

Nr 204.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv
av Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg m. m.;
given Stockholms slott den 2 april 1943.*

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 2 april 1943.*

Närvarande:

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

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

Med skrivelse den 15 mars 1943 har *järnvägsstyrelsen* underställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande med Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag ingånget avtal om förvärv av bolagets järnvägar mellan Karlshamn och Bolmen (Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg) samt mellan Norraryd och Kvarnamåla (Hönshylte—Kvarnamåla järnväg). Avtalet torde med uteslutande av därtill hörande bilagor få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Bihang till riksdagens protokoll 1943. 1 saml. Nr 204.

Järnvägsstyrelsen uttalar till en början, att den träffade affärssuppgörelsen inginge som ett led i det av statsmakterna vid 1939 års lagtima riksdag beslutade allmänna järnvägsförstatligandet. Vid sådant förhållande och då avtalet vore analogt med dem, som vunnit godkännande vid 1940 och följande års riksdagar, kunde styrelsen i fråga om allt av principiell betydelse hänvisa till vad som anförts i styrelsens den 23 februari 1940 dagtecknade skrivelse angående statsförvärv av Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar, vilken framställning betecknade inledningen till sagda allmänna förstatligande och i vilken därför lämnats en orienterande redogörelse beträffande de riktlinjer, som följts vid de enligt Kungl. Maj:ts uppdrag verkställda utredningarna och förda förhandlingarna. Beträffande dessa riktlinjer hade sedermera ingen ändring skett.

Bolagets båda järnvägar tillhöra det s. k. blekingenätet, vilket bildar en naturlig enhet i så måtto, att dess spårvidd — 1.067 meter — icke förekommer annorstädes i vårt land. Blekingenätet representerar en total banlängd av cirka 530 kilometer. Av nätets järnvägar äro Blekinge kustbanor och Växjö—Tingsryds järnväg redan i statlig ägo, medan statsförvärvet av Östra Blekinge järnväg fortskridit så långt, att riksdagen nyligen godkänt förslag om järnvägens förvärvande. I vad angår blekingenätet skulle alltså, om det nu föreliggande avtalet godkännes, 1939 års förstatligandebeslut vara genomfört så när som på den i förvaltningsgemenskap med en ännu ej förstatligad normalspår bana stående Halmstad—Bolmens järnväg.

Trafikrörelsens storlek å nu förevarande järnvägar i jämförelse med övriga järnvägar med samma spårvidd framgår av följande, av järnvägsstyrelsen i skrivelsen lämnade sammanställning, vilken upptager trafiksiffror från senaste fredsåret (1938).

	Banlängd ^{km}	Person ^{km}	Godston ^{km}	Tillhopa per bankm, tusental
Blekinge kustbanor	205	104.6	66.5	171.1
Växjö—Tingsryd.....	45	58.7	35.6	94.3
Karlshamn—Vislanda—Bolmen	129	42.6	38.0	80.6
Halmstad—Bolmen	64	29.0	16.8	45.8
Östra Blekinge	65	27.5	15.1	42.6
Hönshylte—Kvarnamåla	21	10.9	4.7	15.6
Summa	529			

Med hänvisning till sammanställningen anför järnvägsstyrelsen att, räknat efter banlängd och rörelsens omfattning, Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg bland här förevarande järnvägar komme i andra rummet med stort avstånd till den närmast efterföljande, medan räknat efter trafikintensiteten dess ordningsnummer bleve tre. Hönshylte—Kvarnamåla järnväg vore från alla synpunkter den obetydligaste inom nätet.

Beträffande järnvägarnas tillkomst och tekniska förhållanden anför styrelsen.

Det av bolaget ägda järnvägssystemet har uppstått genom sammanförande av tre skilda järnvägar, tidigare tillhörande lika många bolag. Bandelen Vislanda—Bolmen förvärvades av bolaget år 1908, medan linjen Norraryd—Kvarnamåla övergick i bolagets ägo först år 1932. För sistnämnda linje ha för övrigt städse hållits särskilda räkenskaper och gällt särskild taxa.

Angående uppdelningen i koncessionsenheter, data för tillkomsten samt viktigare tekniska förhållanden meddelas följande uppgifter.

B a n d e l	Koncession meddelad år	Öppnad för allmän trafik år	Längd km
Karlshamn—Vislanda	1872	1874	78.0
Vislanda—Bolmen	1876	1878	51.0
Norraryd—Kvarnamåla	1898	1900	20.8
		Summa	149.8

	Rälsvikt per meter kg	Tillåten hastighet km/tim.	Byggnads- kostnad milj. kr.
Karlshamn—Vislanda	24.8	60}	
Vislanda—Bolmen	25.0	60}	3.6
Norraryd—Kvarnamåla	17.2	40	0.6
		Summa	4.2

Den rullande materielen utgjordes vid 1941 års slut av:

Ånglok	12 st.
Rälsbuss	1 »
Personvagnar, 2-axliga	10 »
» 4 »	9 »
Postvagn	1 »
Resgodsvagnar	11 »
Godsvagnar, slutna	57 »
» öppna	268 »

Vidare meddelar styrelsen, att bolagets järnvägar sammanlöpste med det nuvarande statsbanenätet vid 4 stationer, av vilka Vislanda och Kvarnamåla tillhörde statens järnvägar, medan Karlshamn och Ljungby tillhörde bolaget. Vid ett förstatligande förlorade alla dessa stationer sin hittillsvarande karaktär av föreningsstationer och bleve uteslutande statsbanestationer, en ändring som medförde en icke obetydlig förenkling såväl av arbetet på stationerna som från personalhushållnings- och underhållssynpunkt.

Av än större betydelse vore de förenklingar, som hänförde sig till maskin- och verkstadstjänsten, alltså den frihet, som skulle vinnas i fråga om rullande materielens användning samt möjligheten att sammanföra allt fordonsunderhåll till verkstaden i Ronneby. Då förvärvet avsåge järnvägar, som praktiskt taget helt inneslötes mellan statens järnvägars linjer, låge det i sakens natur, att de indirekta fördelarna kunde bli relativt stora i förhållande till den övertagna rörelsens omslutning.

Rörande Hönshylte—Kvarnamåla järnväg framhåller styrelsen, att denna ginge igenom en av Sveriges fruktrikaste bygder med Urshults station som centralpunkt. 1936 års järnvägskommitté hade i sin år 1938 avgivna utredning ansett, att denna järnväg saknade allmän betydelse, och hade i anslutning därtill uteslutit densamma ur sin utredning. Järnvägsstyrelsen delade denna uppfattning. Under nu rådande förhållanden hade banan emellertid en viss betydelse ur transportsynpunkt, och den syntes förden skull icke för närvarande kunna eller böra nedläggas. Efter återgång till mera normala trafikförhållanden borde däremot frågan om ett nedläggande helt eller delvis av ifrågavarande bandel upptagas till närmare prövning.

Bolaget hade, erinrar styrelsen, för närvarande intet statslån. I detta sammanhang vore blott att meddela, att till byggande av järnvägen Vislanda—Bolmen på sin tid lämnats ett statslån om 785,000 kronor, vilket helt återbetalts. Företaget vore icke heller belastat med lån av annat slag.

Bolaget bedreve, upplyser styrelsen, linjetrafik för person- och paketgodsbefordran å två linjer, nämligen Karlshamn—Gäddeviksås och Karlshamn—Svängsta—Tranemåla — båda inom järnvägens trafikområde — med en sammanlagd längd av 54 km. Dessutom hade bolaget tillstånd till linjetrafik mellan Gäddeviksås och Ryds station å bolagets järnväg, men på grund av ogynnsamma vägförhållanden hade tillståndet ännu ej kunnat utnyttjas. Busstrafiken hade startats av bolaget och upprätthållits sedan hösten 1935. Den bedreves i bolagets egen regi.

Beträffande resultaten hittills av biltrafiken hänvisar styrelsen till siffrorna i en följande sammanställning. I detta sammanhang framhåller styrelsen endast, att biltrafiken betraktad som självständig rörelsegren ginge ungefärligen ihop men att dess värde för bolaget främst låge däri, att skydd vunnits för priskonkurrens gentemot järnvägstrafiken.

Styrelsen lämnar härefter följande siffersammanställningar, avsedda att belysa järnvägsbolagets ekonomiska förhållanden under åren 1933—1938, vilken tid använts som basperiod för utredningarna, samt tiden därefter. Åren 1931 och 1932 ha ansetts böra uteslutas, då siffrorna för desamma, såsom avseende tiden före förvärvet av Hönshylte—Kvarnamåla järnväg, icke äro likvärdiga med uppgifterna för senare år.

Järnvägsrörelsen.

	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medeltal 1933—38	1939	1940	1941
	T u s e n t a l k r o n o r									
<i>Inkomster.</i>										
Persontrafik	265	262	263	266	273	286	269	291	421	501
Godstrafik	408	441	452	473	492	466	455	572	806	783
Övriga inkomster	114	129	121	121	130	128	124	121	124	126
Summa	787	832	836	860	895	880	848	984	1,351	1,410
<i>Utgifter</i>	667	702	729	748	778	777	733	854	1,176	1,247
<i>Driftöverskott</i>	120	130	107	112	117	103	115	130	175	163

Bilrörelsen.

	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941
	T u s e n t a l k r o n o r						
Inkomster	6	22	27	28	26	22	25
Utgifter	5	14	16	20	17	20	20
Driftöverskott	1	8	11	8	9	2	5
Avsättning till förnyelsefond	2	9	9	9	10	14	—

Bolagets vinst- och förlusträkningar.

	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941
	T u s e n t a l k r o n o r								
<i>Inkomster.</i>									
Från föregående år balanserad vinst	96	92	95	85	90	84	72	60	51
Driftöverskott av järnvägsrörelsen	120	130	107	112	117	103	130	175	163
automobilrörelsen	—	—	1	8	11	8	9	2	5
Ersättning för trafikavledning	27	43	34	29	24	18	12	6	—
Summa inkomster	243	265	237	234	242	213	223	243	219
<i>Utgifter.</i>									
Avsättning till förnyelsefond									
för järnvägsrörelsen	48	48	49	50	52	52	61	78	79
för automobilrörelsen	—	—	2	9	9	9	10	14	—
Räntor, saldo	15	12	11	7	8	7	7	5	2
Vinst, balanserad från föregående år	96	92	95	85	90	84	72	60	51
Vinst för året	84	113	80	83	83	61	73	86	87
Summa utgifter	243	265	237	234	242	213	223	243	219
Till bolagsstämmans förordgande ställda medel	180	205	175	168	173	145	145	146	138
Härav disponerade för									
avsättning till egna fonder m. m.	20	30	10	10	21	5	5	15	30
utdelning å stamaktier ..	38	50	50	38	38	38	50	50	50
3 % 4 % 4 % 3 % 3 % 3 % 4 % 4 % 4 %	3 %	4 %	4 %	3 %	3 %	3 %	4 %	4 %	4 %
utdelning å pref.-aktier ..	30	30	30	30	30	30	30	30	30
6 % 6 % 6 % 6 % 6 % 6 % 6 % 6 % 6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %
Vinst balanserad till efterföljande år	92	95	85	90	84	72	60	51	28

Bolagets preliminära balansräkning per den 31 december 1942.

Tillgångar.		Tusental kronor
Järnvägsanläggningen	3,753	
Automobilrörelsen	59	
I kassa och bank	377	
Förråd	3	
Övriga tillgångar	41	
	<u>Summa</u>	4,233
Skulder.		
Svävande skulder	182	
Stamaktier	1,259	
Preferensaktier	500	
Reservfond	1,000	
Underhålls- och skattefond	395	
Förnyelsefond	745	
Vinst för året och balanserad från föregående år	152	
	<u>Summa</u>	4,233

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till beräkningarna rörande järnvägsföretagets affärsvärde samt anför härom.

Bestämmandet av skälig köpeskilling för den överlåtna egendomen har vållat vissa vanskligheter. Enligt räkenskaperna har affärsresultatet varit skäligen gott, i det att för åren 1933—1941 till aktieägarna utdelats tillhoppa 672,000 kronor eller i genomsnitt cirka 75,000 kronor årligen, samtidigt som en lånesumma av 348,000 kronor återbetalats — med följd att bolaget såsom redan nämnts numera är helt skuldfritt — och ett kontant kapital på 377,000 kronor samlats. För den 6-åriga basperioden 1933—1938 ensamt har utdelningen uppgått till i genomsnitt 72,000 kronor årligen.

Styrelsen har emellertid icke kunnat lägga denna utdelning till grund för affärsvärdets fastställande. Utdelningen har nämligen kunnat hållas vid angivna nivå delvis som följd därav, att järnvägen under 1930-talet såsom ersättning för från och med år 1931 avledd godssamtrafik uppburit tillhoppa icke mindre än 235,000 kronor, en ersättning som numera upphört att utgå. Vidare har järnvägen under basperioden kunnat hålla utgifterna för underhåll och förnyelse relativt låga, tack vare att järnvägen under 1920-talet påkostat sina såväl fasta som rörliga anläggningar ganska väsentlig upprustning.

Styrelsen har därför för bedömandet av affärsvärdet även i detta fall uppställt en s. k. normalkalkyl. Siffrorna i densamma ha som vanligt diskuterats med bolagets representanter. Härvid har styrelsen tagit vederbörlig hänsyn till de förbättrade trafikutsikter, som blivit en följd av den kraftiga utveckling, som den till Karlshamn förlagda industrien undergått de senare åren.

Å andra sidan har genom uteslutande av lågtrafiksåren 1931 och 1932 den valda basperioden blivit snedbelastad, varjämte det är obestridligt, att järnvägen i fortsatt enskild regi hade fått vidkännas ökade kostnader för banunderhållet. Styrelsen har med beaktande av alla dessa förhållanden ansett sig kunna räkna med samma driftöverskott som medeltalet för den 6-åriga basperioden eller 115,000 kronor.

Enär järnvägen numera är helt skuldfri, belastas vinst- och förlusträkningen icke längre med utgiftsräntor. Det kalkylerade driftöverskottet skall sålunda i första hand endast täcka erforderlig avsättning till förnyelsefond. Bolaget har under basperioden redovisat en genomsnittlig sådan avsättning av 50,000 kronor per år. Styrelsen anser emellertid, att denna är för låg som normal avsättning, varför styrelsen i sin normalkalkyl höjt densamma till 75,000 kronor, vilket ger ett överskott av järnvägsrörelsen om 40,000 kronor. Biltrafiken har, som ovan nämnts, ej beräknats giva nämnvärt överskott.

Den avtalade köpeskillingen för all bolagets egendom utgjorde, upplyser styrelsen, 1,145,000 kronor. Såsom bidrag till denna beräknades vid övertagandet tillgängliga likvida medel till ett belopp av cirka 400,000 kronor kunna disponeras.

Köparens egen kapitalinsats utgjorde alltså, framhåller styrelsen, i runt tal 750,000 kronor, vilket belopp vore att ställa mot nyssnämnda överskott av järnvägs- och bilrörelsen om 40,000 kronor. Under normalkalkylens schematiska förutsättningar hade erhållits följande uppdelning av detta överskott.

Avkastning motsvarande förräntning av nämnda egentliga, i	
järnvägsobligationer utgående köpeskillig	kronor 22,500
Häremot svarande skatter	» 7,500
Ränta å kapital, att framdeles insättas för återhämtande av	
undernormal förnyelse.....	» 10,000
	<hr/>
	Tillhopa kronor 40,000

Sistanförda räntebelopp motsvarade enligt vid normalkalkylen förutsatt räntefot av 4 procent ett kapital av 250,000 kronor, vilket belopp alltså skulle inom kalkylens ram kunna få i sinom tid disponeras utöver de årliga avsättningarna till förnyelsefonden.

Förestående resultat finge, uttalar styrelsen, betraktas som mindre starkt än önskvärt varit. Med hänsyn till förut berörda vinster av samdriften med angränsande järnvägar, avseende gemensam administration samt maskin- och verkstadstjänsten — vilka vinster, om blekingenätet lämnats utanför järnvägsförstatligandet, kunnat ernås genom på sin tid planerad fusionering — och i betraktande av det gynnsamma förhållandet mellan förefintliga tekniska värden och erforderlig kapitalinsats, hade järnvägsstyrelsen dock funnit de avtalade ekonomiska villkoren för statsverket tillfredsställande. Mot avtalsbestämmelserna i övrigt hade ej heller funnits anledning till erinran.

Beträffande anslagsbehovet uttalar styrelsen, att av köpeskillingen, 1,145,000 kronor, omkring 400,000 kronor såsom förut nämnts beräknades bli täckta med tillgängliga rörelsemedel. Då vidare inga lån funnes att övertaga och kapitalmedel ej heller avsåges bli omedelbart erforderliga för nyssberörda upprustning av järnvägarna, kunde anslagsäskandet begränsas till 750,000 kronor. Det saldo av 129,650 kronor, som därvid uppstode mellan beloppet av utställda järnvägsobligationer (879,650 kronor) och tillgängliga anslagsmedel, förutsattes täckt av järnvägsstyrelsen med ianspråktagande i sista hand av förenämnda rörelsemedel. Styrelsen utginge från,

att dessa medel skulle liksom övriga rörliga tillgångar samt förefintliga svävande skulder föras å det särskilda utjämningskonto, benämnt »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vilket för sådant ändamål sedan år 1940 funnes upplagt i statens järnvägars räkenskaper.

Avtalsbestämmelserna i övrigt anser järnvägsstyrelsen icke erfordra några närmare kommentarer, då de äro utformade i anslutning till innehållet i de avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar, som av Kungl. Maj:t genom proposition nr 38 förelagts årets riksdag med viss komplettering av § 5 mom. 7 i anslutning till innehållet i kungörelsen den 30 juni 1942 (nr 697).

Avtalets § 5 innehöller, erinrar styrelsen, reglerande bestämmelser rörande personalens övertagande i statens järnvägars tjänst. Enligt denna paragrafs mom. 5 skulle övervägande antalet befattningshavare vid järnvägen vara berättigade att från och med den 1 januari 1944 erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor. Enligt vid avtalet fogad bilaga C avsåges i anslutning härtill följande antal tjänstemän komma att övertagas i statens järnvägars tjänst, nämligen 124 ordinarie och 16 icke-ordinarie. Härutöver överginge i statens järnvägars tjänst 2 chaufförer samt 60 ban- och verkstadsarbetare, för vilka vid statens järnvägar gällande kollektivavtal komme att efter hand träda i tillämpning. Genom förvärvet av de ifrågavarande järnvägarna överfördes sålunda sammanlagt 202 personer i statens järnvägars tjänst. Härtill komme viss i bolagets tjänst disponerad aspirantpersonal, tillfälliga arbetstagare, städerskor m. fl., som jämväl, i den mån drifttjänsten så krävde, kunde erhålla sysselsättning vid statens järnvägar och i förekommande fall ingå i rekryteringspersonalen.

De olika befattningshavarnas lönegradsplacering i statens järnvägars tjänst, sådan denna framginge av bilaga C till avtalet, hade, upplyser styrelsen, skett efter överläggning och i samförstånd med järnvägsförvaltningen och med representanter för berörda personalorganisationer. Vid lönegradsplaceringen hade tillämpats den normen, att personalen i stort sett tillförsäkrats sina vid den enskilda järnvägen åtnjutna löneförmåner. I vad mån personalen i sinom tid kunde tilldelas befattningar på aktiv stat i de lönegrader, som funnes angivna i bilaga C, bleve beroende bl. a. av resultatet av pågående undersökning av tillsatta personalsakkunniga rörande sambandet mellan tjänsteställning och arbetsuppgifter beträffande personal vid övertagna smalspåriga järnvägar. Vad särskilt anginge stationernas klassificering ville styrelsen framhålla att, fränsett resultatet av berörda utredningsuppdrag, tillgängligt siffermaterial för tiden före nuvarande högtrafiksperiod icke gäve tillräcklig vägledning för att nu företaga en definitiv klassificering av stationerna.

Enligt § 8 i avtalet skulle järnvägen från tillträdesdagen införlivas med statens järnvägar. Enligt föreliggande preliminär plan för distriktsindelning av ett samlat svenskt järnvägsnät i statens ägo vore enligt järnvägsstyrelsen avsett, att nu ifrågavarande bandelar, Karlshamn—Bolmen och Norraryd—

Kvarnamåla, skulle tillföras sjätte distriktet och inordnas i redan befintliga ban-, maskin- och trafiksektioner. Ljungby station — som är belägen vid normalspårslinjen Åstorp—Värnamo, vilken linje tillhör tredje distriktet — borde emellertid, enär större delen av stationens trafik fölle på normalspårslinjen, liksom Vislanda station på linjen Stockholm—Malmö, hänföras till sistnämnda distrikt.

Styrelsen upplyser slutligen, att av den personal, som enligt bilaga C skulle övertagas i statens järnvägars tjänst, i anslutning till vad förut sagts ingen vore avsedd att omedelbart placeras på aktiv stat i högre lönegrad än A 20, varför något beslut av riksdagen om antalet befattningar icke erfordrades.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att *dels* besluta, att Karlshamn—Vislanda—Bolmens och Hönshylte—Kvarnamåla järnvägar finge på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar från och med den 1 juli 1943, *dels ock* till förvärvets genomförande för budgetåret 1943/44 anvisa ett anslag av 750,000 kronor.

I beslutet angående järnvägarnas införlivande med statens järnvägar borde, påpekar styrelsen, angivas, att de därefter skulle tillsvidare tillhöra sjätte distriktet, med undantag av Ljungby station, som borde hänföras till tredje distriktet.

Järnvägsfullmäktigen Falkman har till järnvägsstyrelsens framställning låtit anteckna, att han biträdde förslaget för det fall, att riksdagen beslutade Östra Blekinge järnvägs förstatligande.

Fullmäktige i riksgäldskontoret ha den 24 mars 1943 avgivit yttrande i ärendet. Fullmäktige ha därvid i likhet med järnvägsstyrelsen funnit de avtalade villkoren om statsförvärv av ifrågavarande järnvägar från statens synpunkt godtagbara och tillstyrkt det föreliggande förslaget om förvärv under innevarande år av järnvägarna.

Vidare ha fullmäktige meddelat följande.

Därest de i år föreslagna statsförvärven av järnvägar genomföras, kommer riksgäldskontoret, såsom meddelats i fullmäktiges den 21 sistlidna januari avgivna yttranden angående statsförvärv av Malmö—Trelleborgs m. fl. järnvägar, att i och för likviderande av köpeskillingarna utfärda en ny emission — den fjärde — av det särskilda obligationslån, som år 1940 upplades för inlösen av enskilda järnvägar. Den nya emissionens obligationer skola — liksom fallet varit med de föregående emissionerna — förses med tio årsvis den 1 juli förfallande räntekuponger.

Riksgäldskontoret kommer att å tillträdesdagen till järnvägsstyrelsen för bolagets räkning överlämna interimsbevis å bolaget tillkommande statsobligationer att sedermera så snart ske kan utbytas mot obligationerna i av bolaget önskad valörfördelning.

I övrigt hava järnvägsstyrelsens ifrågavarande framställning och det bilagda avtalet ej givit fullmäktige anledning till något uttalande.

Departements-
chefen.

Av de två till förvärv ifrågasatta järnvägarna intager Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg (129 km.), i vad avser banlängd och trafikrörelsens omfattning, andra rummet bland de till det s. k. blekingenätet hörande sex järnvägarna. Räknat efter trafikintensitet kommer järnvägen i tredje rummet. Den andra till förvärv föreslagna järnvägen, nämligen mellan Norraryd och Kvarnamåla (21 km.), är däremot ur alla synpunkter den obetydligaste inom nämnda trafiknät.

På grund av att de båda avsedda järnvägarna äro praktiskt taget helt inneslutna mellan statens järnvägars linjer, ligger det — såsom järnvägsstyrelsen framhållit — i sakens natur, att de indirekta fördelar, vilka följa av ett införlivande av järnvägarna med statsbanenätet, bliva tämligen stora i förhållande till den övertagna rörelsens omfattning.

Järnvägen mellan Norraryd och Kvarnamåla får emellertid anses sakna allmän betydelse under normala förhållanden. Principiellt bör därför denna järnväg nedläggas. I nuvarande läge har banan emellertid en viss betydelse ur transportsynpunkt, varför den tills vidare synes böra hållas i drift. Därest ett förvärv av här ifrågavarande två järnvägar kommer till stånd, förutsätter jag, att det får ankomma på Kungl. Maj:t att, då mera normala trafikförhållanden åter inträda, besluta i frågan, huruvida järnvägsdriften å ifrågavarande linje skall helt eller delvis inställas.

Enligt det med järnvägsbolaget träffade avtalet överlåter bolaget till staten, förutom sina två ifrågavarande järnvägar, bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar samt rättigheter med visst mindre betydande undantag. I tillgångarna ingå tillgängliga likvida medel, vilka beräknas komma att vid tidpunkten för övertagandet den 1 juli 1943 uppgå till omkring 400,000 kronor. Statens vederlag för överlåtelsen utgör 1,145,000 kronor, att erläggas dels med treprocentiga statsobligationer till ett nominellt belopp av 879,650 kronor och dels med ett kontant belopp av 265,350 kronor. Den för förvärvets genomförande erforderliga kapitalinsatsen utgör sålunda, med hänsynstagande till förenämnda belopp å 400,000 kronor, i runt tal 750,000 kronor.

Enligt en av järnvägsstyrelsen — under beaktande av olika på frågan inverkande särskilda förhållanden — uppgjord normalkalkyl skulle järnvägens årliga driftöverskott uppgå till 115,000 kronor. Efter avsättning av 75,000 kronor till förnyelsefonden, innebärande en ökning med 25,000 kronor i förhållande till den under åren 1933—1938 i medeltal redovisade avsättningen, skulle alltså nettoöverskottet å järnvägsrörelsen — bolagets biltrafikrörelse beräknas ej lämna något överskott — uppgå till 40,000 kronor. Då skatter beräknats till 7,500 kronor och ränta å kapital, som framdeles erfordras till inhämtande av undernormal förnyelse, upptagits till 10,000 kronor, skulle alltså återstå ett nettoöverskott av 22,500 kronor. Detta belopp motsvarar 3 procent å den erforderliga kapitalinsatsen, 750,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har ansett affärsuppgörelsen räntemässigt sett mindre stark än önskvärt varit. Då styrelsen likväl funnit sig böra godtaga densamma, har detta i huvudsak berott på de vinster, som samdriften med

angränsande järnvägslinjer beräknats medföra, samt på det gynnsamma förhållandet mellan förefintliga tekniska värden och erforderlig kapitalinsats. Även jag anser uppgörelsen affärsmässigt icke fullt tillfredsställande för statsverket men vill, i betraktande av föreliggande omständigheter och då avtalade villkor i övrigt ej givit anledning till erinran, dock förorda, att avtalet godkännes från statsmakternas sida.

Enligt avtalet skola de flesta befattningshavarna vid järnvägen vara berättigade att från och med den 1 januari 1944 erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och avlöningsvillkor. Personalens löneställning blir reglerad i och med statsmakternas godkännande av avtalet. Härom erfordras alltså icke något särskilt beslut av riksdagen. Då bland den personal, som skall övertagas av statens järnvägar, icke finnes någon, som är avsedd att omedelbart placeras på aktiv stat i högre lönegrad än A. 20, tarvas ej heller beslut av riksdagen om antalet befattningar.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels besluta, att Karlshamn—Vislanda—Bolmens och Höns-hylte—Kvarnamåla järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar;

dels ock till *Förvärv av Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg m. m.* för budgetåret 1943/44 å kapitalbudgeten under rubrik Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av kronor 750,000.

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:

F. Wessberg.

Bilaga.

Avtal

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Karlshamn—Vislanda 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 1943 eller den senare dag under 1943, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen), på följande villkor med full äganderätt

dels bolagets järnvägar mellan Karlshamn och Bolmen samt mellan Norrabyd och Kvarnamåla,

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

Bolaget äger dock rätt att utbekomma 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 på 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 på och underhållet av bolagets järnväg, dess biltrafik samt annan till dess rörelse hörande verksamhet.

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 överlåtna fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för penninginteckningar.

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

§ 3.

Mom. 1. Köpeskillingen för den överlåtna egendomen utgör enmiljonett-hundrafyrtiofemtusen (1,145,000) kronor och gäldas sålunda, att staten på tillträdesdagen till bolaget överlämnar

dels statsobligationer om nominellt åttahundrasjuttioniotusensexhundra-femtio (879,650) kronor,

dels ett kontant belopp av tvåhundrasextiofemtusentrehundrafemtio (265,350) kronor.

Staten skall därjämte övertaga bolagets svävande skulder samt förpliktelser — vari icke inbegripas ansvarsförbindelser — enligt vad närmare omförmäles här nedan i mom. 2.

Statsobligationerna skola löpa med tre procent ränta, räknat från och med den 1 juli 1943, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1953 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 äger bestämma.

Mom. 2. Bolagets svävande 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 på 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 järnvägarna anställda, i bilaga C upptagna befattningshavare, skola med nedan angivna förbehåll äga rätt att på 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 järnvägar tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal.

Mom. 2. Vid beräkandet av vederbörandes löneförmåner i och för inplacering i statens järnvägars löneskala och bestämmande av eventuellt personligt lönetillägg skola löneförhållandena på den ort, där han omedelbart före uppförandet på 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, konjunkturtillägg samt eventuell förmån av fri eller löneavtalsbunden prisbillig bostad eller kontant hyresbidrag, ävensom, så länge vederbörande är anförtrödd däremot svarande uppdrag, vissa särskilda ersättningar, såsom hållplats- och postarvoden. Till övriga förmåner, exempelvis semesterrätt, avlöning vid sjukdom och annan tjänstledighet, fri läkarvård, begravningshjälp, beklädnad, postfacksavgifter, postbiträdesersättning, medicinprovision m. m., skall hänsyn däremot icke tagas, utan skola de vid statens järnvägar därutinnan gällande bestämmelserna äga tillämpning, i den mån ej stadgandet under mom. 3 här nedan föranleder till tillämpning av de enskilda järnvägarnas stadganden.

Avlöningen må 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 järnvägarna 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 1943 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 på övergångsstat, intill dess de inplaceras på för statens järnvägar behövliga befattningar eller pensioneras.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före 1943 års utgång

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1942 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövliga för de övertagna järnvägarnas drift i statens järnvägars regi;

dels bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1942 eller tidigare och som med hänsyn till sjuklighet, lyte eller levnadsålder över 60 år icke lämpligen kunna övertagas i statens järnvägars tjänst;

dels på övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som äro för statens järnvägar obehövliga eller icke fylla villkoren i mom. 5 a) för uppförande på aktiv stat; statens järnvägar obetaget att under de förutsättningar, som finnas angivna i allmänna tjänstepensionsreglementet § 8 mom. 2—5, även efter 1943 års utgång entlediga dylik befattningshavare med förtidspension;

dels slutligen på övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som vid statens förvärfv av järnvägarna icke omedelbart kunna beredas tjänstgöring i befattning, motsvarande den lönegrad, vari inplacering enligt bilaga C är avsedd att ske.

Förtidspension enligt detta moment 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 på övergångsstat jämlikt mom. 4, äro berättigade att från och med den 1 januari 1944 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

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

b) att de åtnöja sig med sådana — mot deras löneförhållanden såvitt möjligt svarande — befattningar, som styrelsen med hänsyn till den utbildning, som för olika befattningar är föreskriven vid statens järnvägar, och efter vederbörligt hänsynstagande till tidigare tjänstgöring anser lämpligt anförtro dem och i förekommande fall med placering jämväl vid annat statligt företag än statens järnvägar eller hos bolag, vari staten äger aktiemajoriteten;

c) att de varda underkastade alla statens järnvägars för personalen nu eller framdeles gällande reglementen och instruktioner samt villkor för antagning, bibehållande av anställning, befordran och entledigande, därvid dock skall gälla, att vid beräkning av tjänstetid i och för antagande i ordinarie tjänst och för befordran från en till annan ordinarie befattning vid statens järnvägar skäligen hänsyn skall tagas till den tid, befattningshavare varit anställd i bolagets tjänst;

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

Mom. 6. För de befattningshavare, vilka uppförts på övergångsstat jämlikt mom. 4, skola gälla enahanda bestämmelser, som i mom. 5 angivits, räknat från den tidpunkt, då vederbörande framdeles kunna komma att placeras på befattningar, som finnas upptagna i statens järnvägars aktiva personalstat.

Mom. 7. Av statens järnvägar övertagen anställningshavare, vilken erhåller sådan befattning eller arbetaranställning, som avses i allmänna tjänstepensionsreglementet respektive tjänstepensionsreglementet för arbetare men för vilken intetdera av dessa reglementen blivit gällande, och vilken vid den tidpunkt, då befattningen eller anställningen såsom arbetare erhålles, icke uppnått den levnadsålder, vid vilken pensionsåldern skulle inträtt, om allmänna tjänstepensionsreglementet respektive tjänstepensionsreglementet för arbetare varit å vederbörande tillämpligt, tillerkännes rätt till fyllnadspension enligt bestämmelserna i kungl. kungörelsen den 30 juni 1942 (nr 697), därest i 1 § första stycket nämnda kungörelse angivna förutsättningar föreligga.

Mom. 8. Befattningshavare, vilken erhåller pensionsrätt jämlikt bestämmelserna i allmänna tjänstepensionsreglementet, må i den mån järnvägsstyrelsen finner skäligt, såsom tjänsteår för erhållande av pension tillgodoräknas högst två tredjedelar av den tid, under vilken han, innan reglementet blivit på honom tillämpligt, innehaft anställning vid bolagets järnvägar eller vid statens järnvägar.

Mom. 9. Personal, på vilken bestämmelserna i mom. 7 icke vinna tillämpning, 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 järnvägarna 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 jämte av var och en undertecknad anmälan härom.

§ 8.

Bolagets järnvägar skola, räknat från och med tillträdesdagen, införlivas med statens järnvägar sålunda, att för dessa gällande taxor och föreskrifter komma till tillämpning på 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 bolagsstämans godkännande.

Stockholm den 15 mars 1943.

Karlshamn den 15 mars 1943.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

KARLSHAMN—VISLANDA

G. Dahlbeck.

JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

Erik Malmkvist.

Nils Swartling