

## Nr 38.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv av Malmö—Simrishamns m. fl. järnvägar; given Stockholms slott den 12 februari 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 12 februari 1943.*

Närvarande:

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

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

I tre skrivelser, därav två dagtecknade den 17 december 1942 och en den 1 februari 1943, har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning fyra vid skrivelserna i avskrift fogade, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingångna avtal, nämligen

1. med Malmö järnvägars aktiebolag angående förvärv av järnvägen Malmö—Simrishamn, omfattande bandelarna Malmö C—Simrishamn och Dalby—Bjärsjölagård;

2. med Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag och Vellinge—Skanör—Falsterbo nya järnvägsaktiebolag angående förvärv av järnvägarna Södervärn—Trelleborg C samt Vellinge—Skanör—Falsterbo;

3. med Trelleborg—Rydsgårds järnvägsaktiebolag angående förvärv av järnvägen Trelleborg C—Rydsgård;

4. med Östra Blekinge järnvägsaktiebolag angående förvärv av Östra Blekinge järnvägar, omfattande bandelarna Gullberna—Torsås, Torsås—Bergkvara och Torsås—Gullaboby.

Jag anhåller nu att få till behandling upptaga de sålunda föreliggande frågorna om statsförvärv av angivna järnvägar. Avtalen torde med uteslutande av därtill hörande bilagor få fogas till dagens statsrådsprotokoll (bilagor A—D).

### 1. Malmö—Simrishamns järnväg.

Järnvägsstyrelsen uttalar till en början rörande det ifrågasatta förvärvet av Malmö—Simrishamns järnväg, att uppgörelsen härom inginge som led i det av statsmakterna vid 1939 års lagtima riksdag beslutade allmänna järnvägsförstatligandet samt att det träffade avtalet vore analogt med dem, som vunnit godkännande vid 1940 och följande års riksdagar. Under sådana förhållanden 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 vari 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.

Den av Malmö järnvägars aktiebolag ägda järnvägen är uppdelad på tre koncessionsenheter. Beträffande dessa har järnvägsstyrelsen meddelat följande tekniska och historiska data.

|                        | Koncession<br>meddelad,<br>år | Öppnad<br>för trafik<br>år | Banlängd<br>km |
|------------------------|-------------------------------|----------------------------|----------------|
| Malmö—Tomelilla.....   | 1891                          | 1892—1893                  | 68.1           |
| Tomelilla—Simrishamn   | 1882                          | 1882                       | 26.2           |
| Dalby—Bjärsjölagård .. | 1906                          | 1910—1911                  | 24.6           |

Summa banlängd 118.9

Spårvidd den normala, 1,435 meter.

|                               | Rälevikt<br>per meter<br>kg | Tillåten<br>hastighet<br>km/tim |
|-------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| Malmö—Tomelilla—Simrishamn .. | 41                          | 75                              |
| Dalby—Bjärsjölagård.....      | 25                          | 60                              |

Den rullande materielen utgjordes vid 1941 års slut av:  
 ånglok ..... 14 stycken  
 motorvagnar..... 2 »

|                              |           |
|------------------------------|-----------|
| rälsbuss .....               | 1 stycken |
| lokomotor .....              | 1 »       |
| person- och postvagnar ..... | 31 »      |
| resgods- och godsvagnar..... | 443 »     |

I syfte att visa, huru bolagets järnväg i fråga om storleken av trafikrörelsen, uttryckt i person- och tonkm per bankm, ställer sig jämfört med övriga redan förstatligade eller i och för förstatligande undersökta enskilda järnvägar i Skåne, hänvisar järnvägsstyrelsen till följande sammanställning. Siffrorna avse år 1937, det senaste år för vilket särskilda uppgifter finnas för samtliga förevarande järnvägar. Järnvägarna hava ordnats efter antalet trafikenheter (personkm + godstonkm) per bankm.

| J ä r n v ä g                            | Å r 1 9 3 7     |           |          |
|--|-----------------|-----------|----------|
|  | per bankm       |           |          |
|  | t u s e n t a l |           |          |
|  | personkm        | godstonkm | tillhopa |
| Malmö—Trelleborg .....                   | 316.9           | 61.3      | 378.2    |
| Hälsingborg—Hässleholm .....             | 189.5           | 168.4     | 357.9    |
| Landskrona och Hälsingborgs .....        | 210.7           | 77.4      | 288.1    |
| Malmö—Ystad .....                        | 204.2           | 77.8      | 282.0    |
| Vellinge—Skanör—Falsterbo.....           | 169.5           | 7.7       | 177.2    |
| Malmö—Simrishamn.....                    | 96.6            | 78.2      | 174.8    |
| Landskrona—Lund—Trelleborg.....          | 111.2           | 57.9      | 169.1    |
| Kristianstad—Hässleholm och Östra Skånes | 101.4           | 67.6      | 169.0    |
| Ystad—Eslöv .....                        | 74.3            | 67.5      | 141.8    |
| Skåne—Smålands .....                     | 42.5            | 91.8      | 134.3    |
| Trelleborg—Rydsgård.....                 | 37.3            | 58.1      | 95.4     |
| Ystad—Gärnsås—S:t Olof .....             | 28.7            | 49.8      | 78.5     |
| Böringe—Östratorp .....                  | 38.5            | 31.3      | 69.8     |
| Ystad—Brösarp .....                      | 29.8            | 18.7      | 48.5     |

I anslutning till denna sammanställning anför järnvägsstyrelsen, att persontrafikrörelsen å bolagets järnväg efter skånska förhållanden framstode såsom ej fullt medelmåttig, godstrafikrörelsen däremot såsom skäligen stark. Vitbetor, vitbetsmassa, makadam och grus vore de tyngre godsslåg, som gäve den största inkomsten.

Med järnvägens sträckning tvärs över Skåne följde, framhåller styrelsen, att densamma på åtskilliga ställen skure statens järnvägars nuvarande linjer. Antalet föreningsstationer med statens järnvägar vore 7, av vilka Malmö C, Staffanstorp, Harlösa, Bjärsjölagård och Tomelilla tillhörde statens järnvägar, medan Sjöbo och Gärnsås tillhörde bolaget. Genom förstatligandet förlorade alla dessa stationer, Malmö C undantagen, sin hittillsvarande karaktär av föreningsstationer och bleve rena statsbanestationer, en ändring, som medförde väsentlig förenkling såväl av arbetet å stationerna som från personalhållnings- och underhållssynpunkt. Det vore dessutom att märka, att i och med detta förvärv samtliga stationer i Malmö, nämligen Malmö C, Malmö V, Östervärn och Södervärn, kunde läggas under ett och samma befäl, nämligen överinspektoren vid Malmö C, vilken redan — i och med förvärvet av Malmö—Ystads

järnväg — fått Malmö V och Södervärn sig underställda. Denna centralisering medförde åtskilliga fördelar i drift- och kostnadshänseende samt bidroge till att förbättra transporttjänsten.

Såsom den viktigaste indirekta vinsten med förevarande statsförvärv framstode emellertid, fortsätter styrelsen, den frihet att välja transportvägar, som innehavet av praktiskt taget samtliga järnvägar i berörda bygder komme att medföra. Härmed möjliggjordes en länge önskad överflyttning av styckegods- och vagnslasttransporterna i ett flertal stationsförbindelser till lämpligare transportvägar, vilket förde med sig en betydelsefull rationalisering av dessa transporter med därav följande driftbesparingar och förbättringar av transporttiderna. Ifrågavarande omläggning läte sig så mycket bättre genomföra, som linjen Malmö—Simrishamn vore utrustad med räls av samma vikt per meter, som förekomme å statens järnvägars huvudlinjer. Banan vore även i övrigt så byggd, att den kunde uppbära väsentligt större trafik än den, som tillkomme densamma i enskild ägo.

Sistnämnda vinst av järnvägsnätets enhetliggörande, vilken ingående behandlats redan i järnvägsstyrelsens den 19 december 1938 avgivna utlåtande över 1936 års järnvägskommittés betänkande, framträdde, framhåller styrelsen, i ovanligt rikt mått vid förevarande förvärv, vilken omständighet dels berodde på linjesträckningen, dels sammanhänge med den omständigheten, att övriga järnvägslinjer i berörda bygder tidigare kommit i statens ägo. De indirekta fördelar, som förvärvet av bolagets järnväg sålunda medförde, kunde visserligen icke siffermässigt uttryckas men vore obestriddigen av sådan storlek, att järnvägsstyrelsen vid prövning av affären funnit sig kunna tillmäta densamma en betydande vikt.

I detta sammanhang nämner styrelsen vidare, att järnvägen vore avsedd att tillsammans med övriga till förvärv föreslagna Malmö-banor inordnas i redan befintlig distrikts- och sektionslednings- samt förrådsorganisation utan nämnvärd ökning av härför disponerade arbetskrafter, vilket innebure en icke oväsentlig ekonomisk fördel.

Angående bolagets biltrafikerörelse meddelar järnvägsstyrelsen, att bolaget genom ett dotterbolag, benämnt M.S.-Buss, bedreve biltrafik på en väglängd av 102 kilometer. Rörelsen hade börjat år 1937, då dotterbolaget genom inköp av busslinjer från enskilda företagare förvärvat rörelsen ifråga. Förvärvet hade skett i syfte att förhindra trafikavledning från järnvägen ävensom för att kunna samordna järnvägs- och bussturer. Biltrafiken hade lämnat ett tillfredsställande resultat. Bilparken, som direkt ägdes av järnvägsbolaget, bestode vid 1941 års slut av 8 fordon med ett anskaffningsvärde av 110,000 kronor.

Efter erinran, att bolaget för närvarande icke har något statslån, meddelar styrelsen följande siffersammanställningar, avsedda att belysa järnvägens ekonomiska förhållanden under åren 1931—1938, vilken tid använts som basperiod för utredningarna, samt under tiden därefter.

## Järnvägsrörelsen.

|                             | 1931                          | 1932         | 1933         | 1934         | 1935         | 1936         | 1937         | 1938         | Medel-<br>tal<br>1931-<br>1938 | 1939         | 1940         | 1941         |
|-----------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|
|                             | T u s e n t a l   k r o n o r |              |              |              |              |              |              |              |                                |              |              |              |
| <i>Inkomster.</i>           |                               |              |              |              |              |              |              |              |                                |              |              |              |
| Persontrafik .....          | 483                           | 425          | 417          | 432          | 460          | 462          | 469          | 493          | 455                            | 548          | 761          | 793          |
| Godstrafik .....            | 941                           | 802          | 848          | 892          | 969          | 994          | 977          | 938          | 920                            | 1,058        | 1,221        | 1,459        |
| Övriga inkomster ..         | 87                            | 82           | 82           | 83           | 82           | 85           | 85           | 92           | 85                             | 86           | 91           | 90           |
| Summa                       | <b>1,511</b>                  | <b>1,309</b> | <b>1,347</b> | <b>1,407</b> | <b>1,511</b> | <b>1,541</b> | <b>1,531</b> | <b>1,523</b> | <b>1,460</b>                   | <b>1,692</b> | <b>2,073</b> | <b>2,342</b> |
| <i>Driftutgifter</i> .....  | 1,451                         | 1,249        | 1,178        | 1,201        | 1,245        | 1,317        | 1,257        | 1,300        | 1,275                          | 1,280        | 1,655        | 1,963        |
| <i>Driftöverskott</i> ..... | 60                            | 60           | 169          | 206          | 266          | 224          | 274          | 223          | 185                            | 412          | 418          | 379          |

## Bilrörelsen.

| Å r  | Trafikerad<br>linjelängd<br>km | Inkomster                     | Utgifter | Drift-<br>överskott | Avsättning<br>till<br>förnyelsefond | Anläggnings-<br>kapital |
|------|--------------------------------|-------------------------------|----------|---------------------|-------------------------------------|-------------------------|
|      |                                | T u s e n t a l   k r o n o r |          |                     |                                     |                         |
| 1937 | 78                             | 110                           | 83       | 27                  | 18                                  | 323                     |
| 1938 | 123                            | 118                           | 86       | 32                  | 22                                  | 323                     |
| 1939 | 123                            | 107                           | 80       | 27                  | 18                                  | 340                     |
| 1940 | 102                            | 89                            | 74       | 15                  | 257 <sup>1)</sup>                   | 107                     |
| 1941 | 102                            | 128                           | 83       | 45                  | 19                                  | 126                     |

## Bolagets vinst- och förlusträkningar.

|  | 1931                          | 1932       | 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 balan-<br>serad vinst .....     | 105                           | —          | —          | —          | —          | 68         | 83         | 151        | 201        | 366        | 248        |
| Driftöverskott av järnvägs-<br>rörelsen .....      | 60                            | 60         | 169        | 206        | 266        | 224        | 274        | 223        | 412        | 418        | 379        |
| Diverse inkomster efter<br>avdrag av div. utgifter | 26                            | 10         | 12         | 16         | 57         | 23         | 24         | 54         | 17         | 9          | 10         |
| Arrende för omnibuslinjer                          | —                             | —          | —          | —          | —          | —          | 27         | 32         | 27         | 15         | 43         |
| I anspråk tagna medel ..                           | 159                           | 287        | 111        | 259        | —          | —          | —          | —          | —          | —          | —          |
| Förlust för året .....                             | 105                           | —          | —          | —          | —          | —          | —          | —          | —          | 118        | —          |
| Summa  | <b>455</b>                    | <b>357</b> | <b>292</b> | <b>481</b> | <b>323</b> | <b>315</b> | <b>408</b> | <b>460</b> | <b>657</b> | <b>926</b> | <b>680</b> |
| <i>Utgifter.</i>                                   |                               |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| Avsättning till förnyelse-<br>fond för             |                               |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| järnvägsrörelsen .....                             | 126                           | 126        | 55         | 248        | 117        | 118        | 121        | 128        | 142        | 132        | 132        |
| bilrörelsen .....                                  | —                             | —          | 1          | 4          | —          | 1          | 18         | 22         | 18         | 257        | 19         |
| Räntor .....                                       | 214                           | 219        | 223        | 219        | 112        | 93         | 102        | 99         | 94         | 85         | 71         |
| Skatter .....                                      | 1                             | 2          | 2          | 2          | 1          | 2          | 1          | —          | —          | 75         | 183        |
| Ersättning för omlagd<br>samtrafik .....           | 9                             | 10         | 11         | 8          | 12         | 6          | 5          | 4          | 2          | 1          | —          |

<sup>1)</sup> Här i ingår med 233,000 kronor avskrivning av good will.

|   | 1931                          | 1932       | 1933       | 1934       | 1935       | 1936       | 1937       | 1938       | 1939       | 1940       | 1941       |
|---|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|   | T u s e n t a l   k r o n o r |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| Avskrivning å värdehand-<br>lingar .....                      | —                             | —          | —          | —          | 3          | 10         | —          | —          | 16         | 10         | —          |
| Vinst från föregående år                                      | 105                           | —          | —          | —          | —          | 68         | 83         | 151        | 201        | 366        | 248        |
| » för året .....  | —                             | —          | —          | —          | 78         | 17         | 78         | 56         | 184        | —          | 27         |
| Summa   | <b>455</b>                    | <b>357</b> | <b>292</b> | <b>481</b> | <b>323</b> | <b>315</b> | <b>408</b> | <b>460</b> | <b>657</b> | <b>926</b> | <b>680</b> |
| Till bolagsstämmans för-<br>fogande .....                     | —                             | —          | —          | —          | 78         | 85         | 161        | 207        | 385        | 248        | 275        |
| Häraf disponerade för<br>avsättning till egna<br>fonder ..... | —                             | —          | —          | —          | 10         | 2          | 10         | 6          | 19         | —          | 3          |
| balans till efterföljande<br>år .....                         | —                             | —          | —          | —          | 68         | 83         | 151        | 201        | 366        | 248        | 272        |

**Bolagets balansräkning per den 31 december 1941.**

*Tillgångar.*

1,000-tal kronor

|                            |               |
|----------------------------|---------------|
| Järnvägsanläggningen ..... | 9,208         |
| Automobilrörelsen .....    | 115           |
| I kassa och bank .....     | 514           |
| Förråd .....               | 217           |
| Diverse tillgångar .....   | 316           |
| <b>Summa</b>               | <b>10,370</b> |

*Skulder.*

|   |               |
|---|---------------|
| Obligationslån .....                      | 2,488         |
| Reverslån .....                           | 1,184         |
| Svävande skulder .....                    | 276           |
| Aktiekapital .....                        | 2,701         |
| Reservfond .....                          | 47            |
| Dispositionsfond m. m. ....               | 935           |
| Förnyelsefond .....                       | 2,464         |
| Vinst balanserad från föregående år ..... | 248           |
| Vinst för året .....                      | 27            |
| <b>Summa</b>                              | <b>10,370</b> |

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

Enligt de allmänna riktlinjerna för utredningsarbetet beträffande till förstatligande ifrågasatta enskilda järnvägar har efter samråd med representanter för bolaget i och för uppskattning av järnvägens affärsvärde uppgjorts en kalkyl över beräkningsbara inkomster, utgifter och överskott under ett »normalår». Denna s. k. normalkalkyl är baserad på bokföringsuppgifterna för åren 1931—1938 med de justeringar, som befunnits vara betingade av trafikutvecklingen samt övriga anledningar, varvid särskilt är att märka, att driftutgifterna kunnat sättas lägre än de bokförda medelutgifterna under åttaårsperioden på grund av den på senare år genomförda motoriseringen av driften på linjen

Dalby—Bjärsjölagård, där möjliggjorda driftkostnadsbesparingar ej hunnit påverka medelutgifterna för nämnda period. Kalkylen uppvisar följande summor.

| <i>Järnvägsrörelsen.</i> |                       | 1,000-tal kronor |
|--------------------------|-----------------------|------------------|
| Inkomster .....          |                       | 1,460            |
| Utgifter .....           |                       | 1,237            |
|                          | <u>Driftöverskott</u> | <u>223</u>       |

Från det funna driftöverskottet av järnvägsrörelsen är i första hand att draga avsättningen till förnyelsefond för samma rörelse, beräknad till 148,000 kronor. Den kalkylerade »normala» avkastningen av järnvägsrörelsen utgör alltså 75,000 kronor. Till detta belopp, vilket avser själva järnvägsrörelsen, är att lägga 37,000 kronor, utgörande avkastning å bolagets övriga rörelsegrenar (bilrörelse, verkstadsdrift m. m.). Det samlade överskottet av bolagets hela rörelse blir alltså 112,000 kronor, vilket belopp är att ställa i relation till det för statsförvärvet erforderliga kapitalet.

Beträffande detta kapital är först att nämna, att någon egentlig köpeskilling, avsedd att lämna bolagets aktieägare ersättning för aktieinnehavet, icke skall utgå. Ifrågakommande kapitaldelar bli sålunda

*dels* kapital motsvarande övertagna lån,  
*dels* medel, som beräknats behöva investeras i anläggningarna för att återhämta eller kompensera undernormal förnyelse.

Såsom framgår av avtalet, övertagas följande lån:

|                                      | Kronor                              |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| Obligationslån av år 1935, 3 % ..... | 123,000:—                           |
| » » » 1935, 3.5 % .....              | 2,073,000:—                         |
| Reverslån hos Malmö stad .....       | 759,197:50                          |
| » » » » .....                        | 102,000:—                           |
| » » » » .....                        | 323,000:—                           |
|                                      | <u>Tillhopa kronor 3,380,197:50</u> |

Det förstnämnda obligationslånet skall vara slutamorterat år 1943, och det andra år 1960. Reverslånet på 759,197 kronor 50 öre är räntefritt till den 1 juni 1943, varefter ränta utgår efter den räntesats, som tillämpas av stadens sparbanker för lån mot inteckning i bostadsfastigheter inom Malmö stad, liggande inom 50 procent av taxeringsvärdet, vilken räntesats för närvarande är 3.5 procent. För de båda övriga reverslånen är räntefoten fixerad och utgör 3 respektive 3.25 procent. Endast för det sistnämnda lånet är avtalad viss uppsägningstid, 6 månader. De båda övriga reverserna äro utställda för återbetalning på anfordran.

Verkställd undersökning har givit vid handen, att viss undernormal förnyelse föreligger beträffande den rullande materielen. Något belopp härför har emellertid icke inlagts i normalkalkylen, utan har det syntts lämpligt och riktigt att anse förenämnda brist kompenserad därigenom, att i järnvägsköpet ingår en inom Malmö stad belägen tomt om 46,500 kvadratmeter, vilken för närvarande disponeras som verkstadsområde men i en framtid beräknas kunna helt eller till större del avyttras till fördelaktigt pris.

Enligt § 1 i avtalet skall bolaget av tillgängliga medel äga behålla 325,000 kronor. Därutöver förefintliga penningmedel förväntas bli fullt tillräckliga för bestridande av övertagna driftskulder, inklusive skatter.

Den för statsförvärvet erforderliga kapitalinsatsen uppgår således till i runt tal 3,380,000 kronor, och det beräknade överskottet, 112,000 kronor, motsvarar

alltså en förräntning efter 3.3 procent. Järnvägsstyrelsen fäster uppmärksamheten på att denna kalkylatoriska förräntning icke är lika god som vid tidigare motsvarande affärer men uttalar samtidigt, att utfallet enligt styrelsens förmenande icke vore att anse såsom oförmånligt i betraktande av de förut omförmälda direkta och indirekta fördelar, som följde med det föreslagna förvärvet.

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

Till statsförvärvets finansiering erfordras sålunda anslag motsvarande övertagna låneskulder till ett belopp av 3,380,000 kronor.

Vad beträffar de övertagna driftskulderna — vilka, såsom nyss nämnts, uppvägas av de rörliga tillgångar, som följa med järnvägsförvärvet — föreslår järnvägsstyrelsen i anslutning till vad i tidigare liknande fall plägat ske, att nämnda (svävande) skulder liksom de rörliga tillgångarna 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 lagtima riksdag med delkonto för varje särskilt förvärv. Delkontona hölles numera öppna under ett år efter respektive förvärv.

Avtalsbestämmelserna i övrigt anser järnvägsstyrelsen icke erfordra några närmare kommentarer, då de vore utformade helt i anslutning till innehållet i de avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar, som under åren 1941—1942 varit föremål för statsmakternas prövning. § 5 innehölle reglerande bestämmelser rörande personalens övertagande i statens järnvägars tjänst. Enligt denna paragrafs mom. 5 skulle övertagande 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 en vid avtalet fogad bilaga avsåges i anslutning härtill sammanlagt 178 tjänstemän komma att övertagas i statens järnvägars tjänst, nämligen 157 ordinarie och 21 icke-ordinarie. Härutöver överginge i statens järnvägars tjänst vid bildriften sysselsatta chaufförer m. fl. till ett antal av 8 samt 141 linje-, ban- och verkstadsarbetare. Genom Malmö—Simrishamns järnvägs införlivande med statens järnvägar överfördes sålunda sammanlagt 327 personer i statens järnvägars tjänst. Härtill komme viss i bolagets tjänst disponerad aspirant- och tillfällig personal, som jämväl, i den mån drifttjänsten så krävde, kunde ingå i rekryteringspersonalen och således ifrågakomma till anställning vid statens järnvägar.

Den vid Malmö—Simrishamns järnväg anställda förvaltningspersonalen vore, upplyser styrelsen, gemensam för denna järnväg och Malmö—Trelleborgs m. fl. järnvägar. Även beträffande dessa senare föreläge emellertid avtal om överlåtelse till staten.

De olika befattningshavarnas lönegradsplacering, sådan denna framgår av förutnämnda bilaga, har, upplyser styrelsen, skett efter överläggning och



i samförstånd med järnvägsförvaltningen och med representanter för berörda personalorganisationer.

Enligt § 8 i avtalet skall järnvägen från tillträdesdagen den 1 juli 1943 införlivas med statens järnvägar. Enligt föreliggande preliminär plan för distriktsindelning av ett samlat svenskt järnvägsnät i statens ägo vore, meddelar styrelsen, avsett, att nu ifrågavarande järnväg och de med denna samförvaltade järnvägarna Malmö—Trelleborg, Trelleborg—Rydsgård och Vellinge—Skanör—Falsterbo skulle tillföras tredje distriktet. Därvid hade förutsatts, att järnvägarna i fråga skulle inordnas i redan befintliga ban- och trafiksektioner. Med avseende å maskintjänsten föreslår styrelsen däremot, att en ny maskinsektion inrättas.

Härom anför styrelsen.

Beträffande maskintjänsten har styrelsen i skrivelse den 17 februari 1941, i samband med att avtal om statsförvärv av Ystads järnvägar underställdes Kungl. Maj:ts prövning, anmält sin avsikt att ordna med en provisorisk maskinsektion för maskintjänsten inom den samtidigt med nämnda förvärv nyinrättade trafiksektionens område. För denna provisoriska maskinsektion, vars ledning förlades till Ystad, begärdes och erhöles en ingenjörsbefattning i lönegrad A 22. Erfarenheterna under de snart ett och ett halvt år, under vilka den provisoriska maskinsektionen funnits, ha givit vid handen, att behov föreligger av en permanent sådan maskinsektion. Genom den utökning av densamma med cirka 200 kilometer ångdrivna linjer, som uppkommer vid godkännandet av nu föreliggande villkorligt träffade avtal om statsförvärv av de s. k. Malmöbanorna, får Ystads maskinsektion sådan omfattning och betydelse, att dess föreståndare i likhet med föreståndarna för ban- och trafiksektionerna bör givas den löne- och tjänsteställning, som tillkommer sektionsföreståndare. Föreliggande plan till sektionsindelning upptager inom det bland annat samtliga järnvägar i Skåne omfattande tredje distriktet två maskinsektioner. Den ena skulle liksom distriktets tidigare enda maskinsektion ha Malmö som huvudort. Som huvudort för den andra maskinsektionen skulle man däremot kunna välja mellan Ystad och Kristianstad. Med den utveckling, som förstatligandet av de enskilda järnvägarna i Skåne tagit och med stöd av de erfarenheter, som hittills gjorts beträffande Ystad som huvudort för en andra maskinsektion, har styrelsen funnit, att sektionsledningen för denna nyare maskinsektion bör förläggas till Ystad.

Under angivna förhållanden erfordras från och med den 1 juli 1943 en maskiningenjörsbefattning avsedd för denna maskinsektion.

Av den personal, som enligt särskild bilaga till avtalet skall övertagas i statens järnvägars tjänst, är ingen avsedd att omedelbart placeras på aktiv stat i högre lönegrad än A 20. Något beslut av riksdagen om antalet befattningar skulle sålunda icke erfordras utöver nyinrättandet av förenämnda maskiningenjörsbefattning.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att *dels* besluta, att Malmö—Simrishamns järnväg må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar från och med den 1 juli 1943, *dels* till förvärvets genomförande å riksstaten för budgetåret 1943/44 under rubrik »Förvärv av

Malmö—Simrishamns järnväg» anvisa ett reservationsanslag av 3,380,000 kronor, *dels ock* medgiva, att i personalförteckningen för statens järnvägar antalet maskiningenjörsbefattningar (lönegrad A 26) måtte från och med den 1 juli 1943 ökas med en.

I beslutet angående järnvägarnas införlivande med statens järnvägar borde, anför slutligen styrelsen, angivas, att de därefter skola tills vidare tillhöra tredje distriktet.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* hava den 21 januari 1943 avgivit yttrande över järnvägsstyrelsens framställning. I likhet med styrelsen hava fullmäktige funnit de avtalade villkoren för förvärv av ifrågavarande järnväg vara från statens synpunkt godtagbara. Därest statsförvärvet genomföres böra, framhålla fullmäktige, intill dagen för statens övertagande av järnvägen upplupna, ej förfallna räntor å de låneskulder, för vilka betalningsskyldigheten enligt avtalet skall övertagas av staten, av järnvägsstyrelsen tillföras riksgäldskontoret.

I övrigt har framställningen med därtill hörande avtal icke givit fullmäktige anledning till något uttalande.

*Departements-  
chefen.*

Malmö—Simrishamns järnväg omfattar en sammanlagd banlängd av 118.9 kilometer. På grund av att järnvägen med sin sträckning tvärs över Skåne på åtskilliga ställen skär statens järnvägars nuvarande linjer medför ett införlivande av järnvägen i statsbanenätet fördelar ur järnvägsekonomiska och drifttekniska synpunkter. Sålunda skulle bland annat ej mindre än 7 föreringsstationer upphöra såsom sådana, varav skulle följa en väsentlig förenkling av arbetet. Såsom den viktigaste indirekta vinsten med det ifrågasatta förvärvet framstår dock den frihet att välja transportvägar, som statens innehav av praktiskt taget samtliga järnvägar i berörda bygder kommer att medföra. En länge önskad överflyttning av vissa styckegods- och vagnslasttransporter till lämpligare transportvägar kan härigenom komma till stånd. Den rationalisering av godstrafiken, som sålunda möjliggöres, beräknas medföra såväl driftbesparing som minskning av transporttiderna.

Enligt den preliminärt träffade överenskommelsen skall staten övertaga betalningsskyldigheten för dels bolagets obligations- och reverslån — vilka den 1 juli 1943, då järnvägen förutsatts skola övertagas, uppgå till 3,380,197 kronor 50 öre — och dels bolagets övriga löpande skulder. De senare beräknas icke medföra någon utgift för staten, enär i de tillgångar, som övertagas av staten, ingå kontanta medel som torde bliva tillräckliga för att bestrida de löpande skulderna. Enligt uppgörelsen skall bolaget av de kontanta medlen äga behålla 325,000 kronor.

Den för statsförvärvet erforderliga kontantinsatsen uppgår enligt vad nyss nämnts till i runt tal 3,380,000 kronor. Mot detta belopp är vid bedömning av statsförvärvets ekonomiska innebörd att ställa den beräknade årliga avkastningen av dels järnvägsdriften och dels bolagets övriga rörelsegrenar (biltrörelse, verkstadsdrift m. m.). Utgående från förhållandena under ett

s. k. normalår har järnvägsstyrelsen uppskattat det samlade driftöverskottet till 112,000 kronor, motsvarande en förräntning av kapitalinsatsen av 3.3 procent.

Denna avkastning är tämligen låg i förhållande till den förräntning, som tidigare övertagna järnvägar med affärsvärde i allmänhet beräknats lämna. Till jämförelse kan nämnas, att för de s. k. Växjöbanorna och Ystadsbanorna, vilka införlivades år 1941, under samma förutsättningar beräknades ett överskott motsvarande 4 respektive 4.25 procent å investerat statskapital. Kalkylerna för Blekinge kustbanor, som övertogs år 1942, utvisade en förräntning av 4 procent. Då järnvägsstyrelsen ansett sig kunna tillstyrka det nu avsedda förvärvet, oaktat den beräknade avkastningen måste anses mindre tillfredsställande, har detta skett bland annat på den grund, att styrelsen fäst betydande vikt vid de indirekta fördelar, som förvärvet skulle medföra men som icke kunnat siffermässigt uttryckas. Även om det syntts mig kunna ifrågasättas, huruvida icke det belopp bolaget äger behålla bort nedsättas med hänsyn till den jämförelsevis låga avkastningsprocenten, har jag dock i betraktande av vad järnvägsstyrelsen anfört om de gynnsamma driftsekonomiska konsekvenserna av järnvägens införlivande med statsbanenätet ansett mig icke böra ifrågasätta någon ändring av avtalet. Jag tillstyrker sålunda i likhet med fullmäktige i riksgäldskontoret, att avtalet underställes riksdagen för godkännande. Det för förvärvet erforderliga anslaget å 3,380,000 kronor torde böra anvisas å kapitalbudgeten för nästa budgetår.

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 lönevillkor. Personalens löneställning blir reglerad i och med statsmakternas godkännande av avtalet. Något särskilt beslut härom av riksdagen erfordras alltså icke. Då bland den personal, som avses skola övertagas av statens järnvägar, icke finnes någon, som är avsedd att omedelbart placeras på aktiv stat i högre lönegrad än A 20, erfordras icke något beslut av riksdagen om antalet befattningar. Järnvägsstyrelsen har emellertid föreslagit, att i samband med ifrågavarande järnvägs införlivande med statsbanenätet en ny maskiningenjörsbefattning måtte inrättas i lönegraden A 26. Denna fråga har jag för avsikt att senare upptaga i samband med anmälan av spörsmålet om förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid statens järnvägar.

## **2. Malmö—Trelleborgs, Vellinge—Skanör—Falsterbo och Trelleborg—Rydsgårds järnvägar.**

De järnvägar, som de ifrågavarande statsförvärven omfatta, förvaltas och trafikeras gemensamt men ägas av tre bolag, vilka rättsligt var för sig uppträda som säljare, nämligen Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag, Vellinge—Skanör—Falsterbo nya järnvägsaktiebolag samt Trelleborg—Rydsgårds järnvägsaktiebolag.

Med hänsyn till att Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag innehar samtliga aktier i Vellinge—Skanör—Falsterbo nya järnvägsaktiebolag, har gemensamt avtal uppgjorts angående dessa båda bolags egendom.

Beträffande bolagens järnvägar, vilka äro uppdelade på fyra koncessionsenheter, meddelar *järnvägsstyrelsen* följande tekniska och historiska data.

| Järnväg                          | Koncession<br>meddelad år | Öppnad för<br>trafik år | Banlängd<br>kilometer      |
|----------------------------------|---------------------------|-------------------------|----------------------------|
| Malmö—Trelleborg .....           | 1884                      | 1886                    | 29.9                       |
| Trelleborg nedre—Klagstorp ..... | 1886                      | 1890                    | 13.9                       |
| Klagstorp—Rydsgård .....         | 1893                      | 1895                    | 19.8                       |
| Vellinge—Skanör—Falsterbo .....  | 1898                      | 1904                    | 17.3                       |
|                                  |                           |                         | <b>Summa banlängd 80.9</b> |

Spårvidden är den normala, 1,435 meter.

| Järnväg                         | Rälsvikt<br>per meter<br>kg | Tillåten<br>hastighet<br>km/tim. | Byggnads-<br>kostnad<br>milj. kronor |
|---------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| Malmö—Trelleborg .....          | 41.2                        | 75                               | 3.5                                  |
| Trelleborg—Rydsgård .....       | 34.5                        | 60                               | 2.5                                  |
| Vellinge—Skanör—Falsterbo ..... | 24.8                        | 75                               | 0.7                                  |
|                                 |                             |                                  | <b>Summa byggnadskostnad 6.7</b>     |

Den rullande materielen utgjordes vid 1941 års slut av:

|                          | Malmö—<br>Trelleborgs<br>järnväg | Trelleborg—<br>Rydsgårds<br>järnväg |
|--------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| Ånglok .....             | 10                               | 2                                   |
| Motorvagn .....          | —                                | 1                                   |
| Personvagnar .....       | 52                               | 4                                   |
| Postvagnar .....         | 2                                | —                                   |
| Resgodsvagnar .....      | 7                                | 2                                   |
| Godsvagnar, slutna ..... | 38                               | 12                                  |
| » , öppna .....          | 126                              | 95                                  |

Vellinge—Skanör—Falsterbo järnväg äger ingen rullande materiel. Malmö—Trelleborgs järnväg ombesörjer driften å densamma.

För att belysa storleken av trafikrörelsen, uttryckt i person- och tonkm per bankm, i jämförelse med trafikrörelsen vid övriga redan förstatligade eller i och för förstatligande undersökta enskilda järnvägar i Skåne, hänvisar styrelsen till en i skrivelsen intagen sammanställning. Då denna överensstämmer med den som i det föregående meddelats i samband med redogörelsen rörande Malmö—Simrishamns järnväg, får jag här hänvisa till angivna sammanställning.

Persontrafiken på linjerna Malmö—Trelleborg och Vellinge—Skanör—Falsterbo vore, uttalar järnvägsstyrelsen i anslutning till uppgifterna i sammanställningen, jämväl efter skånska förhållanden stor, medan järnvägen Trelleborg—Rydsgård till övervägande del vore en godstrafikbana. Alla tre järnvägarna hade emellertid uteslutande *lokala* transportuppgifter att fylla. Den trafik, som därifrån tillfördes de hittillsvarande statsbanorna, vore

ganska liten, ett förhållande som vad järnvägen Malmö—Trelleborg anginge främst förklarades av att staten redan ägde en järnvägslinje mellan Malmö och Trelleborg, den s. k. kontinentbanan. Större delen av Malmö—Trelleborgs järnvägs inkomster härrörde från dels lokala resor till och från Malmö med en markerad koncentration till sommartiden och dels transporter för sockerindustriens räkning. En betydande del av nämnda sommartrafik berörde jämväl linjen Vellinge—Falsterbo, medan Trelleborg—Rydsgård vore nära nog helt beroende av trafik sammanhörande med sockerindustrien.

I fråga om järnvägarnas biltrafikerörelse upplyser styrelsen, att järnvägarna genom två dotterbolag, benämnda M.T.-buss och T.R.-buss, bedreve biltrafik på en väglängd av 171 kilometer. Såsom av det följande framginge, hade rörelsen i regel givit ett någorlunda tillfredsställande överskott samtidigt som innehavet därav förhindrat en eljest säkerligen kännbar konkurrens med järnvägarna. Bilparken hade vid 1941 års slut uppgått till 13 fordon med ett anskaffningsvärde av 206,000 kronor.

Efter omnämmande, att något statslån icke beviljats här ifrågavarande järnvägsföretag, meddelar järnvägsstyrelsen följande siffersammanställningar, avsedda att belysa järnvägarnas ekonomiska förhållanden under åren 1931—1938, vilken tid använts som basperiod för utredningarna, samt tiden därefter.

## Järnvägsrörelsen.

|  |  | Malmö—Trelleborgs järnväg     |            |            |            |            |            |            |            |                         |            |              |              |
|--|--|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------------------|------------|--------------|--------------|
|  |  | 1931                          | 1932       | 1933       | 1934       | 1935       | 1936       | 1937       | 1938       | Medeltal<br>1931—<br>38 | 1939       | 1940         | 1941         |
|  |  | T u s e n t a l   k r o n o r |            |            |            |            |            |            |            |                         |            |              |              |
| <i>Inkomster.</i>                          |  |                               |            |            |            |            |            |            |            |                         |            |              |              |
| Persontrafik .....                         |  | 362                           | 342        | 342        | 341        | 343        | 336        | 349        | 365        | 348                     | 396        | 517          | 516          |
| Godstrafik .....                           |  | 480                           | 565        | 588        | 481        | 528        | 505        | 494        | 441        | 510                     | 469        | 607          | 656          |
| Övriga inkomster ..<br>(Posttransp. m. m.) |  | 37                            | 38         | 52         | 33         | 35         | 34         | 38         | 34         | 38                      | 43         | 81           | 110          |
| Summa                                      |  | <b>879</b>                    | <b>945</b> | <b>982</b> | <b>855</b> | <b>906</b> | <b>875</b> | <b>881</b> | <b>840</b> | <b>896</b>              | <b>908</b> | <b>1,205</b> | <b>1,282</b> |
| <i>Utgifter</i> .....                      |  | 829                           | 739        | 707        | 724        | 733        | 760        | 764        | 782        | 755                     | 791        | 957          | 1,118        |
| <i>Driftöverskott</i> .....                |  | 50                            | 206        | 275        | 131        | 173        | 115        | 117        | 58         | 141                     | 117        | 248          | 164          |
|  |  | Trelleborg—Rydsgårds järnväg  |            |            |            |            |            |            |            |                         |            |              |              |
| <i>Inkomster.</i>                          |  |                               |            |            |            |            |            |            |            |                         |            |              |              |
| Persontrafik .....                         |  | 53                            | 46         | 46         | 48         | 47         | 49         | 47         | 50         | 48                      | 56         | 80           | 84           |
| Godstrafik .....                           |  | 287                           | 357        | 446        | 359        | 380        | 406        | 397        | 361        | 374                     | 386        | 491          | 503          |
| Övriga inkomster ..<br>(Posttransp. m. m.) |  | 25                            | 29         | 28         | 27         | 27         | 28         | 28         | 26         | 28                      | 26         | 40           | 29           |
| Summa                                      |  | <b>365</b>                    | <b>492</b> | <b>520</b> | <b>484</b> | <b>454</b> | <b>483</b> | <b>472</b> | <b>437</b> | <b>450</b>              | <b>468</b> | <b>611</b>   | <b>616</b>   |
| <i>Utgifter</i> .....                      |  | 345                           | 313        | 304        | 311        | 328        | 330        | 333        | 333        | 325                     | 312        | 477          | 555          |
| <i>Driftöverskott</i> .....                |  | 20                            | 119        | 216        | 123        | 126        | 153        | 139        | 104        | 125                     | 156        | 134          | 61           |

|   | Vellinge—Skanör—Falsterbo järnväg |      |      |      |      |      |      |      |                              |      |      |      |
|---|-----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------------------------------|------|------|------|
|   | 1931                              | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | Medel-<br>tal<br>1931-<br>38 | 1939 | 1940 | 1941 |
|   | T u s e n t a l   k r o n o r     |      |      |      |      |      |      |      |                              |      |      |      |
| <i>Inkomster.</i>                         |                                   |      |      |      |      |      |      |      |                              |      |      |      |
| Persontrafik .....                        | 108                               | 112  | 119  | 115  | 115  | 114  | 124  | 128  | 117                          | 139  | 177  | 199  |
| Godstrafik .....                          | 28                                | 32   | 49   | 31   | 33   | 39   | 33   | 27   | 34                           | 29   | 55   | 61   |
| Övriga inkomster..<br>(Posttransp. m. m.) | 11                                | 12   | 10   | 11   | 11   | 11   | 11   | 12   | 11                           | 11   | 12   | 24   |
| Summa                                     | 147                               | 156  | 178  | 157  | 159  | 164  | 168  | 167  | 162                          | 179  | 244  | 284  |
| Utgifter .....                            | 136                               | 145  | 159  | 146  | 148  | 153  | 156  | 156  | 150                          | 168  | 227  | 266  |
| Driftöverskott .....                      | 11                                | 11   | 19   | 11   | 11   | 11   | 12   | 11   | 12                           | 11   | 17   | 18   |

## Bilrörelsen.

| Å r  | Aktiebolaget M. T.-buss        |           |          |                     |                                     |                         |
|------|--------------------------------|-----------|----------|---------------------|-------------------------------------|-------------------------|
|      | Trafikerad<br>linjelängd<br>km | Inkomster | Utgifter | Drift-<br>överskott | Avsättning<br>till<br>förnyelsefond | Anläggnings-<br>kapital |
|      | T u s e n t a l   k r o n o r  |           |          |                     |                                     |                         |
| 1937 | 102                            | 113       | 88       | 25                  | 21                                  | 212                     |
| 1938 | 102                            | 122       | 87       | 35                  | 30                                  | 212                     |
| 1939 | 102                            | 109       | 80       | 29                  | 25                                  | 227                     |
| 1940 | 102                            | 64        | 60       | 4                   | 34                                  | 244                     |
| 1941 | 102                            | 134       | 101      | 33                  | 23                                  | 252                     |
|      | Aktiebolaget T. R.-buss        |           |          |                     |                                     |                         |
|      |                                |           |          |                     |                                     |                         |
|      | T u s e n t a l   k r o n o r  |           |          |                     |                                     |                         |
| 1937 | 80                             | 57        | 47       | 10                  | 9                                   | 93                      |
| 1938 | 80                             | 67        | 49       | 18                  | 17                                  | 93                      |
| 1939 | 80                             | 61        | 44       | 17                  | 15                                  | 109                     |
| 1940 | 69                             | 43        | 34       | 9                   | 9                                   | 109                     |
| 1941 | 69                             | 69        | 64       | 5                   | 5                                   | 116                     |

## Vinst- och förlusträkningar.

|   | Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|---|--------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|   | 1931                                 | 1932 | 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 .....   | —                                    | —    | 57   | 151  | 155  | 160  | 160  | 160  | 125  | 132  | 205  |
| Driftöverskott av järnvägsrörelsen .....    | 50                                   | 206  | 275  | 131  | 173  | 115  | 117  | 58   | 117  | 248  | 164  |
| Hushyror och arrenden m. m. ....            | —                                    | 1    | 1    | 3    | 2    | 4    | 4    | 7    | 8    | 8    | 10   |
| Överfört från reservfonden                  | 123                                  | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Från föregående år balanserad förlust ..... | 30                                   | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Årets förlust .....                         | —                                    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | 35   | —    | —    | —    |
| S:a inkomster                               | 203                                  | 207  | 333  | 285  | 330  | 279  | 281  | 260  | 250  | 388  | 379  |

|  | Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag    |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |   |
|--|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|---|
|  | 1931                                    | 1932       | 1933       | 1934       | 1935       | 1936       | 1937       | 1938       | 1939       | 1940       | 1941       |   |
|  | Tusental kronor                         |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |   |
| <i>Utgifter.</i>   |   |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |   |
| Från föregående år balanserad förlust .....                  | 30                                      | —          | —          | —          | —          | —          | —          | —          | —          | —          | —          | — |
| Avsättning till förnyelsefond för:                           |   |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |   |
| järnvägsrörelsen .....                                       | 50                                      | 50         | 50         | 50         | 50         | 50         | 41         | 42         | 51         | 59         | 62         |   |
| fastighetsrörelsen m. n. ....                                | 7                                       | 7          | 8          | 8          | 8          | 8          | 8          | —          | 12         | —          | —          |   |
| Räntor .....   | 84                                      | 82         | 71         | 67         | 65         | 59         | 70         | 58         | 55         | 61         | 56         |   |
| Skatter .....  | 1                                       | 1          | 2          | 4          | 6          | 1          | 1          | —          | —          | 20         | —          |   |
| Diverse utgifter .....                                       | 1                                       | 2          | 51         | 1          | 41         | 1          | 1          | —          | —          | 43         | —          |   |
| Vinst balanserad från föregående år .....                    | —                                       | —          | 57         | 151        | 155        | 160        | 160        | 160        | 125        | 132        | 205        |   |
| Vinst för året .....   | 30                                      | 65         | 94         | 4          | 5          | —          | —          | —          | 7          | 73         | 56         |   |
| S:a utgifter   | <b>203</b>                              | <b>207</b> | <b>333</b> | <b>285</b> | <b>330</b> | <b>279</b> | <b>281</b> | <b>260</b> | <b>250</b> | <b>388</b> | <b>379</b> |   |
| Till bolagsstämmans förfogande .....                         | —                                       | 65         | 151        | 155        | 160        | 160        | 160        | 125        | 132        | 205        | 261        |   |
| Härav disponerade för:                                       |   |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |   |
| avsättning till reservfond .....                             | —                                       | 8          | —          | —          | —          | —          | —          | —          | —          | —          | —          |   |
| vinst balanserad till efterföljande år .....                 | —                                       | 57         | 151        | 155        | 160        | 160        | 160        | 125        | 132        | 205        | 261        |   |
|  | Trelleborg—Rydsgårds järnvägsaktiebolag |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |   |
| <i>Inkomster.</i>  |   |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |   |
| Från föregående år balanserad vinst .....                    | —                                       | —          | —          | —          | —          | —          | 37         | 86         | 111        | 159        | 190        |   |
| Driftöverskott av järnvägsrörelsen .....                     | 20                                      | 119        | 216        | 123        | 126        | 153        | 139        | 104        | 156        | 134        | 61         |   |
| Förlust balanserad från föregående år .....                  | 165                                     | 206        | 181        | 55         | 23         | —          | —          | —          | —          | —          | —          |   |
| Förlust för året .....                                       | 41                                      | —          | —          | —          | —          | —          | —          | —          | —          | —          | 5          |   |
| S:a inkomster  | <b>226</b>                              | <b>325</b> | <b>397</b> | <b>178</b> | <b>149</b> | <b>153</b> | <b>176</b> | <b>190</b> | <b>267</b> | <b>293</b> | <b>256</b> |   |
| <i>Utgifter.</i>   |   |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |   |
| Från föregående år balanserad förlust .....                  | 165                                     | 206        | 181        | 55         | 23         | —          | —          | —          | —          | —          | —          |   |
| Avsättning till förnyelsefond för:                           |   |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |   |
| järnvägsrörelsen .....                                       | —                                       | 29         | 29         | 29         | 29         | 29         | 29         | 34         | 37         | 37         | 37         |   |
| Räntor .....   | 59                                      | 61         | 56         | 48         | 45         | 41         | 39         | 37         | 34         | 33         | 29         |   |
| Skatter .....  | —                                       | —          | 1          | 11         | 23         | 10         | 11         | 5          | 31         | 29         | —          |   |
| Diverse utgifter .....                                       | 2                                       | 4          | 4          | 3          | 6          | 31         | 1          | —          | —          | —          | —          |   |
| Vinst balanserad från föregående år .....                    | —                                       | —          | —          | —          | —          | —          | 37         | 86         | 111        | 159        | 190        |   |
| Vinst för året .....   | —                                       | 25         | 126        | 32         | 23         | 42         | 59         | 28         | 54         | 35         | —          |   |
| S:a utgifter   | <b>226</b>                              | <b>325</b> | <b>397</b> | <b>178</b> | <b>149</b> | <b>153</b> | <b>176</b> | <b>190</b> | <b>267</b> | <b>293</b> | <b>256</b> |   |
| Till bolagsstämmans förfogande .....                         | —                                       | —          | —          | —          | —          | 42         | 96         | 114        | 165        | 194        | 185        |   |
| Härav disponerade för:                                       |   |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |   |
| avsättning till reservfond .....                             | —                                       | —          | —          | —          | —          | 5          | 10         | 3          | 6          | 4          | —          |   |
| vinst (+) förlust (—) balanserad till efterföljande år ..... | —206                                    | —181       | —55        | —23        | —          | +37        | +86        | +111       | +159       | +190       | +185       |   |

|  |  | Vellinge—Skanör—Falsterbo nya järnvägs-<br>aktiebolag |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|--|--|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|  |  | 1931  | 1932      | 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>                                |  |   |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
| Driftöverskott av järnvägs-<br>rörelsen .....    |  | 11  | 11        | 19        | 11        | 11        | 11        | 12        | 11        | 11        | 17        | 18        |
| Hyror .....                                      |  | —   | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | 1         | —         |
| Förlust balanserad från<br>föregående år .....   |  | 44  | 45        | 45        | 44        | 44        | 45        | 45        | 45        | 45        | 45        | 44        |
| Förlust för året.....                            |  | —   | —         | —         | —         | 1         | —         | —         | —         | —         | —         | —         |
| S:a inkomster                                    |  | <b>55</b>   | <b>56</b> | <b>64</b> | <b>55</b> | <b>56</b> | <b>56</b> | <b>57</b> | <b>56</b> | <b>56</b> | <b>63</b> | <b>62</b> |
| <i>Utgifter.</i>                                 |  |   |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
| Från föregående år balan-<br>serad förlust ..... |  | 44  | 45        | 45        | 44        | 44        | 45        | 45        | 45        | 45        | 45        | 44        |
| Avsättning till förnyelse-<br>fond .....         |  | 4   | 4         | 4         | 4         | 4         | 4         | 4         | 4         | 3         | 3         | 4         |
| Räntor m. m.....                                 |  | 7   | 7         | 14        | 7         | 8         | 7         | 8         | 7         | 8         | 14        | 14        |
| Vinst för året.....                              |  | —   | —         | 1         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | 1         | —         |
| S:a utgifter                                     |  | <b>55</b>   | <b>56</b> | <b>64</b> | <b>55</b> | <b>56</b> | <b>56</b> | <b>57</b> | <b>56</b> | <b>56</b> | <b>63</b> | <b>62</b> |

## Balansräkningar per den 31 december 1941:

|  | Malmö— Trelleborg—<br>Trelleborgs Rydsgårds |              | Vellinge—<br>Skanör—<br>Falsterbo<br>nya |
|--|---|--------------|--|
|  | 1,000-tal kronor                            |              |  |
| <i>Tillgångar.</i>                         |   |              |  |
| Anläggningar för                           |   |              |  |
| järnvägsrörelsen .....                     | 3,462                                       | 2,454        | 342                                      |
| automobilrörelsen .....                    | 9   | —            | —  |
| Fastigheter .....                          | 599   | —            | —  |
| Värdehandlingar .....                      | 869   | 93           | —  |
| I kassa och bank .....                     | 22  | 15           | 1  |
| Förråd.....                                | 67  | 51           | 1  |
| Diverse tillgångar .....                   | 155   | 138          | 23                                       |
| Förlust balanserad från föregående år..... | —   | —            | 44                                       |
| Förlust för året .....                     | —   | 5            | —  |
|  | <b>Summa</b>                                | <b>5,183</b> | <b>2,756</b>                             |
|  |   |              | <b>411</b>                               |
| <i>Skulder.</i>                            |   |              |  |
| Främmande kapital.                         |   |              |  |
| Obligationslån .....                       | 1,081                                       | —            | —  |
| Reverslån .....                            | 649   | 669          | 237                                      |
| Svävande skulder .....                     | 263   | 103          | 34                                       |
| Eget kapital.                              |   |              |  |
| Aktiekapital.....                          | 1,350                                       | 783          | 100                                      |
| Reservfond .....                           | 135   | 28           | —  |
| Övriga fonder.....                         | 16  | 19           | —  |
| Förnyelsefonden .....                      | 1,428                                       | 964          | 40                                       |



## Vinst

|                          |             |       |     |
|--------------------------|-------------|-------|-----|
| från föregående år ..... | 205         | 190   | —   |
| för året.....            | 56          | —     | —   |
|                          | Summa 5,183 | 2,756 | 411 |

Järnvägsstyrelsen meddelar härefter, att styrelsen enligt de allmänna riktlinjerna för utredningsarbetet beträffande till förststatligande ifrågasatta enskilda järnvägar efter samråd med representanter för bolagen i och för uppskattning av företagens affärsvärde uppgjort en kalkyl över beräkningsbara inkomster, utgifter och överskott under ett »normalår», i vilken kalkyl med hänsyn till rådande drifts- och förvaltningsgemenskap alla företagen behandlats som en enhet. Denna s. k. normalkalkyl vore baserad på bokföringsuppgifterna för åren 1931—1938 med de justeringar, som befunnits vara betingade av trafikutvecklingen samt övriga anledningar. Kalkylen uppvisade följande summor.

*Järnvägsrörelsen.*

|                     |                    |
|---------------------|--------------------|
|                     | Tusental<br>kronor |
| Inkomster .....     | 1,482              |
| Driftutgifter ..... | 1,216              |
|                     | Driftöverskott 266 |

Från det funna driftöverskottet av järnvägsrörelsen vore i första hand att draga avsättningen till förnyelsefond för samma rörelse, beräknad till 117,000 kronor. Den kalkylerade »normala» avkastningen av järnvägsrörelsen utgjorde alltså 149,000 kronor. Till detta belopp, vilket avsåge själva järnvägsrörelsen, vore att lägga 28,000 kronor, utgörande avkastning å bolagens övriga rörelsegrenar (biltrörelse samt visst lån mot in-teckning). Det samlade överskottet av bolagens hela rörelse uppginge sålunda till 177,000 kronor. Från denna avkastning vore vidare att draga skatter, vilkas belopp kalkylerats till 15,000 kronor räknat efter de bestämmelser, som gällde år 1939. Vad som därefter återstode, d. v. s. ett belopp av 162,000 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 att återhämta eller kompensera undernormal förnyelse, *dels* ock köpesumma, att utgå som ersättning åt bolagets aktieägare.

I fråga om de lån, som skulle övertagas av staten, meddelar styrelsen följande.

*Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag:*

|  |         |
|--|---------|
|  | Kronor  |
| Obligationslån av mars 1895 .....                          | 75,000  |
| » » maj 1895 .....   | 70,000  |
| » » år 1924 .....  | 781,000 |
| Lån hos Enskilda järnvägarnas pensionskassa .....          | 140,000 |
| Lån hos Svenska Sockerfabriksaktiebolaget (reverslån)..... | 500,000 |

*Trelleborg—Rydsgårds järnvägsaktiebolag:*

|  |                        |
|--|------------------------|
| Lån hos Svenska Sockerfabriksaktiebolaget (reverslån)..... | 200,000                |
| D:o (amorteringslån) .....                                 | 120,000                |
|  | Summa kronor 1,886,000 |

Båda obligationslånen av år 1895 förräntas med 4 procent och skola vara slutbetalda under år 1945. Obligationslånet av år 1924 löper med 5 procent och skall vara slutbetalt 1963. Samtliga obligationslån kunna efter uppsägning helt inlösas.

Lånet hos Enskilda järnvägars pensionskassa förräntas med 3 procent och är uppsägbart på 6 månader. — De av bolagens förlagsgivare (och huvuddelägare) Svenska Sockerfabriksaktiebolaget lämnade reverslånen löpa med 4 procents ränta. Reverser utställas den 28 mars på ett år varje gång.

Det i sammanställningen sist upptagna lånet är ett amorteringslån, som upptogs år 1922 till ett belopp av 600,000 kronor. Amortering skulle ske med  $\frac{1}{20}$  varje den 1 mars från och med 1923 och skulle lånet alltså planenligt ha slutbetalts under innevarande år. Då ingen amortering ägde rum under åren 1929—1933, återstår emellertid den 1 juli 1943 såsom obetalt ett belopp av 120,000 kronor. Enligt reverserna utgör räntan 6 procent, men endast 5 procent erläggas.

Utöver ovan angivna lån finnas mellan järnvägs- och bussbolagen flera in-terna lån, men för dessa torde här icke behöva redogöras, enär köpet omfattar bolagens hela egendom och skuld på ett håll sålunda på annat håll motsvaras av fordran till samma belopp.

Till kompensation av överårighet hos den rullande materielen och vissa brister i fråga om förnyelsen av de fasta anläggningarna har järnvägsstyrelsen i sina kalkyler upptagit ett belopp av 840,000 kronor. Då de i avtalen upptagna köpeskillingarna, vilka skola likvideras med statsobligationer, tillsammans utgöra 838,000 kronor, skulle under förutsättning att övertagna likvida tillgångar uppväga övertagna svävande skulder det i räntabilitetskalkylen upptagna samlade kapitalet alltså uppgå till (1,886,000 + 840,000 + 838,000) 3,564,000 kronor. Å detta belopp utgör förut angivna överskott om 162,000 kronor omkring 4.55 procent.

I anslutning härtill anför styrelsen, att de lån, som löpte mot högre ränta, på ett eller annat sätt kunde omvandlas till 3.5-procents lån, medan räntefoten för de överlämnade statsobligationerna vore 3 procent. Kalkylatoriskt sett funnes alltså en viss, ej helt obetydlig säkerhetsmarginal. Då här ifrågasvarande järnvägar till stor del grundade sin inkomstgivning på transporter, som härrörde från en enda industri, nämligen sockerindustrien, ville styrelsen emellertid — liksom vid förvärv av Ystadsbanorna, där enahanda förhållanden vore rådande — framhålla, att affärsrörelsen till följd av denna ensidighet i trafiken inneslöte ett visst riskmoment. Det gällde därvid främst förbindelsen mellan sockerindustrien och densamma bas, sockerbetsodlingen, beträffande vilken i föreliggande kalkyl förutsatts, att järnvägarna framdeles skulle bliva anlidade — både för bet- och för massatransporter — i en omfattning, som ungefär motsvarade förhållandena härvidlag under den 8-årsperiod, på vilken kalkylen vilade. Så borde också kunna bli fallet, särskilt om det toges i betraktande, att på statsmakternas tillskyndan redan ordnats och alltjämt tillkomme särskilda maskinella lastningsanordningar på de större betlastningsstationerna, varigenom betornas överförande till järnvägsvagn avsevärt underlättades. Styrelsen ansåge för sin del uppenbart, att det vore ett samfällt intresse för staten, sockerindustrien och de av banorna ifråga berörda bygderna, att sockerindustrien och betodlarna framdeles vore ense med

järnvägsmyndigheterna om att bibehålla ett rimligt förhållande mellan järnvägs- och landsvägsledes transporterade bet- och massakvantiteter. — Före nämnda av staten gjorda betydande uppoffringar för anläggandet av de s. k. betlastningsmaskinerna vid ett stort antal järnvägsstationer bleve skäligen meningslösa, om bettrafiken avleddes från järnvägarna, måhända delvis på grund av under den senaste tiden vid vissa sockerfabriker för landsvägsfordon särskilt anordnade uppkörningsviadukter för betornas lossning i betsvämmor.

Vad nu anförts vore enligt järnvägsstyrelsen icke något helt specifikt för här förevarande järnvägar utan gällde jämväl alla övriga järnvägslinjer, som ombesörjde trafik av nämnvärd omfattning för sockerindustriens räkning. Med hänsyn till den stora allmänna betydelse, som måste tillmätas berörda transportfrågor, ville det synas järnvägsstyrelsen, som om särskild uppmärksamhet borde ägnas desamma vid blivande förhandlingar mellan staten och sockerindustrien rörande denna industris och därmed sammanhängande jordbruksproduktions förhållanden, varvid borde syftas mot en överenskommelse om riktlinjerna för en samhällsekonomiskt riktig fördelning mellan järnväg och landsväg av transporterna ifråga.

Styrelsen framhåller vidare i detta sammanhang, att ett med förvärvet av Malmö—Trelleborgs järnväg följande markområde i Falsterbo icke beräknats lämna någon direkt avkastning. Vad beträffade de enligt avtalet undantagna områdena i Malmö och Falsterbo, syntes vara nog att nämna, att områdena icke ansåges behövligen för järnvägsändamål.

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

Till statsförvärvets finansiering erfordras anslag motsvarande dels övertagna låneskulder, 1,886,000 kronor, dels köpeskillingarna 838,000 kronor eller sammanlagt 2,724,000 kronor.

Vad beträffar investering för återhämtande av undernormal förnyelse har järnvägsstyrelsen anført, att styrelsen icke hade något omedelbart anslagsyrkande att framföra.

I fråga om (svävande) skulder och rörliga tillgångar, som följa med järnvägsförvärvet, föreslår järnvägsstyrelsen i anslutning till vad som tidigare tillämpats, att dessa föras å det särskilda utjämningskonto, vilket med delkonto för varje särskilt förvärv upplagts i statens järnvägars räkenskaper med anledning av statsmakternas beslut vid 1940 års lagtima riksdag.

Avtalsbestämmelserna i övrigt äro utformade helt i anslutning till innehållet i de avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar, som under åren 1941—1942 varit föremål för statsmakternas prövning.

I fråga om den personal, som skall övertagas i statens järnvägars tjänst, anför styrelsen.

Enligt § 5 mom. 5 skall det övervägande antalet befattningshavare vid järnvägarna vara berättigat att från och med den 1 januari 1944 erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor.

Enligt vid avtalen fogad bilaga C avses i anslutning härtill följande antal tjänstemän komma att övertagas i statens järnvägars tjänst, nämligen:

|                      | från | MTJ | VSEJ | TRJ | Summa |
|----------------------|------|-----|------|-----|-------|
| Ordinarie .....      | 69   | 9   | 23   | 101 |       |
| Icke-ordinarie ..... | 9    | 1   | 3    | 13  |       |
| Summa                | 78   | 10  | 26   | 114 |       |

Härutöver övergå i statens järnvägars tjänst vid bildriften sysselsatta chaufförer m. fl. till ett antal av 10 samt 104 linje-, ban- och verkstadsarbetare. Genom dessa tre järnvägars införlivande med statens järnvägar överföras sålunda sammanlagt 228 man i statens järnvägars tjänst. Härtill kommer viss i bolagens 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 avtalen, har skett efter överläggning och i samförstånd med järnvägsförvaltningarna och med representanter för berörda personalorganisationer.

Enligt § 8 i avtalet skola järnvägarna från tillträdesdagen införlivas med statens järnvägar. Enligt föreliggande preliminär plan för distriktsindelning är avsett, att nu ifrågavarande bankomplex skulle tillföras tredje distriktet och inordnas i redan befintliga sektioner.

Av den personal, som skulle övertagas i statens järnvägars tjänst är enligt järnvägsstyrelsen ingen avsedd att placeras i högre lönegrad än A 20, varför något beslut av riksdagen om antalet befattningar icke skulle erfordras. Förvaltningspersonalen är gemensam med Malmö—Simrishamns järnväg, som av de avtalsslutande parterna förutsatts skola samtidigt förvärfvas av staten.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att *dels* besluta, att Malmö—Trelleborgs, Vellinge—Skanör—Falsterbo och Trelleborg—Rydsgårds järnvägar må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar från och med den 1 juli 1943, *dels ock* till förvärfvens genomförande för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 2,724,000 kronor.

I beslutet angående järnvägarnas införlivande med statens järnvägar torde, erinrar styrelsen slutligen, böra angivas, att de därefter skola tillhöra tredje distriktet.

*Järnvägsfullmäktige Johansson och Falkman* hava icke kunnat ansluta sig till järnvägsstyrelsens framställning utan i särskilt yttrande anført.

Vi avstyrka det föreslagna förvärfvet under framhållande av den synpunkten, att köp av enskilda järnvägar ej synes böra fortsätta, så länge den nuvarande penningssituationen består och staten med hänsyn därtill bör undvika varje åtgärd, som inverkar skadligt å penningvärdet. Därest det av järnvägsstyrelsen föreslagna förvärfvet likafullt genomföres, bör ett villkor därför vara, att sockerbolaget såsom för närvarande störste delägare i järnvägsföretaget och huvudtrafikant å dess banor bör förbinda sig att under viss tid i hittillsvarande omfattning använda ifrågavarande järnvägar för sina transporter.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 21 januari 1943 avgivit yttrande i ärendet. Då fullmäktige för sin del i likhet med järnvägsstyrelsen funnit de avtalade villkoren om statsförvärv av ifrågavarande järnvägar från statens synpunkt godtagbara, tillstyrka fullmäktige det föreliggande förslaget.

Därest statsförvärvet genomfördes, komme, uttala fullmäktige, riksgäldskontoret 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 skulle — liksom fallet varit med de föregående emissionerna — förses med tio årsvis den 1 juli förfallande räntekuponer. Riksgäldskontoret komme vidare att å tillträdesdagen till järnvägsstyrelsen för bolagens räkning överlämna interimisbevis å bolagen tillkommande statsobligationer att sedermera så snart ske kunde utbytas mot obligationerna i av bolagen önskad valörfördelning.

Fullmäktige uttala slutligen, att intill dagen för statens övertagande av järnvägarna upplupna, ej förfallna räntor å de låneskulder, för vilka betalningsskyldigheten enligt avtalen skulle övertagas av staten, borde tillgodoföras riksgäldskontoret av järnvägsstyrelsen.

I övrigt har järnvägsstyrelsens framställning med därtill hörande avtal ej givit fullmäktige anledning till något uttalande.

Fullmäktigen Magnusson har i särskilt yttrande, vari riksgäldsdirektören instämt, anmält avvikande mening samt anført, att med de stora lånebehov, som i övrigt för närvarande föreläge för statsverket, frågan om statsförvärv av Malmö—Trelleborgs m. fl. järnvägar borde tills vidare uppskjutas.

Riksgäldsfullmäktiges ordförande har till fullmäktiges protokoll låtit anteckna, att en för staten lämpligare tidpunkt för förvärvet av ifrågavarande järnvägar enligt hans mening borde avvaktas.

Enligt det med Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag och Vellinge—Skanör—Falsterbo nya järnvägsaktiebolag träffade avtalet överläta bolagen till staten järnvägarna mellan Malmö (Södervärn) och Trelleborg (29.9 kilometer) samt mellan Vellinge och Falsterbo (17.3 kilometer), huvuddelen av bolagens fastigheter i övrigt samt värdehandlingar och andra tillgångar med undantag av ett belopp av 75,000 kronor. Såsom vederlag härför skall staten dels till Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag överlämna statsobligationer å nominellt 525,000 kronor, dels övertaga betalningsskyldigheten för tre obligationslån och två andra lån å sammanlagt 1,566,000 kronor, dels ock övertaga de båda bolagens övriga skulder och förpliktelser.

Departementets-  
chefen.

Enligt avtalet med Trelleborg—Rydsgårds järnvägsaktiebolag skall staten i vederlag för den egendom, som bolaget överläter till staten — nämligen järnvägen mellan Trelleborg och Rydsgård (33.7 kilometer) samt bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar med undantag av 12,000 kronor — dels till bolaget överlämna statsobligationer å nominellt 313,000 kronor, dels övertaga betalningsskyldigheten för i avtalet angivna tre lån å sammanlagt 390,000 kronor, dels ock övertaga bolagets övriga skulder och förpliktelser. Av sistnämnda belopp utgöra emellertid 70,000 kronor

skuld till Malmö—Trelleborgs järnvägs aktiebolag, vars tillgångar skulle övertagas av staten.

Enligt båda avtalen skall överlåtelsen ske den 1 juli 1943. De enligt avtalen i likviderna ingående statsobligationerna skola löpa med 3 procent ränta, räknat från och med samma dag, och vara förfallna till inlösen den 1 juli 1953.

I och för uppskattning av ifrågavarande tre järnvägars affärsvärde har järnvägsstyrelsen uppgjort en kalkyl över beräkningsbara inkomster, utgifter och överskott under ett »normalår». Denna kalkyl utvisar ett samlat överskott av bolagens rörelse, efter avdrag av skatter samt avsättning till förnyelsefonder, å 162,000 kronor, vilket belopp är att ställa mot det för statsförvärvet erforderliga kapitalet. I detta kapital ingå dels lån, som skola övertagas, å ett sammanlagt belopp av 1,886,000 kronor, dels ett till kompensation av överärighet hos rullande materiel m. m. upptaget belopp av 840,000 kronor, dels och köpeskillingar att likvideras med statsobligationer å tillsammans 838,000 kronor. Det i räntabilitetskalkylen upptagna samlade kapitalet uppgår alltså till 3,564,000 kronor, varå det förut angivna överskottet utgör 4.55 procent. Då järnvägsstyrelsen icke har något omedelbart anslagsyrkande för att återhämta den undernormala förnyelsen, skulle emellertid det nu erforderliga kapitalbeloppet uppgå till 2,724,000 kronor.

Den beräknade avkastningen av ifrågavarande järnvägar, sådan den framkommit vid järnvägsstyrelsens räntabilitetskalkyler, är fördelaktigare än den som beräknats för Malmö—Simrishamns järnväg. Bland annat med hänsyn till föreliggande konverteringsmöjligheter beträffande vissa övertagna lån inrymmer kalkylen också en viss säkerhetsmarginal. En dylik marginal torde emellertid vara erforderlig då det gäller att bedöma ifrågavarande järnvägars framtida affärsvärde. Såsom järnvägsstyrelsen framhållit grunda sig nämligen inkomsterna till övervägande delen på transporter av betor och betmassa. I styrelsens beräkningar har förutsatts, att järnvägarna framdeles skulle anlitas för bet- och massatransporter i ungefär samma omfattning som under den åttaårsperiod, på vilken beräkningarna vila. Den nu nämnda ensidigheten i trafiken måste uppenbarligen innebära ett visst riskmoment. Å andra sidan må framhållas, att de särskilda anordningar för att underlätta lastning och lossning av betor, som med bidrag av statsmedel under de senaste åren utförts vid ett stort antal stationer å, bland andra, här ifrågavarande järnvägar, innebära ökade möjligheter för järnvägarna att i konkurrens med landsvägs- trafikerna bibehålla bet- och massatransporterna. Skulle detta oaktat svårigheter framdeles uppkomma att upprätthålla ett rimligt förhållande mellan järnvägs- och landsvägsledes transporterade bet- och massakvantiteter, synes såsom järnvägsstyrelsen framhållit uppmärksamhet böra ägnas denna fråga vid framtida förhandlingar rörande sockerindustriens och den därmed sammanhängande jordbruksproduktionens förhållanden. Detta synes motiverat med hänsyn icke blott till statens intresse att järnvägarna med deras för bettransporternas behov vidtagna särskilda anordningar lämna en tillfreds-

ställande avkastning utan även till det värde som järnvägarnas fortbestånd äger för sockerindustrien och de därav berörda bygderna. Det må framhållas, att här berörda problem ha avseende icke endast å de nu ifrågavarande järnvägsföretagen utan även å övriga järnvägslinjer, som utföra transporter för sockerindustriens räkning.

I betraktande av föreliggande omständigheter har jag i likhet med järnvägsstyrelsen och fullmäktige i riksgäldskontoret funnit de avtalade villkoren för järnvägarnas förvärvande vara för staten godtagbara.

Järnvägsfullmäktige samt vissa reservanter inom riksgäldsfullmäktige hava motsatt sig, att förvärv av ifrågavarande järnvägsföretag skulle ske under nuvarande förhållanden å penningmarknaden. Den upplåning, som förutsättes för ett genomförande av de nu föreliggande avtalen, är emellertid icke av sådan storleksordning, att det kan bli fråga om någon mera betydande belastning å kapitalmarknaden. Under sådana förhållanden anser jag mig böra förorda, att avtalen nu underställas riksdagen för godkännande och att det för förvärvens genomförande erforderliga anslaget å 2,724,000 kronor äskas för nästa budgetår.

I avtalen innefattade bestämmelser rörande befattningshavarna vid järnvägarna ansluta sig till motsvarande stadganden i det av mig förut tillstyrkta avtalet om förvärv av Malmö—Simrishamns järnväg. Bland personalen finnes icke någon befattningshavare, som är avsedd att placeras i högre lönegrad än A 20. Något beslut av riksdagen om antalet befattningshavare erfordras sålunda icke.

### 3. Östra Blekinge järnväg.

Genom beslut den 19 juni 1942 har Kungl. Maj:t godkänt ett den 3 och 5 juni 1942 mellan järnvägsstyrelsen och Östra Blekinge järnvägsaktiebolag träffat avtal angående trafikering genom järnvägsstyrelsens försorg av bolagets järnväg m. m. under tiden 1 juli 1942—31 december 1943.

I sin skrivelse den 10 juni 1942 i detta ärende hade järnvägsstyrelsen framhållit bland annat att, sedan statsmakterna fattat beslut om statsförvärv av Blekinge kustbanor och dessa järnvägars införlivande med statens järnvägar från och med den 1 juli 1942, frågan om statsförvärv av övriga till det s. k. Blekingenätet hörande järnvägsenheter blivit aktuell. Blekingenätets järnvägar bildade nämligen genom sin särskilda spårvidd, 1.067 meter — vilken i övrigt icke förekomme i vårt land — en naturlig driftenhet, och det funnes följaktligen anledning räkna med vissa rationaliseringsvinster efter nätets sammanförande under en förvaltning. Vad beträffade möjligheten att genomföra ett förstatligande låge den till Blekinge kustbanor i Gullberna (Karlskrona) anslutande Östra Blekinge järnväg väsentligt enklare till än övriga ifrågavarande järnvägar (Karlshamn—Vislanda—Bolmen och Halmstad—Bolmen). För Östra Blekinge järnväg vore staten nämligen ensam långivare. Östra Blekinge järnvägsaktiebolag saknade dessutom möjlighet att fullgöra de förpliktelser, som härrörde från detta skuldförhållande. Då järnvägen,

trots att trafikrörelsen vore tämligen svag, ansåges vara av sådan allmän betydelse, att ett nedläggande icke kunde ifrågasättas inom överskådlig framtid, syntes det vara lämpligt, att man utan onödigt uppskov genomförde ett statsförvärv av densamma. Förvärvet borde ske på så sätt, att staten övertog järnvägen såsom pant för statslånet.

Den anordning, som åstadkommits genom trafikeringsavtalet, har sålunda från början avsetts blott som ett provisorium, tillkommet för att möjliggöra att bolagets järnväg bleve samtidigt med Blekinge kustbanor ställd under järnvägsstyrelsens förvaltning.

I sin skrivelse om statsförvärv av Östra Blekinge järnväg har *järnvägsstyrelsen* omnämnt, att styrelsen efter förda förhandlingar med bolaget träffat villkorligt, på Kungl. Maj:ts godkännande beroende avtal om statsförvärv av den sedan den 1 juli 1942 förvaltade egendomen och rörelsen.

Styrelsen meddelar i sin skrivelse följande tekniska och historiska data rörande järnvägen.

|                                   | Koncession<br>meddelad år | Öppnad för<br>trafik år | Banlängd<br>km   |
|-----------------------------------|---------------------------|-------------------------|------------------|
| Huvudlinjen Gullberna—Torsås..... | 1896                      | 1899                    | 43.2             |
| Sidolinjen Torsås—Bergkvara.....  | 1899                      | 1903                    | 6.6              |
| Sidolinjen Torsås—Gullaboby.....  | 1910 o. 1912              | 1917                    | 15.5             |
|                                   |                           |                         | <hr/> Summa 65.3 |

|                           | Rälsvikt<br>per meter<br>kg | Tillåten<br>hastighet<br>km/tim. |
|---------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| Gullberna—Torsås.....     | 17.2                        | 40                               |
| Torsås—Skällenä s.....    | 17.2                        | 40                               |
| Skällenä s—Bergkvara..... | 17.2                        | 15                               |
| Torsås—Fagereke.....      | 17.2                        | 20                               |
| Fagereke—Gullaboby.....   | 21.0                        | 20                               |

Den rullande materielen utgjordes vid 1941 års slut av:

|                    |       |
|--------------------|-------|
| Ånglok.....        | 5 st. |
| Personvagnar.....  | 7 »   |
| Resgodsvagnar..... | 7 »   |
| Godsvagnar.....    | 133 » |

Styrelsen erinrar om att persontrafiken å sidolinjen Torsås—Gullaboby numera vore helt nedlagd samt meddelar, att vagnslasttrafik endast förekomme i mån av behov och att även denna trafik vore avsedd att uppehållas blott så länge bansträckan utan att påkostas dyrbarare underhållsarbeten kunde hållas i sådant skick, att den kunde trafikeras. Med hänsyn till rådande inskränkning i landsvägstrafiken vore denna vagnslasttrafik för närvarande av viss betydelse för bygden.

Trafikrörelsens storlek å järnvägen i jämförelse med övriga järnvägar med samma spårvidd framgår av följande av styrelsen meddelade samsamställning, avseende år 1938.



| Järnväg                      | År 1938                 |                |          |
|------------------------------|-------------------------|----------------|----------|
|                              | Trafikrörelse per bankm |                |          |
|                              | Person-<br>km           | Godston-<br>km | Tillhops |
|                              | T u s e n t a l         |                |          |
| Blekinge kustbanor .....     | 104.6                   | 66.5           | 171.1    |
| Växjö—Tingsryd .....         | 58.7                    | 35.6           | 94.3     |
| Karlshamn—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     |

Härav framginge, framhåller styrelsen, att järnvägen i fråga om såväl person- som godstrafik vore väsentligt svagare än de tidigare övertagna järnvägarna av samma spårvidd. Det vore följaktligen lätt förklarligt, att järnvägen helt saknade affärsvärde.

I fråga om järnvägsbolagets statslån anför styrelsen.

Som bidrag till byggande av linjen Gullberna—Torsås erhöi bolaget år 1897 ett statslån å 537,500 kronor. Då bolaget även hade stora andra skulder, kunde anniteterna å statslånet icke alltid erläggas. På framställning av bolaget medgav därför Kungl. Maj:t år 1910 att då förfallen ränteskuld, uppgående till 108,000 kronor, finge kapitaliseras såsom ett nytt statslån på detta belopp. Vidare erhöi bolaget år 1916 ytterligare ett statslån på 248,500 kronor som byggnadsbidrag till linjen Torsås—Gullaboby. På grund närmast av de skulder, som bolaget fått under Gullabobybanans byggnad samt till följd av trafikens nedgång dels genom depressionen i de allmänna konjunkturerna efter världskrigets slut, dels med anledning av den tilltagande bilkonkurrensen, nedgingo årsvinsterna, så att anniteterna till riksgäldskontoret till en början för vissa år och efter år 1930 icke alls kunde fullgöras. Som följd härav har bolagets ränteskuld ökat avsevärt. Vid 1941 års utgång var ställningen för de olika lånen sålunda:

|                               | 1897 års lån | 1910 års lån | 1916 års lån | Summa        |
|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                               | K r o n o r  |              |              |              |
| Kapital, icke förfallet ..... | 252,906 06   | 38,884 11    | 211,675 28   | 503,465 45   |
| Kapital, förfallet .....      | 208,721 73   | 57,449 60    | 36,824 72    | 302,996 05   |
| Räntor .....                  | 343,469 42   | 70,346 11    | 196,502 08   | 610,317 61   |
| Summa                         | 805,097 21   | 166,679 82   | 445,002 08   | 1,416,779 11 |
| Anståndsrenta .....           | 50,842 71    | —            | 22,803 69    | 73,646 40    |
| Summa                         | 855,939 92   | 166,679 82   | 467,805 77   | 1,490,425 51 |

Då bolaget numera icke har några andra främmande skulder, är staten ensam fordringsägare.

Styrelsen meddelar härefter, att bolaget i anslutning till järnvägsrörelsen bedreve viss biltrafik, innefattande såväl linje- som beställningstrafik för person- och godsbefordran. Linjetrafiken utgjorde den väsentliga delen av biltrafikrörelsen. Den för linjetrafik koncessionerade väglängden uppginge till 197 kilometer, varav dock för närvarande endast 144 kilometer trafikades. Rörelsen hade i regel givit ett tillfredsställande överskott. Bilparken uppginge vid 1941 års slut till 11 fordon med ett anskaffningsvärde av 232,000 kronor.

Följande av järnvägsstyrelsen meddelade siffersammanställningar belysa järnvägens ekonomiska förhållanden under åren 1931—41.

### Järnvägsrörelsen.

|                            | 1931                        | 1932       | 1933       | 1934       | 1935       | 1936       | 1937       | 1938       | Medel-<br>tal<br>1931—<br>1938 | 1939       | 1940       | 1941       |
|----------------------------|-----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------------|------------|------------|------------|
|                            | T u s e n t a l k r o n o r |            |            |            |            |            |            |            |                                |            |            |            |
| <i>Inkomster.</i>          |                             |            |            |            |            |            |            |            |                                |            |            |            |
| Persontrafik .....         | 78                          | 68         | 65         | 86         | 87         | 87         | 87         | 88         | 81                             | 102        | 151        | 181        |
| Godstrafik .....           | 153                         | 123        | 133        | 154        | 146        | 152        | 160        | 134        | 144                            | 150        | 159        | 221        |
| Övriga inkomster..         | 51                          | 57         | 54         | 53         | 51         | 56         | 57         | 56         | 55                             | 55         | 57         | 62         |
| Summa                      | <b>282</b>                  | <b>248</b> | <b>252</b> | <b>293</b> | <b>284</b> | <b>295</b> | <b>304</b> | <b>278</b> | <b>280</b>                     | <b>307</b> | <b>367</b> | <b>464</b> |
| <i>Driftutgifter</i> ..... | 319                         | 259        | 245        | 272        | 276        | 282        | 291        | 275        | 278                            | 291        | 330        | 433        |
| <i>Driftöverskott</i> .... | -37                         | -11        | 7          | 21         | 8          | 13         | 13         | 3          | 2                              | 16         | 37         | 31         |

### Bilrörelsen.

| År   | Trafikerad<br>väglängd<br>km | Inkomster | Utgifter | Drift-<br>överskott | Avsättning<br>till<br>förnyelsefond <sup>1)</sup> | Anläggnings-<br>kapital |
|------|------------------------------|-----------|----------|---------------------|---|-------------------------|
|      |                              |           |          |                     |   |                         |
| 1932 | 32                           | 91        | 59       | 32                  | 16  | 90                      |
| 1933 | 67                           | 97        | 74       | 23                  | —   | 90                      |
| 1934 | 80                           | 107       | 74       | 33                  | —   | 139                     |
| 1935 | 80                           | 113       | 76       | 37                  | 25  | 158                     |
| 1936 | 80                           | 115       | 83       | 32                  | 20  | 159                     |
| 1937 | 126                          | 119       | 100      | 19                  | 14  | 219                     |
| 1938 | 126                          | 127       | 99       | 28                  | 24  | 225                     |
| 1939 | 126                          | 118       | 90       | 28                  | 23  | 249                     |
| 1940 | 144                          | 140       | 135      | 5                   | 36  | 241                     |
| 1941 | 144                          | 182       | 129      | 53                  | 20  | 235                     |

### Vinst- och förlusträkning.

|  | 1931                        | 1932      | 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>                                |                             |           |           |           |           |           |           |            |            |            |            |
| Driftöverskott:                                  |                             |           |           |           |           |           |           |            |            |            |            |
| av järnvägsrörelsen ....                         | —                           | —         | 7         | 21        | 8         | 13        | 13        | 3          | 16         | 37         | 31         |
| av bilrörelsen .....                             | 27                          | 32        | 23        | 33        | 37        | 32        | 19        | 28         | 28         | 5          | 53         |
| Diverse inkomster .....                          | —                           | —         | —         | 6         | 2         | 1         | 1         | 1          | 1          | 18         | —          |
| Förlust balanserad från<br>föregående år .....   | 19                          | —         | 3         | 20        | 16        | 25        | 35        | 58         | 82         | 94         | 107        |
| För året .....                                   | 53                          | 25        | 17        | —         | 9         | 10        | 23        | 24         | 12         | 13         | —          |
| Summa  | <b>99</b>                   | <b>57</b> | <b>50</b> | <b>80</b> | <b>72</b> | <b>81</b> | <b>91</b> | <b>114</b> | <b>139</b> | <b>167</b> | <b>191</b> |
| <i>Utgifter.</i>                                 |                             |           |           |           |           |           |           |            |            |            |            |
| Från föregående år balan-<br>serad förlust ..... | 19                          | —         | 3         | 21        | 16        | 25        | 35        | 58         | 82         | 94         | 107        |
| Driftunderskott av järn-<br>vägsrörelsen .....   | 37                          | 11        | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —          | —          | —          |
| Avsättning till förnyelse-<br>fond:              |                             |           |           |           |           |           |           |            |            |            |            |
| för järnvägsrörelsen ..                          | —                           | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —          | —          | 5          |
| för bilrörelsen .....                            | —                           | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —          | 15         | 20         |
| Räntor .....                                     | 43                          | 46        | 47        | 55        | 56        | 56        | 56        | 56         | 57         | 58         | 57         |
| Vinst för året .....                             | —                           | —         | —         | 4         | —         | —         | —         | —          | —          | —          | 2          |
| Summa  | <b>99</b>                   | <b>57</b> | <b>50</b> | <b>80</b> | <b>72</b> | <b>81</b> | <b>91</b> | <b>114</b> | <b>139</b> | <b>167</b> | <b>191</b> |

<sup>1)</sup> De här upptagna beloppen för avsättning till förnyelsefond hava till större delen förts inom linjen i järnvägsbolagets bokföring.

## Bolagets balansräkning per den 31 december 1941.

| <i>Tillgångar.</i>                          | Tusen kronor |
|---|--------------|
| Järnvägsanläggningen .....                  | 2,408        |
| Automobilrörelsen .....                     | 235          |
| I kassa och bank .....                      | 62           |
| Diverse fordringar .....                    | 7            |
| Förråd .....                                | 57           |
| Från föregående år balanserad förlust ..... | 107          |
|   | Summa 2,876  |
| <i>Skulder.</i>                             |              |
| Statslån, kapital .....                     | 806          |
| räntor .....                                | 610          |
| anståndsrenta .....                         | 74           |
| Aktiekapital .....                          | 898          |
| Förnyelsefond .....                         | 486          |
| Årets vinst .....                           | 2            |
|   | Summa 2,876  |

Styrelsen anför i anslutning härtill, att det av uppgifterna framginge, att järnvägens ekonomi vore mycket svag. De sammanlagda driftöverskotten av både järnvägs- och bilrörelsen hade sålunda icke varit tillnärmelsevis tillräckliga att bestrida avsättningar till förnyelsefond, vilka kunde beräknas till omkring 60,000 kronor, samt räntor om cirka 57,000 kronor. Räntan å statslånen hade som nämnts endast i ringa utsträckning kunnat erläggas, och avsättning till förnyelsefond hade också kunnat ske endast i ringa omfattning. Efter år 1929 hade avsättning i begränsad omfattning sålunda ägt rum endast åren 1940 och 1941. Erforderlig förnyelse- och kapitalinvestering — den senare företrädesvis för anordnande och utvidgande av en behövlig bilrörelse — hade kunnat tillgodoses på så sätt, att bolaget fått disponera de räntebelopp, som skulle hava erlagts på statslånet. Något affärsvärde hade järnvägen följaktligen icke, och det i järnvägen bundna statslånet finge anses helt förlorat.

Enligt föreliggande avtal skall statens järnvägar övertaga järnvägen och biltrafiken, medan vissa övriga tillgångar äro avsedda att avyttras och därvid erhållna medel tillhopa med förefintlig behållning i kassa och bank tillföras riksgäldskontoret.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att för här förevarande förvärv intet anslag å riksstaten erfordrades men att i samband med förvärvet ett belopp, motsvarande bolagets statslån, måste avlyftas från fonden för låneunderstöd. Då järnvägen saknade affärsvärde, borde lånet avskrivas i likhet med vad som tidigare skett i motsvarande fall.

I fråga om avtalets innehåll i övrigt meddelar styrelsen, att det utformats helt i anslutning till lydelsen av övriga liknande avtal om förvärv av enskilda järnvägar. Detta gällde även de punkter, som reglerade personalens anställnings- m. fl. förhållanden. Jämlikt § 5 mom. 5 i avtalet bleve de vid järnvägen anställda befattningshavarna som regel berättigade att från och med den 1

januari 1944 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor. Enligt vid avtalet fogad bilaga komme 42 man att övertagas i statens järnvägars tjänst, nämligen 35 ordinarie och 7 icke-ordinarie. Härjämte överginge i statens järnvägars tjänst 13 man vid bilavdelningen samt 9 ban- och verkstadsarbetare. Den sammanlagda personalstock, som överfördes från den enskilda järnvägens till statens järnvägars tjänst, uppginge sålunda till 64 man. Förslag till lönegradsplacering hade uppgjorts i samförstånd med järnvägens förvaltning och representanter för berörda personalorganisationer.

Av den personal, som skall övergå i statens järnvägars tjänst, är ingen avsedd att övertagas i högre lönegrad än A 20.

Enligt § 8 i avtalet skall järnvägen från tillträdesdagen införlivas med statens järnvägar, varvid densamma enligt järnvägsstyrelsens förslag bör med hänsyn till sitt läge hänföras till sjätte distriktet.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen besluta *dels* att Östra Blekinge järnväg må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar *och dels* att detta införlivande ej skall föranleda höjning av kapitalet i statens järnvägars fond.

*Järnvägsfullmäktigen Falkman* har uttalat den meningen, att det föreslagna förstatligandet av ifrågakvarande smalspåriga järnvägslinjer icke borde komma till stånd, samt till stöd härför anförde.

Järnvägsrörelsen har praktiskt taget icke lämnat något driftöverskott under de i skrivelsen redovisade åren 1931—1941, och detta trots att under alla 11 åren avsatts till förnyelsefonden inalles endast 5,000 kronor. I verkligheten ha alltså banorna gått med betydande förlust. Någon förbättring i avseende å räntabiliteten kan icke förväntas efter ett eventuellt förstatligande. Det ekonomiska resultatet torde tvärtom bliva än sämre såsom följd av införandet av statens järnvägars lägre taxor och högre löner samt på grund av behövliga avsättningar till förnyelsefonden. Rationaliseringsåtgärder av någon betydelse äro ej heller möjliga utan dyrbart enhetliggörande av spårvidden. Vid de smalspåriga banorna i dessa trakter finnas två olika smalspårsvidder. Att nedlägga kapital för banombyggnader synes emellertid icke motiverat, eftersom godstrafiken är obetydlig och persontrafiken under normala förhållanden säkerligen sker fullt lika fördelaktigt å landsvägarna. Fortsatt järnvägstrafik förefaller alltså här överhuvudtaget ej försvarlig, varför driften borde nedläggas, sedan de nuvarande extraordinära förhållandena upphört. Sedan staten övertagit järnvägen, torde emellertid driftens nedläggande komma att möta betydliga svårigheter. Framförallt för den skull borde ett förstatligande icke äga rum, trots att förvärvet icke kräver något utlägg utan skulle ske mot kvittning av riksgäldskontorets fordran. Men därtill kommer, att förstatligandet är förbundet med övertagande av förpliktelser till personalen av icke obetydlig ekonomisk innebörd och säkerligen kommer att medföra utgifter för upprustningsändamål. Riktigare synes vara, att statens järnvägar fullfölja det nuvarande trafikeringsavtalet, intill dess att de nuvarande tillfälliga förhållandena upphört och den erforderliga trafiken kan besörjas på annat sätt, samt att statens järnvägar under tiden medverka till förberedelser för järnvägstrafikens avveckling.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret*, som den 4 februari 1943 avgivit utlåtande över förevarande framställning, ha anfört, att fullmäktige med hänsyn till de föreliggande omständigheterna för sin del ville tillstyrka det förevarande förslaget, vars genomförande vore att betrakta som en konsekvens av tidigare statsförvärv av järnvägar i Kalmar och Blekinge län. Fullmäktige hade sålunda ej något att erinra mot att statens fordran för järnvägsbolagets statslån avskreves i samband med statsförvärvet och att detta alltså ej skulle föranleda höjning av kapitalet i statens järnvägars fond. Statens ifrågavarande fordran hade den 30 juni 1942 utgjort inalles 1,517,202 kronor 12 öre, varav 922,829 kronor 93 öre varit förfallna till betalning.

Såsom järnvägsstyrelsen erinrat trafikeras Östra Blekinge järnväg — omfattande bandelarna Gullberna—Torsås (43.2 kilometer), Torsås—Bergkvara (6.6 kilometer) och Torsås—Gullaboby (15.5 kilometer) — för närvarande av statens järnvägar enligt ett med Östra Blekinge järnvägsaktiebolag träffat trafikeringsavtal. Detta har tillkommit för att möjliggöra, att järnvägen samtidigt med Blekinge kustbanor bleve ställd under järnvägsstyrelsens förvaltning. Då trafikeringsavtalet träffades, förutsattes från järnvägsstyrelsens sida, att detta skulle utgöra en provisorisk anordning i avvaktan på ett statsförvärv av järnvägen.

*Departements-  
chefen.*

Av de lämnade uppgifterna rörande järnvägens ekonomi framgår, att de sammanlagda driftöverskotten av såväl järnvägs- som bilrörelsen icke varit tillnärmelsevis tillräckliga för att bestrida vederbörliga avsättningar till förnyelsefonden. Vidare har ränta å bolagets statsskuld, vars kapitalbelopp den 31 december 1941 uppgick till i runt tal sammanlagt 806,000 kronor, kunnat erläggas endast i ringa utsträckning. Järnvägen saknar sålunda helt affärsvärde.

Å sidolinjen Torsås—Gullaboby är persontrafiken numera helt nedlagd, och vagnslasttrafik förekommer endast i mån av behov. Trafiken på denna bandel förutsattes skola uppehållas endast så länge bansträckan kan hållas i trafikabelt skick utan större underhållsarbeten. Ehuru trafikrörelsen å de övriga två bandelarna är tämligen svag, torde den dock få anses vara av den allmänna betydelse, att ett nedläggande icke synes böra komma i fråga. Järnvägsstyrelsen har för sin del ej heller ifrågasatt, att trafiken å dessa båda bandelar skulle upphöra.

Då järnvägen har samma spårvidd som det s. k. Blekingenätet — nämligen 1.067 meter, vilken spårvidd i övrigt icke förekommer i vårt land — ligger det i sakens natur, att vissa rationaliseringsvinster böra uppkomma genom en anslutning av järnvägen i förvaltningshänseende till de övriga statsägda banor, som hava samma spårvidd. Gemensam förvaltning med Blekinge kustbanor förekommer visserligen redan nu på grund av det förenämnda trafikeringsavtalet, och ett övertagande av järnvägen från statens sida skulle sålunda i och för sig icke erfordras för att uppnå angivna fördelar. Med hänsyn till järnvägsbolagets ekonomiska ställning anser jag emellertid tillräckliga skäl saknas för att låta med frågan om statens övertagande av järnvägen tills vidare anstå.

Jag ansluter mig därför till järnvägsstyrelsens, av fullmäktige i riksgäldskontoret biträdda uppfattning, att järnvägen bör införlivas med statsbanenätet. Skulle förhållandena förändras, bör givetvis frågan om järnvägsdriftens bibehållande upptagas till förnyat övervägande.

Enligt det föreliggande förslaget till avtal om järnvägens förvärvande skall densamma övertagas från och med den 1 juli 1943. Vederlag för vad järnvägsbolaget överlåter skall utgå på sådant sätt att, så snart bolaget i avräkning å sin skuld för de tre statslånen till riksgäldskontoret inbetalat dels vad som kommer att inflyta vid försäljning av vissa från överlåtelsen undantagna fastigheter, dels ock det belopp, som i övrigt kan återstå efter avslutande av bolagets likvidation, bolaget befrias från betalningsskyldigheten för återstoden av sin skuld för statslånen.

De övriga avtalsbestämmelserna ha ej heller givit mig anledning till erinran. Då bland den personal, som skall övertagas av statens järnvägar, icke finnes någon, som är avsedd att placeras i högre lönegrad än A 20, erfordras icke något beslut från riksdagens sida i fråga om antalet befattningar.

Då någon kontant köpeskilling alltså icke skall utgå, erfordras icke någon kapitalanvisning för förvärvets genomförande.

I fråga om den kapitalreglering, som bör ske i samband med statens förvärv av banan, ansluter jag mig till vad riksgäldsfullmäktige härutinnan anfört.

### Hemställan.

Under åberopande av vad jag under 1—3 i det föregående anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

*dels* besluta, att följande järnvägar, nämligen Malmö—Simrishamns järnväg, Malmö—Trelleborgs, Vellinge—Skanör—Falsterbo och Trelleborg—Rydsgårds järnvägar samt Östra Blekinge järnväg må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar;

*dels ock* för budgetåret 1943/44 å kapitalbudgeten under rubrik Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa följande två investeringsanslag, nämligen

till *Förvärv av Malmö—Simrishamns järnväg* kronor 3,380,000;

till *Förvärv av Malmö—Trelleborgs m. fl.*

*järnvägar* ..... kronor 2,724,000.

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:

*Fredric Hawerman.*

## Bilaga A.

## Avtal

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, och Malmö Järnvägars Aktiebolag, nedan kallat bolaget, 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 1943 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt  
*dels* bolagets järnväg, omfattande bandelarna Malmö C—Simrishamn och Dalby—Bjarsjölagård,  
*dels* bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar samt rättigheter.

Bolaget äger dock rätt att  
*dels* av tillgängliga kontanta medel behålla eller på tillträdesdagen av styrelsen kontant utbekomma ett belopp av trehundra-tjugofemtusen (325,000) kronor,

*dels* framdeles utbekomma eventuell återbäring eller utdelning på grund av delägarskap i 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, inklusive förräntning och planenlig 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 1941 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 i fråga om järnvägen m. m., som enligt § 4 i detta avtal övertagas av styrelsen.

## § 3.

*Mom. 1.* I vederlag för den erhållna egendomen skall staten på tillträdesdagen

*dels* övertaga betalningsskyldigheten för följande bolagets lån med angiven kapitalskuld den 1 juli 1943 jämte då upplupen ej förfallen ränta, nämligen obligationslån av år 1935, 3 procent ..... kronor 123,000:—  
 » » » 1935, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> procent ..... » 2,073,000:—  
 reverslån hos Malmö stad ..... » 759,197: 50  
 » » » » ..... » 102,000:—  
 » » » » ..... » 323,000:—

eller tillsammans en kapitalsskuld av tremiljonertrehundraåttiotusenett-hundrannittiosju (3,380,197) kronor och 50 öre,

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

*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 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 på 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 i bilaga B angivna 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 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 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 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 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 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 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 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 tills vidare uppföra befattningshavare, som äro för statens järnvägar obehövlige 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 tills vidare uppföra befattningshavare, som vid statens förvärv av järnvägen icke omedelbart kunna beredas tjänstgöring i befattning, motsvarande den lönegrad, vari inplacering enligt bilaga 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 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 järnvägen 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 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 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, på aktiv stat uppförd personal, på vilken allmänna tjänstepensionsreglementet ej vunnit tillämpning, tillerkännes de förmåner, som enligt kungl. kungörelsen den 30 juni 1942 (nr 697) tillkomma vissa tjänstemän och arbetare, 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 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 järnväg eller vid statens järnvägar.

*Mom. 9.* Personal, som icke vunnit anställning på 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 jämte av var och en undertecknad anmälan härom.

## § 8.

Bolagets järnväg skall, räknat från och med tillträdesdagen, införlivas med statens järnvägar sålunda, att för dessa gällande taxor och föreskrifter komma till tillämpning på 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 16 november 1942.

Malmö den 16 november 1942.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

MALMÖ JÄRNVÄGARS AKTIE-  
BOLAG.

*G. Dahlbeck.*

*J. W. Hermansson.*

*Erik Malmkvist.*

---

*Bilaga B.*

**Avtal**

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag och Vellinge—Skanör—Falsterbo Nya järnvägsaktiebolag, nedan kallade bolagen, å andra sidan, angående förvärv för svenska statens räkning av bolagens järnvägar m. m.

§ 1.

*Mom. 1.* Bolagen överlåta till svenska staten från och med den 1 juli 1943 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

*dels* bolagens järnvägar mellan Södervärn och Trelleborg C samt mellan Vellinge och Falsterbo,

*dels* bolagens övriga fastigheter med undantag av stadsägorna nr 1 och 2 i stadsdelen Rosengård i Malmö och det s. k. Västra området i Falsterbo,

*dels* bolagens värdehandlingar, andra tillgångar samt rättigheter. Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag äger dock rätt att av tillgängliga kontanta medel behålla eller på tillträdesdagen av styrelsen kontant utbetala ett belopp av sjuttiofemtusen (75,000) kronor.

Fastigheterna äro förtecknade i bilaga A.

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

*Mom. 3.* Bolagen få icke före tillträdesdagen disponera sina i överlåtelsen ingående tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållet av driften på och underhållet av bolagens järnvägar, deras biltrafik samt annan till rörelsen hörande verksamhet, inklusive förräntning och planerlig amortering av bolagens låneskulder.

Bolagen få icke heller utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som kunna öka järnvägarnas eller billinjernas driftutgifter.

§ 2.

(Likalydande med § 2 i Bil. A.)

§ 3.

*Mom. 1.* I vederlag för den erhållna egendomen skall staten på tillträdesdagen

*dels* till Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag överlämna statsobligationer om nominellt femhundraåtjugofemtusen (525,000) kronor,

*dels* övertaga betalningsskyldigheten för följande lån med angiven kapitalskuld den 1 juli 1943, jämte räntor, nämligen

|   |        |         |
|---|--------|---------|
| Obligationslån av mars 1895 .....               | kronor | 75,000  |
| » » maj 1895 .....                              | »      | 70,000  |
| » » år 1924 .....                               | »      | 781,000 |
| lån hos Enskilda järnvägars pensionskassa ..... | »      | 140,000 |
| lån hos Svenska Sockerfabriksaktiebolaget ..... | »      | 500,000 |

eller tillsammans en kapitalskuld av enmiljonfemhundrasextiosextusen (1,566,000) kronor,

*dels* övertaga bolagens 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 1943, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1953 samt vara utställda i valörer om 10,000, 5,000, 1,000, 500, 100 och 35 kronor. Fördelningen å sagda valörer sker på sätt Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag äger bestämma, dock att obligationer om 35 kronor utställas endast till det antal, som erfordras för att kunna fördela likviden på aktieägarna.

*Mom. 2.* Bolagens skulder — däri inbegripet alla skatter, som vid övertagandet redan påförts eller därefter komma att påföras bolagen för den överlätna 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 bolagen i strid mot stadgandet i § 1 mom. 3 här ovan kan hava iklätt sig, samt

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

*Mom. 3.* Kostnaderna för lagfart på den av svenska staten förvärvade egendomen gäldas av styrelsen.

#### §§ 4—9.

(Likalydande med §§ 4—9 i Bil. A.)

Stockholm den 16 november 1942.

Malmö den 16 november 1942.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

MALMÖ—TRELLEBORGS JÄRNVÄGS-  
AKTIEBOLAG.

*G. Dahlbeck.*

*C. F. Tranchell.*

*Erik Malmkvist.*

VELLINGE—SKANÖR—FALSTERBO  
NYA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

*C. F. Tranchell.*

## Bilaga C.

## Avtal

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, och Trelleborg—Rydsgårds järnvägsaktiebolag, nedan kallat bolaget, 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 1943 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt  
*dels* bolagets järnväg mellan Trelleborg C och Rydsgård,  
*dels* bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar samt rättigheter.

Bolaget äger dock rätt att av tillgängliga kontanta medel behålla eller på tillträdesdagen av styrelsen kontant utbekomma ett belopp av tolv tusen (12,000) kronor.

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 sådana, som avse det normala uppehållet av driften på 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.

(Likalydande med § 2 i Bil. A.)

## § 3.

*Mom. 1.* I vederlag för den erhållna egendomen skall staten på tillträdesdagen

*dels* till bolaget överlämna statsobligationer om nominellt trehundra-trettontusen (313,000) kronor,

*dels* övertaga betalningsskyldigheten för följande bolagets lån med angiven kapitalskuld den 1 juli 1943, jämte räntor, nämligen

|   |        |         |
|---|--------|---------|
| lån hos Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag .....      | kronor | 70,000  |
| » » Svenska Sockerfabriksaktiebolaget (reverslån) ..... | »      | 200,000 |
| » » » » (amorteringsslån) .....                         | »      | 120,000 |

eller tillsammans en kapitalskuld av trehundra-nittiotusen (390,000) kronor,

*dels* övertaga bolagets övriga skulder och förpliktelser — vari icke inbegripes borgensförbindelser — enligt vad närmare omförmåles 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 40 kronor. Fördelningen på sagda valörer sker på sätt bolaget äger bestämma, dock att obligationer om 40 kronor utställas endast till det antal som erfordras för att kunna fördela likviden på aktieägarna.

*Mom. 2.* Bolagets skulder — däri inbegripet alla skatter, som vid övertagandet redan påförts eller därefter komma att påföras bolaget för den överlätna 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 på den av svenska staten förvärvade egendomen gäldas av styrelsen.

#### §§ 4—9.

(Likalydande med §§ 4—9 i Bil. A.)

Stockholm den 16 november 1942.

Malmö den 16 november 1942.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

TRELLEBORG—RYDSGÅRDS JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

*G. Dahlbeck.*

*C. F. Tranchell.*

*Erik Malmkvist.*

#### Bilaga D.

#### Avtal

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Östra Blekinge 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 1943 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

dels bolagets järnväg omfattande bandelarna Gullberna—Torsås, Torsås—Bergkvara och Torsås—Gullaboby med vad till densamma hör,

dels bolagets automobilrörelse med till denna hörande fordon, byggnader m. m.,

dels bolagets övriga fastigheter, i den mån desamma icke äro i fastighetsförteckningen, bilaga A, angivna som undantagna.

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

*Mom. 3.* Bolaget får icke före tillträdesdagen disponera i överlåtelsen ingående tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än för bestridande av löpande förvaltningskostnader samt likvider för förräntning och amortering av bolagets låneskulder, ävensom för betalning av driftskulder, avseende tiden före den 1 juli 1942.

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

#### § 2.

(Likalydande med § 2 i Bil. A.)

## § 3.

Vederlag för vad bolaget härigenom överlåter utgår på följande sätt.

Så snart bolaget i avräkning på sin skuld för statslånet till riksgäldskontoret inbetalat *dels* vad som kommer att inflyta vid försäljningen av i § 1 omförmälda från överlåtelsen undantagna fastigheter, *dels* det belopp, som i övrigt kan återstå sedan bolagets likvidation avslutats, befrias bolaget från betalningsskyldigheten för återstoden av sin skuld för statslånet och återfår sin för lånet utställda skuldförbindelse.

Kostnaden för lagfart å den överlåtna egendomen gäldas av styrelsen.

## § 4.

(Likalydande med § 4 i bil. A.)

## § 5.

(*Mom. 1—6* likalydande med § 5 mom. 1—6 i Bil. A.)

*Mom. 7.* Av statens järnvägar övertagen personal, som uppförts på aktiv stat och vid tidpunkten härför icke uppnått för den erhållna befattningen i allmänna tjänstepensionsreglementet stadgade pensionsåldern, tillerkännes rätt till fyllnadspension enligt Kungl. Maj:ts kungörelse den 30 juni 1942 (nr 697).

(*Mom. 8 och 9* likalydande med § 5 mom. 8 och 9 i Bil. A.)

## §§ 6—9.

(Likalydande med §§ 6—9 i Bil. A.)

Stockholm den 28 januari 1943.

Karlskrona den 28 januari 1943.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

ÖSTRA BLEKINGE JÄRNVÄGS-  
AKTIEBOLAG.

*G. Dahlbeck.*

*I. Borgström.*

*Erik Malmkvist.*