

Nr 178.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av Halmstad—Bolmens m. fl. järnvägar; given Stockholms slott den 7 mars 1947.

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.

G U S T A F.

Torsten Nilsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 7 mars 1947.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE.

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

I fyra skrivelser, därav en dagtecknad den 28 januari, två den 17 februari och en den 25 februari 1947, har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts

prövning fem vid skrivelserna i avskrift fogade, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingångna avtal, nämligen

1. med Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag angående förvärv av bolagets järnväg m. m.;
2. med Ölands järnvägsaktiebolag angående förvärv av bolagets järnväg m. m.;
3. med representanter för vissa aktieägare i Gotlands järnvägsaktiebolag angående förvärv av aktiemajoriteten i bolaget;
4. med Slite—Roma järnvägsaktiebolag angående förvärv av bolagets järnväg m. m.;
5. med Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag angående förvärv av bolagets järnväg m. m.

Jag anhåller nu att få till behandling upptaga sålunda föreliggande frågor om statsförvärv av enskilda järnvägar. Avtalen torde med utslutande av där- till hörande bilagor få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

1. Halmstad—Bolmens järnväg.

Järnvägsstyrelsen uttalar beträffande det ifrågasatta förvärvet av Halmstad—Bolmens järnväg 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, samma riktlinjer följts som vid tidigare statsförvärv. Vad anginge uppgörelsens innehåll vore däremot att märka, att förevarande förvärv, i motsats till flertalet tidigare, omfattade endast viss mindre del av säljarebolagets rörliga tillgångar och i konsekvens därmed icke medförde något skuldövertagande.

Halmstad—Bolmens järnväg bildar en utlöpare västerut av det med speciell spårvidd, 1,067 m, utrustade s. k. blekingenätet, vars linjer i övrigt, uppdelade på 5 förvaltningsenheter, under åren 1941—43 successivt övergått i statens ägo. Med förevarande förvärv skulle järnvägsförstatligandet bliva fullbordat, i vad angår i 1939 års plan upptagna järnvägar belägna söder om en linje Göteborg—Falköping—Nässjö—Oskarshamn. Järnvägen utgår från egen station i Halmstad och an knyter i Bolmen till förutvarande Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg, vilken numera ingår i statsbanenätet. Järnvägen redovisar en ägd banlängd av 63,6 km. Bolmens station tillhör statens järnvägar.

Till belysning av trafikrörelsens storlek å järnvägen i jämförelse med övriga järnvägar av samma spårvidd under tiden närmast före krigsutbrottet lämnar järnvägsstyrelsen följande sammanställning, upptagande trafiksiffror från senaste mellankrigsåret (1938).

	Banlängd km	Personkm	Godstonkm	Tillhopa
		per bankm, tusental		
Blekinge kustbanor	205	104·6	66·5	171·1
Växjö—Tingsryd	45	58·7	35·6	94·3
Karlshamn—Vislanda—Bolmen.....	129	42·6	38·0	80·6
Halmstad—Bolmen.....	64	29·0	16·8	45·8
Östra Blekinge	65	27·5	15·1	42·6
Hönshylte—Kvarnamåla	21	10·9	4·7	15·6
Summa järnvägar med spårvidd 1·067 m.	529			

Av sammanställningen framginge, uttalar järnvägsstyrelsen, att Halmstad—Bolmens järnväg uppvisade en väsentligt lägre trafikintensitet än de tre järnvägar, som anförts före densamma, och därmed också än den för hela förevarande bangrupp genomsnittliga. Detta förhållande hade vad anginge persontrafiken bestått sedan gammalt, medan järnvägens förutvarande gods- trafikuppgifter på grund av orsaker, som måste beräknas bliva bestående, fr. o. m. 1930-talet till stor del bortfallit.

De kvarstående trafikuppgifterna vore dock så pass betydande, att det icke veterligen från något håll ifrågasatts annat än att järnvägen skulle bevaras.

Beträffande de b a n t e k n i s k a f ö r h å l l a n d e n a meddelar järnvägsstyrelsen att huvudspåret hade en största stigning av 16,67 ‰, en minsta kurvradie av 300 m samt vore utrustat med stålräler med en vikt per meter av 24,8 kg, ävensom att den största tillåtna tåghastigheten per timme utgjorde 60 km. Spårvidden vore, som nämnt, 1,067 m.

Järnvägens rullande materiel bestode vid 1945 års slut av

ånglok	4 st.
lokomotor	1 »
rälsbussar	3 »
personvagnar, 2-axliga.....	6 »
» , 4- »	3 »
resgodsvagnar	3 »
godsvagnar, slutna	19 »
» , öppna	83 »

Den sammanlagda anskaffningskostnaden för denna materiel utgjorde i något avrundat belopp 688 000 kronor. För järnvägsanläggningen som helhet redovisades en anläggningskostnad av, med samma avrundning, 2 866 000 kronor.

Bolagets järnväg sammanlöppte, fortsätter järnvägsstyrelsen, med det nuvarande statsbanenätet endast vid de båda ändpunkterna, Halmstad och Bolmen. Det låge i sakens natur att efter förstalligandet på båda platserna

viss förenkling kunde genomföras. Sålunda torde järnvägens nuvarande särskilda station i Halmstad komma att som expeditionsställe underställas Halmstads centralstation och även i övrigt en närmare sammanknytning av de båda stationerna komma att ske, en åtgärd som vore ägnad att bli till fördel jämväl för trafikanterna. Därjämte komme vid Bolmen att bortfalla alla de särskilda bestyr, som åvilade en föreningsstation.

Beträffande möjligheterna att rationalisera tågrörelsen, anför järnvägsstyrelsen, att järnvägen redan nu hade visst trafiksamarbete med statens järnvägars linje Vislanda—Bolmen, i det att av bolaget ägda rälsbussar jämlikt ett på sin tid med Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag träffat avtal framfördes jämväl å sträckan Bolmen—Vislanda, där de för övrigt besörjde huvudparten av persontrafiken. Efter järnvägens förstatligande kunde liknande samordning ske jämväl av godstrafiken och godstågen sålunda göras genomgående å samma sträcka. Även i fråga om vagnhållningen inträdde viss förenkling.

Angående järnvägsbolagets biltrafikerörelse meddelar järnvägsstyrelsen, att bolaget i anslutning till järnvägsrörelsen inom järnvägens trafikområde bedreve en förhållandevis omfattande billinjetrafik för person- och godsbefordran samt jämväl viss beställningstrafik. Enligt föreliggande uppgifter utgjorde den koncessionerade linjelängden 160 km, varav 133 km för närvarande trafikerades. Vagnparken utgjordes av 5 (person-)bussar, 1 kombinerad buss med lastflak, 3 lastbilar och 4 släpvagnar, med ett av bolaget beräknat sammanlagt bruksvärde av 207 000 kronor. Samtliga fordon vore placerade i egna garage, 6 till antalet. Garaget i Halmstad innehölle jämväl en mindre verkstadslokal. Anläggningskostnaden för garage och bensintankanläggningar utgjorde ca 100 000 kronor. Biltrafiken hade för flertalet år givit ett någorlunda tillfredsställande resultat, varjämte innehavet av bilrörelsen givetvis haft sin stora betydelse såsom skydd för och komplement till järnvägsrörelsen.

Järnvägsstyrelsen lämnar härefter följande, å s. 6 och 7 återgivna siffersammanställningar, avsedda att belysa järnvägsföretagets ekonomiska förhållanden under åren 1931—38, vilken tid använts såsom basperiod för utredningarna, samt åren därefter. Vidare återgives

Bolagets balansräkning, per den 31 december 1945.

<i>Tillgångar.</i>	Tusental kronor
Järnvägsanläggningen	2 866
Automobilrörelsen	148
Värdehandlingar	173
I kassa och bank	175
Förråd	5
Övriga tillgångar	10

Summa 3 377

<i>Skulder.</i>	Tusental kronor
Svävande skulder	52
Aktiekapital	736
Reservfond	100
Dispositionsfond	625
Förnyelsefonder	1 858
Vinst balanserad och för året	6
	Summa 3 377

Den avtalade köpeskillingen för den till statsförvärv ifrågasatta egendomen uppgår till 325 000 kronor.

I fråga om beräkningen av järnvägens affärsvärde meddelar järnvägsstyrelsen, att, såsom framginge av vinst- och förlusträkningarna, bokföringsmässig avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen ägt rum även under de år, då förlust redovisats. Medel härför hade erhållits genom belastning av dispositionsfonden, vars behållning efter 1933 års låneuppgörelse belöpte sig till 646 000 kronor men vid 40-talets början varit nere i 593 000 kronor för att slutligen åter uppbibras till det i balansräkning för år 1945 angivna beloppet, 625 000 kronor.

Det verkliga utfallet av rörelsen hade emellertid, anför järnvägsstyrelsen, varit mindre ogynnsamt än vad sistnämnda bokföringssiffror kunde giva vid handen, då järnvägen faktiskt upprustats i fråga om både fasta anläggningar och rullande materiel, samtidigt som bilparken förnyats och den likvida ställningen förbättrats, allt utan tillskott av lånemedel.

Styrelsen framhåller emellertid samtidigt, att den uppkomna förbättringen uppenbarligen vore att hänföra till de särskilda förhållanden, som rått under kriget, och som temporärt återgivit järnvägen dess tidigare ställning såsom en ej obetydlig godstrafikled, samt att under normala tider förevarande trafikföretag måste anses sakna affärsvärde. Vid sådant förhållande gällde det närmast att bedöma, huruvida den avtalade köpeskillingen, 325 000 kronor, kunde betraktas som skälig i förhållande till de ersättningar, som lämnats vid tidigare förvärv av icke bäriga järnvägsföretag. Efter ett noggrant övervägande av bl. a. sådana omständigheter som det skick, vari anläggningarna hållits, utrustningen med rullande materiel, förekomsten av bilrörelse samt frånvaron av låneskulder, hade järnvägsstyrelsen kommit till den uppfattningen, att köpeskillingen vore skälig och de avtalade ekonomiska villkoren från statlig synpunkt väl försvarliga. Mot avtalsbestämmelserna i övrigt har styrelsen heller icke funnit anledning till erinran.

Beträffande anslagsbehovet uttalar järnvägsstyrelsen, att enär med förevarande förvärv icke följde övertagandet av någon låneförpliktelse — egendomen skulle överlämnas gravationsfri och bolaget bestrida alla utgifter, som avsåge rörelsen intill tillträdesdagen — erfordrades för förvärvets finansiering endast anslag motsvarande förenämnda köpeskillning, 325 000 kronor.

Drifträkningar för åren 1931—45.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medeltal 1931—38	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
T u s e n t a l k r o n o r																
Järnvägsrörelsen.																
<i>Inkomster.</i>																
Persontrafik.....	99	79	72	70	71	73	75	82	78	88	120	131	153	176	192	228
Godstrafik	145	95	94	107	111	110	130	105	112	149	201	183	221	291	341	366
Övriga m. m.....	36	34	34	35	35	35	35	36	35	43	43	44	46	46	52	60
Summa	280	208	200	212	217	218	240	223	225	280	364	358	420	513	585	654
<i>Utgifter</i>	271	239	231	221	221	219	248	239	236	248	323	313	365	485	537	574
<i>Driftöverskott</i>	9	- 31	- 31	- 9	- 4	- 1	- 8	- 16	- 11	+ 32	+ 41	+ 45	+ 55	+ 28	+ 48	+ 80
Bilrörelsen.																
<i>Inkomster</i>			55	57	60	64	70	72		68	73	103	111	115	110	114
<i>Utgifter</i>			49	57	60	49	55	65		49	53	103	95	115	110	98
<i>Driftöverskott</i>			6	—	—	15	15	7		19	20	—	16	—	—	16

Bolagets vinst- och förlusträkningar för åren 1931—45.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
	T u s e n t a l k r o n o r														
<i>Inkomster.</i>															
Från föregående år balanserad vinst	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5
Driftöverskott av															
järnvägsrörelsen	9	—	—	—	—	—	—	—	32	41	45	55	28	48	80
automobilrörelsen	4	11	6	—	—	15	15	7	19	20	—	16	—	—	16
Räntor och inkomst av värdehandlingar	12	11	10	6	5	6	5	4	4	7	9	13	15	21	14
Inkomst för omlagd samtrafiksväg	14	12	49	20	17	14	11	8	5	3	—	—	—	4	—
Diverse inkomster	1	2	2	3	2	13	2	2	2	1	1	1	1	1	2
Förlust för året	31	61	1	1	1	—	11	29	—	—	—	—	—	—	—
Summa inkomster	73	97	68	30	25	48	44	50	62	72	55	85	44	75	117
<i>Utgifter.</i>															
Driftunderskott av järnvägsrörelsen	—	31	31	9	4	1	8	16	—	—	—	—	—	—	—
Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen	38	34	21	21	21	32	21	26	41	49	55	69	42	67	82
automobilrörelsen	15	15	6	—	—	15	15	7	19	20	—	16	—	—	16
Räntor m. m.	18	17	10	—	—	—	—	1	2	3	—	—	—	1	3
Skatter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	10
Vinst:															
balanserad från föregående år..	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5
för året	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	1
Summa utgifter	73	97	68	30	25	48	44	50	62	72	55	85	44	75	117

I detta sammanhang påpekar styrelsen, att bland de kontrakt m. m., vilka i samband med förvärvet skulle övertagas av staten, inginge en av bolaget år 1944 gjord utfästelse att lämna Skid- och friluftsförbundet lokalavdelning i Halmstad ett lån på 40 000 kronor för en planerad friluftsgård, belägen vid en blivande hållplats mellan nuvarande trafikplatser Mahult och Ryaberg (ca 25 km från Halmstad). Då tillkomsten av denna fritidsanläggning, till en beräknad totalkostnad av ca 350 000 kronor, vore ägnad att framdeles tillföra järnvägen en ej obetydlig trafik, hade järnvägsstyrelsen icke hyst någon tvekan beträffande skäligheten att staten övertog förpliktelsen i fråga. Enär det för närvarande icke vore möjligt att förutsäga den tidpunkt, då byggnadsprojektet kunde komma att realiseras, hade styrelsen emellertid icke funnit anledning nu begära anslag därför, allrahelst som investeringen låge under det belopp av 100 000 kronor, vilket bildade den övre gränsen för vad som plägade rubriceras som »mindre arbeten» att belasta statens järnvägars dispositionsanslag, och det rationella alltså syntes vara att låta medel från sagda anslag i sinom tid tagas i anspråk för ändamålet.

Bestämmelserna rörande övertagande av personal och pensionärer torde, fortsätter järnvägsstyrelsen, icke kräva någon kommentar, då de vore utformade i anslutning till innehållet i det för ca ett år sedan träffade avtalet rörande Nässjö—Oskarshamns järnväg, vars förvärv — i form av aktieköp — beslutades av 1945 års riksdag (prop. nr 178).

Enligt femte momentet i avtalets § 5 skulle övertagande antalet befattningshavare vid järnvägen vara berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1948 erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor. Enligt vid avtalet fogad bilaga C skulle i anslutning härtill sammanlagt 45 tjänstemän komma att övertagas i statens järnvägars tjänst, nämligen 40 ordinarie och 5 icke ordinarie. Härutöver överginge i statens järnvägars tjänst 7 chaufförer samt 17 banarbetare, för vilka vid statens järnvägar gällande kollektivavtal komme att efter hand träda i tillämpning. Genom förvärvet av ifrågavarande järnväg komme sålunda sammanlagt ett 70-tal personer att överföras i statens järnvägars tjänst. Härtill komme vissa i bolagets tjänst disponerade, tillfälliga arbetstagare, städerskor m. fl., som jämväl, i den mån drifttjänsten så krävde, kunde få 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 skett efter överläggning med järnvägsförvaltningen och med representanter för berörda personalorganisationer. Vid lönegradsplaceringen hade tillämpats den normen, att personalen tillförsäkrats sina vid den enskilda järnvägen åtnjutna löneförmåner. Ingen av personalen vore avsedd att inplaceras i högre lönegrad än A 20, varför något beslut av riksdagen om antalet befattningar ej erfordrades.

Beträffande en i avtalets § 6 mom. 2 omförmäld stiftelse för pension och understöd meddelar järnvägsstyrelsen, dels att stiftelsens kapital vid sistförflutna årsskifte, uppgående till ca 65 000 kronor, vore placerat i bank, dels

att detsamma befunnits i stort sett tillräckligt för att täcka i samma mom. nämnda bolagets egna pensionsförpliktelser, med undantag för dem, som härrörde från beslut om dyrtidstillägg.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen *dels* besluta, att Halmstad—Bolmens järnväg må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar fr. o. m. den 1 juli 1947, *dels* till förvärvets genomförande å riksdagen för budgetåret 1947/48 under rubrik Förvärv av Halmstad—Bolmens järnväg anvisa ett investeringsanslag av 325 000 kronor.

I beslutet om järnvägens införlivande med statens järnvägar borde, anför styrelsen slutligen, angivas, att den skulle tills vidare hänföras till sjätte distriktet.

Den till förvärv ifrågasatta, Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen bildar en utlöpare västerut av det smalspåriga s. k. blekingenätet. Järnvägen är den sista återstående av de söder om en linje Göteborg—Falköping—Nässjö—Oskarshamn belägna järnvägslinjer, som ingå i 1939 års plan för förstatligande av de enskilda järnvägarna. *Departements-
chefen.*

Enligt det föreliggande, med Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag träffade avtalet överlåter bolaget för en köpeskilling av 325 000 kronor sin järnväg till staten med tillträde den 1 juli 1947. Överlåtelsen omfattar jämväl den av bolaget bedrivna biltrafikrörelsen samt bolagets övriga fastigheter och anläggningar — i den mån desamma icke i avtalet särskilt undantagits — ävensom till den överlåtna egendomen hörande inventarier och rättigheter.

Av den av järnvägsstyrelsen lämnade ekonomiska redogörelsen framgår att trafikföretaget — fränsett en tillfällig, av krisförhållandena betingad förbättring under de senaste åren — icke är ekonomiskt bärigt såsom självständigt företag och att det under normala tider måste anses sakna egentligt affärsvärde. Ett införlivande av järnvägen med statsbanenätet torde medföra vissa möjligheter att genom rationaliseringsvinster av olika slag förbättra järnvägens ekonomiska resultat. Då företaget icke belastas av någon låneskuld och de i överlåtelsen ingående tillgångarna torde äga ett icke obetydligt egenvärde, har jag i likhet med järnvägsstyrelsen funnit de avtalade villkoren för staten godtagbara. Jag tillstyrker alltså, att järnvägen införlivas med statsbanenätet.

För genomförande av förvärvet erfordras i första hand anvisande av ett investeringsanslag av 325 000 kronor, motsvarande köpeskillingen för förvärvet.

Avtalets bestämmelser rörande övertagande av personal och pensionsförpliktelser äro utformade i enlighet med i tidigare liknande fall tillämpad praxis. Personalens löneställning blir reglerad i och med statsmakternas godkännande av avtalet. Härom erfordras alltså icke något särskilt beslut av riksdagen. Då bland den personal som skall övertagas icke finnes någon, som är avsedd att placeras i högre lönegrad än A 20, tarvas ej heller beslut av riksdagen om antalet befattningar.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i blivande beslut om järnvägens införlivande med statens järnvägar meddela föreskrift i fråga om järnvägens hänförande till visst distrikt.

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

dels besluta, att Halmstad—Bolmens järnväg må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar,

dels ock till *Förvärv av Halmstad—Bolmens järnväg* å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av kronor 325 000.

2. Ölands järnväg.

Även den med Ölands järnvägsaktiebolag träffade överenskommelsen om statsförvärv av bolagets järnväg inginge, uttalar *järnvägsstyrelsen*, såsom ett led i det uppdrag, som lämnats styrelsen genom Kungl. Maj:ts beslut den 9 juni 1939 angående enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Vid de utredningar och förhandlingar, vilka föregått överenskommelsen, hade samma riktlinjer följts som vid tidigare statsförvärv. Förevarande förvärv omfattade emellertid, i motsats till flertalet tidigare, endast viss mindre del av säljarebolagets rörliga tillgångar och medförde i konsekvens därmed icke något skuldövertagande i vidare mån än vad beträffade bolagets statslån, vars övertagande bildade vederlag för den överlåtna egendomen.

Det järnvägssystem, avtalet avser, har tillkommit genom sammanslagning av två mindre järnvägar, båda med en spårvidd av 0,891 meter.

Beträffande de båda koncessionsenheterna meddelar järnvägsstyrelsen följande historiska och tekniska data.

B a n d e l	Koncession meddelad år	Öppnad för allmän trafik år	Längd km
Böda—Borgholm.....	1903	1906	54·9
Borgholm—Ottensby	1907	1909—10	95·9
			Summa 150·8
	Rälsvikt pr meter	Tillåten hastighet km/tim	
		loktåg	rälsbuss
Böda—Borgholm	15·0	35	70
Borgholm—Ottensby.....	15·0—24·8	35	70

För järnvägens fasta anläggningar redovisas en byggnadskostnad av i något avrundat belopp 2 568 000 kronor.

Den rullande materielen utgjordes vid 1946 års slut av

ånglok	9 st.
lokomotorer	3 »
motorvagn, 2-axlig	1 »
rålsbussar, 4-axliga	5 »
personvagnar, 2-axliga	8 »
» , 4-axliga	4 »
post- och resgodsvagnar	7 »
godsvagnar, slutna	29 »
» , öppna	249 »

Den bokförda anskaffningskostnaden för sagda materiel utgjorde ca 1 801 000 kronor.

Till belysning av trafikrörelsens storlek i jämförelse med av staten under åren 1940—45 övertagna järnvägar med samma spårvidd lämna järnvägsstyrelsen följande sammanställning upptagande trafiksiffror från senaste mellankrigsåret (1938).

	Banlängd km	Personkm	Godstonkm	Tillhopa
		per bankm, tusental		
Kalmar—Torsås	39·2	85·1	33·6	118·7
Kalmar—Berga	76·6	65·8	45·7	111·5
Uddevalla—Lelången	89·0	36·3	65·6	101·9
Växjö—Åsheda—Hultsfred	115·0	36·3	30·9	67·2
Ölands	150·8	16·1	22·8	38·9
Vetlanda	80·4	16·5	19·3	35·8
Östra Smålands	78·3	13·7	12·7	26·4
Falkenbergs	102·0	16·2	8·7	24·9
Mönsterås	69·0	11·0	8·1	19·1
Östra Värends	38·6	10·5	6·0	16·5
Eksjö—Österbymo	34·6	3·1	8·5	11·6

Av sammanställningen framginge, uttalar styrelsen, att Ölands järnväg vore skäligen trafiksvag men dock i fråga om trafikintensiteten väsentligt överlägsen vissa av staten redan förvärvade enskilda järnvägar.

Järnvägsstyrelsen erinrar vidare om, att tillkomsten av järnvägarna på Öland möjliggjorts genom insats av relativt stora belopp statsmedel i form av statslån. Som den skuldbörda järnvägsbolagen sålunda ådragit sig kommit att vida överstiga deras ekonomiska bärkraft, hade en sanering av bolagens ekonomi blivit nödvändig och genomförts vid 1927 års riksdag, i det att en bolagens skuld för lån ur järnvägslånefonden, vilken skuld stigit till nära 3 000 000 kronor, nedskrivits till 800 000 kronor. Av skulden kvarstode vid utgången av år 1946 ca 733 700 kronor.

Järnvägsbolaget bedreve, meddelar järnvägsstyrelsen vidare, en förhållandevis stor biltrafikrörelse, omfattande såväl person- och godsbe-

fordran som beställningstrafik. Enligt föreliggande uppgifter utgjorde den koncessionerade linjelängden 272 km, varav 259 km för närvarande trafikerades. Vagnparken omfattade 9 omnibusar, 7 lastbilar och 2 godsläpvagnar med en sammanlagd anskaffningskostnad av 308 000 kronor. Samtliga fordon vore placerade i egna garage, 10 till antalet. Anläggningskostnaden för garage m. m. utgjorde ca 67 000 kronor. Biltrafiken hade för flertalet år givit ett skäligen tillfredsställande resultat. Innehavet av bilrörelsen hade givetvis också haft sin stora betydelse såsom skydd för och komplement till järnvägsrörelsen.

Järnvägsstyrelsen lämnar här efter följande, å s. 13 och 14 återgivna siffer-sammanställningar, avsedda att belysa järnvägsföretagets ekonomiska förhållanden under åren 1931—38, vilken tid använts som basperiod för utredningarna, samt åren därefter. Därjämte återgives

Bolagets balansräkning per den 31 december 1945.

<i>Tillgångar.</i>	Tusental kronor
Järnvägsanläggningen	4 411
Automobilrörelsen	235
Värdehandlingar	80
I kassa och bank	76
Förråd	25
Övriga tillgångar	456
	Summa 5 283.
<i>Skulder.</i>	
Statslån	741
Svävande skulder	104
Aktiekapital	1 199
Förnyelsefonder	3 205
Andra fonder	34
	Summa 5 283.

I fråga om beräkningen av järnvägens affärsvärde meddelar styrelsen, att järnvägsrörelsen, såsom av siffersammanställningarna framginge, uppvisat driftöverskott under 14 av de medtagna 15 åren. Då växlingarna från år till år varit betydande och utvecklingen under 1930-talet — med 1934 som bästa år — ej alls följt den allmänna konjunkturutvecklingen vore det emellertid vanskligt att göra något uttalande beträffande vare sig utvecklingstendensen eller storleken av de inkomst- och utgiftsbelopp, som skäligen borde upptagas i en »normalkalkyl». På det hela taget förefölle dock det faktiska affärsresultatet att ha varit bättre än vad man med stöd av de anförda siffrorna rörande trafikintensiteten skulle haft anledning förmoda. Bolaget hade också under hela tiden fullgjort sin betalningsskyldighet gentemot riksgäldskontoret och samtidigt investerat betydande belopp i ny rullande materiel ävensom i anläggningar för bilrörelsen. På grund av dessa investeringar hade den rullande materielens bokförda nyvärde stigit från 967 000 kronor

Drifträkningar för åren 1931—45.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medeltal 1931—38	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
T u s e n t a l k r o n o r																
Järnvägsrörelsen.																
<i>Inkomster.</i>																
Persontrafik	112	102	99	100	101	100	100	107	102	96	146	176	234	266	295	359
Godstrafik	221	268	301	430	432	393	437	414	362	449	499	556	608	667	653	719
Övriga m. m.	66	68	69	72	70	68	70	67	69	73	71	76	84	131	112	90
Summa	399	438	469	602	603	561	607	588	533	618	716	808	926	1 061	1 060	1 168
<i>Utgifter</i>	418	386	387	426	474	471	503	491	444	516	595	686	802	776	863	947
<i>Driftöverskott</i>	- 19	52	82	176	129	90	104	97	89	102	121	122	124	288	197	221
Bilrörelsen.																
<i>Inkomster</i>	—	37	49	86	122	133	157	174	—	178	168	209	231	288	319	311
<i>Utgifter</i>	—	34	43	89	111	101	131	140	—	139	166	187	214	249	238	302
<i>Driftöverskott</i>	—	3	6	- 3	11	32	26	34	—	39	2	22	17	39	81	9

Bolagets vinst- och förlusträkningar för åren 1931—45.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
	T u s e n t a l k r o n o r														
<i>Inkomster.</i>															
Driftöverskott av															
järnvägsrörelsen	—	52	82	176	129	90	104	97	102	121	122	124	288	197	221
automobilrörelsen	—	3	6	—	11	32	26	34	39	2	22	17	39	81	9
Diverse inkomster	25	10	17	7	6	8	10	7	4	3	3	—	—	—	—
Förlust, balans	18	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
, för året	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa inkomster	57	97	105	183	146	130	140	138	145	126	147	141	327	278	230
<i>Utgifter.</i>															
Från föregående år balanserad förlust	18	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Driftunderskott av															
järnvägsrörelsen	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
automobilrörelsen	2	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Avsättning till förnyelsefond för															
järnvägsrörelsen	—	11	79	77	80	82	85	86	95	95	113	126	166	171	171
automobilrörelsen	—	3	7	—	12	30	26	32	32	17	22	—	39	18	36
Räntor	18	19	19	19	16	16	14	15	14	13	11	14	28	27	23
Täckningskostnader	—	—	—	84	38	2	3	3	1	—	1	1	—	—	—
Diverse utgifter	—	—	—	—	—	—	12	2	3	1	—	—	94	62	—
Vinst för året	—	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa utgifter	57	97	105	183	146	130	140	138	145	126	147	141	327	278	230

år 1931 till 1 185 000 kronor år 1938 och 1 801 000 kronor år 1945. Samtidigt hade vissa fasta anläggningar tillkommit, bland vilka vore att nämna ett under uppförande varande motorvagnstall i Borgholm. Därjämte hade biltrafiken uppbyggt nära nog från grunden. Utdelning till aktieägarna hade däremot icke under något år lämnats.

I betraktande av bl. a. här berörda omständigheter har järnvägsstyrelsen funnit de avtalade ekonomiska villkoren, vilka i stort sett innebure, att staten erhöle järnvägen och bilrörelsen i kvittning mot statslånet samt ett bidrag på 50 000 kronor till förenämnda under uppförande varande motorvagnstall, vara från statens synpunkt väl försvarliga. I detta sammanhang hade också beaktats, att bolagets aktier till 77 % vore kommunägda, varför den behållning, som kunde finnas kvar efter likvidationen till helt övervägande del komme det allmänna till godo. Ej heller mot avtalsbestämmelserna i övrigt har styrelsen funnit anledning till erinran.

Styrelsen framhåller emellertid samtidigt, att detta styrelsens tillstyrkande icke innebure ett bortseende från förhållandet, att ett statsförvärv av Ölands järnväg komme att — oavsett villkoren — medföra en belastning av statens järnvägars affärsresultat; styrelsen hade blott betraktat en sådan inverkan som en oundviklig konsekvens av järnvägsförstatligandets allmänlighet.

Beträffande anslagsbehovet för statsförvärvets genomförande uttalar styrelsen till en början, att den bolaget påvilande låneskulden till staten i samband med överlåtelsen av järnvägen borde överföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond, medan intill överlåtelседagen upplupen ränta torde få av järnvägsstyrelsen inbetalas till riksgäldskontoret. Styrelsen förutsätter, att — i likhet med vad tidigare varit fallet vid förvärv av enskilda järnvägar — överförandet icke skulle beröra riksstaten samt att räntelikviden skulle 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. Om, såsom styrelsen ville föreslå, jämväl förenämnda bidrag till viss byggnad finge påföras sagda inköpskonto, krävdes för här förevarande järnvägsförvärv icke någon anvisning av investeringsanslag.

För personalens övertagande i statens järnvägars tjänst hade, anför styrelsen vidare, i avtalets § 5 intagits vissa reglerande bestämmelser. Enligt denna paragrafs femte moment skulle övervägande antalet befattningshavare vid järnvägen vara berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1948 erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor. Enligt vid avtalet fogad bilaga C skulle i anslutning härtill sammanlagt 57 tjänstemän komma att övertagas i statens järnvägars tjänst, nämligen 44 ordinarie och 13 icke ordinarie. Härutöver överginge i statens järnvägars tjänst 10 chaufförer samt ett 40-tal ban- och verkstadsarbetare, för vilka vid statens järnvägar gällande kollektivavtal skulle komma att efter hand träda i tillämpning. Genom förvärvet av de ifrågavarande järn-

vägarna skulle sålunda sammanlagt omkring 110 personer överföras i statens järnvägars tjänst. Härtill komme vissa i bolagets tjänst disponerade tillfälliga arbetstagare, städerskor, platsvakter m. fl., som jämväl, i den mån drifttjänsten så krävde, kunde beredas sysselsättning vid statens järnvägar och i förekommande fall ingå i rekryteringspersonalen.

Av den personal, som enligt särskild bilaga till avtalet skulle övertagas i statens järnvägars tjänst, vore ingen avsedd att placeras på aktiv stat i högre lönegrad än A 20, varför något beslut av riksdagen om antalet befattningar icke erfordrades.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen besluta, att Ölands järnväg må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar fr. o. m. den 1 juli 1947.

I beslutet om järnvägens införlivande med statens järnvägar borde, anför styrelsen slutligen, angivas, att den skulle tills vidare hänföras till sjätte distriktet.

I och med förvärvet av de enskilda järnvägar, som hade Kalmar till sin huvudstation, har staten blivit ägare av aktiemajoriteten i Kalmar verkstadsaktiebolag. Den detta bolag tillhöriga järnvägsverkstaden är enligt gällande bolagsordning avsedd »för sådan tillverkning, som för järnvägars drift, underhåll och komplettering erfordras jämte annan därmed jämförlig rörelse». Det har vid det tidigare aktieförvärvet förutsatts, att staten framdeles skulle ytterligare öka sitt aktieinnehav i nämnda bolag. Med statsförvärvet av Ölands järnväg skulle även följa äganderätten till 40 aktier i Kalmar verkstadsaktiebolag. I skrivelse den 10 februari 1947 har järnvägsstyrelsen hemställt om bemyndigande att förvärva ytterligare ett antal aktier i bolaget samt att för affärstransaktionens genomförande taga i anspråk erforderligt belopp av statens järnvägars dispositionsanslag. Kostnaderna för ifrågavarande förvärv beräknas till lägst 17 250 kronor och högst 54 750 kronor.

Fullmäktige i riksgäldskontoret ha den 27 februari 1947 avgivit utlåtande över järnvägsstyrelsens framställning om förvärv av Ölands järnväg. Fullmäktige ha funnit de med Ölands järnvägsaktiebolag avtalade villkoren för statsövertagande av bolagets järnväg och övriga tillgångar från statens sida godtagbara och ha tillstyrkt statsförvärv av denna järnväg.

*Departements-
chefen.*

Enligt det föreliggande med Ölands järnvägsaktiebolag träffade avtalet överlåter bolaget sin järnväg till staten med tillträde den 1 juli 1947, mot det att bolaget befrias från betalningsskyldigheten för återstoden av sin låneskuld till staten, för närvarande uppgående till ca 733 700 kronor, jämte å tillträdesdagen upplupen ränta. Överlåtelsen omfattar jämväl den av bolaget bedrivna biltrafikrörelsen samt — med vissa undantag — bolagets övriga fastigheter och anläggningar, ävensom till den överlättna egendomen hörande inventarier och rättigheter samt slutligen 40 aktier i Kalmar verkstadsaktiebolag och 47 andelar i Ölands motortrafikförening u. p. a.

Av den av järnvägsstyrelsen lämnade redogörelsen framgår, att järnvägen är tämligen trafiksvag men att den ändock tillsammans med biltrafikrörelsen under senare år lämnat sådant resultat, att bolaget kunnat fullgöra sin betalningsskyldighet gentemot riksgäldskontoret, samtidigt som betydande belopp investerats i ny rullande materiel och anläggningar för bilrörelsen. Vid övervägande av dessa omständigheter har jag i likhet med järnvägsstyrelsen funnit de avtalade villkoren för staten godtagbara. Jag tillstyrker alltså, att järnvägen införlivas med statsbanenätet.

Då någon kontant köpeskilling icke skall utgå, erfordras icke någon kapitalanvisning för förvärvets genomförande. Mot de av järnvägsstyrelsen föreslagna bokföringsåtgärderna har jag icke funnit något att invända.

Ej heller de övriga avtalsbestämmelserna ha givit mig anledning till erinran. Då bland den personal som skall övertagas icke finnes någon, som är avsedd att placeras i högre lönegrad än A 20, erfordras icke något beslut av riksdagen om antalet befattningar.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i blivande beslut om järnvägens införlivande med statens järnvägar meddela föreskrift i fråga om järnvägens hänförande till visst distrikt.

Jag förordar slutligen att, under förutsättning att riksdagen icke framställer erinran däremot, bemyndigande lämnas järnvägsstyrelsen att med anlåtande av statens järnvägars dispositionsanslag förvärva vissa ytterligare aktieposter i Kalmar verkstadsaktiebolag i enlighet med styrelsens därom i skrivelse den 10 februari 1947 gjorda hemställan.

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

besluta, att Ölands järnväg må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar.

3. Gotlands järnväg.

Den av järnvägsstyrelsen med representanter för vissa aktieägare i Gotlands järnvägsaktiebolag träffade överenskommelsen om förvärv för kronans räkning av aktiemajoriteten i bolaget förutsätter för sin giltighet Kungl. Maj:ts godkännande före den 15 juni 1947.

Järnvägsstyrelsen uttalar beträffande ifrågavarande aktieförvärv till en början, att den ingångna överenskommelsen skett till fullgörande av det uppdrag, som lämnats järnvägsstyrelsen genom statsmakternas beslut vid 1939 års lagtima riksdag om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Vid de i ärendet verkställda utredningarna hade samma riktlinjer följts som vid tidigare undersökningar avseende statsförvärv av enskilda järnvägar. Järnvägsstyrelsen hade också närmast varit inställd på ett statsförvärv i vanlig ordning av den bolaget tillhöriga järnvägen, benämnd Gotlands järnväg, samt bolagets övriga egendom. Vid upptagandet av de egentliga affärsförhandlingarna hade emellertid förenämnda representanter förklarat, att man från säljaresidan öns-

kade metoden med aktieförvärv, varmed bl. a. skulle vinnas att för säljarens del hela transaktionen vore avslutad i och med aktiernas överlåtelse. Såvitt styrelsen kunnat finna, vore ej heller att mot denna fördel för säljaren ställa några praktiska olägenheter för köparen eller i alla händelser några sådana av nämnvärd betydelse. I föregående fall, där förvärv av järnvägsbolag tillhörig egendom skett i två omgångar, hade nämligen staten snabbt erhållit icke blott den från början avtalade aktiemajoriteten utan också huvudparten av övriga aktier. Från alla håll vore jämväl att anteckna en beredvillig medverkan från representanter för de kommuner, vilka tidigare behärskat respektive järnvägar, att göra övergången så friktionsfri som möjligt. Mot bakgrunden av dessa erfarenheter framstode det därför som praktiskt taget visst, att järnvägsstyrelsen skulle kunna redan under bolagstiden åstadkomma anpassning till statens järnvägars förhållanden, ävensom att det komme att bli beroende enbart av statsmakternas beslut, om och vid vilken tidpunkt ett formellt inlemmande i statsbanesystemet skulle företagas. Då emellertid med hänsyn till förevarande järnvägssystemets avskilda läge ett införlivande i statsbanenätet icke kunde få samma reella innebörd beträffande driften som i fråga om järnvägarna å fastlandet, och då vissa förhållanden beträffande järnvägstrafiken å Gotland torde komma att väsentligt påverkas av framtida beslut av statsmakterna på grundval av resultaten från den nu pågående utredningen rörande sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och det övriga Sverige, vilken vore anförtrödd åt 1945 års Gotlandskommitté, har järnvägsstyrelsen ansett lämpligast att med avgörande i här förevarande hänseende finge anstå i avvaktan på slutförandet av sistnämnda utredning.

Bolagets järnväg har en banlängd av 116,5 km och är geografiskt uppdelad på en linje från Visby söderut till Burgsvik, om 79 km, en norrut till Lärbro, om 35,5 km, samt ett förbindelse-spår mellan huvudstationen och hamnen i Visby, om 2 km. Till den sålunda bildade, i stort sett nordsydliga längdbanan ansluta de båda övriga järnvägsförvaltningarnas linjer, Hablingbo—Klintehamn—Roma och Slite—Roma, med det ungefär mitt på ön belägna Roma såsom gemensam föreningsstation.

Järnvägsstyrelsen meddelar följande historiska och tekniska data beträffande järnvägen, vilken i koncessionshänseende är uppdelad i 6 enheter.

	Koncession meddelad år	Öppnad för trafik år	Banlängd km
Visby—Hemse	1876	1878	56·7
Hemse—Havdhem	1899	1900	9·3
Havdhem—Burgsvik	1906	1908	15·0
Visby—Väskinde	1896	1896	11·0
Väskinde—Tingstäde	1899	1899	12·2
Tingstäde—Lärbro	1920	1921	12·3
			116·5

Spårvidden är — liksom för övriga gotländska järnvägar — 0,891 m. Huvudspåret har en största stigning av 10 ‰ och en minsta kurvradie av 300 m samt är utrustat med stålräler med en vikt per meter av för största delen av järnvägen 17,5 kg. Den största tillåtna hastigheten utgör för loktåg 60 km/timme och för rälsbussar 80 km/timme. Dessas uppgifter gälla icke för förbindelsespåret Visby—Visby hamn, vilket uppvisar väsentligt mindre gynnsamma tekniska förhållanden. För de fasta anläggningarna redovisas en byggnadskostnad av, i något avrundat belopp, 3 397 000 kronor.

Förutom den egna banan, trafikerar bolaget hamnspåren i Visby hamn, vilka ägas av Visby stad.

Järnvägens rullande materiel utgjordes vid utgången av år 1946 av

ånglok	11 st.
rälsbussar, 4-axliga	4 »
släpvagnar till d:o	4 »
person- och postvagnar, 2-axliga	7 »
» » » , 4-axliga	11 »
resgodsvagnar	6 »
godsvagnar, slutna	41 »
» » , öppna	228 »

Dessutom disponerar bolaget över 16 sockerfabriken i Roma tillhöriga cisternvagnar för transport av socker och spannmål. — Den bokförda anskaffningskostnaden för bolagets rullande materiel utgör ca 1 685 000 kronor.

Till belysning av trafikrörelsens storlek i jämförelse med av staten under åren 1940—45 övertagna järnvägar med samma spårvidd, 0,891 m, har järnvägsstyrelsen lämnat följande sammanställning, upptagande trafikciffror från senaste mellankrigsåret (1938).

	Banlängd km	Personkm	Godstonkm	Tillhopa
		per bankm, tusental		
Kalmar—Torsås	39·2	85·1	33·6	118·7
Kalmar—Berga	76·6	65·8	45·7	111·5
Uddevalla—Lelången	89·0	36·3	65·6	101·9
Gotlands	116·5	46·5	35·6	82·1
Växjö—Åsheda—Hultsfred	115·0	36·3	30·9	67·2
Vetlanda	80·4	16·5	19·3	35·8
Östra Smålands	78·3	13·7	12·7	26·4
Falkenbergs	102·0	16·2	8·7	24·9
Mönsterås	69·0	11·0	8·1	19·1
Östra Värends	38·6	10·5	6·0	16·5
Eksjö—Österbymo	34·6	3·1	8·5	11·6

Denna jämförelse utvisade, yttrar styrelsen, att bolagets järnväg låge skäpligen väl till. Intrycket bleve ännu något gynnsammare vid en jämförelse efter inkomst, enär godstrafiken å Gotland bestode av relativt högvärdiga varor. I detta sammanhang borde emellertid bemärkas, att de trafikstarkaste järnvägarna av förevarande spårvidd ännu ej blivit föremål för förstattligande.

Järnvägsstyrelsen meddelar vidare, att bolaget i anslutning till järnvägsrörelsen bedreve en förhållandevis omfattande billinjetrafik för person- och godsbefordran samt jämväl beställningstrafik. Enligt föreliggande uppgifter uppginge den koncessionerade linjelängden till 523 km, varav 358 km för närvarande trafikerades. Vagnparken utgjordes av 13 omnibusar, 13 lastbilar, 5 godssläpvnagnar och 1 personbil, med en bokförd anskaffningskostnad av cirka 333 000 kronor. Anläggningskostnaden för till bilrörelsen hörande fasta anläggningar vore bokförd till cirka 200 000 kronor, varav en större del komme på den under år 1943 uppförda busstationsbyggnaden i Fårösund. Beträffande denna trafikplats kunde nämnas, att rörelsen därstädes bedrevs såsom vid en järnvägsstation med expediering av personer och gods i den allmänna hela landet omslutande samtrafiken. Busstationen i Visby tillhörde Visby stad, och de tre gotländska järnvägsbolagen förhyrde gemensamt av staden viss del av till stationen hörande anläggningar. Förutom stadstrafiken i Visby funnes å Gotland blott en busslinje i privat ägo, medan övriga busslinjer innehades av de tre järnvägsbolagen.

Biltrafiken hade under 1930-talet icke givit större driftöverskott än vad som motsvarat skälig avsättning till förnyelsefond. I detta stycke syntes emellertid finnas anledning hoppas på utveckling till det bättre, d. v. s. mot ett visst direkt affärsvärde. Även i de fall, där sådant värde saknades, hade emellertid innehavet av bilrörelse sin stora betydelse såsom skydd för och komplement till järnvägsrörelsen.

Bolaget hade, meddelar järnvägsstyrelsen, för närvarande icke något statslån och hade för övrigt sedan år 1936 varit helt utan låneskulder, intill dess under år 1946 upptagits ett såsom tillfälligt betraktat reverslån å 500 000 kronor för anskaffning av motormateriel, rälsbussar och motorlok samt för uppförande av ett rälsbusstall.

Järnvägsstyrelsen lämnar härefter följande å s. 22—24 återgivna siffer-sammanställningar, avsedda att belysa järnvägsföretagets ekonomiska förhållanden under åren 1931—38, vilken tid använts som basperiod för utredningarna, samt tiden därefter.

Bolagets balansräkning per den 31 december 1945 har följande utseende.

<i>Tillgångar.</i>	Tusental kronor
Järnvägsanläggningen	4 839
Automobilrörelsen	333
Gårdar och fastigheter	195
Ofullbordade anläggningar	201
Kassa och bankräkningar	200
Förråd	41
Övriga tillgångar	174

Summa 5 983

<i>Skulder.</i>	Tusental kronor
Svävande skulder	414
Aktiekapital	1 510
Reservfond	400
Dispositions- och skatteregleringsfonder	400
Förnyelsefonder	3 209
Vinst balanserad och för året	50
	Summa 5 983

I fråga om beräkningen av järnvägens affärsvärde meddelar järnvägsstyrelsen, att i enlighet med de grundantaganden och riktlinjer i övrigt, som tillämpats vid samtliga tidigare statsförvärv, där ett affärsvärde över huvud ansetts vara för handen, beräkningen av detta främst grundats på uppgifter för den som basperiod betraktade årsföljden 1931—38, varvid tiden för denna periods slut framstått såsom primär beräkningstidpunkt. Genom denna fixering av basperiod och beräkningstidpunkt hade främst avsetts att i möjlig mån säkerställa en likformig behandling de särskilda järnvägsföretagen emellan eller med andra ord att söka förhindra att ersättningen till järnvägarnas ägare skulle bli beroende av den tidsföljd, i vilken förvärven komme att genomföras.

Från järnvägsstyrelsens sida hade städse gjorts gällande, att en sådan värdering efter förhållandena vid tiden för 1939 års principbeslut icke blott vore ägnad att skapa rättvisa, utan också att densamma kunde betraktas såsom från säljaresynpunkt i stort sett fördelaktig, eftersom den ekonomiska utvecklingen för järnvägarnas del uppvisade en nedåtgående långtids-trend». Denna styrelsens uppfattning hade stärkts inför den nu inträdda situationen med krigsårens riktiga inkomstflöde på väg att ebba ut.

Det framstode för järnvägsstyrelsen som uppenbart, å ena sidan, att för Gotlands järnvägsaktiebolags del i betraktande av de omedelbara framtidsutsikterna en värdering efter 1939 års förhållanden måste anses förmånlig för detta bolags aktieägare, och å andra sidan, att endast en sådan värdering vore ägnad att tillgodose förenämnda likformighetskrav.

Efter diverse justeringar av genomsnittssiffrorna för åren 1931—38, be-
tingade av trafikutvecklingen m. m., hade erhållits följande normalårssiffror.

	Tusental kronor
Driftinkomster	805
Driftutgifter	650
Driftöverskott	155.

Härifrån vore, fortsätter styrelsen, i första hand att draga avsättning till förnyelsefond, beräknad till 68 000 kronor. Den kalkylerade normalårsavkastningen av järnvägsrörelsen vore alltså 87 000 kronor. Till detta belopp, vilket avsåge den egentliga järnvägsrörelsen, hade man att lägga 11 000 kronor, utgörande avkastning av vad som plägade benämnas diverse rörelsegrenar (fastigheter m. m.), ävensom av bolagets bilrörelse. Det samlade överskottet av bolagets hela rörelse utgjorde sålunda 98 000 kronor.

Driffräkningar för åren 1931—45.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medeltal 1931—38	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
T u s e n t a l k r o n o r																
Järnvägsrörelsen.																
<i>Inkomster.</i>																
Persontrafik	230	205	197	203	208	212	207	210	209	262	479	530	595	690	725	638
Godstrafik	456	476	530	608	597	524	574	553	540	527	644	709	767	810	860	854
Övriga m. m.	59	60	61	61	62	64	64	65	62	66	66	69	73	75	78	85
Summa	745	741	788	872	867	800	845	828	811	855	1 189	1 308	1 435	1 575	1 603	1 577
<i>Utgifter.....</i>	612	580	603	617	642	667	694	730	643	715	992	1 129	1 237	1 340	1 521	1 453
<i>Driftöverskott</i>	133	161	185	255	225	133	151	98	168	140	197	179	198	235	142	124
Bilrörelsen.																
<i>Inkomster.....</i>	—	38	43	51	78	92	105	116		153	226	279	317	374	406	352
<i>Utgifter.....</i>	—	37	41	44	61	73	87	95		123	211	245	280	337	362	326
<i>Driftöverskott</i>	—	1	2	7	17	19	18	21		30	15	34	37	37	44	26

Bolagets vinst- och förlusträkningar för åren 1931—45.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
	T u s e n t a l k r o n o r														
<i>Inkomster.</i>															
Från föregående år balanserad vinst	135	135	160	214	287	352	353	381	379	382	294	296	300	304	4
Driftöverskott:															
av järnvägsrörelsen	133	161	185	255	225	133	151	98	140	197	179	198	235	142	124
av automobilrörelsen	5	1	2	7	17	19	18	21	31	15	34	37	37	44	26
Räntor och inkomst av värdehandlingar	—	—	—	—	—	—	—	1	1	4	6	5	5	6	5
Diverse inkomster	6	7	7	7	8	8	8	15	7	10	6	6	78	12	13
I anspråk tagna medel	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa inkomster	279	304	354	483	537	512	552	516	558	608	519	542	655	508	172

Bolagets vinst- och förlusträkningar för åren 1931—45 (forts.).

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
T u s e n t a l k r o n o r															
<i>Utgifter.</i>															
Driftunderskott av busstationen i Fårösund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	6
Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen	57	58	66	91	94	94	94	59	94	94	54	72	124	41	49
automobilrörelsen	14	16	10	10	16	18	18	21	22	25	34	36	36	43	43
övriga rörelsegrenar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71	2	2
Räntor	14	14	11	7	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Skatter	16	13	10	41	26	—	14	12	15	35	59	58	42	38	22
Vinst:															
balanserad från föregående år..	135	135	160	214	287	352	353	381	379	382	294	296	300	304	4
för året	43	68	97	120	112	48	73	43	48	72	78	80	80	76	46
Summa utgifter	279	304	354	483	537	512	552	516	558	608	519	542	655	508	172
Till bolagsstämmans förfogande:															
Vinst för året	43	68	97	120	112	48	73	43	48	72	78	80	80	76	46
Vinst balanserad från föreg. år..	135	135	160	214	287	352	353	381	379	382	294	296	300	304	4
Summa till bolagsstämmans förfogande	178	203	257	334	399	400	426	424	427	454	872	376	380	380	50
Häraf disponerade för:															
Avsättning till egna fonder	2	2	2	2	2	2	—	—	—	100	—	—	—	300	—
Utdelning	41	41	41	45	45	45	45	45	45	60	76	76	76	76	45
	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	4%	5%	5%	5%	5%	3%
Vinst balanserad till efterföljande år	135	160	214	287	352	353	381	379	382	294	296	300	304	4	5

Då bolaget vid årsskiftet 1938/39 icke hade något lån och förefintliga rörliga tillgångar med marginal täckte svävande skulder, inklusive resterande skatter, hade man att i kalkylen mot det angivna överskottet ställa *dels* skälig ränta å avtalad köpeskilling, *dels* ränta å de medel, som behövde investeras i anläggningarna för driftens rationalisering samt återhämtande av undernormal förnyelse, *dels* ock skatter.

Enligt § 1 i överenskommelsen utgör priset per aktie 65 kronor. Då aktiekapitalet uppgår till 1 509 900 kronor, skulle den totala köpeskillingen för aktiestocken bliva, i något avrundat belopp, 981 500 kronor. Räknat efter 4 procent räntefot borde, framhåller styrelsen, mot denna köpeskilling svara ett bokfört överskott av — efter skattebetalningen — 40 000 kronor. Antoges det totala överskottet uppgå till detta belopp, bleve däremot svarande skatt, räknat efter de bestämmelser som gällde år 1939, 9 000 kronor och det belopp som återstode till förräntning av nyinvesteringar alltså (98 000 — 40 000 — 9 000) 49 000 kronor. Efter nyss angivna räntefot motsvarade detta årsbelopp ett kapital av 1 225 000 kronor.

Såsom framginge redan av det schematiska beräkningssättet, vore sistnämnda siffra att betrakta såsom en första approximation. För att komma närmare de faktiska förhållandena hade man att i kalkylen införa termer hänförliga till *dels* förenämnda marginal mellan å ena sidan kassa- och bankbehållningar och å andra sidan svävande skulder, inklusive på rörelsen in till värderingstidpunkten belöpande skatter, *dels* skillnaden mellan å ena sidan den inkomst, som aktieägarna skulle ha erhållit för åren 1939—46, om år 1939 träffats uppgörelse på nu överenskomna villkor och å andra sidan den aktieutdelning, som faktiskt lämnats för samma år. Det hade visat sig, att nämnda skillnader vore av praktiskt taget samma storlek och av motsatta tecken, varför korrigering av anförda kapitalbelopp icke vore erforderlig med hänsyn till sagda faktorer. Det kunde tilläggas, att viss ytterligare marginal erhöles därigenom, att medel för investeringar kunde av staten upplånas till lägre ränta än i kalkylerna förutsatta 4 procent.

I betraktande av samtliga omständigheter, som berörde denna uppgörelse, och vid jämförelse med de ersättningar, som lämnats vid hittills skedda förvärv av smalspåriga järnvägar med kalkylatoriskt affärsvärde, har järnvägsstyrelsen funnit de avtalade ekonomiska villkoren för statsverket tillfredsställande och avtalsbestämmelserna även i övrigt antagbara. Även i förevarande fall har styrelsen emellertid, liksom beträffande Ölands järnväg, framhållit, att förvärvet komme att medföra en belastning av statens järnvägars affärsresultat.

Beträffande *a n s l a g s b e h o v e t* anför styrelsen, att för genomförande av det avtalade aktieförvärvet erfordrades ett investeringsanslag motsvarande förenämnda köpeskilling för hela aktiestocken av 981 500 kronor. Enär den sedan länge planerade rationaliseringen av driften genom anskaffning av rälsbussar m. m. nu vore i full gång, och då det vore önskvärt, att det blivande statliga bolaget gjordes oberoende av enskild kredit för sagda ända-

mål, ville styrelsen föreslå, att finansieringen av för rationaliseringen nödiga investeringar, i den mån bolagets egna tillgångar ej försloge, ordnades genom lån från statens järnvägar, samt att erforderliga medel för detta ändamål alltså ställdes till järnvägsstyrelsens förfogande. Att verkställa någon säker beräkning av detta bolags lånebehov vore svårt, då detsamma komme att påverkas av bl. a. utvecklingen av bolagets driftinkomster och driftutgifter. En föreliggande överslagskalkyl slutade på 750 000 kronor, varav 500 000 kronor för inlösen av förenämnda tillfälliga reverslån och 250 000 kronor för likvider av rälsbussar och motorlok, vilka vore beställda för leverans under första halvåret 1948. Mot nämnda lånebelopp vore att ställa under åren 1942—1946 bokförda nyinvesteringar om cirka 1 090 000 kronor. De senare likviderna beräknas, om så skulle befinnas nödvändigt, kunna finansieras genom avyttring av markområden och fastigheter. Då det emellertid vore önskvärt, att det blivande statliga bolaget kunde träffa avgörande beträffande dessa områden m. m. utan hänsyn till det omedelbara behovet av likvida medel, ville styrelsen föreslå, att det ifrågasatta bemyndigandet att lämna bolaget låneunderstöd avvägdes utan hänsyn till förenämnda eventuella inkomstmöjlighet, samt att till sagda summa av 750 000 kronor lades 150 000 kronor för oförutsedda behov.

Beträffande frågan om bolagets likvidation och järnvägens införlivande med statens järnvägar framhåller järnvägsstyrelsen till en början, att det överenskomna aktieförvärvet icke i och för sig behövde föranleda någon ändring i bolagets verksamhet. Det vore emellertid avsett, att, i analogi med vad som skett i motsvarande tidigare fall, nuvarande bolagsledning fr. o. m. den 1 juli 1947 skulle ersättas med av staten nämnda personer, på sätt angivits i överenskommelsens § 7.

I fråga om järnvägens införlivande i eller anslutning till statens järnvägar erinrar järnvägsstyrelsen om sitt tidigare uttalande att med avgörande därutinnan lämpligen borde anstå i avvaktan på slutförandet av pågående utredning beträffande sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och det övriga Sverige. För att detta uppskov icke skulle behöva bli långvarigare än som vore påkallat av sakliga skäl, föreslår emellertid styrelsen, att redan nu måtte utverkas ett riksdagens beslut om bemyndigande för Kungl. Maj:t att bestämma om tidpunkten för samt utfärda närmare föreskrifter beträffande anslutningen till statens järnvägar av bolagets järnväg. Bestämmelsen i § 8 om förstagångsbeslut rörande likvidation hade också insatts för tids vinnande. För den händelse statsmakterna framdeles skulle finna, att förvaltningen i bolagsform borde bibehållas tills vidare eller över huvud andra anordningar träffas än för järnvägarna på fastlandet, behövde icke vare sig sagda bemyndigande eller det preliminära likvidationsbeslutet föranleda någon åtgärd.

Med avseende på personalens anställningsförhållanden påpekar järnvägsstyrelsen att ingen förändring i detta hänseende inträdde,

så länge bolaget fortsatte sin verksamhet. Från den tidpunkt järnvägen införlivades med statens järnvägar borde personalen på sätt stadgades i 5 § av förevarande överenskommelse erhålla anställning vid statens järnvägar på sedvanliga grunder, varom bestämmelser komme att intagas i blivande avtal om statsförvärv av järnvägsegendomen.

Med åberopande av det anförda hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

dels besluta att aktierna i Gotlands järnvägsaktiebolag må på överenskomna villkor förvärfvas av staten,

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att, efter det sagda aktieförvärv ägt rum, bestämman om tidpunkten för samt utfärda närmare föreskrifter beträffande anslutningen till statens järnvägar av bolagets järnväg samt bolagets eventuella likvidation ävensom att under den tid, bolaget kunde komma att bestå, bereda detsamma de lån, som kunde befinnas erforderliga för inlösen av det i det föregående omförmälda reverslånet samt för fortsatta investeringar i samband med driftens motorisering,

dels ock å riksstaten för budgetåret 1947/48 å kapitalbudgeten under rubrik statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa följande två investeringsanslag, nämligen till Förvärv av aktier i Gotlands järnvägsaktiebolag 981 500 kronor samt till Lån åt Gotlands järnvägsaktiebolag 900 000 kronor, det sistnämnda att disponeras i den utsträckning och på det sätt Kungl. Maj:t kunde finna lämpligt.

I samband med förenämnda bemyndigande åt Kungl. Maj:t borde, anför styrelsen slutligen, bestämmas, att bolagets järnväg skulle efter ett eventuellt införlivande med statens järnvägar hänföras till första distriktet.

I anslutning till statsmakternas principbeslut år 1939 om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet har järnvägsstyrelsen under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande före den 15 juni 1947 träffat avtal med representanter för vissa aktieägare i Gotlands järnvägsaktiebolag om förvärv för statens räkning av aktiemajoriteten i bolaget. Detta bolag äger huvudjärnvägen på Gotland samt driver därjämte en jämförelsevis omfattande biltrafikrörelse. Förutom denna järnväg finnes på Gotland ytterligare två mindre järnvägsföretag. Till frågan om statsförvärv av dessa torde jag få återkomma i det följande.

*Departementets-
chefen.*

Den avtalade formen för förvärv av Gotlands järnväg avser, såsom nämnts, förvärv av aktiemajoriteten i bolaget. Ett direkt köp av järnvägsegendomen, vilket eljest varit den vanliga förvärvsformen, har i detta fall icke kunnat genomföras. I och för sig torde emellertid den valda överlåtelseformen icke medföra några större olägenheter för kronan.

Bolagets aktiekapital utgör 1 509 900 kronor. Överenskommelsen avser förvärv av aktier till ett nominellt belopp av 1 042 000 kronor. Priset för aktierna, vilkas nominella värde är 100 kronor, har bestämts till 65 kronor per aktie. Enligt överenskommelsen skulle staten vidare intill den 1 juli 1948

förbinda sig att på anfordran jämväl inlösa övriga aktier i järnvägsbolaget till enahanda pris. Den totala köpeskillingen för hela aktiestocken kommer sålunda att uppgå till avrundat 981 500 kronor.

Vid beräkningen av järnvägens affärsvärde har järnvägsstyrelsen utgått från förhållandena vid tiden för 1939 års principbeslut om allmänt järnvägsförstatligande. Vid denna tidpunkt hade bolaget icke någon läneskuld och dess svävande skulder täcktes med marginal av förefintliga rörliga tillgångar. På basis av genomsnittssiffror för åren 1931—38 har styrelsen beräknat normalårsavkastningen av bolagets rörelse till ca 98 000 kronor. Detta belopp är tillräckligt för att täcka — förutom skatter beräknade enligt de bestämmelser, som gällde år 1939 — kostnaderna för förräntning efter 4 procent av dels hela köpeskillingen för bolagets aktier, dels ock ett kapitalbelopp för nyinvesteringar av 1 225 000 kronor. Bolaget har under hela den tidsperiod omfattande åren 1931—45, för vilken redovisning lämnats i järnvägsstyrelsens skrivelse, givit utdelning å aktierna med 3 till 5 procent av nominella värdet.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden har jag funnit de avtalade ekonomiska villkoren godtagbara. Då avtalsbestämmelserna i övrigt icke förämla erinran från min sida, tillstyrker jag, att förevarande preliminära överenskommelse angående statsförvärv av aktiemajoriteten i Gotlands järnvägsaktiebolag godkännes.

För aktieförvärvet samt för att möjliggöra inlösen av de aktier, som icke genom avtalet överlåtits, torde för budgetåret 1947/48 böra anvisas ett investeringsanslag av 981 500 kronor.

Jag tillstyrker jämväl järnvägsstyrelsens förslag att ett investeringsanslag av 900 000 kronor anvisas för finansiering genom lån till det blivande statliga bolaget av vissa investeringar, som erfordras för rationalisering främst genom motorisering av driften vid bolagets järnväg. Av nämnda belopp skulle 500 000 kronor användas för inlösen av ett av bolaget för här ifrågavarande ändamål upptaget reverslån.

I likhet med järnvägsstyrelsen anser jag lämpligt att med bolagets likvidation och järnvägens införlivande med statens järnvägar får anstå i avvaktan på slutförandet av pågående utredning rörande sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och det övriga Sverige. Det torde emellertid vara lämpligt, att riksdagens beslut redan nu utverkas om bemyndigande för Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten för samt att utfärda närmare föreskrifter beträffande anslutningen till statens järnvägar av bolagets järnväg.

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

dels besluta att aktierna i Gotlands järnvägsaktiebolag må på överenskomna villkor förvärvas av staten,

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att, efter det sagda aktieförvärv ägt rum, bestämma om tidpunkten för samt utfärda närmare föreskrifter beträffande anslutningen till statens järnvägar av bolagets järnväg samt bolagets eventuella likvi-

dation ävensom att i enlighet med vad jag i det föregående förordat under den tid, bolaget kan komma att bestå, bereda detsamma de lån, som kunna befinnas erforderliga för inlösen av en bolaget åvilande reversskuld å 500 000 kronor samt för fortsatta investeringar i samband med driftens motorisering m. m.,

dels ock å riksstaten för budgetåret 1947/48 å kapitalbudgeten under rubrik statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa följande två investeringsanslag, nämligen

till *Förvärv av aktier i Gotlands järnvägsaktiebolag* kronor 981 500;
till *Lån till Gotlands järnvägsaktiebolag* .. kronor 900 000.

4. Slite—Roma och Klintehamn—Roma järnvägar.

Beträffande avtalen om förvärv av de båda gotländska järnvägarna Slite—Roma och Hablingbo—Klintehamn—Roma meddelar *järnvägsstyrelsen* inledningsvis, att dessa avtal i fråga om innehållet vore i stort sett likformiga med flertalet tidigare, i det att staten avsetts skola övertaga all bolagens fasta och lösa egendom, med vissa i avtalen angivna undantag, men samtidigt ikläda sig ansvaret för på egendomen och rörelsen vilande skulder. Nämda undantagande av vissa tillgångar vore att se mot bakgrunden av förhållandet, att köpeskillingar för överläten egendom icke skulle utgå i annan form än övertagande av skulder.

Styrelsen meddelar därefter bl. a. följande historiska och tekniska data rörande järnvägarna.

Slite—Roma och Klintehamn—Roma järnvägar byggdes omkring sekelskiftet huvudsakligen i syfte att underlätta transporter av sockerbeter till en i Roma vid Gotlands järnvägar uppförd sockerfabrik. I fråga om byggandet av den förstnämnda banan bidrog också det förhållandet, att i Slite finnes en god hamn, som efter järnvägens tillkomst skulle kunna bättre betjäna Gotlands inland. Den Klintehamn—Roma järnväg tillhöriga bandelen Klintehamn—Hablingbo tillkom senare.

Angående koncessionsenheternas tillkomst och viktigare tekniska förhållanden är följande att meddela.

B a n d e l	Koncession meddelad år	Öppnad för allmän trafik år	Längd km
Slite—Roma	1897	1902	32·8
Klintehamn—Roma	1896	1898	22·6
, —Hablingbo	1913	1924	26·8
			Summa 82·2

	Rälsvikt per meter	Tillåten hastighet km/tim	loktåg rälsbuss
Slite—Roma	15·2	40	—
Klintehamn—Roma—Hablingbo	15·2	40	60

Järnvägarnas spårvidd är 0,891 m.

För de fasta anläggningarna redovisas en byggnadskostnad av för Slite—Roma järnväg 685 000 kronor och för Klintehamn—Roma 1 104 000 kronor.

Den rullande materielen utgjordes vid 1946 års slut av

	Slite—Roma	Klintehamn—Roma
Ånglok	3 st.	5 st.
Rälsbussar, 4-axliga	—	2 »
Släpvagnar.....	—	2 »
Personvagnar	3 »	3 »
Resgodsvagnar	2 »	—
Godsvagnar, slutna	10 »	15 »
» , öppna	46 »	64 »
Bokförd anskaffningskostnad 1 000-tal kronor cirka ..	308 »	545 »

Till belysning av trafikrörelsens storlek i jämförelse med av staten under åren 1940—45 övertagna järnvägar med samma spårvidd ävensom de i det föregående behandlade Gotlands och Ölands järnvägar lämnar järnvägsstyrelsen följande sammanställning upptagande trafiksiffror från senaste mellankrigsåret (1938).

	Banlängd km	Personkm	Godstonkm	Tillhopa
		per bankm, tusental		
Kalmar—Torsås.....	39·2	85·1	33·6	118·7
Kalmar—Berga	76·6	65·8	45·7	111·5
Uddevallå—Lelången	89·9	36·3	65·6	101·9
Gotlands	116·5	46·5	35·6	82·1
Våxjö—Åsheda—Hultsfred	115·0	36·3	30·9	67·2
Ölands	150·8	16·1	22·8	38·9
Vetlanda	80·4	16·5	19·3	35·8
Östra Smålands.....	78·3	13·7	12·7	26·4
Klintehamn—Roma	49·4	9·5	16·4	25·9
Falkenbergs	102·0	16·2	8·7	24·9
Slite—Roma	32·8	7·9	16·6	24·5
Mönsterås.....	69·0	11·0	8·1	19·1
Östra Vårends	38·6	10·5	6·0	16·5
Eksjö—Österbymo	34·6	3·1	8·5	11·6

Av sammanställningen framginge, uttalar styrelsen, att förevarande båda järnvägar i fråga om trafikintensiteten tillhörde de svagaste i landet, samt att de i detta hänseende stode långt efter den Gotlands järnvägsaktiebolag tillhöriga nord—sydliga banan, vilken bildade ryggraden i öns landkommunikationer.

Järnvägsstyrelsen uppger vidare, att båda de förevarande järnvägarna hade byggts med insats av s t a t s l å n e m e d e l till belopp ungefärligen mot-

svarande halva den beräknade byggnadskostnaden. Såsom ursprungliga lånebelopp redovisades för järnvägen Slite—Roma 339 000 kronor, för Klintehamn—Roma 213 250 kronor och för Klintehamn—Hablingbo 360 000 kronor, det sistnämnda beloppet utbetalat under åren 1923—24. Kort tid efter denna utbetalning hade det emellertid visat sig, att för ingen av dessa järnvägar kunde påräknas så höga inkomster, att från lånen härrörande förpliktelser kunde förväntas bli uppfyllda. Sedan det vid av riksgäldskontoret föranstaltade utredningar konstaterats, att järnvägarna saknade affärsvärde, hade därför — enligt beslut vid 1927 års riksdag beträffande Slite—Roma järnväg och vid 1929 års riksdag beträffande Klintehamn—Roma järnväg — medgivits nedskrivning av statens fordringar till belopp motsvarande uppskattade realisationsvärden å respektive 200 000 och 215 000 kronor.

Av förstnämnda belopp, avseende Slite—Roma järnväg, skulle 150 000 kronor anskaffas genom utställande av preferensaktier och kontant inbetalas till staten under år 1927, medan återstående 50 000 kronor skulle inestå ränte- och amorteringsfria under 10 år räknat från den 1 juli 1927. Fr. o. m. den 1 juli 1937 skulle riksgäldsfullmäktige debitera ränta efter 4,5 % och äga påfordra erläggande av annuitet om 5 %, om och i den mån fullmäktige efter företagen prövning funne bolagets ekonomiska ställning medgiva annuiteters fullgörande. Denna plan hade fullföljts i vad gällde den kontanta inbetalningen av 150 000 kronor. Däremot hade ställningen aldrig blivit så stark, att fordran på full annuitet eller ens ränta å återstående 50 000 kronor ansetts kunna framföras. Utdelning å förenämnda preferensaktier, vilken planenligt skulle gå före återstående statslånelikvider, hade icke någon gång lämnats.

Även för Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag, fortsätter styrelsen, uppdelades statens nedskrivna fordran på två lån. Beloppen av dessa bestämdes till 150 000 kronor och 65 000 kronor, av vilka det förra skulle säkerställas genom av riksgäldskontoret godkänd borgen samt förräntas och amorteras med annuiteter efter 5 procent räknat fr. o. m. den 1 juli 1939, medan likviderna för det senare lånet gjordes beroende av riksgäldsfullmäktiges efter nämnda datum fattade beslut. Något krav på likvid för sagda lån hade ännu ej framförts, men däremot hade planen i övrigt kunnat fullföljas och lånet mot borgenssäkerhet nedbringats till ca 142 900 kronor per den 31 december 1946. För anskaffande av rälsbussar hade Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag år 1944 erhållit lån ur motorvagnslånefonden på 181 350 kronor. Detta hade planenligt förräntats och amorterats, så att återstående kapitalskuld därå nedbringats till ca 150 600 kronor.

Angående järnvägsbolagets biltrafikerörelse meddelar järnvägsstyrelsen att bolagen bedreve en i förhållande till järnvägsrörelsen mycket omfattande billinjetrafik för person- och godsbefordran samt jämväl beställningstrafik. Linjelängd och teknisk utrustning framgå av nedanstående av järnvägsstyrelsen lämnade uppgifter.

	Slite—Roma	Klintehamn— Roma
Koncessionerad linjelängd, km	188	173
Trafikerad , , ,	182	173
Omnibussar, antal	6	6
Lastbilar, ,	6	3
Släpvagnar, ,	—	2
Anskaffningskostnad för rullande materiel, kronor....	162 000	115 000
Garage, antal	1	3
Anläggningskostnad, kronor	12 000	11 000

Biltrafiken företer enligt järnvägsstyrelsens mening en god utveckling och tillfredsställande årsresultat. Särskilt för Slite—Roma järnväg, med dess i vad angående resandetrafik på Visby ogynnsamma sträckning, vore biltrafiken ett nödvändigt komplement för järnvägsrörelsen. Även för Klintehamn—Roma järnväg vore biltrafiken värdefull och en förutsättning för att järnvägens relativt tätbefolkade trafikområde skulle kunna effektivt betjänas.

Järnvägsstyrelsen lämnar härefter följande siffersammanställningar, avsedda att belysa järnvägarnas ekonomiska förhållanden under åren 1931—1945.

Bolagens balansräkningar per den 31 december 1945.

	Slite—Roma järnvägs AB	Klintehamn— Roma järnvägs AB
	Tusental kronor	
<i>Tillgångar.</i>		
Järnvägsanläggningen	439	1 086
Automobilrörelsen	169	148
Fast egendom	—	17
Kassa och bankräkningar	156	34
Förråd	20	26
Övriga tillgångar	6	7
	<hr/> Summa	<hr/> 1 318
<i>Skulder.</i>		
Statslån	50	212
Svävande skulder	6	5
Aktiekapital:		
stamaktier	170	511
preferensaktier	150	75
Egna fonder	25	67
Förnyelsefond	388	448
Vinst	1	—
	<hr/> Summa	<hr/> 1 318

Slite—Roma järnvägs drifträknningar för åren 1931—45.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
	T u s e n t a l k r o n o r														
Järnvägsrörelsen.															
<i>Inkomster.</i>															
Persontrafik	18	16	15	14	14	13	12	13	15	27	29	31	39	50	39
Godstrafik	54	50	65	79	87	68	78	75	71	78	95	123	139	163	127
Övriga m. m.	15	20	20	21	21	26	29	31	26	25	26	25	26	23	21
Summa	87	86	100	114	122	107	119	119	112	180	150	179	204	236	187
<i>Utgifter</i>	90	88	84	94	97	91	98	103	106	122	135	163	207	227	194
<i>Driftöverskott</i>	-3	-2	16	20	25	16	21	16	6	8	15	16	-3	9	-7
Bilrörelsen.															
<i>Inkomster</i>	—	—	—	—	8	29	94	115	131	134	128	139	160	176	175
<i>Utgifter</i>	—	—	—	—	8	25	75	86	100	106	102	113	139	150	145
<i>Driftöverskott</i>	—	—	—	—	—	4	19	29	31	28	26	26	21	26	30
tillfört bolagets vinst- och förlusträkning	—	—	—	—	—	4	14	19	21	25	25	25	21	26	30
tillfört järnvägens drifträkning ..	—	—	—	—	—	—	5	10	10	3	1	1	—	—	—

Huvudsiffrorna i Slite—Roma järnvägsaktiebolags vinst- och förlusträkningar för åren 1931—45.

34

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
	T u s e n t a l k r o n o r														
<i>Inkomster.</i>															
Från föregående år balanserad vinst	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Driftöverskott av															
järnvägsrörelsen	—	—	16	20	25	16	21	16	6	8	15	16	—	9	—
automobilrörelsen.....	—	—	1	1	—	4	14	19	21	25	25	25	21	26	30
Räntor och inkomst av värdehandlingar.....	—	—	—	—	1	—	—	—	6	—	1	1	2	3	3
I anspråk tagna medel m. m.....	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—
Förlust:															
balanserad från föregående år..	—	2	4	—	—	—	—	—	—	4	11	10	9	8	—
för året	20	2	—	—	—	—	—	—	4	7	—	—	—	—	—
Summa inkomster	22	4	22	21	26	20	35	35	37	44	52	52	32	54	33
<i>Utgifter.</i>															
Från föregående år balanserad förlust.....	—	2	4	—	—	—	—	—	—	4	11	10	9	8	—
Driftunderskott av järnvägsrörelsen	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	7
Avsättning till förnyelsefond för															
järnvägsrörelsen	15	—	14	15	15	15	16	15	16	15	15	16	16	25	16
automobilrörelsen	—	—	—	2	2	5	14	19	21	25	25	25	3	—	4
Räntor, skatter.....	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—
Diverse utgifter m. m.	2	—	—	4	9	—	4	—	—	—	—	—	—	12	5
Vinst balanserad från															
föregående år	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
för året	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	8	1
Summa utgifter	22	4	22	21	26	20	35	35	37	44	52	52	32	54	33

Klintehamn—Roma järnvägs drifräkningar för åren 1931—45.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
	T u s e n t a l k r o n o r														
Järnvägsrörelsen.															
<i>Inkomster.</i>															
Persontrafik	27	24	24	24	23	23	21	21	25	41	47	58	64	70	70
Godstrafik	84	101	126	159	152	141	128	113	93	134	146	146	149	150	170
Övriga m. m.	14	14	14	14	15	16	15	16	15	15	16	23	17	18	20
Summa	125	139	164	197	190	180	164	150	133	190	209	227	230	238	260
<i>Utgifter</i>	124	124	131	135	137	137	139	145	151	165	193	219	226	262	281
<i>Driftöverskott</i>	1	15	33	62	53	43	25	5	— 18	25	16	8	4	— 24	— 21
Billrörelsen.															
<i>Inkomster</i>	—	—	—	—	32	54	57	68	76	74	85	94	115	122	136
<i>Utgifter</i>	—	—	—	—	21	36	44	51	63	63	67	72	83	92	103
<i>Driftöverskott</i>	—	—	—	—	11	18	13	17	13	11	18	22	32	30	33

Klintehamn—Roma järnvägs vinst- och förlusträkningar för åren 1931—45.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
	T u s e n t a l k r o n o r														
<i>Inkomster.</i>															
Från föregående år balanserad vinst	—	—	—	—	2	1	6	6	—	—	—	—	—	—	—
Driftöverskott av															
järnvägsrörelsen	1	15	33	62	53	43	25	5	—	25	16	8	4	—	—
automobilrörelsen	—	—	—	—	11	18	13	17	13	11	18	22	32	30	33
övriga rörelsegrenar	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	1
Räntor och inkomst av värdehandlingar	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
I anspråk tagna medel	—	18	7	—	—	—	—	6	34	—	—	—	—	—	22
Förlust:															
balanserad från föregående år..	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
för året	2	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—
Summa inkomster	3	34	40	62	68	65	45	41	48	37	35	31	36	30	56
<i>Utgifter.</i>															
Från föregående år balanserad förlust	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Driftunderskott av järnvägsrörelsen	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	24	21
Avsättning till förnyelsefond för															
järnvägsrörelsen	—	28	35	30	26	21	21	21	21	21	21	21	21	—	22
automobilrörelsen	—	—	—	—	—	—	—	12	6	11	8	5	10	2	9
övriga rörelsegrenar	—	—	—	—	12	13	13	—	—	—	—	—	—	—	—
Räntor	3	3	2	—	1	1	—	—	2	5	6	5	5	4	4
Skatter	—	—	—	—	3	5	4	2	1	—	—	—	—	—	—
Vinst balanserad från															
föregående år	—	—	—	—	2	1	6	6	—	—	—	—	—	—	—
för året	—	2	3	32	24	24	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa utgifter	3	34	40	62	68	65	45	41	48	37	35	31	36	30	56

Styrelsen erinrar i fortsättningen om att förevarande järnvägar i samband med den på 1920-talet genomförda statslåneregleringen konstaterades sakna a f f ä r s v ä r d e. De nu lämnade siffrorna syntes visa, att trots tillkomsten av en i och för sig bärig biltrafik, sagda förhållande ännu bestode för vartdera bolagets rörelse som helhet betraktad. Under sådana omständigheter gällde det enligt styrelsens mening närmast att bedöma huruvida de i avtalen angivna ekonomiska köpevillkoren kunde betraktas som skäliga i förhållande till de ersättningar, som lämnats vid tidigare förvärv av icke bäriga järnvägsföretag. Efter ett noggrant övervägande av alla de omständigheter, som torde beaktas vid ett sådant bedömande, och varibland kunde nämnas det skick, vari anläggningarna hållits, utrustningen med rullande materiel, bilrörelsens omfattning samt låneskulderens storlek, hade järnvägsstyrelsen kommit till den uppfattningen, att de avtalade ekonomiska villkoren kunde anses från statlig synpunkt väl försvarliga. Mot avtalsbestämmelserna i övrigt finnes heller icke anledning till erinran från styrelsens sida.

Styrelsen har därefter redogjort för de b o k f ö r i n g s å t g ä r d e r, som påkallas i anledning av avtalen.

Under hänvisning till de tidigare återgivna balansräkningarna framhåller styrelsen, att bolagen icke hade några låneskulder utöver dem till staten. Beträffande statslånen hade man att skilja mellan sådana lån, vilka — åtminstone efter förenämnda reglering — planenligt förräntats och amorterats, samt sådana, för vilka riksgäldsfullmäktige icke ansett sig kunna påfordra ränta och amortering ens under den nu tilländalupna krigstiden, vilken för flertalet järnvägar medfört en väsentlig förbättring av den ekonomiska ställningen.

I vad anginge lån tillhörande den förra gruppen borde, fortsätter järnvägsstyrelsen, i den centrala statsbokföringen återstående kapitalskuld omföras från vederbörande under riksgäldskontorets förvaltning stående lånefonder till statens järnvägars fond, medan intill överlåtelsedagen upplupen ränta torde få av järnvägsstyrelsen inbetalas till riksgäldskontoret. Hit hörde Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolags lån ur fonden för låneunderstöd om ursprungligen 150 000 kronor, för vilket kapitalskulden per den 1 juli 1947 beräknats till 141 707 kronor 19 öre, dels samma bolags lån ur motorvagnslånefonden med en kapitalskuld vid angivna tidpunkt av 150 569 kronor 65 öre. Däremot borde de båda övriga statslånen på 50 000 och 65 000 kronor, å vilka ränta enligt uppgift aldrig erlagts, avskrivas, på sätt tidigare skett i motsvarande fall.

Järnvägsstyrelsen anför vidare, att styrelsen förutsatte, att — i likhet med vad tidigare varit fallet vid förvärv av enskilda järnvägar — nyssnämnda omföringar icke skulle beröra riksstaten, samt att räntelikviden finge föras å det särskilda utjämningskonto, benämnt »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vilket sedan år 1940 finnes upplagt i statens järnvägars räkenskaper.

Vad beträffar de utbetalningar på 125 000 och 85 000 kronor, som enligt

§ 1 i avtalen skulle äga rum på tillträdesdagen, därest bolagen föredroge att till styrelsen överlämna alla då förefintliga kontanta medel, ville styrelsen föreslå, att desamma finge påföras förenämnda utjämningskonto, vilket i gengäld skulle gottskrivas för alla rörliga tillgångar.

Vid bifall till detta styrelsens förslag krävdes icke någon anvisning av investeringsanslag för här förevarande järnvägsförvärv.

I § 8 av avtalen vore stadgat, fortsätter järnvägsstyrelsen, att beträffande tidpunkt och villkor för anslutning till statens järnvägar av bolagens järnvägar skulle tillämpas samma bestämmelser, som i berörda hänseende kunde komma att bli fastställda för den Gotlands järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen. Intill dess ett sådant avgörande blivit träffat, kunde enhetliggörandet av järnvägarna på Gotland uppenbarligen icke drivas längre än till en sammanfogning i drift- och förvaltningshänseende av nuvarande tre enheter. Järnvägsstyrelsen förutsätter, att denna sammanfogning finge ordnas genom avtal mellan styrelsen samt Gotlands järnvägsaktiebolag, efter det att aktiemajoriteten i detta bolag förvärvats av staten. Att gemensam förvaltning av dels direkt, dels indirekt statsägda järnvägar icke behövde föranleda några praktiska svårigheter av större betydelse, hade visat sig av tidigare erfarenheter. Styrelsen förutsätter, att — i analogi med vad som tidigare skett i liknande fall — medel från under rubrik statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisade investeringsanslag, skulle få tagas i anspråk jämväl för investeringar i förevarande järnvägar.

Avtalens paragraf 5 innehåller reglerande bestämmelser rörande personalens övertagande i statens järnvägars tjänst. Enligt denna paragrafs femte moment skulle övervägande antalet befattningshavare vid järnvägarna vara berättigade att från den tidpunkt, då de båda järnvägarna tillsammans med Gotlands järnväg anslötes till statens järnvägar, erhålla anställning enligt vid statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor. Enligt vid avtalen fogade bilagor C skulle sammanlagt 33 tjänstemän komma att övertagas i statens järnvägars tjänst, nämligen 28 ordinarie och 5 icke ordinarie. Härutöver överginge i statens järnvägars tjänst 17 chaufförer samt omkring 35 ban- och verkstadsarbetare, för vilka vid statens järnvägar gällande kollektivavtal komme att efter hand träda i tillämpning. Genom förvärvet av de ifrågavarande järnvägarna överfördes sålunda i sinom tid sammanlagt ett 90-tal personer i statens järnvägars tjänst. Härtill komme vissa i bolagets tjänst disponerade tillfälliga arbetstagare, städerskor m. fl., som jämväl, i den mån drifttjänsten så krävde, kunde beredas sysselsättning vid statens järnvägar och i förekommande fall ingå i rekryteringspersonalen.

Av den personal, som enligt förenämnda bilaga till avtalet skulle övertagas i statens järnvägars tjänst, vore ingen avsedd att placeras på aktiv stat i högre lönegrad än A 20, varför något beslut av riksdagen om antalet befattningar icke bleve erforderligt.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen *dels* besluta, att Slite—Roma och Klinte-

hamn—Roma järnvägar må på avtalade villkor förvärfvas av staten, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att bestämma om tidpunkten för samt utfärda närmare föreskrifter beträffande nämnda järnvägars anslutning till statens järnvägar.

I samband med förenämnda bemyndigande åt Kungl. Maj:t torde, anför styrelsen slutligen, böra bestämmas, att förevarande järnvägar skulle efter ett eventuellt införlivande med statens järnvägar hänföras till första distriktet.

I utlåtande den 27 februari 1947 ha *fullmäktige i riksgäldskontoret* förklarat, att fullmäktige funnit de avtalade villkoren från statens synpunkt godtagbara, och har tillstyrkt det föreliggande förslaget om statsförvärf av här ifrågakvarande järnvägar.

De föreliggande med Slite—Roma och Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag träffade avtalen äro av liknande beskaffenhet som det tidigare behandlade avtalet angående förvärf av Ölands järnväg. Bolagen överlåta sålunda sina respektive järnvägar till staten med tillträde den 1 juli 1947 mot det att bolagen befrias från betalningsskyldigheten för återstoden av sina låneskulder till staten. Dessa skulder beräknas den 1 juli 1947 uppgå till för Slite—Roma järnvägsaktiebolag 50 000 kronor och för Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag tillhoppa ca 357 000 kronor. Staten skall därjämte övertaga betalningsansvaret för till rörelserna hänförliga, å tillträdesdagen oguldna utgifter. Överlåtelsen omfattar jämväl de av bolagen bedrivna biltrafikkörelserna samt — med vissa undantag — bolagens övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar samt rättigheter. Bolagen skola dock äga rätt att av tillgängliga kontanta medel behålla eller på tillträdesdagen av järnvägsstyrelsen kontant utbetomma 125 000 kronor respektive 85 000 kronor.

Enligt vad som framgår av den av järnvägsstyrelsen lämnade redogörelsen tillhöra förevarande järnvägar i fråga om trafikintensitet de svagaste i landet och sakna, trots förefintligheten av en i och för sig bärig biltrafikkörelse, affärsvärde. De i avtalen angivna ekonomiska villkoren torde emellertid kunna betraktas som skäligen i förhållande till de ersättningar, som lämnats vid tidigare förvärf av icke bäriga järnvägsföretag, och jag förordar, i likhet med järnvägsstyrelsen, att de godtagas.

Då kontant köpeskilling ej skall utgå, erfordras icke någon kapitalanvisning för förvärfvens genomförande. Mot de av järnvägsstyrelsen föreslagna bokföringsåtgärderna har jag icke funnit något att invända.

Det har i avtalen förutsatts, att tidpunkten för anslutningen av bolagens järnvägar till statens järnvägar skulle bli beroende av vad i sådant hänseende kunde komma att bestämmas i fråga om den Gotlands järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen. Järnvägsstyrelsen föreslår, att i avbidan på ett sådant avgörande de tre järnvägarna samordnas i drift- och förvaltningshänseende. Jag har ingenting att erinra häremot.

Ej heller de övriga avtalsbestämmelserna ha givit mig anledning till erinran. Då bland den personal, som skall övertagas, icke finnes någon som är

*Departements-
chefen.*

avsedd att placeras i högre lönegrad än A 20, erfordras icke något beslut av riksdagen om antalet befattningar.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i samband med ett eventuellt införlivande av järnvägarna med statens järnvägar meddela föreskrift i fråga om järnvägarnas hänförande till visst distrikt.

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

dels besluta, att Slite—Roma och Klintehamn—Roma järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten,

dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att bestämma om tidpunkten för samt utfärda närmare föreskrifter beträffande nämnda järnvägars anslutning till statens järnvägar.

Till vad föredragande departementschefen sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt, 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:

Sven G. Karlson.

Bilaga A.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Halmstad—Bolmens 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 1947 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

dels bolagets järnväg omfattande linjen Halmstad—Bolmen med tillhörande hamnspår och verkstadsspår i Halmstad med vad till densamma hör såsom rullande materiel, inventarier, hjälpanläggningar och förråd (angående förråd stadgas vidare i bilaga D),

dels bolagets bilrörelse med vad till densamma hör såsom anläggningar, rullande materiel och inventarier,

dels bolagets övriga fastigheter och anläggningar — i den mån desamma icke äro i fastighetsförteckningen, bilaga A angivna som undantagna från överlåtelsen — ävensom till den överlåtna egendomen hörande inventarier och rättigheter.

Mom. 2. Bolagets övriga tillgångar såsom värdepapper, kontanta medel och fordringar behållas av bolaget.

Bolaget skall äga uppbära alla inkomster, som avse tiden intill tillträdesdagen och bestrida alla utgifter inklusive skatter, som avse rörelsen m. m. intill samma dag, även om de inflyta respektive förfalla till betalning efter densamma.

Mom. 3. Rätten till framtida utdelning och återbäring på grund av bolagets delägarskap i Svenska järnvägsföreningen, Enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och Enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter förbehålles bolaget.

Mom. 4. Egendomen överlåtes i det skick, vari densamma på tillträdesdagen befinner sig med iakttagande dock av vad i bilaga D stadgas angående underhåll, förrådsbehållning m. m.

Mom. 5. Bolaget förbinder sig att intill tillträdesdagen icke avhända sig någon del av den i överlåtelsen ingående fasta eller lösa egendomen, och får ej heller utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som kunna öka järnvägens driftsutgifter efter tillträdesdagen, i annan mån än gällande kollektivavtal göra nödvändigt.

Mom. 6. Skulle den för överlåtelse avsedda egendomen eller någon del därav före tillträdesdagen drabbas av eldsolycka eller annan skada, skall på grund härav utfallande försäkringsbelopp tillkomma styrelsen, mot det att bolaget befrias från skyldighet att iståndsätta egendomen.

§ 2.

På tillträdesdagen skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthandlingar beträffande bolagets till staten överlåtna fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för penninginteckningar.

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

§ 3.

Mom. 1. I vederlag för den erhållna egendomen skall styrelsen på tillträdesdagen till bolaget utbetala en köpeskilling av trehundra-tjugufemtusen (325 000) kronor.

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 bolagets rörelse, vilka skola av styrelsen övertagas, 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 löneklass* vid statens järnvägar skola löneförhållandena å den ort, där han omedelbart före den 1 juli 1947 varit placerad, läggas till grund. Hänsyn skall därvid tagas endast till följande i bolagets tjänst åtnjutna löneförmåner, nämligen fast lön, dyrortstillägg och konjunkturtillägg med därå utgående dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri bostad eller kontant hyresbidrag.

Befattningshavare, som innehaft för honom gällande slutlön sedan minst tre år före inplaceringen i statens järnvägars löneskala, skall placeras i den löneklass inom den erhållna befattningens lönegrad, för vilken avlöningsförmånernas summa, rörligt tillägg och kristillägg inberäknade, närmast överstiger sammanlagda beloppet av de i föregående stycke angivna löneförmånerna, allt för år räknat. Den, som innehaft slutlönen sedan mindre än tre år, skall fr. o. m. kalenderkvartalet näst efter det, varunder tre år förflutit från ernåendet av nämnda lön, placeras i löneklass som ovan sägs.

Vid bestämmande av eventuellt *personligt lönetillägg* skall hänsyn tagas jämväl till förmån av löneavtalsbunden prisbillig bostad, dock endast för tid, varunder tjänstebostad innehaves vid statens järnvägar, ävensom vissa särskilda ersättningar såsom hållplats- och postarvoden, så länge vederbörande är anförtrodd däremot svarande uppdrag. 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.

Den sammanlagda avlöningen skall i förekommande fall begränsas så, att den icke överstiger det högsta belopp, som enligt vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente må utgå till tjänsteman i den lönegrad, som finnes för vederbörande befattningshavare angiven i bilaga C.

Dyrtidstillägget å de vid bolagets järnväg innehavda löneförmånerna skall vid varje särskild tidpunkt beräknas efter det indextal, som svarar mot det, som är bestämmande för rörligt tillägg och kristillägg för personal vid statens järnvägar.

Mom. 3. Vid tiden före statens övertagande av järnvägen gällande anställnings- och avlöningsvillkor skola i tillämpliga delar gälla

dels för all personal under tiden intill den 1 januari 1948 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.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före den 1 januari 1948

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1946 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövligen för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi;

dels bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1946 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 obehövligen eller icke fylla för statens järnvägars personal uppställda fordringar i avseende på kropps- och sinnesbeskaffenhet: statens järnvägar obetaget att under de förutsättningar, som finnas angivna i allmänna tjänstepensionsreglementet i § 8 mom. 2—5, även efter den 1 januari 1948 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 skall 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 — därest de äro delägare i till staten icke överlåten pensionsinrättning — 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 befattningshavare 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 befattningshavare överenskommelse vara träffad, i vad mån pensionen skall reduceras gentemot vad i nästföregående stycke sägs.

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas eller entledigas jämlikt mom. 4, äro berättigade att från och med den 1 januari 1948 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

a) 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 ve-

derbörlikt 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; samt

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

§ 6.

Mom. 1. Beträffande av statens järnvägar övertagna anställningshavares ställning i pensionshänseende skall gälla vad som stadgas i kungl. kungörelsen den 29 juni 1945 (nr 500) angående reglering av pensionsförhållandena för vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl.

Mom. 2. Styrelsen skall jämväl övertaga bolagets egna pensionsförpliktelser, inklusive pension till nuvarande verkställande direktören. I samband härmed förbinder sig bolaget att icke vidare ikläda sig några pensionsförpliktelser, som kunna beröra Halmstad—Bolmens Järnvägsaktiebolags Stiftelse för Pension och Understöd. Vidare garanterar bolaget dels att Stiftelsens styrelse kommer att genomföra den ändringen av Stiftelsens stadgar, att Stiftelsens styrelse efter den 1 juli 1947 skall utses av Kungl. Järnvägsstyrelsen i stället för av styrelsen för Halmstad—Bolmens Järnvägsaktiebolag, dels att Stiftelsens nuvarande styrelse kommer att avgå fr. o. m. nämnda dag. Bolagets pensionsförpliktelser samt Stiftelsens tillgångar finnas förtecknade i en av bolaget till styrelsen överlämnad akt.

§ 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 29 november 1946.

KUNGLIGA JÄRNVÄGSSTYRELSEN

HALMSTAD—BOLMENS JÄRNVÄGS
VÄGSAKTIEBOLAG

G. Dahlbeck

M. Wallenberg

Erik Malmkvist

Ernst R. Anderson

Oskar Wetter

Bilaga B.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Ölands 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 1947 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

dels bolagets järnväg med vad till densamma hör såsom rullande materiel, inventarier, hjälpanläggningar och förråd (angående förråd stadgas vidare i bil. D);

dels bolagets bilrörelse med vad till densamma hör såsom anläggningar, rullande materiel och inventarier;

dels bolagets övriga fastigheter och anläggningar — i den mån desamma icke äro i fastighetsförteckningen, bilaga A, angivna som undantagna från överlåtelsen — ävensom till den överlåtna egendomen hörande inventarier och rättigheter;

dels följande värdehandlingar, nämligen 40 st. aktier i Kalmar Verkstadsaktiebolag och 47 st. andelar i Ölands Motortrafikförening u. p. a.

Mom. 2. Bolagets övriga tillgångar såsom värdepapper, andra än de i mom. 1 upptagna, kontanta medel och fordringar behållas av bolaget.

Bolaget skall äga uppbära alla inkomster, som avse tiden intill tillträdesdagen och bestrida alla utgifter inklusive skatter, som avse rörelsen m. m. intill samma dag, även om de inflyta, respektive förfalla till betalning efter densamma.

Mom. 3. Rätten till framtida utdelning och återbäring på grund av bolagets delägarskap i Svenska Järnvägsföreningen, Enskilda Järnvägarnas Arbetsgivareförening och Enskilda Järnvägarnas Försäkringsanstalter förbehålles bolaget.

Mom. 4. Egendomen överlåtes i det skick, vari densamma på tillträdesdagen befinner sig, med iakttagande dock av vad i bilaga D stadgas angående underhåll, förrådsbehållning m. m.

Mom. 5. Bolaget förbinder sig att intill tillträdesdagen icke avhända sig någon del av den i överlåtelsen ingående fasta eller lösa egendomen, och får ej heller utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som kunna öka järnvägens driftutgifter efter tillträdesdagen, i annan mån än gällande kollektivavtal göra nödvändigt.

Mom. 6. Skulle den för överlåtelse avsedda egendomen eller någon del därav före tillträdesdagen drabbas av ellsolycka eller annan skada, skall på grund härav utfallande försäkringsbelopp tillkomma styrelsen, mot det att bolaget befrias från skyldighet att iståndsätta egendomen.

§ 2.

På tillträdesdagen skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthändingar beträffande bolagets till staten överlåtna fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att

denna icke häftar för andra penninginteckningar än sådana, som utgöra säkerhet för i § 3 omnämnda statslån.

§ 3.

Mom. 1. I vederlag för den överlåtna egendomen befrias bolaget från betalningsskyldigheten för återstoden av sin skuld för statslånet, inkl. upplupen men å tillträdesdagen ej förfallen ränta, och återfår sin för lånet utställda skuldförbindelse.

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 bolagets rörelse, vilka skola av styrelsen övertagas, 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 löneklass* vid statens järnvägar skola löneförhållandena å den ort, där han omedelbart före den 1 juli 1947 varit placerad, läggas till grund. Hänsyn skall därvid tagas endast till följande i bolagets tjänst åtnjutna löneförmåner, nämligen fast lön, dyrtidstillägg och konjunkturtillägg med därå utgående dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri bostad eller kontant hyresbidrag.

Befattningshavare, som innehaft för honom gällande slutlön sedan minst tre år före inplaceringen i statens järnvägars löneskala, skall placeras i den löneklass inom den erhållna befattningens lönegrad, för vilken avlöningsförmånernas summa, rörligt tillägg och kristillägg inberäknade, närmast överstiger sammanlagda beloppet av de i föregående stycke angivna löneförmånerna, allt för år räknat. Den, som innehaft slutlönen sedan mindre än tre år, skall fr. o. m. kalenderkvartalet näst efter det, varunder tre år förflutit från ernåendet av nämnda lön, placeras i löneklass som ovan sägs.

Vid bestämmande av eventuellt *personligt lönetillägg* skall hänsyn tagas jämväl till förmån av löneavtalsbunden prisbillig bostad, dock endast för tid, varunder tjänstebostad innehaves vid statens järnvägar, ävensom vissa särskilda ersättningar såsom hållplats- och postarvoden, så länge vederbörande är anförtrodd däremot svarande uppdrag. 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.

Den sammanlagda avlöningen skall i förekommande fall begränsas så, att den icke överstiger det högsta belopp, som enligt vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente må utgå till tjänsteman i den lönegrad, som finnes för vederbörande befattningshavare angiven i bilaga C.

Dyrtdstillägget å de vid bolagets järnvåg innehavda löneförmánerna skall vid varje särskild tidpunkt beråknas efter det indextal, som svarar mot det, som är beståmmande för rörligt tillågg och kristillågg för personal vid statens järnvågar.

Mom. 3. Vid tiden före statens övertagande av järnvågen gållande anställnings- och avlöningsvillkor skola i tillåmpliga delar gålla

dels för all personal under tiden intill den 1 januari 1948 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.

Mom. 4. Statens järnvågar skola åga rätt att före den 1 januari 1948

dels jämlikt för personalen gållande avtal beståmma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1946 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövlige för den övertagna järnvågens drift i statens järnvågars regi;

dels beståmma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1946 eller tidigare och som med hänsyn till sjuklighet, lyte eller levnadsålder över 60 år icke låmpligen kunna övertagas i statens järnvågars tjänst;

dels på övergångsstat tills vidare uppföra befattningshavare, som åro för statens järnvågar obehövlige eller icke fylla för statens järnvågars personal uppstållda fordringar i avseende på kropps- och sinnesbeskaffenhet; statens järnvågar oibrataget att under de förutsåttningar, som finnas angivna i allmänna tjänstepensionsreglementet § 8 mom. 2—5, åven efter den 1 januari 1948 entledige dylik befattningshavare med förtidspension;

dels slutligen på övergångsstat tills vidare uppföra befattningshavare, som vid statens förvärv av järnvågen icke omedelbart kunna beredas tjänstgöring i befattning, motsvarande den lönegrad, vari inplacering enligt bilaga C skall ske.

Förtidspension enligt detta mom. skall utgå — vad angår tjänstduglig befattningshavare — med belopp, som enligt för befattningshavaren gållande pensionsbeståmmelser skulle hava utgått vid avgång ur tjänst efter uppnådd pensionsålder och — vad angår övriga befattningshavare — med belopp, som styrelsen efter prövning finner skåligt, dock lågst med belopp, som enligt samma beståmmelser skulle hava utgått vid omedelbar avgång på grund av sjukdom. Statens järnvågar skola för dessa förtidspensionerade — dåräst de åro delågare i till staten icke överlåten pensionsinråttning — till vederbörande pensionsinråttning erlågga stadgade avgifter — såväl förvaltningens som befattningshavarens egna — intill dess skyldighet intrått för pensionsinråttningen att utbetala pension.

I de fall, då så befinnes förenligt med statens järnvågars intressen och då befattningshavare dårom gör ansökan, må sådant entledigande med förtidspension, som i detta moment sägs, åga rum jämvål av befattningshavare, som ej uppnått 60 men väl 50 års ålder. Innan sådan ansökan sker, skall mellan järnvågsstyrelsen och befattningshavare överenskommelse vara träffad, i vad mån pensionen skall reduceras gentemot vad i nåsåföregående stycke sägs.

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsågas eller entledigas jämlikt mom. 4, åro berättigade att från och med den 1 januari 1948 erhålla anställning enligt för statens järnvågar gållande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

a) 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 järnvågar, 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; samt

b) 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.

§ 6.

Mom. 1. Beträffande av statens järnvägar övertagna anställningshavares ställning i pensionshänseende skall gälla vad som stadgas i kungl. kungörelsen den 29 juni 1945 (nr 500) angående reglering av pensionsförhållandena för vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl.

Mom. 2. Styrelsen skall jämväl övertaga bolagets egna pensionsförpliktelser, vilka finnas förtecknade i en av bolaget till styrelsen överlämnad akt.

§ 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, utgöra en del av statens järnvägar och skall sålunda 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 8 februari 1947.

Kalmar den 8 februari 1947.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

ÖLANDS JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

G. Dahlbeck

Carl Svenson

Erik Malmkvist

S. E. Sjöholm

Bilaga C.

Överenskommelse.

Mellan Svenska Staten genom Kungl. Järnvägsstyrelsen, här nedan kallad köparen, å ena, samt undertecknade K. F. Söderdahl och M. Wiman, här nedan kallade säljaren, på grund av bifogade fullmakter, å andra sidan, har denna dag överenskommit följande rörande förvärv för Svenska Staten av aktiemajoriteten i Gotlands Järnvägsaktiebolag, här nedan kallat järnvägsbolaget.

§ 1.

Med likvid och leverans den 1 juli 1947 (tillträdesdagen) överlåter säljaren till köparen 10 420 st. aktier i järnvägsbolaget på följande villkor:

- a) priset per aktie utgör sextiofem (65) kronor,
- b) försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger fr. o. m. nr 28 för rörelsen år 1946.

§ 2.

Genom säljarens försorg skall upprättas avräkningsnota, som kl. 11.00 på tillträdesdagen skall likvideras i Riksbankens huvudkontor i Stockholm, varvid samtidigt de försålda aktierna, försedda med vederbörlig transport in blanco från senast i aktieboken registrerade ägare, jämte talonger med tillhörande utdelningskuponger fr. o. m. nr 28 överlämnas till köparen.

§ 3.

Köparen förbinder sig intill den 1 juli 1948 att, på anfordran, jämväl inlösa övriga aktier i järnvägsbolaget till enahanda pris och villkor, som sägs här ovan i § 1.

§ 4.

Säljaren garanterar, att järnvägsbolagets ledning intill tillträdesdagen ej disponerar järnvägsbolagets tillgångar eller ikläder bolaget förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse bolagets normala rörelse, därest ej köparen lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

Säljaren garanterar vidare, att till samtliga under denna tid utlysta styrelsesammanträden i bolaget kallas den representant, köparen utser, vilken representants yttrande skall inhämtas i frågor av större vikt.

§ 5.

Köparen förbinder sig att i blivande avtal om införlivning med Statens järnvägar av järnvägsbolagets järnväg intaga bestämmelser rörande personalens anställnings- och lönevillkor, likvärdiga med dem, som tillämpats vid hittills, jämlikt statsmakternas beslut vid 1939 års riksdag om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, skedda övertaganden av enskilda järnvägar.

§ 6.

Köparen förbinder sig att respektera av järnvägsbolaget redan fattade beslut enligt en till köparen avlämnad, den ¹⁸/₁ 1947 daterad förteckning i fråga om särskilda pensioner och understöd, och skall detta åtagande jämväl gälla, sedan järnvägsbolagets järnväg införlivats med statens järnvägar.

§ 7.

Med beslut å ordinarie bolagsstämma 1947 i frågorna angående disposition av vinstmedel, bestämmande av arvoden åt styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter jämte suppleanter och val av revisorer jämte suppleanter skall anstå till fortsatt stämma den 30 juni 1947, och förbinder sig säljaren att påyrka nämnda uppskov och vid avgörandet av frågorna å den fortsatta stämman rösta i enlighet med de anvisningar, köparen kommer att lämna.

Säljaren förbinder sig jämväl att vid nämnda bolagsstämma rösta för järnvägsbolagets trädande i likvidation.

§ 8.

Denna överenskommelse är träffad under förutsättning att Kungl. Maj:t senast den 15 juni 1947 godkänner densamma. Om sådant godkännande inom angiven tid ej lämnats, har överenskommelsen förfallit utan anspråk från någondera sidan.

Stockholm den 17 februari 1947.

Visby den 18 januari 1947.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

G. Dahlbeck.

För SÄLJAREN:

K. F. Söderdahl.

M. Wiman.

enligt fullmakter.

Bevittnas:

Erik Malmkvist.

Ivar Dalström.

J. Kvarnstedt.

Bilaga D.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Slite—Roma 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 1947 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt
dels bolagets järnväg Slite—Roma med vad till densamma hör förutom vissa i bil. A såsom undantagna angivna markområden,
dels bolagets bilrörelse med vad till densamma hör,
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 etthundra-tjugofemtusen (125 000) kronor, dels utbekomma eventuell framtida återbäring eller utdelning på grund av bolagets delägarskap i Svenska järnvägsförening- och Enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter.

Fastigheterna äro förtecknade i bil. A.

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

Mom. 3. Bolaget förbinder sig att intill tillträdesdagen icke avhända sig någon del av den i överlåtelsen ingående fasta eller lösa egendomen, och får ej heller utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som kunna öka järnvägens driftutgifter efter tillträdesdagen, i annan mån än gällande kollektivavtal göra nödvändigt.

§ 2.

På tillträdesdagen skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthändingar beträffande bolagets till staten överlåtna fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för andra penninginteckningar än sådana, som utgöra säkerhet för i § 3 omnämnda statslån eller som finnas i bolagets eget förvar och på tillträdesdagen överlämnas till styrelsen.

§ 3.

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

dels befria bolaget från betalningsskyldigheten för bolagets statslån å femtiotusen (50 000) kronor,

dels övertaga betalningsansvaret för till den överlåtna rörelsen hänförliga, på tillträdesdagen oguldna utgifter.

Mom. 2. Andra förpliktelser än skulder, vilka förpliktelser hänföra sig till av bolaget träffade avtal, övertagas av styrelsen sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande

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

att styrelsen icke ikläder sig förpliktelser mot bolagets personal utöver vad i § 5 här nedan stadgas,

samt att styrelsen icke övertager något ansvar för borgensförbindelser, som bolaget eller dess styrelse eventuellt iklätt sig.

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

§ 4.

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

Bolaget förbinder sig att på anfordran av styrelsen uppsäga 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 — med skyldighet dock att mottaga placering jämväl vid annat statligt företag eller hos bolag, vari staten äger aktiemajoriteten — 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 löneklass* vid statens järnvägar skola löneförhållandena å den ort, där han omedelbart före den 1 juli 1947 varit placerad, läggas till grund. Hänsyn skall därvid tagas endast till följande i bolagets tjänst åtnjutna löneförmåner, nämligen fast lön, dyrortstillägg och konjunkturtillägg med därå utgående dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri bostad eller kontant hyresbidrag.

Befattningshavare, som innehåft för honom gällande slutlön sedan minst tre år före inplaceringen i statens järnvägars löneskala, skall placeras i den löneklass inom den erhållna befattningens lönegrad, för vilken avlöningsförmånernas summa, rörligt tillägg och kristillägg inberäknade, närmast överstiger sammanlagda beloppet av i föregående stycke angivna löneförmånerna, allt för år räknat. Den, som innehåft slutlönen sedan mindre än tre år, skall fr. o. m. kalenderkvartalet näst efter det, varunder tre år förflutit från ernåendet av nämnda lön, placeras i löneklass som ovan sägs.

Vid bestämmande av eventuellt *personligt lönetillägg* skall hänsyn tagas jämväl till förmån av löneavtalsbunden prisbillig bostad, dock endast för tid, varunder tjänstebostad innehaves vid statens järnvägar, ävensom vissa särskilda ersättningar såsom hållplats- och postarvoden, så länge vederbörande är anförtrodd däremot svarande uppdrag. 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.

Den sammanlagda avlöningen skall i förekommande fall begränsas så, att den icke överstiger det högsta belopp, som enligt vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente må utgå till tjänsteman i den lönegrad, som finnes för vederbörande befattningshavare angiven i bilaga C.

Dyrtidstillägget å de vid bolagets järnväg innehavda löneförmånerna skall vid varje särskild tidpunkt beräknas efter det indextal, som svarar mot det, som är bestämmande för rörligt tillägg och kristillägg för personal vid statens järnvägar.

Mom. 3. Vid tiden för statens övertagande av järnvägen gällande anställnings- och avlöningsvillkor skola i tillämpliga delar gälla

dels för all personal under tiden intill i § 8 berörd tidpunkt, 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.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före i § 8 berörd tidpunkt

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1946 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövligen för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi;

dels bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1946 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 obehövligen eller icke fylla för statens järnvägars personal uppställda fordringar i avseende på kropps- och sinnesbeskaffenhet; statens järnvägar obetaget att under de förutsättningar, som finnas angivna i allmänna tjänstepensionsreglementet § 8 mom. 2—5, även efter i § 8 angiven tidpunkt entlediga dylika befattningshavare med förtidspension;

dels slutligen på övergångsstat tills vidare uppföra befattningshavare, som vid statens förvärf av järnvägen icke omedelbart kunna beredas tjänstgöring i befattning, motsvarande den lönegrad, vari inplacering enligt bilaga C skall 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 — därest de äro delägare i till staten icke överlåten pensionsinrättning — 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 befattningshavare 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 befattningshavare överenskommelse vara träffad, i vad mån pensionen skall reduceras gentemot vad i nästföregående stycke sägs.

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas eller entledigas jämlikt mom. 4, äro berättigade att från och med i § 8 angiven tidpunkt erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

a) 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; samt

b) 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.

§ 6.

Mom. 1. Beträffande av statens järnvägar övertagna anställningshavares ställning i pensionshänseende skall gälla vad som stadgas i kungl. kungörelsen den 29 juni 1945 (nr 500) angående reglering av pensionsförhållandena för vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl.

Mom. 2 Styrelsen skall jämväl övertaga bolagets egna förpliktelser att utgiva pensioner och understöd, sådana desamma finnas förtecknade i en av bolaget till styrelsen överlämnad akt.

§ 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.

Beträffande tidpunkt och villkor för anslutning till statens järnvägar av bolagets järnväg skola tillämpas samma bestämmelser, som i berörda hänseende kunna komma att bli fastställda för den Gotlands järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen.

§ 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 25 februari 1947.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

G. Dahlbeck.

Erik Malmkvist.

Slite den 21 februari 1947.

SLITE—ROMA
JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

Fredr. Nyström.

Eric Jacobsson.

B. Dieden.

Bilaga E.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag, nedan kallat bolaget, å andra sidan, angående förvärf för svenska statens räkning av bolagets järnväg m. m.

§ 1.

Mom. 1. Bolaget överlåter till svenska staten från och med den 1 juli 1947 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

dels bolagets järnväg Hablingbo—Roma med vad till densamma hör,

dels bolagets bilrörelse med vad till densamma hör,

dels bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar samt rättigheter, med undantag av aktier i eget bolag.

Bolaget äger dock rätt att dels av tillgängliga kontanta medel behålla eller på tillträdesdagen av styrelsen kontant utbekomma ett belopp av åttiofemtusen (85 000) kronor, dels utbekomma eventuell framtida återbäring eller utdelning på grund av bolagets delägarskap i Svenska järnvägsföreningen och Enskilda järnvägarnes försäkringsanstalter.

Fastigheterna äro förtecknade i bil. A.

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

Mom. 3. Bolaget förbinder sig att intill tillträdesdagen icke avhända sig någon del av den i överlåtelsen ingående fasta eller lösa egendomen, och får ej heller utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som kunna öka järnvägens driftutgifter efter tillträdesdagen, i annan mån än gällande kollektivavtal göra nödvändigt.

§ 2.

På tillträdesdagen skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthändingar beträffande bolagets till staten överlåtna fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för andra penninginteckningar än sådana, som utgöra säkerhet för i § 3 omförmälda statslån eller som finnas i bolagets eget förvar och på tillträdesdagen överlämnas till styrelsen.

§ 3.

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

dels befria bolaget från betalningsskyldigheten för bolagets statslån, nämligen ur fonden för låneunderstöd å 150 000 resp. 65 000 kronor samt ur motorvagnslånefonden med en kapitalskuld å tillträdesdagen av kronor 150 569; 65;

dels överlaga betalningsansvaret för till den överlåtna rörelsen hänförliga, på tillträdesdagen oguldna utgifter.

Bolaget äger återfå i riksgäldskontoret deponerade borgensförbindelser för förstnämnda lån.

Mom. 2. Andra förpliktelser än skulder, vilka förpliktelser hänföra sig till av bolaget träffade avtal, övertagas av styrelsen sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande

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

att styrelsen icke ikläder sig förpliktelser mot bolagets personal utöver vad i § 5 här nedan stadgas samt

att styrelsen icke övertager något ansvar för borgensförbindelser, som bolaget eller dess styrelse eventuellt iklätt sig.

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

§ 4.

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

Bolaget förbinder sig att på anfordran av styrelsen uppsäga 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 — med skyldighet dock att mottaga placering jämväl vid annat statligt företag eller hos bolag, vari staten äger aktiemajoriteten — 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 löneklass* vid statens järnvägar skola löneförhållandena å den ort, där han omedelbart före den 1 juli 1947 varit placerad, läggas till grund. Hänsyn skall därvid tagas endast till följande i bolagets tjänst åtnjutna löneförmåner, nämligen fast lön, dyrortstillägg och konjunkturtillägg med därå utgående dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri bostad eller kontant hyresbidrag.

Befattningshavare, som innehaft för honom gällande slutlön sedan minst tre år före inplaceringen i statens järnvägars löneskala, skall placeras i den löneklass inom den erhållna befattningens lönegrad, för vilken avlöningsförmånernas summa, rörligt tillägg och kristillägg inberäknade, närmast överstiger sammanlagda beloppet av de i föregående stycke angivna löneförmånerna, allt för år räknat. Den, som innehaft slutlönen sedan mindre än tre år, skall fr. o. m. kalenderkvartalet näst efter det, varunder tre år förflutit från ernäendet av nämnda lön, placeras i löneklass som ovan sägs.

Vid bestämmande av eventuellt *personligt lönetillägg* skall hänsyn tagas jämväl till förmån av löneavtalsbunden prisbillig bostad, dock endast för tid, varunder tjänstebostad innehaves vid statens järnvägar, ävensom vissa särskilda ersättningar såsom hållplats- och postarvoden, så länge vederbörande är anförtrodd däremot svarande uppdrag. Till övriga förmåner, exempelvis semester rätt, 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.

Den sammanlagda avlöningen skall i förekommande fall begränsas så, att

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

Dyrtidstillägget å de vid bolagets järnväg innehavda löneförmånerna skall vid varje särskild tidpunkt beräknas efter det indextal, som svarar mot det, som är bestämmande för rörligt tillägg och kristillägg för personal vid statens järnvägar.

Mom. 3. Vid tiden före statens övertagande av järnvägen gällande anställnings- och avlöningsvillkor skola i tillämpliga delar gälla

dels för all personal under tiden intill i § 8 berörd tidpunkt, 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.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före i § 8 berörd tidpunkt

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1946 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 1946 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 för statens järnvägars personal uppställda fordringar i avseende på kropps- och sinnesbeskaffenhet; statens järnvägar obetaget att under de förutsättningar, som finnas angivna i allmänna tjänstepensionsreglementet § 8 mom. 2—5, även efter i § 8 berörd tidpunkt 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 skall 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 — därest de äro delägare i till staten icke överlåten pensionsinrättning — 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 befattningshavare därom gör ansökan, må sådant entledigande med förtids pension, 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 järnvägssstyrelsen och befattningshavare överenskommelse vara träffad, i vad mån pensionen skall reduceras gentemot vad i nästföregående stycke sägs.

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas eller entledigas jämlikt mom. 4, äro berättigade att från och med i § 8 berörd tidpunkt erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

a) 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; samt

b) 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.

§ 6.

Mom. 1. Beträffande av statens järnvägar övertagna anställningshavares ställning i pensionshänseende skall gälla vad som stadgas i kungl. kungörelsen den 29 juni 1945 (nr 500) angående reglering av pensionsförhållandena för vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl.

Mom. 2. Styrelsen skall jämväl övertaga bolagets egna förpliktelser, att utgiva pensioner och understöd, sådana desamma finnas förtecknade i en av bolaget till styrelsen överlämnad akt.

§ 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.

Beträffande tidpunkt och villkor för anslutning till statens järnvägar av bolagets järnväg skola tillämpas samma bestämmelser, som i berörda hänseende kunna komma att bli fastställda för den Gotlands järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen.

§ 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 25 februari 1947.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

G. Dahlbeck.

Erik Malmkvist.

Klintehamn den 21 februari 1947.

KLINTEHAMN—ROMA
JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

Henrik Booberg.

B. Dieden.