

## Nr 334.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv för statens järnvägars räkning av aktierna i svenska rederiaktiebolaget Öresund m. m.; given Stockholms slott den 8 oktober 1943.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande 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 8 oktober 1943.*

### Närvarande:

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

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

I skrivelse den 7 september 1943 har *järnvägsstyrelsen* underställt Kungl. Maj:ts prövning en vid skrivelsen i avskrift fogad, av styrelsen ingången överenskommelse om förvärv av samtliga aktier i svenska rederiaktiebolage Öresund.

Överenskommelsen, vilken torde få såsom bilaga fogas till dagens statsrådsprotokoll, är sluten under förutsättning *dels* att Kungl. Maj:t före utgången av november 1943 godkänner densamma, *dels* ock att de danska

statsbanorna senast å den dag, likaledes före utgången av november 1943, som av Kungl. Maj:t bestämmes såsofn tillträdesdag, förvärvat aktierna i Dampskibsselskabet Öresund A/S i Köpenhamn.

Svenska rederiaktiebolaget Öresund äger gemensamt med danska Dampskibsselskabet Öresund A/S ett antal fartyg, som i konkurrens med svenska och danska statsjärnvägarnas tåg färjor under normala förhållanden gå i trafik mellan Malmö och Köpenhamn. Fartygen angöra centralt belägna tilläggsplatser i de båda städernas allmänna hamnar. Tåg färjorna åter anlöpa från stadscentra mera avlägset belägna specialhamnar, vilka stå i tåg förbindelse med respektive centralstationer. I Köpenhamn användes denna tåg förbindelse för trafik av alla slag, i Malmö däremot, vad persontrafiken beträffar, endast för vissa s. k. genomgående resande. Under det pågående kriget har fartygstrafiken varit inställd.

Mellan statsjärnvägarna i Sverige och Danmark, å ena, samt de båda bolagen, å andra sidan, har samarbete såtillvida uppnåtts, att avtal sedan längre tid föreligger om personsamtrafik och likhet i befodringsavgifter, innefattande jämväl valfri väg för resande å retur biljett. Däremot har det, enligt vad järnvägsstyrelsen i sin skrivelse meddelar, trots upprepade försök icke visat sig möjligt att uppnå överenskommelse om sådan reglering av tidtabellerna, att turerna kunnat läggas rationellt och från samhällelig synpunkt ekonomiskt. I följd härav ha statsbanornas stora färjor med hänsyn till tåg förbindelserna måst gå i turer, som delvis varit för lokaltrafiken mindre lämpliga, varjämte åtskilliga turer blivt i onödan dubblerade.

Om olägenheterna med denna bristande samordning mellan järnvägarnas och bolagens verksamhet anför järnvägsstyrelsen närmare följande.

I fråga om tidtabellerna har viss motsättning mellan färjetrafiken och fartygstrafiken varit rådande. Färjeturerna ha nämligen — då möjlighet att på något sätt dirigera bolagens fartyg saknats — med hänsyn till genomgångstrafiken städse måst läggas så, att i Malmö erhållits bästa möjliga anslutning till, respektive från Stockholmstågen. Härmed ha följt tider, som delvis legat mindre lämpligt till för lokaltrafiken mellan Köpenhamn och Malmö. Öresundsbolagen däremot ha anordnat sin trafik med hänsyn uteslutande till det lokala, under normala tider särdeles betydande behovet av resor. Beteckningen lokala syftar därvid, vad svenska sidan angår, icke uteslutande på Malmö stad utan också på hela bygden inom vad man kan benämna Malmö närtrafikzon.

Sägda anordning av tidtabellen jämte innehavet i båda städerna av mera centralt belägna tilläggsplatser har medfört, att bolagen kunnat draga till sig den vida övervägande delen av resandetrafiken å förevarande sträcka.

Mot hittillsvarande ordning i fråga om färjetrafiken har jämväl anmärkts, att man icke ens för fjärrtrafikens del lyckats åstadkomma en fullt tillfredsställande tidtabell i färdriktningen från Köpenhamn till Sverige, i det att färjeturerna främst varit tillrättlagda för färder från Sverige. En tidtabell, som — utan att repliera också på fartygens turer — skulle väl tillgodose båda färdriktningarna, anses emellertid icke möjlig att åstadkomma, så länge färjetrafiken skall, på sätt hittills skett, uppehållas med endast en färja i drift. En ändring i sistnämnda hänseende, alltså övergång till en ordning med två färjor i samtidig drift och en tredje färja i reserv, skulle emellertid

ha medfört en ytterligare nedgång i kapacitetens utnyttjande samt en mycket kraftig ökning av såväl driftutgifter som kapitalkostnader, för vilken ökning täckning genom nya inkomster ej kunde beräknas bliva erhållen.

Järnvägsstyrelsen upplyser i sin skrivelse vidare, att ett före det nu pågående kriget gjort försök att ernå en rationalisering genom att statsbanorna förvärvade bolagens aktier strandat på grund av att enighet icke kunnat uppnås om priset. Tanken på överenskommelse hade dock icke därmed övergivits av de svenska och danska järnvägsledningarna. Under år 1942 upptagna nya förhandlingar hade lett till den nu av järnvägsstyrelsen under förbehåll av statsmakternas godkännande träffade överenskommelsen om förvärv av aktierna i svenska rederiaktiebolaget Öresund. Denna överenskommelse motsvarades av ett liknande villkorligt avtal, varigenom danska statsbanorna förvärvat samtliga aktier i danska Dampskibsselskabet Öresund A/S. Vederbörande danska myndighet hade numera, enligt vad till järnvägsstyrelsen under hand meddelats, under förutsättning att motsvarande förstatligande av det svenska bolagets aktier ägde rum före utgången av år 1943, lämnat sitt medgivande till statsförvärv av det danska bolagets aktier.

Beträffande den träffade överenskommelsens innehåll anför järnvägsstyrelsen.

Såsom av överenskommelsens § 1 framgår, är det främsta och viktigaste i vad sålunda villkorligt avtalats, att de båda statsbaneförvaltningarna skola övertaga *samtliga* aktier i respektive bolag och därmed den faktiska förfoganderätten över bolagens fartyg och övriga egendom. Bolagens rättigheter och förpliktelser beröras ej därav, att nya aktieägare inträda i de hittillsvarandes ställe.

Det i § 2 mom. 1 b omförmälda bildandet av ett nytt bolag sammanhänger därmed, att Öresundsbolagen bedriva icke blott förenämnda sjöfart i mellanrikstrafik utan också viss lokalfart, nämligen utefter danska kusten mellan Köpenhamn och Bellevue (Klampenborg). Denna rent innerdanska kustfart, som uppehålls endast under sommaren och är av relativt liten omfattning, skulle givetvis vara föga lämpad för ett sjöfartsföretag, där svenska statsbanorna äro hälften-delägare, och tanken har därför till en början varit, att danska statsbanorna skulle ensamma svara för denna gren av trafiken. Vid överläggningarna i ärendet har emellertid upplysts, att man å danskt håll överhuvud icke ansåge kustfarten ifråga lämplig för ett statsägt företag, varför en uppdelning borde ske av den förevarande rederirörelsen på två företag, av vilka det ena, med de båda statsbaneförvaltningarna som intressenter, skulle ombesörja mellanrikstrafiken, medan det andra, ett helt enskilt bolag, skulle ha hand om den lokala kustfarten.

Det är mot en sådan uppdelning av trafiken, som förenämnda bestämmelse i överenskommelsens § 2 mom. 1 b syftar. Däri omförmälda fem fartyg, alla av blygsam storlek — under 100 tons dräktighet — användas nämligen enbart för kustfarten och samma är givetvis förhållandet med Bellevue-kajen, för vilken anläggning finnas särskild förvaltning och särskilda räkenskaper.

Efter avskiljandet av de fem småfartygen återstå följande fyra större för mellanrikstrafiken avsedda fartyg.

N a m n	Byggnads- år	Bruttoton	Anskaffnings- kostnad danska kronor
s/s Öresund .....	1905/1921	606	680,000
s/s Malmö .....	1914	609	510,000
s/s Sverige .....	1929	811	889,000
m/s S:t Ibb .....	1935	626	661,000
<hr/>			
Summa kronor			2,740,000

I bolagens ägo befinner sig ytterligare ett större fartyg, nämligen s/s Hälsingborg om 669 ton, byggt 1912 och betingande en kostnad av 455,000 kronor. Enligt ett under 1942 träffat avtal är emellertid detta fartyg till ett relativt högt pris av bolagen sålt för användning inom andra farvatten och med överlämnande senast vid utgången av innevarande år. I det svenska bolagets bokslut för år 1942 är detta överlämnande anteciperat och fartygets bokförda värde ersatt av en fordran.

Öresundsbolagen äga jämväl en fastighet i Köpenhamn, adress Havnegade 49, inrymmande bland annat för trafiken erforderliga lokaler. Det svenska bolagets halvpakt i fastigheten är sedan gammalt bokförd till 130,000 kronor motsvarande andel i in-teckningslån till cirka 83,000 kronor. Förmögenhetsdelen ifråga är alltså relativt blygsam, och fastighetsinnehavets framtida betydelse knyter sig främst vid förhållandet, att därmed säkerställes den traditionella, fördelaktiga kajplatsen i Köpenhamn.

Av § 2 framgår vidare, att den kontanta köpeskillingen för aktieförvärvet uppgår till 1,200,000 kronor. Detta belopp kan också anses ungefärligen motsvara den faktiska totalkostnaden för förvärv av bolagets andel i nyssnämnda fartyg och fastighet, detta trots järnvägsstyrelsens skyldighet att utställa i § 2 mom. 2 omförmälda skuldförbindelse samt förefintligheten i bolagets senaste balansräkning av vissa skulder. Skulderna kompenseras nämligen av en fordran, vilken härleder från nyssnämnda försäljning av s/s Hälsingborg, och den nytillkomna skulden i statens järnvägars egna räkenskaper på 400,000 kronor kompenseras av en lika stor fordran i det av statens järnvägar helt ägda bolaget, varför man för statsbanornas framtida rörelse tagen som helhet kan bortse från posten ifråga.

Nyssnämnda balansräkning har i sammandrag följande utseende.

<i>Tillgångar</i> (31 december 1942):	Svenska kronor
1/2 Fartygens konto .....	704,000
1/2 Fastigheten Havnegade .....	130,000
Diverse fordringar .....	232,000
Kassa och bank .....	18,000
Vinst- och förlustkonto (förlust) .....	118,000
<hr/>	
Summa kronor	1,202,000

*Skulder:*

Aktiekapital .....	800,000
Reservfond .....	80,000
Dispositionsfond .....	50,000
1/2 in-teckningslån i Havnegade .....	83,000
Öresundsexpeditionen (saldo) .....	167,000
Diverse .....	22,000
<hr/>	
Summa kronor	1,202,000

Förestående fordran på 232,000 kronor härrör, som redan antytts, från försäljningen av s/s Hälsingborg. Beloppet är förfallet till betalning vid fartygets överlämnande, vilket, som nämnt, skall äga rum senast vid årsskiftet 1943/44.

Beträffande de ekonomiska konsekvenserna av den rationalisering av Öresundstrafiken, som ett statsförvärf av aktierna i rederibolaget kan beräknas medföra, framhåller järnvägsstyrelsen, att en beräkning av storleken av uppnåeliga besparingar vore vanskelig med hänsyn till de nuvarande ovissa förhållandena. Med hänsyn till att den lokala årsomslutningen av färje- och fartygstrafiken före krigsutbrottet uppgått till omkring 3,000,000 svenska kronor, hölle styrelsen dock för sannolikt, att den årliga utgiftsminskningen borde kunna räknas i hundratusental kronor. Röntabilitetsutsikterna bedömdes av styrelsen såsom goda även om hänsyn icke toges till möjliga fusionsvinster. Till belysande härav meddelar järnvägsstyrelsen följande sammanställning av det svenska bolagets vinst- och förlusträkningar för åren 1932—1938, vilken tid använts såsom basperiod vid beräkningarna rörande uppgörelsens ekonomiska innebörd.

	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
<i>Inkomster.</i>							
	T u s e n t a l   k r o n o r						
Balanserad vinst.....	37	26	25	34	35	35	4
Diverse inkomster.....	117	160	185	168	226	219	228
Summa	154	186	210	202	261	254	232
<i>Utgifter.</i>							
Avsättning till avskrivningsfond .....	44	60	88	83	102	150	103
Diverse utgifter inklusive skatter .....	20	37	24	28	68	44	46
Vinst .....	90	89	98	91	91	60	83
Summa	154	186	210	202	261	254	232
<i>Vinstfördelning.</i>							
Aktieutdelning .....	64	64	64	56	56	56	56
	8 %	8 %	8 %	7 %	7 %	7 %	7 %
Överfört till nästa år .....	26	25	34	35	35	4	27

I anslutning till sammanställningen har järnvägsstyrelsen beträffande frågan om bedömandet av affärsresultatet anfört följande.

Härvid är främst att beakta frågan, huruvida de verkställda avsättningarna till avskrivningsfonden kunna anses motsvara den faktiska värdeminskningen å bolagets egendom.

Som synes har avsättningen varit ojämn; medeltalet uppgår till 90,000 kronor årligen. Såvitt nu kan bedömas, har en avsättning av denna storlek inneburit en viss konsolidering. Den svenska halvparten av anskaffningsvärdet för nyare tonnage utgör nämligen cirka 1,000,000 kronor. Läggas härtill 400,000 kronor för ett äldre fartyg, som normalt borde varit utbytt, blir summan 1,400,000 kronor. Med antagen 20-årig livslängd blir den normala av-

sättningen alltså 70,000 kronor. Efter denna beräkning skulle det faktiska årsöverskottet ha varit i genomsnitt 20,000 kronor större än det bokförda.

Då den faktiska utdelningen uppgått till omväxlande 7 och 8 procent, kommer man sålunda till ett faktiskt överskott motsvarande 10 procent.

Huru stor del av detta överskott, som kan anses hänförligt till den lokalfart utefter danska kusten, som nu skall avskiljas, är ej möjligt att med någon säkerhet bedöma med stöd av föreliggande uppgifter. Då emellertid lokalfartens anpart i de samlade trafikinkomsterna vid krigsutbrottet utgjorde knappa 7 procent och likväl för denna relativt ringa trafik erfordrades lika många fartyg som för mellanriksfarten — låt vara sådana av mycket mindre storlek — vill det synas, som skulle lokalfartens bidrag till avkastningen icke ha varit av någon avgörande betydelse. Viktigare är, att basperioden var en tid av obruten fredlig samfärdsel och att det är osäkert, huru länge det kan dröja, innan nu bestående trafikhinder kunna komma att försvinna. I allt fall synes det kunna göras gällande, att inom räntabilitetskalkylens ram finnes plats icke blott för den omedelbara kapitalinsatsen om 1.2 miljoner kronor utan också för medel till den nybyggnad av fartyg, som kan befinnas erforderlig längre fram, när både det nu pågående kriget och den efterföljande fredskrisen tillhöra det förflutna. Det torde böra understrykas, att denna kalkyl då likväl icke omsluter förenämnda fusionsvinster — vilka komma även färjetrafiken tillgodo — utan är begränsad till vad som står att erhålla vid fortsatt självständig drift för fartygstrafiken.

I nuvarande tidsläge, då samtliga fartyg äro upplagda och komma att så förbli under obestämbär tid, är det givetvis icke blott beräkningen av affärsvärdet, som är vanskligt. Även de rent tekniska värdena å de bolaget tillhöriga egendomsobjekten framstå såsom i någon mån ovissa. En besiktning och teknisk värdering av denna egendom har ägt rum genom svenska och danska skeppsbyggnadssakkunniga, varvid besiktningsmännen enats därom, att den samlade flottan för Öresundsfarten representerade ett totalt värde icke understigande 3 miljoner danska kronor. Värderingen har skett efter 1939 års priser men med hänsyn tagen till det skick, vari fartygen nu befinna sig. Den nämnda summan har erhållits med bortseende från det svårbestämbara värdet av de nu fränskilda 5 småfartygen, vilket värde icke ansetts större än det lämpligen kunde tjäna som säkerhetsmarginal.

Enligt värderingen skulle alltså de fyra stora fartygen representera ett värde av 3.0 miljoner danska kronor, d. v. s. cirka 2.7 miljoner svenska kronor. Härtill kommer förenämnda fastighet i Havnegade, vilken anses representera ett väsentligt större värde än det saldo på cirka 100,000 kronor mellan taxeringsvärde och inteckningslån, som bokföringen upptager. Det svenska bolaget äger halvparten av all företagets egendom, och på dess del kommer alltså enligt sagda värdering drygt 1.4 miljoner kronor, d. v. s. åtskilligt mer än det belopp, som aktieförvärvet kräver.

Mellan det förut berörda affärsvärdet och det nu angivna tekniska värdet finnes en viss marginal, utgörande good will för företaget. Att en sådan vunnits under 40 års allmänt uppskattad verksamhet, förefaller ju också helt naturligt, trots att sjöfarten är en fri näring. Med de bestämmelser, som gälla i Danmark beträffande upplåtelse av kajplats åt fartyg i linjefart, är det för övrigt skäligen vanskligt för en eventuellt nytillkommande att erhålla en lämpligt belägen sådan. Å andra sidan är, som synes, det tekniska värdet väsentligt högre än det bokförda; bolagen ha, såsom nämnts, fört en avskrivningspolitik, som legat på den säkra sidan.

Beträffande järnvägsstyrelsens åtaganden med avseende å rederibolagens personal anför styrelsen.

Jämlikt överenskommelsens § 4 skall den nuvarande svenska personalen bibehållas vid sina löne- och övriga anställningsvillkor, med iakttagande bland annat att ingen må komma i åtnjutande av högre löneförmåner än motsvarande tjänstehavare vid statens järnvägar. Större delen av besättningen har i samband med trafikens upphörande under år 1940 avmönstrat och därmed lämnat sin anställning i bolagets tjänst. De hava sedermera tagit hyra på andra fartyg eller i övrigt sökt sin utkomst på allmänna arbetsmarknaden. Endast ett begränsat antal kvarstår i bolagets tjänst. Den personal, som sålunda beröres, är förtecknad i en till överenskommelsen hörande bilaga A. På grund av det begränsade antalet — 13 stycken — torde icke kunna väntas några svårigheter att bereda sysselsättning åt samtliga. Det må framhållas, att två styrmän och en maskinist äro tillåtna att fortsätta vidare och all övrig personal uppbär starkt beskurna löner under den tid båttrafiken ligger nere. De två anställningshavare, som äro födda 1879, komma att lämna sin anställning redan under nästkommande år.

I fråga om pensioneringsförhållandena gäller, att av den för närvarande anställda svenska personalen

- 3 äro pensionsförsäkrade i Svenska Personal Pensionskassan,
- 2 » » » Sjöbefällets pensionskassa, Göteborg,
- 6 » » » danska pensionsanstalter och
- 2 icke äro delägare i någon pensionsanstalt.

De övertagna pensionsförpliktelserna i övrigt framgå av bilaga B till överenskommelsen.

Såsom sammanfattning av sin redogörelse anför järnvägsstyrelsen, att styrelsen i fullt samförstånd med den danska statsbaneförvaltningen, vilken hade en vidsträckt erfarenhet angående med järnvägstrafik kombinerad sjöfart, kommit till den uppfattningen, att med beaktande av alla föreliggande omständigheter de avtalade försäljningsvillkoren kunde betraktas såsom för de båda statsbanorna fördelaktiga.

Styrelsen hemställer, att Kungl. Maj:t måtte dels godkänna den vid statsrådsprotokollet fogade överenskommelsen, dels ock bemyndiga styrelsen att för ifrågasatt aktieförvärv disponera ett belopp av 1,200,000 kronor av till styrelsens förfogande stående likvida medel ävensom att utställa en i överenskommelsens § 2 mom. 2 omförd skuldförbindelse.

I yttrande den 18 september 1943 beträffande sättet för finansieringen av det ifrågasatta aktieförvärvet har *riksräkenskapsverket* förklarat sig intet ha att erinra mot att härför disponeras till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, har det länge varit ett önskemål för både statens järnvägar och de danska statsbanorna att rationalisera trafiken mellan Malmö och Köpenhamn, vilken under normala förhållanden bedrivs såväl med färjor av järnvägarna som med andra fartyg av ett svenskt och ett danskt rederibolag gemensamt. Den konkurrens, som förekommit mellan färjorna och de övriga fartygen, har icke lett till bästa resultat vare sig från samhällsekonomisk synpunkt sett eller med hänsyn till trafikanternas intressen. Försök ha tidigare gjorts att genom frivilliga

Departements-  
chefen.

överenskommelser uppnå en samordning av trafiken på sådant sätt, att exempelvis onödiga dubblingar av turer kunnat undvikas, men dessa försök ha misslyckats.

Genom det nu ifrågasatta förvärvet för statens järnvägars räkning av aktierna i det svenska bolaget — vilket förvärv motsvaras av danskt statsförvärv av aktierna i det danska bolaget — skulle förutsättningar skapas för en samordning och rationalisering av trafiken. Principiellt synes mig aktieförvärvet stå i god samklang med de syften, som varit vägledande för de på senare år skedda förstatligandena av enskilda järnvägar, nämligen att åstadkomma en förbättring av transportprestationerna och samtidigt nedbringa samhällets kostnader för trafiken.

Vanskligare är givetvis att bedöma, huruvida en tillfredsställande förräntning kan ernås av den erforderliga kapitalinsatsen. Denna insats är i förhållande till aktiekapitalet ganska betydande, och härtill komma vissa ej oväsentliga pensionsförpliktelser. I nu rådande ovissa läge är det svårt att bilda sig ett tillförlitligt omdöme rörande det framtida värdet av övertagna fartyg, och vidare är det icke möjligt att avgöra, när trafiken skall kunna återupptagas i full utsträckning. Å andra sidan kan det antagas, att just den nuvarande stagnationen i trafiken bidragit till att underlätta en uppgörelse. Sedd på längre sikt förefaller den träffade överenskommelsen vara ekonomiskt godtagbar. Av järnvägsstyrelsens redogörelse framgår, att det svenska bolaget fört en avskrivningspolitik, som ansetts kunna betecknas såsom försiktig. Samtidigt har bolaget å sitt aktiekapital av 800,000 kronor lämnat en utdelning, som utgjort för perioden 1932—1934 8 procent och för åren 1935—1938 7 procent. Dessa siffror synas berättiga till antagandet, att en skäligen avkastning å köpesumman 1,200,000 kronor kan påräknas. Den omständigheten, att vissa småfartyg icke ingå i köpet, torde mer än väl motverkas av de fusionsvinster, som kunna beräknas uppkomma för statens järnvägar. Jag är därför beredd att förorda, att förvärvet kommer till stånd.

I likhet med järnvägsstyrelsen finner jag lämpligt, att förvärvet inskränkes till vad som erfordras för ernående av förut angivna rationaliseringssyften och att sålunda den av de båda rederibolagen bedrivna lokalfarten utmed danska kusten icke övertages av järnvägarna.

Då innehållet i den träffade överenskommelsen icke heller i övrigt givit mig anledning till erinran, vill jag tillstyrka, att överenskommelsen godkännes.

Järnvägsstyrelsens förslag att aktieförvärvet finansieras med till styrelsens förfogande stående likvida medel står i överensstämmelse med praxis vid de förvärv av aktier i järnvägsföretag, som beslötos av 1938 års riksdag, och föranleder icke någon erinran från min sida. Jag tillstyrker vidare, att järnvägsstyrelsen bemyndigas utställa den i överenskommelsens § 2 mom. 2 omförmälda skuldförbindelsen å 400,000 kronor.

Under erinran om att överenskommelsen är träffad under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande före utgången av november 1943 hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,



*dels* att till inköp för statens järnvägars räkning av aktierna i svenska rederiaktiebolaget Öresund må disponeras ett belopp av högst 1,200,000 kronor av till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel;

*dels ock* att järnvägsstyrelsen må till nämnda bolag utfärda en skuldförbindelse å 400,000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen 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:

*A. C. F. v. Krusenstierna.*

---

### Överenskommelse

mellan Svenska Staten genom Kungl. Järnvägsstyrelsen, nedan kallad köparen, å ena, samt undertecknad Frans Kockum, nedan kallad säljaren, på grund av bifogade fullmakter<sup>1)</sup>, å andra sidan, angående förvärfv för Svenska staten av samtliga aktier i Svenska Rederi Aktiebolaget Öresund, nedan kallat Bolaget.

#### § 1.

Säljaren överlåter och överlämnar å den dag före utgången av november månad 1943, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen), till köparen samtliga aktier i Svenska Rederi Aktiebolaget Öresund, utgörande åttahundra stycken var och en å nominellt 1,000 kronor. Aktierna skola överlåtas i transporterat skick jämte talonger med tillhörande utdelningskuponger från och med nr 22 för år 1939.

#### § 2.

*Mom. 1.* I vederlag för de överlämnade aktierna bekommer säljaren å tillträdesdagen

a) ett kontant belopp av enmiljontvåhundrausen (1,200,000) svenska kronor jämte ränta därå som i § 6 sägs,

b) under de i mom. 2 angivna betingelserna samtliga aktierna å nominellt fyrahundrausen (400,000) svenska kronor i ett genom Svenska Rederi Aktiebolaget Öresunds försorg bildat bolag, i vilket bolag kommer att ingå såsom huvudsakliga tillgångar och skulder:

1. *antingen dels* de andelar i motorfartygen Gylfe, Gefion, Kirsten Piil, Den lille Havfrue och Sundet I, som Bolaget äger, samt Bolagets andel i Bellevue Pier och andel i den av Dampskibsselskabet Öresunds Expeditions avdelning bokförda fordran på »Bellevue Brokasse», *dels* den del av Bolagets låneskuld, som belöper å Bellevue Pier, per den 31 december 1942 uppgående till hälften av danska kronor 91,660:09 eller danska kronor 45,830:05 efter en kurs av 87:60 = svenska kronor 40,147:12, *dels* Bolagets andel i av Bolaget tecknad garanti å 157,083 danska kronor i Krigsforsikringen for danske Skibe, som belöper på ovan namngivna fartyg, uppgående till 18,113:15 danska kronor = 15,867:12 svenska kronor, *och dels* Bolagets andel i »Garantikapital i Forvaltningsnaevnet for Krigsforsikringen av Havne», utgörande hälften av danska kronor 10,264:30 eller danska kronor 5,132:15 efter en kurs av 87:60 = svenska kronor 4,495:76, som åvilar Bellevue Pier,

2. *eller* de värden, som kunna komma att träda i stället för de under 1. här ovan nämnda, på grund av att överenskommelse därom träffats mellan Svenska Rederi Aktiebolaget Öresund och Dampskibsselskabet Öresund A/S.

Förrådseffekter och inventarier, som uppenbarligen äro avsedda enbart för ovan angivna smärre fartyg, skola medfölja dessa.

*Mom. 2.* Säljaren skall, under förutsättning att denna överenskommelse blir definitivt gällande, ombestyras, att Bolaget till köparen överlåter de under punkt b) här ovan omnämnda aktierna, så att köparen blir i stånd att överlåta desamma till säljaren. Såsom likvid skall köparen till Bolaget

<sup>1)</sup> Fullmakterna, ej här återgivna, innefatta av samtliga övriga aktieägare givna bemyndiganden för direktören Frans Kockum att till järnvägsstyrelsen för en köpeskilling av 1,500 kronor per aktie försälja dem tillhöriga aktier i Svenska rederiaktiebolaget Öresund.

utgiva skuldförbindelse, lydande å ett belopp av fyrahundratusen (400,000) svenska kronor.

### § 3.

Så snart denna överenskommelse godkänts av Kungl. Maj:t, utlyses bolagsstämma, vid vilken utses ny styrelse. Det förutsättes, att den nuvarande bolagsledningen före tillträdesdagen ej disponerar över Bolagets tillgångar eller ikläder Bolaget förpliktelser utöver vad som erfordras enligt denna överenskommelse och för rörelsens bedrivande. Det åligger styrelsen att i frågor av större vikt inhämta godkännande av de i nästföljande stycke omnämnda representanterna för köparen.

Till styrelsesammanträden, som hållas sedan överenskommelsen under-tecknats, kallas den eller de representanter, som köparen därtill utser.

### § 4.

Köparen och säljaren äro ense därom, att denna överenskommelse icke skall föranleda ändring i den nuvarande svenska personalens löne- och övriga anställningsvillkor, med iakttagande dock dels att ingen må komma i åtnjutande av högre löneförmåner än motsvarande tjänstehavare vid statens järnvägar, dels att vederbörande anställningshavare må kunna förflyttas till tjänstgöring vid statens järnvägar, varvid däck- och maskinbefäl samt besättningsmän ombord å fartygen beredas lämplig tjänstgöring ombord å statens järnvägar tillhöriga färjor och fartyg. Ifrågakvarande personal är förtecknad i bilaga A.

Det förutsättes, att liknande överenskommelse rörande Bolagets personal av dansk nationalitet träffas mellan D. S. B. och Dampskibsselskabet Öresund A/S i Köpenhamn.

### § 5.

Köparen förbinder sig att gemensamt med de danska statsbanorna respektera  
ej mindre Bolagets åtaganden i förhållande till de pensionsinrättningar, som personalen tillhör  
än även de av Bolaget fattade beslut om pensioner och understöd, vilka äro förtecknade i bilaga B.

### § 6.

I 2 § mom. 1 omförmäld ränta beräknas efter 3 procent årligen från och med den 1 juli 1943 och intill tillträdesdagen.

### § 7.

Säljaren förbinder sig tillse, att de i § 2 mom. 1 b omförmälda fartygen icke utan köparens i förväg inhämtade samtycke nyttjas för sjöfart mellan Sverige och Danmark i konkurrens med köparen och danska statsbanorna, vilken förbindelse gäller även om särskilt bolag — vars firmanamn ej heller utan köparens tillstånd må innehålla ordet Öresund — skulle bildas för att övertaga fartygen eller desamma skulle överlätas till tredje man.

Däremot föreligger intet hinder för säljaren att utöva trafik längs svenska resp. danska kusten samt därifrån till hamnar å ön Ven.

### § 8.

Denna överenskommelse är träffad under förutsättning av  
dels att Kungl. Maj:t före utgången av november månad 1943 godkänner densamma,

dels att danska statsbanorna senast å ovan omförmälda tillträdesdag förvärva aktierna i Dampskibsselskabet Öresund A/S, Köpenhamn.

Stockholm den 4 september 1943. Malmö den 4 september 1943.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

*G. Dahlbeck.*

*Frans Kockum.*

*Erik Malmkvist.*

*Bilaga A  
till överenskommelsen.*

**Förteckning  
över hos Svenska Rederiaktiebolaget Öresund anställd personal  
(överenskommelsens § 4).**

Titel	Namn	Född	Anställd i bolagets tjänst
Kapten	K. M. Klausson ....	11/10 1885	1912
Styrman	Sture Wänge.....	1/10 1900	1930
»	S. E. Wahlqvist ....	5/6 1901	1932
Maskinist	C. H. Persson .....	26/8 1884	1911
»	G. O. Ström .....	2/4 1885	1912
»	E. Ryberg .....	28/2 1889	1927
Rorgångare	L. Larsson <sup>1)</sup> .....	2/10 1897	1923
»	O. Malm <sup>1)</sup> .....	16/12 1879	1905
Kontorschef	O. Ahlström .....	16/6 1898	1927
Kamrer	John Friberg.....	7/9 1887	1902
Assistent	I. Sjögren .....	31/10 1905	1921
»	H. Sjöholm.....	3/8 1911	1926
Stuveriförman	A. Lindell .....	28/11 1879	1913

<sup>1)</sup> Är icke delägare i någon pensionsinrättning.

*Bilaga B*  
*till överenskommelsen.*

**Förteckning**

**över dels från de båda Öresundsbolagen redan utgående pensioner och understöd, dels av de båda bolagen beslutade framtida sådana, vilkas utbetalande övertages av danska och svenska statsbanorna gemensamt (överenskommelsens § 5).**

*I. Utgående pensioner och understöd.*

Titel	Namn	Adressort	Född	Årligt understöd eller pension	
				Sv. kr.	D. kr.
Änkefru (kontorschef)	Anna Persson	Malmö	16/1 1871	1,200:—	—
» (rorgångare)	N. Gustafsson	»	19/8 1866	300:—	—
» (matros)	J. Borg	»	22/9 1872	600:—	—
f. d. akterstäderska frkn	Emmy Larsson	»	3/11 1866	360:—	—
Änkefru	Marie Prahl	Köpenhamn	7/6 1875	—	3,600:—
»	C. Paepcke	»	4/3 1864	—	2,000:—
»	Bj. Stephensen	»	30/10 1889	—	1,800:—
Fröken	Anna Liedholm	Malmö	22/3 1868	200:—	—
f. d. förman	Lars Wijk	»	29/12 1872	600:—	—

*Delägare i Öresunds pensionskassa.*

f. d. kaptan	J. M. Fagerlund	Malmö	16/9 1870	600:—	—
» »	E. Hultberg	»	23/2 1871	600:—	—
Änkefru (assistent)	Sv. Persson	»	6/1 1860	800:—	—
<b>Summa</b>				<b>5,260:—</b>	<b>7,400:—</b>

*Pensionsfyllnad.*

Följande personer åtnjuta årlig pension från Pensions- & Livränte-Institutet av 1919 A/S, Köpenhamn, till följande belopp i *danska kronor*, men skall pensionen *utbetalas i svenska kronor*, varför Öresundsbolagen bidraga med skillnadsbeloppet enligt vid varje tillfälle gällande kurs.

					D. kr.
Kaptan J. M. Fagerlund,	Malmö f.	16/9 1870	.....		3,600:—
» E. Hultberg,	» »	23/2 1871	.....		3,600:—
» S. W. Dahl	» »	30/11 1877	.....		4,000:—
Änkefru (maskinist) Norell	» »	12/7 1880	.....		1,000:—
» (kontorschef) Lindberg	» »	23/1 1882	.....		1,000:—
<b>D. Kr.</b>					<b>13,200:—</b>

Kursskillnaden i juli 1943 D. Kr. 2,640:—.

## II. Beslutade framtida pensioner.

Titel	Namn	Adressort	Född	Tillförsäkrad pension		Pension utgår från och med
				Sv. kr.	D. kr.	
Direktör	M. Suenson	Köpenhamn	29/1 1875	10,000:	—	Tillträdesdagen
Fru	F. Suenson	»	15/12 1872	5,000:	—	Dir. M. Suensons fränfalle
Direktör	Frans Kockum	Malmö	29/4 1891	5,000:	—	Tillträdesdagen
Fru	Aase Kockum	»	23/5 1908	2,500:	—	Dir. F. Kockums fränfalle.

Förteckning över svensk personal, försäkrade i danska pensionsbolag, vilkas framtida pensioner enligt överenskommelse med personalen skola utbetalas i svenska kronor.

	Pensionsförsäkrad i	Pensionsbelopp	Egen premie för närv.	Bolagets premie
Kontorschef O. Ahlström	Pensionsforsikr.-anstalten A/S Köpenhamn	2,654: 64 <sup>1)</sup>	396: —	695: 52
Kamrer John Friberg....	Pensions- og Livrenteinst. av 1919 A/S, Kph	<sup>2)</sup> / <sub>3</sub> av slutlönen i den mån denna icke överstiger 6,000 kr./år <sup>2)</sup>	288: —	909: 32
Kapten K. M. Klausson	»	» <sup>2)</sup>	360: —	660: 07
Maskinist C. H. Persson	»	» <sup>2)</sup>	180: —	907: 02
» G. O. Ström ..	»	» <sup>2)</sup>	180: —	1,085: 98
Förman A. Lindell .....	Pensionsforsikr.-anstalten A/S, Köpenhamn	1,048: 32 <sup>1)</sup>	144: —	645: —

<sup>1)</sup> Pensionsbelopp för änka utgör hälften av egen-pension.

<sup>2)</sup> » » » » en fjärdedel av egen-pension.