

## Nr 42.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv av Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar; given Stockholms slott den 21 januari 1944.*

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.

G U S T A F.

*Gustaf Andersson.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 21 januari 1944.*

Närvarande:

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

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

Med skrivelse den 18 december 1943 har *järnvägsstyrelsen* underställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen — under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande — med Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag och Östra Skånes järnvägsaktiebolag ingånget avtal om förvärv av bolagens järnvägar jämte den av bolagen bedrivna billinje-

trafiken m. m. Avtalet torde med uteslutande av därtill hörande bilagor få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Järnvägsstyrelsen uttalar till en början, att den träffade överenskommelsen inginge såsom ett led i det av statsmakterna vid 1939 års lagtima riksdag beslutade allmänna järnvägsförstatligandet samt att vid de utredningar och förhandlingar, vilka föregått överenskommelsen, följts samma riktlinjer som vid tidigare statsförvärv.

De järnvägar, som avtalet avser, förvaltas och trafikeras gemensamt men ägas av två bolag, vilka formellt och rättsligt var för sig uppträda såsom säljare, nämligen Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag och Östra Skånes järnvägsaktiebolag. Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag innehar emellertid samtliga aktier i Östra Skånes järnvägsaktiebolag.

Det till statsförvärv föreslagna järnvägssystemet, sammanfattande benämnt kristianstadbanorna, består i huvudsak av sex från Kristianstad utgående linjer med riktning mot Älmhult, Hästveda, Hässleholm, Eslöv, Brösarp och Åhus, vilka linjer besörja järnvägstrafiken i nordöstra Skåne. Samtliga bandelar hava normal spårvidd, 1,435 meter. Järnvägssystemet har tillkommit genom sammanslagning av åtskilliga mindre järnvägar och består av ett flertal koncessionsenheter.

Angående koncessionsenheterernas tillkomst meddelar järnvägsstyrelsen följande uppgifter.

#### Kristianstad—Hässleholms järnvägar.

	Koncession meddelad år	Öppnad för trafik år	Banlängd km
Kristianstad—Hässleholm .....	1864	1865	29·5
» —Åhus .....	1885	1886	18·2
» —Sibbhult .....	1884	1885—1886	34·4
Sibbhult—Glimåkra .....	1884	1886	6·4
Glimåkra—Älmhult .....	1904	1909	27·6
			Summa 116·1

#### Östra Skånes järnvägar.

	Koncession meddelad år	Öppnad för trafik år	Banlängd km
Eslöv—Hörby .....	1895	1897	23·6
Hörby—Tollarp .....	1885	1886	24·8
Tollarp—Skepparslöv .....	1881	1881	12·1
Karpalund—Hästveda .....	1884	1886	36·8
Kristianstad—Everöd .....	1898	1901 o. 1919	16·5
Everöd—Degeberga .....	1881	1881	7·4
Degeberga—Brösarp .....	1892	1900	15·9
Skepparslöv—Långebro .....	1901	1902	4·2
Färlöv—Strö .....	1896	1899	5·0
			Summa 146·3

I fråga om viktigare tekniska förhållanden innehåller styrelsens skrivelse följande uppgifter för de olika bandelarna.

	Km	Rälsvikt pr meter kg	Tillåten hastighet km/tim
Kristianstad—Hässleholm .....	30	43	90
» —Åhus .....	17	34	60
» —Älmhult .....	{ 31 37	{ 34 25	50
» —Eslöv .....	{ 6 61	{ 45 30	75
Karpalund—Hästveda .....	{ 6 3 28	{ 34 30 22	40
Långebro—Brösarp .....	38	25	60
Färlöv—Strö .....	5	17	30

Järnvägarnas rullande materiel utgjordes vid tiden för avlåtandet av järnvägsstyrelsens förevarande skrivelse av:

Ånglok .....	29
Rälsbussar .....	4
Person- och postvagnar .....	52
Resgods- och godsvagnar .....	748

I fråga om storleken av trafikrörelsen anför järnvägsstyrelsen, att kristianstadbanorna tillsammans tagna i jämförelse med tidigare förstatligade skånebanor kunde anses såsom medelmåttiga vad gäller såväl person- som godstrafik. År 1937, det senaste år för vilket särskilda uppgifter funnes för samtliga förenämnda skånebanor, hade för kristianstadbanorna antalet personkm uppgått till 101 400 och antalet godstonkm till 67 600 per bankm.

De skilda linjerna inom järnvägssystemet vore emellertid, fortsätter styrelsen, sinsemellan mycket olika i fråga om trafikintensitet och betydelse. Järnvägen Hässleholm—Kristianstad—Åhus stode långt framför de övriga och den däri ingående bandelen Hässleholm—Kristianstad vore närmast att jämföras med en huvudlinje. Även linjen Älmhult—Kristianstad hade i enskild regi en ganska betydande godstrafik, enär samtrafiken mellan Kristianstad och en del andra stationer i östra Skåne å ena sidan samt stationer norr om Älmhult å andra sidan framfördes över denna linje. Övriga linjer hade i huvudsak lokala trafikuppgifter. För linjen Kristianstad—Eslöv gällde dock, att genomgångstrafiken mellan sydvästra Skåne å ena och Kristianstad—Karlskrona å andra sidan leddes denna väg.

Ett förstatligande av kristianstadbanorna beräknade styrelsen komma att medföra åtskilliga omläggningar av transportvägarna för resande och gods. Sålunda syntes den godstrafik, som nu framfördes över linjerna Kristianstad—Älmhult och Kristianstad—Eslöv, i huvudsak komma att dirigeras över linjen Kristianstad—Hässleholm, bland annat i syfte att

den måtte framföras så kort sträcka som möjligt å icke elektrifierad järnväg. Vad persontrafiken anginge, komme styrelsen att taga under övervägande att låta framföra trafiken Malmö—Kristianstad och omvänt i huvudsak över Hässleholm i stället för över Eslöv för att på så sätt kunna i möjligaste mån utnyttja den elektriska driftens fördelar. Efter en sådan omläggning skulle den lokala resandetrafiken på sträckan Eslöv—Kristianstad kunna besörjas med lätta tåg. Det vore nämligen enligt styrelsens mening nödvändigt att söka åstadkomma en kraftig rationalisering av driften på denna del av Östra Skånes järnvägar, vilken under många år före kriget haft att kämpa med stora svårigheter för upprätthållande av en något så när lönsam järnvägsdrift. Genom den sålunda tänkta omläggningen skulle man bland annat kunna undvika en förstärkning av banan, vilken eljest bleve nödvändig för att möjliggöra ett fortsatt framförande av de tyngre genomgående tågen mellan Malmö och Kristianstad.

Genom berörda ävensom andra trafikomläggningar, vilka bleve en följd av att hela det skånska järnvägsnätet i och med det nu ifrågasatta statsförvärvet komme att ingå i statsbanenätet, vunnnes möjlighet till en betydelsefull rationalisering av transporttjänsten med därav följande besparingar i driftkostnader och minskning av transporttider. Även den omständigheten, att fem nuvarande föreningsstationer mellan statens järnvägar och kristianstadbanorna förlorade denna sin karaktär, medförde förenklingar och besparingar.

Angående järnvägsbolagens biltrafikerörelse meddelar järnvägsstyrelsen, att bolagen hade tillstånd till såväl buss- som lastbilstrafik. Denna trafik bedreves i egen regi. Busstrafiken omfattade en trafikerad väglängd av 436 km. Bilparken hade vid 1942 års slut bestått av 26 bussar och 1 lastbil med ett anskaffningsvärde av cirka 500 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen lämnar härefter följande siffersammanställningar, avsedda att belysa järnvägsföretagens ekonomiska förhållanden under åren 1931—1938, vilken tid använts såsom basperiod för utredningarna, samt tiden därefter.

### Järnvägsrörelsen.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medeltal 1931— 1938	1939	1940	1941	1942
	T u s e n t a l   k r o n o r												
<i>Inkomster.</i>													
Persontrafik . . .	1 115	1 022	990	990	998	1 002	1 047	1 079	1 030	1 266	1 812	2 146	2 481
Godstrafik . . . .	1 869	1 714	1 603	1 761	1 737	1 774	1 795	1 731	1 748	1 951	2 637	2 845	3 473
Övriga inkomster (posttransporter m. m.) . . . . .													
	240	234	235	233	211	217	213	210	224	216	214	218	228
Summa	<b>3 224</b>	<b>2 970</b>	<b>2 828</b>	<b>2 984</b>	<b>2 946</b>	<b>2 993</b>	<b>3 055</b>	<b>3 020</b>	<b>3 002</b>	<b>3 433</b>	<b>4 663</b>	<b>5 209</b>	<b>6 182</b>
<i>Driftutgifter</i> . . .	2 938	2 690	2 493	2 486	2 510	2 541	2 634	2 623	2 614	2 854	3 422	4 005	5 394
<i>Driftöverskott</i>	286	280	335	498	436	452	421	397	388	579	1 241	1 204	788

**Bilrörelsen.**

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
	T u s e n t a l   k r o n o r											
Inkomster .....	32	47	56	145	222	272	297	328	304	313	475	420
Utgifter .....	22	34	46	101	143	186	219	225	236	306	391	246
Driftöverskott ....	10	13	10	44	79	86	78	103	68	7	84	174
Avsättning till förnyelsefond .....	9	—	10	35	53	64	57	53	49	62	62	55

**Bolagens vinst- och förlusträkningar.****Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag.**

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
	T u s e n t a l   k r o n o r											
<i>Inkomster.</i>												
Från föregående år balanserad vinst..	27	37	31	32	24	29	32	34	29	38	23	48
Driftöverskott:												
av järnvägsrörelsen	192	141	194	276	259	452	421	397	579	1 241	1 204	788
• bilrörelsen ....	10	13	12	20	15	86	78	103	68	7	84	174
Hyror och arrenden	18	19	20	22	21	31	35	31	34	31	36	36
Diverse inkomster (med avdrag för diverse utgifter)....	1	3	4	3	—	3	1	— 4	— 33	—	12	40
Summa	248	213	261	353	319	601	567	561	677	1 317	1 359	1 086
<i>Utgifter.</i>												
Arrende för Östra Skånes järnvägar	—	—	—	—	—	237	217	201	190	506	380	245
Avsättning till förnyelsefond:												
för järnvägsrörelsen .....	91	96	97	97	96	96	100	106	121	164	94	135
• bilrörelsen ....	9	—	10	11	14	31	29	31	41	62	62	55
Räntor .....	80	77	71	68	44	32	31	27	27	9	—	—
Skatter .....	1	1	1	1	3	15	18	24	44	166	443	275
Vinst från föregående år .....	27	37	31	32	24	29	32	34	29	38	23	48
Vinst för året ....	40	2	51	144	138	161	140	138	225	372	357	328
Summa	248	213	261	353	319	601	567	561	677	1 317	1 359	1 086
Till bolagsstämmans förfogande .....	67	39	82	176	162	190	172	172	254	410	380	376
Häraf disponerade för:												
avsättning till egna fonder m. m. ....	30	8	50	106	65	90	70	75	125	250	195	—
utdelning å aktier	—	—	—	46	68	68	68	68	91	137	137	205
				2 %	3 %	3 %	3 %	3 %	4 %	6 %	6 %	9 %
balans till efterföljande år .....	37	31	32	24	29	32	34	29	38	23	48	171

## Östra Skånes järnvägsaktiebolag.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
	T u s e n t a l   k r o n o r											
<i>Inkomster.</i>												
Vinst från föregående år .....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	10	3
Driftöverskott:												
av järnvägsrörelsen	94	139	141	222	177	—	—	—	—	—	—	—
» bilrörelsen .....	—	—	— 2	24	64	—	—	—	—	—	—	—
» speditiönsverksamhet .....	—	—	—	—	—	—	—	4	10	8	9	16
Arrende .....	—	—	—	—	—	237	217	201	190	506	380	245
Diverse inkomster (med avdrag för diverse utgifter) .....	24	1	207 <sup>1</sup>	5	21	— 1	— 1	— 3	— 1	1	—	1
Förlust balanserad från föregående år	—	114	205	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Förlust för året ..	114	91	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	232	345	551	251	262	237	216	202	199	515	399	265
<i>Utgifter.</i>												
Från föregående år balanserad förlust	—	114	205	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Avsättning till förnyelsefond:												
för järnvägsrörelsen .....	—	—	72	154	154	154	152	151	148	489	386	247
» bilrörelsen .....	—	—	—	24	39	33	28	22	8	—	—	—
Räntor .....	231	231	69	72	65	49	35	28	17	11	—	—
Skatter .....	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
Vinst från föregående år .....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	10	3
Vinst för året .....	—	—	205	—	3	—	1	1	26	15	3	15
Summa	232	345	551	251	262	237	216	202	199	515	399	265
Till bolagsstämmans förfogande .....	— 114	— 205	—	—	3	1	1	1	26	15	13	18
Härav disponerade för:												
avsättning till egna fonder .....	—	—	—	—	2	1	1	1	3	2	10	15
öfriga dispositioner och avskrivningar	—	—	—	—	—	—	—	—	23	3	—	—
Balans till nästa år	— 114	— 205	—	—	1	—	—	—	—	10	3	3

<sup>1</sup> Uppgörelse enligt ackord.

**Bolagens balansräkningar per den 31 december 1942.**

	Kristianstad — Hässleholms järnvägar	Östra Skånes järnvägar
	Tusental kronor	
<i>Tillgångar.</i>		
Järnvägsanläggningen.....	7 298	4 792
Bilrörelsen.....	442	148
Fastigheter.....	35	148
Värdepapper.....	1 350	899
I kassa och bank.....	590	128
Förråd.....	296	—
Diverse tillgångar.....	393	1
	<hr/> Summa	<hr/> 6 116
<i>Skulder.</i>		
Främmande kapital		
Reverslån.....	333	6
Svävande skulder.....	1 281	3
Eget kapital		
Aktiekapital.....	2 283	500
Reservfond.....	700	50
Övriga egna fonder.....	1 060	20
Förnyelsefonder.....	4 371	5 519
Vinst från föregående år.....	48	3
» för året.....	328	15
	<hr/> Summa	<hr/> 6 116

I anslutning till balansräkningen för Östra Skånes järnvägar anmärker järnvägsstyrelsen, att det bokförda anläggningsvärdet icke motsvarade den ursprungliga byggnadskostnaden utan ett med 5 å 6 miljoner kronor nedskrivet belopp.

Den avtalade köpeskillingen för den till statsförvärv ifrågasatta egendomen uppgår till 3 766 290 kronor.

I fråga om beräkningen av järnvägarnas affärsvärde meddelar järnvägsstyrelsen, att styrelsen enligt de allmänna riktlinjerna för utredningsarbetet beträffande till förstatligande ifrågasatta enskilda järnvägar efter samråd med representanter för bolagen i och för uppskattning av affärsvärdet uppgjort en kalkyl över beräkningsbara inkomster, utgifter och överskott under ett »normalår». Denna kalkyl vore baserad på bokföringsuppgifterna för åren 1931—1938 med vissa justeringar med hänsyn till bland annat den sammanslagning av Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar, som ägt rum fr. o. m. år 1936 och vilken medfört en icke obetydlig vinst, ävensom den betydande rationalisering, som successivt under åren före sammanslagningen

genomförts vid Östra Skånes järnvägar. Dessa båda omständigheter hade endast ofullständigt kommit till uttryck i medeltalet för driftöverskotten under angivna basperiod. Kalkylen visade följande resultat för järnvägsrörelsen.

Trafikinkomster .....	kronor 2 989 000
Driftutgifter .....	» 2 553 000
<hr/>	
Driftöverskott kronor 436 000	

Driftöverskottet av järnvägsrörelsen skulle, anför järnvägsstyrelsen, i första hand täcka avsättningen till förnyelsefond för samma rörelse. Denna avsättning beräknades till 260 000 kronor. Den kalkylerade »normala» avkastningen av järnvägsrörelsen utgjorde alltså 176 000 kronor. Härtill komme 75 000 kronor, utgörande avkastning å bolagens övriga rörelsegrenar (bilrörelsen, hushyror m. m.). Det samlade överskottet av bolagens järnvägs- och bilrörelse uppginge sålunda till 251 000 kronor.

Efter frånräknande av skatter, vilka kalkylerats till 42 000 kronor enligt de bestämmelser som gällde vid basperiodens slut, återstode ett nettobelopp av 209 000 kronor, vilket efter en räntefot av 4 % motsvarade ett kapital av 5 225 000 kronor. Då den avtalade köpeskillingen utgjorde 3 766 290 kronor och egendomen överlämnades skuldfri, funnes alltså i räntabilitetskalkylen utrymme för ytterligare kapitalinsatser, bland annat till återhämtande av undernormal förnyelse, av i runt tal 1 450 000 kronor.

Den sålunda beräknade förräntningen vore, framhåller styrelsen, visserligen icke så god som önskvärt varit med hänsyn till att förevarande järnvägskomplex intoge en mycket ömtålig ställning i konkurrensen med biltrafiken och detta särskilt i vad avsåge godsbefordran, enär samtliga bandelar framginge i trakter, som vore utrustade med goda landsvägar. Vidare vore att märka att, med undantag för sockerindustrien, praktiskt taget ingen s. k. tung industri förekomme inom dessa banors trafikområde.

I betraktande av att statsförvärvet öppnade möjlighet till omfattande rationaliseringsåtgärder och då det vidare vore av betydande värde ur allmän transportsynpunkt att få samtliga skånebanor under samma ägare, har järnvägsstyrelsen emellertid funnit de avtalade ekonomiska villkoren för statsverket tillfredsställande och avtalsbestämmelserna även i övrigt antagbara.

Avtalsbestämmelserna vore, framhåller styrelsen, utformade i anslutning till tidigare träffade sådana avtal med endast de skillnader, som betingades av att i förevarande förvärv icke inginge värdepapper, kontanter m. m., i konsekvens varmed järnvägsstyrelsen ej heller övertog några skulder.

Avtalets § 5 innehölle reglerande bestämmelser rörande personalens övertagande i statens järnvägars tjänst. Enligt denna paragrafs mom. 5 skulle befattningshavarna vid järnvägen i regel vara berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1945 erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor. Enligt en vid avtalet fogad bilaga C skulle i anslutning härtil sammanlagt 424 tjänstemän komma att övertagas i statens järnvägars tjänst, nämligen 336 ordinarie och 88 icke-ordinarie. Häruföver överginge i statens järnvägars tjänst 18 chaufförer och annan bilpersonal samt 275



linje-, ban- och verkstadsarbetare, för vilka tjänstehavargrupper vid statens järnvägar gällande kollektivavtal komme att efter hand träda i tillämpning. Genom förvärvet av de ifrågavarande järnvägarna överfördes sålunda sammanlagt 717 personer i statens järnvägars tjänst. Härtill komme viss aspirantpersonal, tillfälliga arbetstagare m. fl., vilka jämväl, i den mån drifttjänsten så krävde, kunde beredas sysselsättning vid statens järnvägar och i förekommande fall ingå i rekryteringspersonalen.

De olika befattningshavarnas lönegradsplacering i statens järnvägars tjänst, sådan denna framginge av bilaga C till avtalet, hade, upplyser styrelsen, skett efter överläggningar och i huvudsak i fullt samförstånd med järnvägsförvaltningen samt med representanter för berörda personalorganisationer. Vid lönegradsplaceringen hade tillämpats normen, att personalen i stort sett tillförsäkrades sina vid den enskilda järnvägen åtnjutna löneförmåner. I vad mån den ordinarie personalen i sinom tid skulle kunna tilldelas befattningar på aktiv stat i de lönegrader, som funnes angivna i bilaga C till avtalet, bleve beroende bland annat av det framtida behovet av tjänster i de olika lönegraderna.

Enligt § 8 i avtalet skall järnvägen från tillträdesdagen införlivas med statens järnvägar. Järnvägsstyrelsen erinrar, att enligt föreliggande preliminär plan för indelning i distrikt av ett samlat svenskt järnvägsnät i statens ägo samtliga nu ifrågavarande bandelar vore avsedda att tillföras tredje distriktet. Omfattningen av de nuvarande ban- och trafiksektionerna inom detta distrikt gjorde det icke möjligt att i dessa sektioner infoga ett järnvägsnät av den omfattning, som förevarande statsförvärv avsåge. Styrelsen ansåge det därför nödvändigt, att nya ban- och trafiksektioner inrättades med Kristianstad som huvudort och i stort sett omfattande de bandelar, vilka genom detta förvärv tillfördes statens järnvägar. Lämpliga tjänstetrymmen för sådana nya sektionsledningar kunde erhållas genom utnyttjande av befintliga förvaltningslokaler.

För maskintjänstens vidkommande räknade järnvägsstyrelsen med, att ifrågavarande bandelar utan olägenhet kunde inordnas i den redan organiserade 28 maskinsektionen i Ystad.

De nya ban- och trafiksektionerna bleve av sådan storlek, att föreståndarskapet borde uppdragas åt tjänstemän i lönegraden A 26.

Förutom sålunda fr. o. m. den 1 juli 1944 erforderliga tvenne tjänster i lönegraden A 26, nämligen en baningenjör och en trafikinspektör, vore fr. o. m. den 1 januari 1945 behövliga i högre lönegrad än A 20 en stationsinspektör av klass 1 B i A 24 och en byråassistent i A 21.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels besluta, att Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar fr. o. m. den 1 juli 1944,

dels till förvärvets genomförande å riksstaten för budgetåret 1944/45 under

rubrik »Förvärv av Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar» anvisa ett reservationsanslag av 3 766 300 kronor,

*dels* slutligen medgiva, att i personalförteckningen för statens järnvägar antalet befattningar i lönegrad högre än A 20 måtte ökas med följande antal i respektive lönegrader, nämligen

fr. o. m. den 1 juli 1944:

A 26 Baningenjör ..... 1

A 26 Trafikinspektör ..... 1

samt fr. o. m. den 1 januari 1945:

A 24 Stationsinspektör av klass 1 B ..... 1

A 21 Byråassistent ..... 1

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

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* hava den 30 december 1943 avgivit yttrande i ärendet.

Fullmäktige erinra om att fullmäktige i sitt utlåtande över 1936 års järnvägskommittés betänkande rörande åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet givit sin anslutning till programmet om de enskilda järnvägarnas snara övertagande av staten och deras införlivande med statens järnvägar. Detta fullmäktiges ståndpunktstagande hade visserligen skett under andra statsfinansiella och ekonomiska förhållanden än de nu rådande, vilka tvingat staten till en synnerligen omfattande extraordinär upplåning, framför allt för försvarsändamål. Det av fullmäktige tillstyrkta och av 1939 års riksdag beslutade enhetliggörandet av det splittrade svenska järnvägsväsendet vore emellertid enligt fullmäktiges mening så betydelsefullt för landet och dess transportväsen, att det måste anses vara av stor vikt, att riksdagens berörda beslut även under de sedermera inträdda förhållandena genomfördes med den snabbhet och i den omfattning, som omständigheterna kunde göra möjliga.

Dessa synpunkter hade fullmäktige sedermera åberopat i sina yttranden över järnvägsstyrelsens i anledning av 1939 års principbeslut gjorda framställningar om statsförvärv av järnvägar.

Fullmäktige hade för sin del — i likhet med järnvägsstyrelsen — funnit de avtalade villkoren om statsförvärv av Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar från statens synpunkt godtagbara samt ville förden-skull tillstyrka det föreliggande förslaget om förvärv under år 1944 av nämnda järnvägar.

Beträffande statsförvärvets finansiering anföra fullmäktige följande.

Därest statsförvärvet genomföres, kommer riksgäldskontoret att i och för likviderande av köpeskillingarna utfärda en ny emission — den femte — av det särskilda obligationslån, som år 1940 upplades för inlösen av enskilda järnvägar. De nya obligationerna skola — liksom fallet varit med de föregående emissionerna — förses med tio årsvis den 1 juli förfallande räntekuponger.

Riksgäldskontoret kommer att å tillträdesdagen till järnvägsstyrelsen för bolagens räkning överlämna interimsbevis å bolagen tillkommande statsobligationer att sedermera så snart ske kan utbytas mot obligationerna i av bolaget önskad valörfördelning. Därvid förutsättes, att jämlikt bestämmelse i avtalet (§ 3) obligationer å 165 kronor skola utställas endast till det antal, som erfordras för att kunna fördela likviden på aktieägarna. Samma begränsning bör iakttagas även vid utställande av den lägsta obligationsvalören å 50 kronor, vilken endast undantagsvis förekommit vid statens obligationslån.

Enligt det föreliggande, med Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag och Östra Skånes järnvägsaktiebolag träffade avtalet överlåta bolagen med tillträde den 1 juli 1944 till staten den av bolagen drivna järnvägs- och biltrafikrörelsen omfattande en sammanlagd banlängd av 262,4 km och en trafikerad väglängd av 436 km huvudsakligen i nordöstra Skåne. Överlåtelsen innefattar, förutom järnvägarna och till biltrafikrörelsen hörande byggnader m. m., jämväl bolagens övriga fastigheter, anläggningar och material, i den mån sådana tillgångar icke i avtalet särskilt undantagits, men däremot icke bolagens värdepapper, kontanter, fordringar eller skulder. Det överenskomna vederlaget för överlåtelsen uppgår till 3 766 290 kronor, att i sin helhet utgivas i treprocentiga statsobligationer, förfallna till inlösen efter 10 år.

*Departements-  
chefen.*

Järnvägsstyrelsen har — med beaktande av olika på frågan inverkan omständigheter — beräknat driftöverskottet å själva järnvägsrörelsen under ett normalår till 436 000 kronor. Efter avsättning till förnyelsefond av 260 000 kronor, innebärande en ökning med omkring 58 000 kronor i förhållande till den under åren 1931—1938 i medeltal redovisade avsättningen, skulle nettoöverskottet å järnvägsrörelsen uppgå till 176 000 kronor om året.

Å bolagens övriga rörelsegrenar beräknar järnvägsstyrelsen en avkastning av 75 000 kronor. Enligt från styrelsen under hand inhämtade uppgifter fördelar sig sistnämnda belopp med 43 000 kronor på bilrörelsen och med 32 000 kronor på hushyror m. m. Underhandsuppgifterna giva vidare vid handen, att huvudposten av trafikinkomsterna å bilrörelsen faller på linjer, som löpa längs med järnvägslinjerna, medan inkomsten på s. k. tillförsellinjer är relativt liten och knappast kan beräknas giva överskott. Då bilrörelsen sålunda icke i uppgörelsen spelar någon mera betydande roll såsom en från järnvägstrafiken artskild verksamhetsgren, anser jag mig icke böra framställa någon erinran mot att i förevarande fall — såsom i järnvägsstyrelsens beräkningar skett — nettot å bilrörelsen vid räntabilitetskalkylen kapitaliseras efter enahanda grunder som avkastningen å järnvägsrörelsen.

Sedan från den nyss angivna inkomsten av järnvägs- och bilrörelsen m. m. å (176 000 + 75 000) 251 000 kronor dragits beräknade skatter å 42 000 kronor, återstår ett beräknat nettobelopp av 209 000 kronor, vilket efter en räntefot av 4 procent motsvarar ett kapital av 5 225 000 kronor. Då den avtalade köpeskillingen såsom nämnts uppgår till 3 766 290 kronor, medgiver kalkylen förräntning av ytterligare kapitalinsatser, bland annat till inhämtande av undernormal förnyelse, av i runt tal 1 450 000 kronor.

Förnyelsen av den rullande materielen och bananläggningen synes — enligt vad från järnvägsstyrelsen inhämtade uppgifter utvisa — ligga icke oväsentligt under vad som enligt statsbanep Praxis anses påkallat. Sålunda lär det alltså vara ett stort antal mycket gamla godsvagnar vara i bruk. Lokparken är delvis omodern samt icke lämpad för längre transporter. Dessa omständigheter jämte förekomsten i jämförelsevis stor utsträckning av korta och småbäriga godsvagnar, som icke äro ägnade för trafik i snabbgående godståg, medverka till att minska banornas affärsvärde i och för sig ur statens järnvägars synpunkt. I betraktande av de vidsträckta möjligheter till effektivt utnyttjande av vagnparken, som stå statsjärnvägarna till buds, torde emellertid avgörande betydelse icke böra tillmätas de berörda omständigheterna.

Järnvägsstyrelsen har ansett den beräknade förräntningen icke vara så god som önskvärt varit och har därvid tagit hänsyn särskilt till kristianstadbanornas ömtåliga ställning i konkurrenshänseende på grund av de i Skåne särskilt goda betingelserna för motorfordonstransporter. Då styrelsen likväl funnit de avtalade villkoren för statsverket tillfredsställande och avtalsbestämmelserna även i övrigt antagbara, har detta i huvudsak berott på de möjligheter till omfattande rationaliseringsåtgärder, som statsförvärvet öppnar, och på värdet av att hela det skånska järnvägsnätet efter uppgörelsen kommer att ingå i statsbanenätet.

I betraktande av samtliga föreliggande omständigheter har jag för min del i likhet med järnvägsstyrelsen funnit villkoren för förvärvet vara för staten godtagbara. Jag anser mig därför böra förorda, att avtalet av statsmakterna godkännes.

Enligt avtalet skola de flesta befattningshavarna vid kristianstadbanorna vara berättigade att från och med den 1 januari 1945 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 av riksdagen i detta avseende erfordras alltså icke. Då emellertid för ban- och trafiktjänsten krävas vissa befattningar med placering i lönegraden A 21 eller högre lönegrad enligt för statens järnvägar gällande avlöningsreglemente, tarvas härutinnan beslut av riksdagen. Mot den ökning av antalet befattningar, som järnvägsstyrelsen i förevarande sammanhang föreslagit, har jag icke något att erinra. Jag avser att framlägga förslag om inrättande av dessa befattningar i samband med anmälan längre fram av frågan angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid kommunikationsverken.

Av järnvägsstyrelsens skrivelse framgår, att avtalsförslagets bestämmelser om befattningshavarnas lönegradsplacering avfattats i huvudsak i samförstånd med såväl den enskilda järnvägsförvaltningen som representanter för berörda personalorganisationer. Enligt vad jag inhämtat föreligga på ett par punkter smärre meningsskiljaktigheter mellan styrelsen och vederbörande personalorganisation i fråga om de i Bilaga C till avtalet angivna lönegradsplaceringarna. Då enligt min mening den av styrelsen intagna ståndpunkten står i samklang med de allmänna riktlinjer, som av statsmakterna i förevarande

hänseende godkänts, har jag ansett mig icke böra ifrågasätta någon jämkning beträffande de förutsatta inplaceringarna.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

*dels* besluta, att Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten och inför-  
livas med statens järnvägar;

*dels ock* till *Förvärv av Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar* för budgetåret 1944/45 å kapitalbudgeten under rubrik Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av ..... kronor 3 766 300.

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.*

---

## Avtal

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Kristianstad—Hässelholms järnvägsaktiebolag och Östra Skånes järnvägsaktiebolag, nedan kallade bolagen, å andra sidan, angående förvärfv för svenska statens räkning av bolagens järnvägar m. m.

### § 1.

*Mom. 1.* Bolagen överlåta till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1944 (tillträdesdagen), på följande villkor med full äganderätt,

*dels* bolagens järnvägar, omfattande bandelarna Kristianstad—Hässelholm, Kristianstad—Åhus, Kristianstad—Älmhult, Kristianstad—Brösarp, Långebro—Eslöv, Karpalund—Hästveda och Färlöv—Strö med vad till desamma hör, inräknat av bolagen bedriven speditiönsrörelse,

*dels* bolagens bilrörelse med till densamma hörande fordon, byggnader m. m.,

*dels* bolagens övriga fastigheter, anläggningar och material — i den mån desamma icke äro i fastighetsförteckningen, bilaga A, angivna som undantagna — ävensom till den överlåtna egendomen hörande rättigheter.

*Mom. 2.* Bolagens värdepapper, kontanta tillgångar och fordringar överlåtas icke på styrelsen, vilken ej heller övertager bolagens skulder eller förpliktelser i vidare mån än nedan angives.

Bolagen skola sålunda äga uppbära alla inkomster, som avse tiden intill tillträdesdagen och bestrida alla utgifter — även alla skatter — som avse rörelsen m. m. intill samma dag även om de inflyta resp. förfalla till betalning efter densamma.

*Mom. 3.* Bolagen skola vidare äga rätt att framdeles utbekomma eventuell återbäring eller utdelning på grund av delägareskap i enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter.

*Mom. 4.* För att underlätta slutuppgörelsen mellan styrelsen och bolagen och för att undvika ett omständligt och tidsödande utredningsarbete förklara sig båda parterna vilja avstå från ersättning enligt godssamtrafiksföreskrifternas § 11 för sådan förlust av trafik på grund av omläggning av transportvägar, som eventuellt kan ha uppkommit eller uppkommer som följd av det under åren 1940—1943 genomförda förstatligandet av enskilda järnvägar.

*Mom. 5.* Egendomen överlåtes i det skick, vari densamma på tillträdesdagen befinner sig, med iakttagande dock av vad i bilaga D stadgas angående underhåll, förnyelse och förrädsbehållning.

*Mom. 6.* Bolagen förbinda sig att intill tillträdesdagen icke avhända sig någon del av den i överlåtelsen ingående fasta och lösa egendomen. Bolagen få ej heller utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som kunna öka järnvägarnas och billinjernas driftutgifter efter tillträdesdagen, i annan mån än gällande kollektivavtal göra nödvändigt.

### § 2.

På tillträdesdagen skola bolagen utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthändingar beträffande bolagens till staten överlåtna fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för penninginteckningar.

Bolagen skola vid samma tillfälle överlämna de skriftliga avtal och andra

handlingar, vilka avse sådana rättigheter och skyldigheter i fråga om järnvägarna m. m., som enligt § 4 i detta avtal övertagas av styrelsen.

### § 3.

*Mom. 1.* I vederlag för den erhållna egendomen skall staten på tillträdesdagen till bolagen överlämna statsobligationer om nominellt tremiljonersjuhundrasextiosextusentvåhundranittio (3 766 290) kronor.

Obligationerna skola löpa med tre procent ränta, räknat från och med den 1 juli 1944, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1954 samt vara utställda i valörer om 10 000, 5 000, 1 000, 500, 165 och 50 kronor. Fördelningen å sagda valörer sker på sätt bolagen — senast en månad före tillträdesdagen — äga bestämma, dock att obligationer om 165 kronor utställas endast till det antal, som erfordras för att kunna fördela likviden å aktieägarna.

*Mom. 2.* Kostnaderna för lagfart på den av staten förvärvade egendomen gäldas av styrelsen.

### § 4.

De rättigheter och skyldigheter enligt överenskommelser, kontrakt och medgivanden rörande bolagens rörelse, vilka skola av styrelsen övertagas, äro så fullständigt som möjligt förtecknade i bilaga B.

Bolagen förbinda 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 järnvägarna anställda, i bilaga C upptagna befattningshavare, skola med nedan angivna förbehåll äga rätt att på tillträdesdagen övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavda löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid bolagens järnvägar tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal.

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

Avlöningen må icke överstiga det högsta belopp, som enligt vid statens järnvägar gällande avlöningsreglementen må utgå till tjänsteman i den lönegrad, som finnes för vederbörande befattningshavare angiven i bilaga C.

I övrigt skall iakttagas vad som stadgas i Kungl. Maj:ts brev den 30 juni 1943 angående löneklassplacering av vissa befattningshavare, som i samband med statsförvärv av enskilda järnvägar övergått i statens järnvägars tjänst.

*Mom. 3.* Vid tiden före statens övertagande av järnvägarna gällande anställnings- och avlöningsvillkor skola — med beaktande av härövan i andra stycket av mom. 2 angiven begränsning — i tillämpliga delar gälla

*dels* för all personal under tiden intill 1944 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 1944 års utgång

*dels* jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1943 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövliga för de övertagna järnvägarnas drift i statens järnvägars regi;

*dels* bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1943 eller tidigare och som med hänsyn till sjuklighet, lyte eller levnadsålder över 60 år icke lämpligen kunna övertagas i statens järnvägars tjänst;

*dels* på övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som äro för statens järnvägar obehövliga eller icke fylla villkoren i mom. 5 a) för uppförande på aktiv stat; statens järnvägar obetaget att under de förutsättningar, som finnas angivna i allmänna tjänstepensionsreglementet § 8 mom. 2—5, även efter 1944 års utgång entlediga dylik befattningshavare med förtidspension;

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

Förtidspension enligt detta moment skall utgå — vad angår tjänstduglig befattningshavare — med belopp, som enligt för befattningshavaren gällande pensionsbestämmelser skulle hava utgått vid avgång ur tjänst efter uppnådd pensionsålder och — vad angår övriga befattningshavare — med belopp, som styrelsen efter prövning finner skäligt, dock lägst med belopp, som enligt samma bestämmelser skulle hava utgått vid omedelbar avgång på grund av sjukdom. Statens järnvägar skola för dessa förtidspensionerade till vederbörande pensionsinrättning erlagga 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 fr. o. m. den 1 januari 1945 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

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

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



dem och i förekommande fall med placering jämväl vid annat statligt företag än statens järnvägar eller hos bolag, vari staten äger aktiemajoriteten;

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

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

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

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

*Mom 9.* Personal, på vilken bestämmelserna i mom. 7 icke vinna tillämpning, redan pensionerad personal samt pensionsberättigade familjemedlemmar efter personal av nyssnämnda kategorier äga icke rätt att komma i åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd — fränsett förtidspension enligt mom. 4 — än som skulle tillkommit vederbörande, därest järnvägarna ej övergått i statens ägo.

## § 6.

Styrelsen övertager från och med tillträdesdagen bolagens rättigheter och skyldigheter i förhållande till de pensionsinrättningar, som personalen tillhör.

## § 7.

Bolagen skola 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.

Bolagens järnvägar skola, räknat från och med tillträdesdagen, införlivas med statens järnvägar sålunda, att för dessa gällande taxor och föreskrifter komma till tillämpning på desamma, vad godssamtrafiken beträffar dock först sedan vederbörliga ändringar av samtrafikstabellen hunnit 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 bolagens del under förbehåll av bolagsstämornas godkännande.

Stockholm den 18 december 1943.

Kristianstad den 13 december 1943.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

*G. Dahlbeck*

*Erik Malmkvist*

KRISTIANSTAD—HÄSSLEHOLMS

JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

*C. Nilsson*

ÖSTRA SKÅNES JÄRNVÄGS-  
AKTIEBOLAG

*C. Nilsson*