
Ronneby—Ronnebyredd	1886	1889	3.5
Bredåkra—Tingsryd	1893	1896	40.3
			Summa banlängd 205.4

Aktiebolaget Blekinge kustbanor har ett statslån, som år 1887 beviljades Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag för byggande av detta bolags järnväg. Det lyftade lånebeloppet utgjorde 1,102,250 kronor. Detta har under årens lopp nedamorterats och uppgår den 1 juli 1942 eller den dag, då Blekinge kustbanor förutsatts skola övertagas av staten, till 133,854 kronor 15 öre. Härtill kommer anståndsrenta, uppgående till 109,252 kronor 41 öre.

Blekinge kustbanor tillhöra det s. k. Blekingenätet. Detta skiljer sig från övriga järnvägar genom sin spårvidd, vilken utgör 1,067 meter; det i Sverige vanliga smalspåret är 0,891 meter. Blekingenätet representerar en total banlängd av omkring 530 kilometer fördelade på 6 järnvägsenheter. Härav äro 45 kilometer — linjen Växjö—Tingsryd — sedan 1941 i statlig ägo. Blekinge kustbanor utgöra med sina 205 bankilometer den ojämförligt största förvaltningen inom sagda nät.

I sin skrivelse framhåller *järnvägsstyrelsen* inledningsvis, att Blekinge kustbanor med hänsyn till det geografiska läget kunde sägas bilda ryggraden i Blekingenätet. I fråga om trafikrörelsen låge dessa banor också väsentligt över de övriga till nätet hörande och jämväl över genomsnittet för samtliga smalspåriga järnvägar, såsom framginge av följande sammanställning, upptagande siffror från senaste fredsåret (1938):

J ä r n v ä g	År 1938		
	Trafikrörelse pr bankm		
	personkm	godstonkm	tillhopa
Blekinge kustbanor	104.6	66.5	171.1
Växjö—Tingsryd	58.7	35.6	94.3
Karlskrona—Vislanda—Bolmen	42.6	38.0	80.6
Halmstad—Bolmen	29.0	16.8	45.8
Östra Blekinge	27.5	15.1	42.6
Hönshylte—Kvarnamåla	10.9	4.7	15.6
Samtliga enskilda smalspåriga järnvägar	61.4	54.9	116.3

Järnvägsstyrelsen lämnar härefter följande uppgifter rörande tekniska data och trafikeringsförhållandena i vad avser Blekinge kustbanor:

	Rälsvikt per meter kg	Banlängd km	Tillåten hastighet km/tim
Karlskrona—Kristianstad	24.8	129.0	60
Bredåkra—Tingsryd	24.8	40.3	60
Ronneby—Ronnebyredd	24.8	3.5	30
Sandbäck—Olofström	17.2	17.3	30
Sölvesborg—Hörviken	17.2	14.2	30
Djupadal—Kallinge	17.2	1.1	12

För de linjer, som ha en mera avsevärd längd, är den tillåtna hastigheten alltså 60 km/tim, en för smalspåriga järnvägar tämligen hög siffra.

Den sammanlagda ursprungliga byggnadskostnaden redovisas med 12.6 miljoner kronor.

Den rullande materielen utgjordes vid 1940 års slut av:

Ånglok	24
Lokomotorer	4
Rälsbuss	1
Person- och postvagnar	54
därav 4-axliga	21
Resgods- och godsvagnar	792

Blekinge kustbanor sammanlöpa med de av staten sedan år 1941 ägda Växjö-järnvägarna dels i Tingsryd, som äges av Blekinge kustbanor, dels å sträckan Gullberna—Karlskrona. Växjö—Tingsryd och Blekinge kustbanor ha samma spårvidd. Å sträckan Växjö—Ronneby förekommer sedan några år viss driftgemenskap med avseende på rullande materiel och åkande personal. Mellan Gullberna och Karlskrona löpa Blekinge kustbanor och statens järnvägars normalspåriga linje Växjö—Karlskrona jämsides å gemensam banvall. I Karlskrona ha Blekinge kustbanor egen station, men andra gemensamhetsförhållanden än anordningar för omlastning av gods järnvägarna emellan förekomma icke. I statens järnvägars regi är avsett att härvidlag verkställa rationaliseringar, i första hand syftande till gemenskap i fråga om personalen men framdeles även åstadkommandet av gemensamma tekniska anordningar såsom stationshus, godsmagasin o. d.

I fråga om järnvägens betydelse i trafikhänseende uttalar järnvägsstyrelsen, att järnvägen för landskapet hade en mycket stor betydelse, i det att

den bland annat förenade samtliga Blekingestäder med varandra och med Kristianstad och Sölunda vore huvudtransportled i västlig riktning för Karlskrona med dess örlogsstation och garnison. För de i Blekinge befintliga storindustrierna, särskilt i Karlshamn och Kallinge, ävensom för Karlshamns hamn hade emellertid den omständigheten, att de till Blekingenätet hörande järnvägarna vore smalspåriga, ansetts vara till väsentlig olägenhet. Frågan om en åtminstone partiell ombyggnad till normalspår hade även varit under diskussion vid olika tillfällen. Senast hade den på sin tid arbetande s. k. 1935 års Blekingeutredning i en till Kungl. Maj:t den 6 augusti 1938 ingiven framställning hemställt om utredning härom. För en sådan utbyggnad skulle emellertid krävas betydande kapitalutlägg, varför densamma vid en framtida prövning av frågan icke torde kunna anses järnvägsekonomiskt motiverad. Härtill komme, att vid en partiell ombyggnad — och om något annat torde det näppeligen kunna bli tal — nya vanskligheter skulle uppstå å vissa orter, där antalet spårvidder skulle ökas.

Vad beträffar ombyggnadsplanerna har järnvägsstyrelsen i detta sammanhang i övrigt framhållit, att desamma icke ansetts behöva diskuteras i samband med förhandlingarna om statsförvärv. Å ena sidan skulle nämligen enligt 1939 års principbeslut sådant förvärv ske av denna liksom av flertalet smalspåriga järnvägar utan hänsyn till frågan, huruvida och i så fall när och i vilken omfattning en framtida ombyggnad till annan spårvidd kunde befinnas böra äga rum. Å andra sidan finge det betraktas som uteslutet, att en sådan ombyggnad skulle kunna anses järnvägsekonomiskt betingad och därför delvis bekostas av bolaget. Vid sådant förhållande hade i kalkylen för bestämmande av affärsvärdet i enskild ägo förutsatts, att nuvarande spårvidd skulle bibehållas.

Blekinge kustbanor bedreve, meddelar styrelsen, i anslutning till järnvägstrafiken en icke oväsentlig biltrafik, särskilt billinjetrafik för personbefordran. Under åren före den nuvarande krisen hade det ekonomiska utfallet av denna rörelse varit tillfredsställande. Såsom komplement till järnvägstrafiken vore denna biltrafik även vid ett mindre gott ekonomiskt resultat av betydelse. Genom biltrafiken hade man nämligen kunnat dels förhindra en eljest ofrånkomlig och för järnvägens ekonomi betänklig trafikavledning, dels undvika persontaxans sönderbrytande genom konkurrens mellan järnvägen och privata innehavare av biltrafikk rättigheter. I vissa fall hade man även kunnat ersätta mindre ekonomiska tåglägenheter med bussturer längs järnvägen. Det sammanlagda linjetrafiknätet för busstrafik omfattade en koncessionerad väglängd av 346 kilometer med inmot ett 20-tal olika linjer, av vilka endast ett par inrättats av järnvägsbolaget, under det att det övervägande antalet förvärvats genom köp. Den sammanlagda bilparken hade vid slutet av år 1940 uppgått till 20 fordon med ett anskaffningsvärde av omkring 500,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen lämnar härefter följande siffersammanställningar, avsedda att belysa järnvägens ekonomiska förhållanden under åren 1931—38, vilken tid använts såsom basperiod för utredningarna, samt tiden därefter:

Drifträkningar för järnvägsrörelsen.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medeltal 1931-38	1939	1940
	Tusental kronor										
<i>Inkomster.</i>											
Persontrafik	1,027	951	911	909	928	947	987	992	956	1,166	1,635
Godstrafik	1,225	1,079	1,144	1,263	1,246	1,323	1,420	1,240	1,243	1,443	1,642
Övriga inkomster (post- transporter m. m.) ..	169	162	167	169	168	173	173	171	169	177	174
Summa	2,421	2,192	2,222	2,341	2,342	2,443	2,580	2,405	2,368	2,786	3,451
<i>Utgifter</i>	2,071	1,869	1,824	1,851	1,912	1,974	2,079	2,051	1,954	2,320	2,599
<i>Driftöverskott</i>	350	323	398	490	430	469	501	352	414	466	852

Bilrörelsen.

Å r	Trafikerad linjelängd	Inkomster	Utgifter	Driftöverskott	Avsättning till förnyelsefond	Anläggnings- kapital
	km					
1932	223	118	81	37	27	132
1933	287	136	108	28	26	158
1934	287	140	110	30	31	198
1935	289	165	125	40	39	198
1936	300	174	133	41	40	237
1937	307	196	148	48	31	275
1938	342	205	155	50	39	253
1939	346	207	163	44	43	212
1940	346	187	214	-27	40	236

Vinst- och förlusträkningar för åren 1931—1940.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
	Tusental kronor									
<i>Inkomster.</i>										
Från föregående år balanserad vinst	32	44	47	53	78	68	86	57	166	130
Driftöverskott:										
av järnvägsrörelsen	353	326	401	493	433	472	504	355	466	852
» bilrörelsen	28	37	28	30	40	41	48	50	44	-27
Räntor och inkomster av värde- handlingar	—	—	—	—	—	—	—	11	10	21
Diverse inkomster (med avdrag för diverse utgifter)	12	26	12	12	14	15	7	17	18	21
Summa	425	433	488	588	565	596	645	490	704	997
<i>Utgifter.</i>										
Avsättning till förnyelsefond:										
för järnvägsrörelsen	117	117	117	117	117	166	170	122	180	181
» bilrörelsen	23	27	26	31	39	40	31	39	43	40
Räntor	213	230	210	192	182	175	165	134	116	113
Skatter	28	12	5	4	18	29	22	29	35	352
Vinst från föregående år	32	44	47	53	78	68	86	57	166	130
» för året	12	3	83	191	131	118	171	109	164	181
Summa	425	433	488	588	565	596	645	490	704	997

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
Tusental kronor										
<i>Vinstfördelning.</i>										
Till bolagsstämans förfogande:										
Vinst för året	12	3	83	191	131	68	171	109	164	181
balanserad från föregående år	32	44	47	53	78	118	86	57	166	130
Summa	44	47	130	244	209	186	257	166	330	311
Härav disponerade för:										
avsättning till egna fonder och										
avskrivningar	—	—	77	100	75	100	200	—	200	42
utdelning å aktier	—	—	—	66	66	—	—	—	—	99
balanserad till efterföljande år	44	47	53	2 %	2 %	86	57	166	130	170
Summa	44	47	130	244	209	186	257	166	330	311

Balansräkning per den 31 december 1940.

Tillgångar.

Tusental kronor

Anläggningar för	
järnvägsrörelsen	9,312
automobilrörelsen	236
Fastigheter	42
Värdehandlingar	113
I kassa och bank	747
Förråd	11
Diverse tillgångar	125
Summa	10,586

Skulder.

Främmande kapital:

Statslån	287
Obligationslån	3,200
Svävande skulder	154

Eget kapital:

Aktiekapital	3,306
Reservfond	842
Övriga egna fonder	1,108
Förnyelsefonden	1,378

Vinst:

från föregående år	130
för året	181

Summa 10,586

Järnvägsstyrelsen ingår härefter på beräkningarna av järnvägens affärsvärde samt meddelar därvid till en början, att styrelsen enligt de riktlinjer,

för vilka närmare redogjorts i styrelsens skrivelse den 23 februari 1940 angående förvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar, efter samråd med järnvägsförvaltningen i och för uppskattning av järnvägens affärsvärde uppgjort en kalkyl över ett »normalårs» inkomster och utgifter m. m. Denna s. k. normalkalkyls siffror vore sålunda baserade på genomsnittssiffrorna för åren 1931—1938 med de justeringar, som av olika skäl vore betingade av trafikutvecklingen m. m. Styrelsen har uppskattat dessa siffror i enlighet med följande sammanställning:

	Tusental kronor
Inkomster.....	2,372
Utgifter.....	1,949
	Driftöverskott 423

Härifrån vore, anför styrelsen, i första hand att draga avsättning till förnyelsefond, beräknad till 180,000 kronor. Den kalkylerade »normala» avkastningen av järnvägsrörelsen utgjorde alltså 243,000 kronor. Till detta belopp, vilket avsåge den egentliga järnvägsrörelsen, vore att lägga 26,000 kronor, utgörande avkastning å vad som plägade benämnas diverse rörelsegrenar (fastigheter m. m.) ävensom av bolagets bilrörelse. Det samlade överskottet av hela bolagets rörelse bleve alltså 269,000 kronor. Från denna avkastning vore vidare att draga skatter, vilkas belopp kalkylerats till 21,000 kronor, räknat efter de bestämmelser som gällde år 1939. Vad som där- efter återstode, d. v. s. ett belopp av 248,000 kronor, vore att ställa mot det erforderliga kapitalet. I detta vore att särskilja *dels* övertagna lån, *dels* medel, som beräknats behöva investeras i anläggningarna för återhämtande av undernormal förnyelse, och *dels* köpesumma att utgå som ersättning åt bolagets aktieägare.

Såsom framgår av avtalet vore, fortsätter järnvägsstyrelsen, de övertagna lånen två, nämligen *dels* ett statslån med återstående kapitalskuld av i runt tal 134,000 kronor och *dels* ett obligationslån med en kapitalskuld av 3,121,000 kronor. Statslånet förräntades efter 4 procent och obligationslånet efter 3 procent; båda lånen amorterades enligt planer, upptagande slutbetalning för statslånet under år 1944 och för obligationslånet under år 1967. De räntor å statslånet, från vilkas gäldande bolaget befriades, vore *dels* löpande ränta om cirka 2,700 kronor, *dels* ock anståndsrenta av i runt tal 109,000 kronor. Erforderliga likvida medel för bestridande av denna räntelikvid ävensom av diverse skulder, däri inräknat skatter, erhöles å överlåtelsedagen; därutöver räknades med ett ej helt obetydligt överskott, vilket i kalkylen disponerats för minskning av det förut omförmälda kapitalbehovet avseende återhämtande av undernormal förnyelse. Drogas från förenämnda inkomstsaldo av 248,000 kronor verklig respektive beräknad ränta å övertagna lån samt å sistnämnda kapitalinvestering — tillhoppa utgörande 183,000 kronor — erhöles en årsvinst av 65,000 kronor, vilket motsvarade ränta efter cirka 4 procent å den köpeskilling av 1,653,250 kronor, som enligt avtalet skulle likvideras med statsobligationer. Då dessa

förräntades efter 3 procent, uppstode följaktligen enligt kalkylen ett visst överskott.

I betraktande av samtliga förhandenvarande omständigheter har järnvägsstyrelsen funnit de avtalade ekonomiska villkoren för statsverket tillfredsställande och avtalsbestämmelserna även i övrigt antagbara.

Angående anslagsbehovet för förvärvets genomförande och därmed sammanhängande redovisningsfrågor m. m. anför järnvägsstyrelsen :

Vid beräkning av anslagsbehovet har man att till obligationslånets kapitalskuld 3,121,000 kronor lägga beloppet av utfärdade järnvägsinlösningsobligationer, 1,653,250 kronor, vilket ger en summa av 4,774,250 kronor. I analogi med vad hittills skett har övertagandet av statslånet antagits icke skola beröra riksstaten utan endast föranleda överföring i den centrala statsbokföringen av återstående kapitalbelopp från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond, varjämte räntorna få — ävenledes enligt praxis — av järnvägsstyrelsen kontant inbetalas till riksgäldskontoret.

Såsom redan nämnts har visst kapital beräknats erforderligt för återhämtande av eftersatt förnyelse å fasta och rörliga anläggningar. Behovet ifråga är emellertid icke särdeles trängande, och styrelsen har därför i detta sammanhang intet anslagsäskande att framföra.

Vad beträffar de övertagna driftskulderna så uppvägas desamma — såsom förut meddelats — med viss marginal av de rörliga tillgångar, som följa med järnvägsförvärvet. Järnvägsstyrelsen vill här som i tidigare fall föreslå, att 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.

Styrelsen vill i detta sammanhang beträffande sagda kontos förande ifrågasätta en sådan ändring, att delkontot för viss järnväg icke skall behöva hållas öppet under obegränsad tid utan kunna avslutas senast ett år efter övertagandet. Detta syfte ernås, om kontot avses endast för de tillgångar och skulder, som bli kända i så god tid, att desamma hinna upptagas i vederbörande bolags bokslut per överlåtelsesdagen, medan senare framkommande poster få bokföras såsom tillhörande driften.

I anslutning till det anförda uttalar järnvägsstyrelsen, att med hänsyn till förutsebart överskott av likvida medel vid här förevarande förvärv anslagsäskandet syntes kunna begränsas till 4,600,000 kronor.

Avtalsbestämmelserna i övrigt äro i sak utformade helt i anslutning till innehållet i de avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar, som under år 1941 varit föremål för statsmakternas prövning. Järnvägsstyrelsen anser därför bestämmelserna erfordra särskilt yttrande endast i följande hänseenden :

§ 5, som innehåller reglerande bestämmelser rörande personalens övertagande i statens järnvägars tjänst, har i tredje dels-satsen av mom. 4 ansetts böra förtydligas, enär den hittillsvarande lydelsen givit rum för olika tolkningar av innebörden vad angår rätten att med förtidspension entlediga befattningshavare, som fyllt 60 år. Statens järnvägars rätt att i framtiden

entlediga dylik befattningshavare har sålunda enligt den nya lydelsen begränsats att — såsom avsikten varit och på sätt styrelsen även tillämpat hittillsvarande stadgande — gälla endast under de förutsättningar, som finnas angivna i allmänna tjänstepensionsreglementets 8 § 2—5 mom. Vidare har mom. 5 punkt d) i samma paragraf av avtalet erhållit ett förtydligande i anslutning till tillämpad praxis.

Enligt sistnämnda moment skola övervägande antalet befattningshavare vara berättigade att från och med den 1 januari 1943 erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor. Enligt vid avtalet fogad bilaga C avses i anslutning härtill följande antal tjänstemän komma att övertagas i statens järnvägars tjänst, nämligen 242 ordinarie och 71 icke-ordinarie befattningshavare, eller tillhopa 313.

Härutöver övergå i statens järnvägars tjänst vid bildriften sysselsatta chaufförer m. fl. till ett antal av 19 samt 138 linje-, ban- och verkstadsarbetare. Genom Blekinge kustbanors införlivande med statens järnvägar överföras sålunda sammanlagt 470 man i statens järnvägars tjänst. Härtill kommer viss i bolagets tjänst disponerad aspirant- och tillfällig personal, som jämväl, i den mån drifttjänsten så kräver, kan ifrågakomma till anställning vid statens järnvägar.

De olika befattningshavarnas lönegradsplacering, sådan denna framgår av bilaga C till avtalet, har skett efter överläggning och i samförstånd med järnvägsförvaltningen samt med representanter för berörda personalorganisationer.

Enligt § 8 i avtalet skola järnvägarna från tillträdesdagen införlivas med statens järnvägar. Enligt föreliggande preliminär plan för distriktsindelning av ett samlat svenskt järnvägsnät i statens järnvägars ägo är avsett, att nu ifrågavarande bankomplex skall tillföras sjätte distriktet med Borås som huvudort. I sektionshänseende räknas med att Blekinge kustbanor tillsammans med övriga järnvägar av samma spårvidd, 1.067 meter, skola bilda egna ban- och trafiksektioner. Denna nybildning av sektioner anser styrelsen lämpligen böra genomföras redan vid övertagandet av Blekinge kustbanor, varvid båda sektionsledningarna — bansektionsledningen endast provisoriskt — torde få förläggas till Ronneby, där förvaltningslokaler bliva tillgängliga för ändamålet. I maskinsektionshänseende anslutas Blekinge kustbanor till den nuvarande maskinsektionsledningen i Växjö. Verkstaden i Ronneby bibehålles samt blir gemensam för kustbanorna och bandelen Växjö—Tingsryd. Förrådsförsörjningen är avsedd att ske från Malmö.

För ifrågavarande sektionsledningar avser styrelsen att disponera en baningenjörsbefattning och en trafikinspektörsbefattning, vilka båda blivit vakanta vid sammanslagning av ban- respektive trafiksektioner vid statens järnvägars nuvarande linjer. På grund härav erfordras ingen utökning av antalet befattningar i lönegraden A 26.

Bland den enligt bilaga C övertagna personalen finnes endast en, som är avsedd att placeras på aktiv stat i lönegrad högre än A 20, nämligen en byråassistent i lönegrad A 21.

Med åberopande av vad styrelsen sålunda anfört hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att *dels* besluta, att Blekinge kustbanor må på i avtalet angivna villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar från och med den 1 juli 1942, *dels* till förvärvets genomförande för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 4,600,000 kronor, *dels ock* medgiva, att i personalförteckningen för statens järnvägar

antalet befattningar över lönegrad A 20 måtte, räknat från och med den 1 januari 1943, ökas med en byråassistent i lönegrad A 21.

I beslutet angående järnvägarnas införlivande med statens järnvägar torde, anför järnvägsstyrelsen slutligen, böra angivas, att de införlivade järnvägarna tillvidare skola tillhöra sjätte distriktet.

Järnvägsfullmäktigen Falkman har reserverat sig mot järnvägsstyrelsens framställning samt anför:

Avstyrker att det föreslagna järnvägsförvärvet genomföres under nuvarande förhållanden med hänsyn till att staten för närvarande har behov av sina medel och sin kredit för uppgifter, som äro oerhört mycket angelägnare och att alla åtgärder, som måste verka i inflationistisk riktning, synas böra undvikas. Det bör observeras att utöver de realiserbara obligationer, som erläggas för förvärvet, tillkomma kontanta utgifter för rationaliseringar och ombyggnader, varjämte bestående förpliktelser uppstå till den övertagna betydande personalen. Fördelaktigt som affär torde övertagandet ej kunna anses vara och något speciellt skäl för att det bör ske nu har icke heller anförts. Under en kommande fredskris skulle dylika inköp och ombyggnader däremot kunna tänkas medföra nyttigt utjämnande verkningar.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som den 11 mars 1942 avgivit yttrande i ärendet, hava till en början erinrat om vad fullmäktige framhållit i sitt den 7 mars 1940 avgivna yttrande över järnvägsstyrelsens framställningar angående statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar. Däri hade anförts:

Fullmäktige hade tidigare i 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 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. Det av fullmäktige tillstyrka och av 1939 års lagtima riksdag beslutade enhetliggörandet av det splittrade svenska järnvägsväsendet vore emellertid enligt fullmäktiges mening 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 ansåge sig fullmäktiges majoritet böra tillstyrka de år 1940 föreliggande förslagen om statsförvärv av då ifrågavarande enskilda järnvägar.

I anslutning härtill anse sig fullmäktige böra tillstyrka även det nu föreliggande förslaget om statsförvärv under innevarande år av Blekinge kustbanor, givetvis dock under förutsättning att de avtalade ersättningsbeloppen och villkoren i övrigt prövades vara för staten godtagbara.

Efter att hava redogjort för den ekonomiska innebörden av det ifrågasatta förvärvet uttala fullmäktige, att de vid sitt övervägande av den föreliggande frågan för sin del i likhet med järnvägsstyrelsen funnit de avtalade villkoren om statsförvärv av Blekinge kustbanor från statens synpunkt antagbara.

Fullmäktige meddela herefter, att riksgäldskontoret i och för likviderande av de under de närmast föregående två åren beslutade statsförvärven av järnvägar upplagt ett särskilt obligationslån och därav utgivit en emission år 1940

och en år 1941. Därest det nu föreslagna förvärvet av Blekinge kustbanor genomfördes, komme riksgäldskontoret att upplägga en tredje emission av berörda lån. De till denna hörande obligationerna borde — liksom fallet varit med de föregående emissionerna — förses med endast tio årsvis den 1 juli förfallande räntekuponger. Riksgäldskontoret komme att å tillträdesdagen till järnvägsstyrelsen för bolagets räkning överlämna interimsbevis å bolaget tillkommande statsobligationer att sedermera så snart ske kunde utbytas mot obligationerna i av bolaget önskade valörer.

Vad järnvägsstyrelsen anfört angående förvärvets genomförande ur budget- och bokföringstekniska synpunkter har ej givit fullmäktige anledning till erinran. Riksgäldskontoret borde, uttala fullmäktige, av järnvägsstyrelsen tillgodoföras intill dagen för statens övertagande av järnvägarna upplupna räntor å såväl statslånet, vars återstående kapitalbelopp skulle överföras till statens järnvägars fond, som obligationslånet, för vilket betalningsskyldigheten skulle övertagas av riksgäldskontoret.

Det s. k. Blekingenätet skiljer sig från övriga svenska järnvägar genom sin spårvidd, vilken utgör 1.067 meter; det i Sverige vanliga smalspåret har en vidd av 0.891 meter. Blekingenätet omfattar en total banlängd av omkring 530 kilometer. Härav äro 45 kilometer — Växjö—Tingsryds järnväg — sedan år 1941 i statlig ägo. Blekinge kustbanor representera med sina 205 bankilometer den ojämförligt största förvaltningen inom sagda nät. I andra rummet kommer järnvägen Karlshamn Vislanda—Bolmen med 129 kilometer. Med hänsyn till det geografiska läget utgöra Blekinge kustbanor den viktigaste delen av Blekingenätet. Såsom framgår av den förut lämnade redogörelsen ligga också dessa banor i fråga om trafikrörelsen väsentligt över de övriga till nätet hörande.

Enligt den nu träffade preliminära överenskommelsen skulle staten i treprocentiga järnvägsobligationer betala till aktieägarna 50 procent på aktiekapitalet, motsvarande i runt tal 1.65 miljoner kronor, varjämte av de kontanta tillgångarna 300,000 kronor få behållas av aktieägarna såsom vinst för tiden den 1 januari 1941—30 juni 1942. Staten ansvarar för skulderna, som den 1 juli 1942 beräknas uppgå till i runt tal 3.8 miljoner kronor. Några fastigheter eller andra tillgångar äro icke undantagna från köpet.

De av järnvägsstyrelsen för järnvägens värdering uppgjorda kalkylerna hänföra sig till förhållandena under ett s. k. normalår. Enligt dessa kalkyler skulle uppstå ett överskott å 65,000 kronor. Därvid har räknats med att utöver den normala avsättning till förnyelsefonden, som erfordras för att bana och rullande materiel skola hållas i tillfredsställande skick — denna avsättning beräknas för järnvägsrörelsen till 180,000 kronor, för bilrörelsen till 33,000 kronor och för fastigheterna till 2,000 kronor eller tillhopa till 215,000 kronor — ytterligare kapital, betingande en årlig räntekostnad av 84,000 kronor, skulle successivt tillföras förnyelsefonden för att kompensera den bristsumma, som vid expertundersökningar framkommit rörande järnvägens rullande materiel och övriga anläggningars ålder och

Departements-
chefen.

tillstånd. Vidare ha bland utgifterna upptagits räntor å de övertagna lånen med faktiska belopp, räknade efter förhållandena vid överlåtelsen. Den angivna årsvinsten av 65,000 kronor motsvarar ränta efter omkring fyra procent å den del av köpeskillingen, i runt tal 1.65 miljoner kronor, som likvideras med treprocentiga statsobligationer.

För min del finner jag den framlagda normalkalkylen vara uppgjord med tillbörlig försiktighet och särskilt på grund av den inräknade extra avsättningen till förnyelsefonden innebära en viss säkerhetsmarginal. En marginal är emellertid önskvärd, då det är fråga om en järnväg av annan spårvidd än den för statsbanenätet normala. Smalspårigheten utesluter nämligen sådana rationaliseringar, som vanligen kunna vidtagas i samband med övertagandet av normalspåriga banor. Vidare torde man hava anledning räkna med att under fredsförhållanden de smalspåriga järnvägarna i bilkonkurrensen regelmässigt intaga ett sämre läge än de för normalspårnätets genomsnitt bestämmande järnvägarna med dessas »tunga» trafik. Även med beaktande av detta riskmoment torde emellertid den preliminärt träffade ekonomiska uppgörelsen kunna betraktas såsom i stort sett tillfredsställande från statens synpunkt. Då de övriga avtalade villkoren ej heller givit mig anledning till erinran, vill jag tillstyrka, att avtalet godkännes från statsmakternas sida.

I likhet med vad tidigare varit fallet vid förvärv av enskilda järnvägar bör ej heller övertagandet från aktiebolaget Blekinge kustbanor av dess statslån beröra riksstaten utan endast föranleda en överföring i den centrala statsbokföringen av återstående kapitalbelopp från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond. Mot vad järnvägsstyrelsen föreslagit beträffande de åtgärder, som i övrigt i bokföringstekniskt hänseende föranledas av det nu ifrågasatta köpet, har jag ej något att erinra.

Bolagets obligationsskuld, som enligt avtalet skall övertagas av staten, samt de i köpeskillingen ingående statsobligationerna uppgå till sammanlagt 4,774,250 kronor. Med hänsyn till beräknat överskott av likvida medel hos bolaget vid tidpunkten för järnvägens övertagande den 1 juli 1942 skulle emellertid anslagsbehovet kunna begränsas till 4,600,000 kronor.

Enligt avtalet skola de flesta befattningshavarna vid järnvägen vara berättigade att från och med införlivningen erhålla anställning vid statens järnvägar. Personalens löneställning blir reglerad i och med statsmakternas godkännande av avtalet. Något särskilt beslut härom av riksdagen erfordras alltså icke. Då bland personalen emellertid finnes en befattningshavare, vilken är avsedd att placeras i högre lönegrad än A 20, nämligen en byråassistent i lönegraden A 21, erfordras härutinnan beslut av riksdagen. Förslag om härav föranledd ändring i statens järnvägars personalförteckning kommer jag att inom den närmaste tiden framlägga i samband med anmälan av frågan angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid statens järnvägar.

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

dels besluta, att Blekinge kustbanor må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar;

dels ock till Förvärv av Blekinge kustbanor för budgetåret 1942/43 å kapitalbudgeten under rubriken Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett *reservationsanslag* av kronor 4,600,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

F. Wessberg.

Avtal

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Aktiebolaget Blekinge kustbanor, 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 1942 eller den senare dag under 1942, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen), på följande villkor med full äganderätt

dels bolagets järnväg omfattande bandelarna Kristianstad—Karlskrona, Sölvesborg—Hörviken, Sandbäck—Olofström, Djupadal—Kallinge, Ronneby—Ronnebyredd och Bredåkra—Tingsryd,

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

Bolaget äger dock rätt att

dels av tillgängliga kontanta medel behålla ett belopp av trehundrausen (300,000) kronor,

dels utbetomma eventuell framtida återbäring eller utdelning på grund av bolagets delägarskap i Svenska järnvägsföreningen, enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter.

Fastigheterna äro förtecknade i bilaga A.

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

Mom. 3. Bolaget får icke före tillträdesdagen disponera sina i överlåtelsen ingående tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållandet av driften å och underhållet av bolagets järnväg, dess biltrafik samt annan till dess rörelse hörande verksamhet, inklusive förräntning och planerlig amortering av bolagets låneskulder.

Bolaget får icke heller utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som kunna öka järnvägens eller billinjernas driftutgifter.

§ 2.

På tillträdesdagen skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthändingar beträffande bolagets till staten överlätna fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för andra penninginteckningar än sådana, som antingen utgöra säkerheter för i balansräkningen per den 31 december 1940 upptagna låneskulder eller finnas till disposition i bolagets eget förvar.

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

§ 3.

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

dels till bolaget överlämna statsobligationer om nominellt enmiljonsexhundrafemtietretusentvåhundrafemtio (1,653,250) kronor;

dels befria bolaget från skyldigheten att till statsverket betala oguldna delar av bolagets statslån med en kapitalskuld den 1 juli 1942 av etthundratrettietretusenåttahundrafemtiofyra kronor och 15 öre (133,854:15) jämte ränta;

dels övertaga betalningsskyldigheten för bolagets obligationslån med en kapitalskuld den 1 juli 1942 av tremiljonerettihundratjugoentusen (3,121,000) kronor jämte då upplupen ej förfallna ränta;

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

Statsobligationerna skola löpa med tre procent ränta, räknat från och med den 1 juli 1942, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1952 samt vara utställda i valörer om 10,000, 5,000, 1,000, 500, 100 och 50 kronor. Fördelningen å sagda valörer sker på sätt bolaget äger bestämma.

Mom. 2. Bolagets skulder — däri inbegripet alla skatter, som vid övertagandet redan påförts eller därefter komma att påföras bolaget för den överlåtna egendomen och rörelsen — samt förpliktelser övertagas av staten sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande,

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

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

Mom. 3. Kostnaderna för lagfart å den av svenska staten förvärvade egendomen 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 anförtrord 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 för statens övertagande av järnvägen gällande anställ-

nings- 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 1942 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 behövlige befattningar eller pensioneras.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före 1942 års utgång

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1941 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 1941 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 under de förutsättningar, som finnas angivna i allmänna tjänstepensionsreglementet § 8 mom. 2—5, även efter 1942 års utgång entlediga dylik befattningshavare med förtidspension;

dels slutligen å övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som vid statens förvärf av järnvägen icke omedelbart kunna beredas tjänstgöring i befattning, motsvarande den lönegrad, vari inplacering enligt Bil. C är avsedd att ske.

Förtidspension enligt detta mom. skall utgå — vad angår tjänstduglig befattningshavare — med belopp, som enligt för befattningshavaren gällande pensionsbestämmelser skulle hava utgått vid avgång ur tjänst efter uppnådd pensionsålder och — vad angår övriga befattningshavare — med belopp, som styrelsen efter prövning finner skäligt, dock lägst med belopp, som enligt samma bestämmelser skulle hava utgått vid omedelbar avgång på grund av sjukdom. Statens järnvägar skola för dessa förtidspensionerade till vederbörande pensionsinrättning erlägga stadgade avgifter — såväl förvaltningens som befattningshavarens egna — intill dess skyldighet inträtt för pensionsinrättningen att utbetala pension.

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

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas, entledigas eller uppföras å övergångsstat jämlikt mom. 4, äro berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1943 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

a) att de vid i samband med övertagandet av järnvägen företagen läkarundersökning visat sig uppfylla för statens järnvägars personal uppställda fordringar i avseende å kropps- och sinnesbeskaffenhet;

b) att de åtnöja sig med sådana — mot deras löneförhållanden såvitt möjligt svarande — befattningar, som styrelsen med hänsyn till den utbildning, som för olika befattningar är föreskriven vid statens järnvägar, och efter

vederbörligt hänsynstagande till tidigare tjänstgöring anser lämpligt anförtro dem och i förekommande fall med placering jämväl vid annat statligt företag än statens järnvägar eller hos bolag, vari staten äger aktiemajoriteten;

c) att de varda underkastade alla statens järnvägars för personalen nu eller framdeles gällande reglementen och instruktioner samt villkor för antagning, bibehållande av anställning, befordran och entledigande, därvid dock skall gälla, att vid beräkning av tjänstetid i och för antagande i ordinarie tjänst och för befordran från en till annan ordinarie befattning vid statens järnvägar 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. Vid befordran till högre tjänst vid statens järnvägar äger järnvägsstyrelsen medgiva höjning av delaktighetsbeloppet till belopp, som skulle hava gällt för närmast motsvarande tjänst vid bolagets järnväg.

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 allmänna 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 allmänna 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 såhunda, att för dessa gällande taxor och föreskrifter komma till tillämpning å densamma, vad godssamtrafiken beträffar dock under förutsättning, att meddelanden om vederbörliga ändringar av samtrafikstabellen

hinna att före tillträdesdagen utfärdas av verkställande förvaltningen för 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 9 mars 1942.

Ronneby den 9 mars 1942.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

AKTIEBOLAGET BLEKINGE
KUSTBANOR.

G. Dahlbeck.

Erik Kockum.

Erik Malmkvist.

/ S. Holmgren.