

## Nr 191.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa investeringar i statens järnvägars fond; given Stockholms slott den 5 mars 1948.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,  
enligt Dess nådiga beslut:

**GUSTAF ADOLF.**

*Torsten Nilsson.*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll:

1. I propositionen föreslås att de till Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle hörande järnvägarna skola införlivas med statens järnvägar från och med den 1 juli 1948. Kungl. Maj:t begär riksdagens bemyndigande att vidtaga erforderliga åtgärder för likvidation av de till förvaltningen hörande järnvägsbolagen jämte dotterbolag. För transaktionens genomförande åskas ett investeringsanslag av 37 725 000 kronor. Någon upplåning å kapitalmarknaden erfordras dock ej i anledning härav.

2. Förslag framlägges, att Västergötland—Göteborgs, Lidköping—Skara—Stentorps, Mariestad—Moholms, Skara—Timmersdala, Trollhättan—Nossebro, Lidköpings samt Hjo—Stentorps järnvägar ävensom Västergötlands Biltrafikaktiebolag skola förvärvas av staten. Järnvägarna — sammanfattningsvis benämnda Västra smalspårsnätet — skola införlivas med statens järnvägar från och med den 1 juli 1948.

För genomförande av statsförvärvet erfordras ett investeringsanslag av 7 130 000 kronor. De köpesummor som skola erläggas till säljarna uppgå till sammanlagt 1 840 000 kronor, varav 1 740 000 kronor skola gäldas med fordringsbevis, utställda av riksgäldskontoret med i regel minst 10 års löptid. Därest Lidköping före utgången av 1963 erhåller normalspårig järnvägsförbindelse med station vid statens järnvägars nuvarande normalspårsnät, skall staden till riksgäldskontoret utan vederlag återställa ett fordringsbevis å 300 000 kronor.

Kungl. Maj:t begär riksdagens bemyndigande godkänna avtal om statsförvärv av Mariestad—Moholms järnvägs pensions- samt änke- och pupillkassa, understödsförening.

3. I samband med införlivningen av Bergslagsnätet och Västra småspårsnätet med statens järnvägar uppstår behov av anslag för budgetåret 1948/49 till vissa telefonanläggningar m. m. med 500 000 kronor samt till rullande materiel med tillhoppa 1 250 000 kronor. Dessa belopp äskas av riksdagen.

4. Slutligen föreslås att Ljungbyholm—Karlslunda järnväg skall från och med den 1 juli 1948 införlivas med statens järnvägar. Kungl. Maj:t begär riksdagens bemyndigande att vidtaga erforderliga åtgärder för att Ljungbyholm—Karlslunda nya järnvägsaktiebolag skall träda i likvidation. För transaktionens genomförande erfordras ej någon särskild medelsanvisning.

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 5 mars 1948.*

**Närvarande:**

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

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, frågor om vissa ytterligare investeringar i statens järnvägars fond samt anför därvid följande.

**1. Införlivande i statsbanenätet av de till Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle hörande järnvägarna.**

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition 1947:242 har 1947 års riksdag till förvärv av aktier i Bergslagernas med flera järnvägsaktiebolag för budgetåret 1947/48 anvisat ett investeringsanslag av 80 315 000 kronor. Anslaget avser aktieförvärv i dels de tre järnvägsbolag, vilka äro delägare i Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle (i fortsättningen benämnd GDG), nämligen Bergslagernas järnvägsaktiebolag (BJ), Gävle—Dala järnvägsaktiebolag (GDJ) och södra Dalarnes järnvägsaktiebolag (SDJ), dels tre av de fyra järnvägsbolag, vilkas järnvägar, med BJ som formell arrendator, arrenderas av GDG, nämligen Dalslands järnvägsaktiebolag (DJ), Kil—Fryksdalens järnvägsaktiebolag (KFJ) och Lödöse—Lilla Edets järnvägsaktiebolag (LLEJ). I Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag (DVVJ), vars järnväg också arrenderas av GDG, äger BJ samtliga aktier, varför dessa vid avsett statsövertagande av BJ med flera bolags egendom komma att utan särskild åtgärd övergå i statens ägo. Liknande är förhållandet med dels den som handelsbolag inregistrerade GDG, dels GDG:s olika dotterbolag, bland vilka i första hand är att nämna GDG:s biltrafiksaktiebolag.

I propositionen anförde jag, att det definitiva inlemmandet av ifrågavarande järnvägar i statsbanenätet förväntades kunna ske redan den 1 juli 1948, att GDG-bolagen därvid borde träda i likvidation och avtal träffas om överlåtelse av bolagens alla tillgångar och skulder på staten, att i sam-

band därmed förslag beräknades föreligga om statens övertagande av den försäkringsverksamhet, som utövas av vid GDG befintliga två pensionsinrättningar, samt att förslag i angivna hänseenden förväntades komma att underställas 1948 års riksdag.

#### Järnvägsstyrelsen.

I skrivelse den 29 januari 1948 meddelar järnvägsstyrelsen, att staten till och med den 30 december 1947 i nu ifrågavarande järnvägsaktiebolag förvärvat aktier i den omfattning, som följande sammanställning utvisar.

| Bolag      | Antal aktier att förvärva | Redan förvärvade antal | procent av föregående |
|------------|---------------------------|------------------------|-----------------------|
| BJ .....   | 100 481                   | 97 781                 | 97·3                  |
| GDJ .....  | 64 954                    | 60 760                 | 93·5                  |
| SDJ .....  | 15 380                    | 14 848                 | 96·5                  |
| DJ .....   | 8 102                     | 6 486                  | 80·1                  |
| KFJ .....  | 6 973                     | 6 563                  | 94·1                  |
| LLEJ ..... | 1 606                     | 1 441                  | 89·7                  |

Såvitt järnvägsstyrelsen kan finna, har hittills icke något inträffat av natur, att böra föranleda ändring i planerna beträffande ifrågavarande järnvägars införlivande med statsbanenätet och, såsom av förestående siffror belyses, ha aktieförvärven fortskridit i fullt tillfredsställande tempo. Vid dessa järnvägars införlivande anser styrelsen lämpligt att tillämpa det förfaringssätt, som vid två tidigare tillfällen kommit till användning vid motsvarande åtgärder beträffande järnvägsbolag, i vilka staten innehade den helt övervägande delen av aktierna, nämligen dels 1940 beträffande sex järnvägsaktiebolag i Skåne och Småland, dels 1945 beträffande Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag (SWB). Med hänsyn till förhållandet, att staten redan förfogade över nyssberörda bolags egendom, varför vid nödiga avtals träffande verklig motpart till staten icke fanns, ansågs vid intetdera av dessa tillfällen behövt att, på sätt städse skett och sker beträffande överenskommelser, som icke blott formellt utan också reellt avse statsförvärv av enskild egendom, underställa riksdagen fullständiga avtalsförslag. Kungl. Maj:ts förslag i ärendena (propositioner 1940: 164 och 1945: 130) innehöllo därför endast hemställan, att riksdagen måtte dels bemyndiga Kungl. Maj:t vidtagna erforderliga åtgärder för att ifrågavarande järnvägsbolag skulle träda i likvidation, dels föreskriva, att de järnvägar, som tillhörde bolagen i fråga, skulle från vissa angivna tidpunkter införlivas med statens järnvägar, dels ock anvisa för transaktionernas genomförande erforderliga anslag.

Det fall, som nu förevarande framställning avser, är analogt med förenämnda tidigare. Då det, som nyss antytts, blott formellt men icke reellt är fråga om statsförvärv av enskild egendom, har järnvägsstyrelsen icke funnit nödigt meddela de sedvanliga sammanställningarna av uppgifter angående järnvägarnas tekniska och ekonomiska förhållanden. Sådana upp-

gifter fram till årsskiftet 1946/47 innehållas redan i propositionen 1947: 242. I denna proposition meddelad konsoliderad balansräkning för GDG (inkl. DJ) år 1946 hade följande utseende.

*Konsoliderad balansräkning för GDG (inkl. DJ) år 1946.*

| <i>Tillgångar.</i>            | Kronor                    |
|-------------------------------|---------------------------|
| Järnvägsanläggningen .....    | 212 966 000               |
| Bilrörelsen .....             | 15 436 000                |
| Aktier och obligationer ..... | 3 989 000                 |
| Kassa och bank .....          | 7 663 000                 |
| Diverse debitorer .....       | 6 232 000                 |
| Förråd .....                  | 1 416 000                 |
|                               | <hr/>                     |
|                               | Summa kronor 247 702 000. |

*Skulder.*

|                             |                           |
|-----------------------------|---------------------------|
| Statslån .....              | 6 080 000                 |
| Obligationslån .....        | 21 075 000                |
| Reverslån .....             | 38 684 000                |
| Diverse kreditorer .....    | 7 719 000                 |
| Aktiekapital .....          | 30 518 000                |
| Reservfonder .....          | 7 728 000                 |
| Övriga egna fonder .....    | 23 261 000                |
| Förnyelsefonder .....       | 95 328 000                |
| Värderegleringskonton ..... | 858 000                   |
| Balanserad vinst .....      | 7 961 000                 |
| Årets vinst .....           | 8 490 000                 |
|                             | <hr/>                     |
|                             | Summa kronor 247 702 000. |

Enligt den konsoliderade balansräkningen utgjorde, anför styrelsen vidare, summa låneskulder cirka 65,8 milj. kronor. Av tillgängligt siffermaterial framgår, att denna lånesumma kan beräknas den 1 juli 1948 ha nedgått till cirka 63 milj. kronor, med följande fördelning.

| <i>BJ.</i>                                      | Kronor     |
|---|------------|
| Obligationslån av 1898, 3 % .....               | 10 146 000 |
| » » 1926, 3 % .....                             | 7 431 000  |
| reverslån av 1933, 3 $\frac{1}{2}$ % .....      | 5 028 000  |
| » » 1937, 3—3 $\frac{1}{2}$ % .....             | 6 434 000  |
| » » 1939, 2,9 % .....                           | 3 604 000  |
| » » 1941, 3,6 % .....                           | 5 000 000  |
| » » 1939, 4 % .....                             | 205 000    |
| » » 1944/5, 3 $\frac{1}{2}$ % .....             | 1 000 000  |
| » » 1947, 3 $\frac{1}{4}$ % .....               | 1 500 000  |
| <br><i>GDJ.</i>                                 |            |
| Reverslån av 1938, 3 % .....                    | 3 850 000  |
| » » 1943, 3 $\frac{1}{2}$ % .....               | 5 450 000  |
| <br><i>SDJ.</i>                                 |            |
| Obligationslån av 1935, 3 $\frac{1}{2}$ % ..... | 1 930 000  |
| reverslån av 1946, 3 $\frac{1}{4}$ % .....      | 600 000    |
| lån av allmänna medel .....                     | 158 000    |

|                           |                                     |                 |                                |
|---------------------------|-------------------------------------|-----------------|--------------------------------|
| <i>DJ.</i>                |                                     |                 | Kronor                         |
|                           | Obligationslån av 1937, 3 %         | .....           | 534 000                        |
| <i>KFJ.</i>               |                                     |                 |                                |
|                           | Statslån, kapital                   | ..... 1 739 000 |                                |
|                           | ränta                               | ..... 58 000    |                                |
|                           | anståndsrenta                       | ..... 281 000   |                                |
|                           |                                     |                 | 2 078 000                      |
| <i>DVVJ.</i>              |                                     |                 |                                |
|                           | Statslån nr 1                       | ..... 938 000   | } amorteras ej                 |
|                           | » 2                                 | ..... 438 000   |                                |
|                           | kapital                             | ..... 2 590 000 |                                |
|                           | (ränta pr $\frac{30}{100}$ 48       | ..... 52 000)   | 3 966 000                      |
| <i>GDG Biltrafiks AB.</i> |                                     |                 |                                |
|                           | Reverslån av 1943, $3\frac{1}{4}$ % | .....           | 600 000                        |
|                           | » 1943, $3\frac{1}{4}$ %            | .....           | 1 500 000                      |
|                           | » 1945, $3\frac{1}{2}$ %            | .....           | 2 000 000                      |
|                           |                                     |                 | <u>Summa kronor 63 014 000</u> |

Av förestående lån äro följande belopp placerade i de två vid GDG befintliga pensionsinrättningar, vilka avses skola övertagas av staten den 1 juli 1948.

|                         | Kronor                         |
|-------------------------|--------------------------------|
| Reverslån utgivna av BJ | 10 215 000                     |
| » » » GDJ               | 4 500 000                      |
| » » » SDJ               | 960 000                        |
| » » » GDG Biltrafiks AB | 3 600 000                      |
|                         | <u>Summa kronor 19 275 000</u> |

Beträffande statslånens kapitalbelopp erfordras ingen annan åtgärd än dels en överföring i den centrala statsbokföringen från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond av lånet till KFJ ävensom den del om 2 590 000 kronor av DVVJ:s lån, varå ränta erlagts, tillhoppa 4 329 000 kronor, dels avskrivning, på sätt skett i tidigare analoga fall, av den del om 1 376 000 kronor av DVVJ:s lån, å vilken ränta icke debiterats. Till KFJ:s statslån hörande anståndsrenta å nominellt 281 334 kronor bör, enligt järnvägsstyrelsen, i anslutning till hittills följd praxis, avvecklas sålunda, att ett mot anståndsrentans nuvärde svarande belopp av järnvägsstyrelsen inbetalas till riksgäldskontoret. Övriga lånebelopp, uppgående till i runt tal 57 milj. kronor, böra tills vidare upptagas att passera över riksstaten.

Järnvägsstyrelsen beräknar sålunda det för införlivande i statsbanenätet av ifrågavarande järnvägar erforderliga investeringsanslaget till 57 000 000 kronor.

Beträffande i samband med järnvägsförvärv övertagna svävande skulder och rörliga tillgångar, vilka äro beroende jämväl av affärsresultatet under den tid, som förflyter mellan uppgörelsens träffande och egendomens övertagande, och följaktligen ej kunna till sitt belopp förutberäknas tillnärmelsevis exakt, har, anför styrelsen, i alla tidigare fall bestämts, att desamma skola föras å det särskilda utjämningskonto, benämnt »Inköpskonto för

enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vilket upplagts i statens järnvägars räkenskaper med anledning av statsmakternas beslut vid 1940 års riksdag. I sagda samlingskonto ingående delkonton för varje särskilt järnvägsförvärv hållas numera öppna till och med budgetåret efter det, vid vars början förvärvet äger rum.

Järnvägsstyrelsen erinrar i detta sammanhang om sin framställning den 14 oktober 1947 om befrielse för statens järnvägar från erläggande av de särskilda skatter, som följa med likvidation och upplösning av så kallade statliga aktiebolag. Vid bifall till framställningen erfordras ej anvisande av anslag å riksstaten för täckande av sådana skatter.

Vidare framhåller styrelsen, att, såsom tidigare berörts, själva trafikförvaltningen utgöres av ett inregistrerat handelsbolag med vissa anslutna aktiebolag, vilkas aktier ägas av järnvägsbolagen eller trafikförvaltningen. I regel torde även dessa dotterbolag böra gå i likvidation den 1 juli 1948, dock att med likvidationen av GDG biltrafiksaktiebolag lämpligen synes böra anstå tillsvidare i avvaktan på slutförandet av pågående utredningar rörande statens järnvägars organisation.

Beträffande hos GDG-bolagen vid tidpunkten för järnvägarnas införlivande i statsbanenätet anställd personal anför järnvägsstyrelsen, att denna i samma omfattning som vid tidigare förstatligade järnvägar torde komma att övergå i statens järnvägars tjänst. Villkoren äro också avsedda att — jämligt utfästelse i avtalen om förvärv av GDG-bolagens aktier — bli i huvudsak lika med dem, som tillämpats vid tidigare statsförvärv. I anledning av att GDG-bolagens järnvägar i praktiken redan äro under statlig förvaltning, anser emellertid styrelsen, att — liksom på sin tid skedde i fråga om personalen vid SWB — den sedvanliga övergångstiden på sex månader lämpligen kan uteslutas och personalen sålunda givas rätt att redan från den 1 juli 1948 erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor.

I blivande överenskommelser mellan styrelsen och likvidatorn komma att intagas bestämmelser, som reglera bland annat dessa villkor samt de övertagna anställningshavarnas m. fl. ställning i pensionshänseende.

Införlivandet i statens järnvägar av viss tidigare enskild järnvägslinje innebär bland annat, att för statens järnvägar gällande taxor och föreskrifter komma i tillämpning för linjen i fråga. Med hänsyn till förhållandet, att, vad godssamtrafiken beträffar, denna tillämpning är beroende av, att vederbörliga ändringar av samtrafikstabellen hinna utfärdas av verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik, har dock i alla tidigare avtal om järnvägsförvärv intagits en reservation beträffande tidpunkten för det fullständiga inlemmandet i taxehänseende. På samma sätt bör, enligt järnvägsstyrelsens mening, förfaras i fråga om GDG-bolagens järnvägar.

Styrelsen påpekar emellertid, att, då i samband med av Kungl. Maj:t nyligen medgivna avgiftsförhöjningar i person- och godstrafik avgifterna i såväl GDG:s egen trafik som i samtrafik med statens järnvägar ungefärligen anpassats eller från och med den 1 februari 1948 skola anpassas efter dem,

som komma att gälla efter det fullständiga, formella inlemmandet, tidpunkten för detta senare icke är av nämnvärd ekonomisk betydelse.

Vid ärendets behandling har järnvägsstyrelsen samrått med styrelserna för de järnvägsbolag, vilka äro delägare i GDG, och ha dessa styrelser — ur de synpunkter desamma ha att beakta — förklarat sig icke hava något att erinra mot vad järnvägsstyrelsen i ärendet föreslagit. Bolagsstyrelserna ha icke ansett sig böra ingå på frågan om organisationen för järnvägsdriftens handhavande efter järnvägarnas inlemmande i statens järnvägar.

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

*dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att förenämnda till Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle hörande sju järnvägsaktiebolag — jämte tillhörande dotterbolag, i den mån Kungl. Maj:t kan så finna lämpligt — skola träda i likvidation,

*dels* föreskriva, att de till sagda förvaltning hörande järnvägarna skola från den 1 juli 1948 införlivas med statens järnvägar,

*dels* till *Förvärv av Bergslagernas m. fl. järnvägar* å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 57 000 000 kronor.

#### Yttrande.

Över järnvägsstyrelsens framställning hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* avgivit utlåtande den 12 februari 1948.

Fullmäktige förklara, att de av järnvägsstyrelsen föreslagna åtgärderna beträffande transaktionens genomförande i budgettekniskt och bokföringsmässigt avseende icke föranleda någon erinran från fullmäktiges sida. Fullmäktige framhålla dock, att, för den händelse staten skulle komma att före fastställandet av riksstaten för budgetåret 1948/49 övertaga Bergslagernas och Gävle—Dala järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassor samt Gävle—Dala järnvägsaktiebolags pensionsinrättning, medel för täckande av järnvägsbolagens och GDG Biltrafiks Aktiebolags skulder till nämnda pensionsinrättningar å sammanlagt 19 275 000 kronor icke torde behöva anvisas å riksstaten, varför det av järnvägsstyrelsen begärda anslaget i sådant fall skulle kunna minskas med motsvarande belopp.

Fullmäktige framhålla vidare, att, så snart ifrågakommande pensionsinrättningar övertagits av staten, de obligationer och reverser, som tillhöra inrättningarna, böra på sätt jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 23 maj 1947 skett beträffande värdepapper, tillhöriga av staten tidigare övertagna pensionsinrättningar vid förstatligade enskilda järnvägar, av järnvägsstyrelsen överlämnas till riksgäldskontoret, varvid summan av respektive värdehandlingars värden skall redovisas såsom en av järnvägsstyrelsen verkställd kapitalåterbetalning å statens järnvägars fond.



**Departementschefen.**

Då statsmakterna förra året fattade beslut om statsförvärv av aktierna i Bergslagernas m. fl. järnvägsaktiebolag, förutsattes att det definitiva införlivandet av ifrågavarande järnvägar i statsbanenätet om möjligt skulle ske den 1 juli 1948 samt att GDG-bolagen därvid skulle träda i likvidation och avtal träffas om överlåtelse på staten av bolagens alla tillgångar och skulder. Järnvägsstyrelsen har därefter med anlitande av det för ändamålet anvisade investeringsanslaget å 80 315 000 kronor förvärvat huvudparten av de icke koncernägda aktierna i bolagen och har härigenom erhållit det avgörande inflytandet över bolagen.

Den planerade införlivningen av GDG-banorna i statsbanenätet bör nu fullföljas. Därvid böra i allt väsentligt kunna följas samma förfarande som tillämpades vid Västeråsbanans införlivning 1945. Något fullständigt förslag till avtal angående det formella statsförvärvet skulle i så fall icke behöva föreläggas riksdagen. Anmärkas må att det är sannolikt att med likvidationen av GDG:s biltrafikföretag kommer att anstå i avbidan på de organisationsförslag som framdeles kunna komma att framläggas rörande statens järnvägars biltrafik. Möjligheten att bibehålla bilrörelsen i bolagsform bör därför hållas öppen.

Jag torde här kunna inskränka mig till att ange huvudgrunderna för transaktionens genomförande. Efter inlemmandet i statsbanenätet av GDG-järnvägarna böra de till dessa järnvägar hörande anläggningsvärdena och kapitalbeloppen i statsbokföringen upptagas på samma sätt som motsvarande värden och belopp för statens järnvägar i övrigt. Kapitalbehållningen å statens järnvägars fond bör följaktligen ökas med dels den av förenämnda investeringsanslag bestridda köpesumman för aktierna i Bergslagernas m. fl. järnvägsaktiebolag, dels ett belopp lika med summan av bolagens av staten övertagna låneskulder per den 1 juli 1948. Dessa låneskulder ha beräknats till sammanlagt omkring 63 miljoner kronor. Av detta belopp bör tillhoppa 4 329 000 kronor utgörande statslån till KFJ och DVVJ överföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond. Ett belopp av 1 376 000 kronor, vilket återstår å till DVVJ utlämnade statslån och varå ränta ej erlagts, bör avskrivas. Slutligen bör nuvärdet av den till KFJ:s statslån hörande anståndsräntan å nominellt 281 334 kronor av järnvägsstyrelsen inbetalas till riksgäldskontoret över inköpskontot för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar.

Efter dessa omföringar och avskrivningar skulle återstå ett lånebelopp av i runt tal 57 miljoner kronor, vilket i princip bör täckas av ett motsvarande investeringsanslag å riksstaten. Av beloppet skulle emellertid — såsom riksgäldsfullmäktige påpekat — 19 275 000 kronor ej komma att tagas i anspråk, därest Bergslagernas och Gävle—Dala järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassor samt Gävle—Dala järnvägsaktiebolags pensionsinrättning samtidigt övertagas. Denna fråga anmäles i annat sammanhang denna dag av chefen för finansdepartementet. Vid bifall till detta förslag bör investeringsanslaget kunna begränsas till (57 000 000 — 19 275 000) 37 725 000 kronor.

Övertagna svävande skulder i övrigt liksom övertagna likvida medel och rörliga tillgångar böra tills vidare föras å det förutnämnda inköpskontot. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att framdeles meddela erforderliga bokföringsföreskrifter.

I samband med att GDG-bolagen — eventuellt med något undantag — likvideras och deras egendom utskiftas skola bolagen enligt nu gällande bestämmelser i förekommande fall erlægga utskiftnings-skatt. Vid likvidationen av Västeråsbanan erlades utskiftnings-skatten av statens järnvägar med anlitage av driftmedel. I förevarande fall torde av budgettekniska skäl driftmedlen icke lämpligen böra användas för ändamålet. Chefen för finansdepartementet kommer därför senare i annat sammanhang att föreslå, att bolagen medgivas befrielse från att erlægga sådan skatt. Vid bifall till detta förslag bortfaller frågan, huru täckning skall beredas för utskiftnings-skatten och jag anser mig därför ej ha anledning att vidare beröra denna fråga.

Jag finner mig således böra förorda, att ett anslag av 37 725 000 kronor anvisas å riksstaten för budgetåret 1948/49 för reglering av de med införlivningen av Bergslagernas m. fl. järnvägar i statsbanenätet sammanhängande ekonomiska spörsmålen. Jag vill i anslutning härtill framhålla, att denna medelsanvisning är utan betydelse för kapitalmarknaden, enär någon ytterligare upplåning för statens räkning ej erfordras. Staten kommer allenast att övertaga betalningsansvaret för redan utelöpande lån. Såsom riksgäldsfullmäktige framhållit kommer för övrigt staten att, så snart de förutnämnda pensionsinrättningarna övertagits av staten, jämväl få övertaga de obligationer och reverser m. m., som tillhöra inrättningarna. Bortsett från pensionsinrättningarnas fordringar hos GDG-bolagen å tillhoppa 19 275 000 kronor kommer staten sålunda att övertaga obligationer, förlagsbevis, reverser och fastighetsinteckningar å tillhoppa omkring 35 000 000 kronor samt depositioner hos riksgäldskontoret å omkring 3 000 000 kronor. Dessa belopp torde på sätt tidigare skett i liknande fall gottskrivas posten Övriga kapitalmedel å investeringstaten för statens järnvägar. Investeringsbemyndigandet för nästa budgetår kommer sålunda ej att ökas i anledning av den föreslagna medelsanvisningen, vilket även är sakligt berättigat med hänsyn till transaktionens finansiella karaktär.

Den hos GDG-bolagen vid tidpunkten för banornas införlivande anställda järnvägspersonalen torde komma att i samma utsträckning som vid tidigare statsförvärv övergå i statens järnvägars tjänst. I likhet med järnvägstyrelsen anser jag, att personalen bör erhålla rätt att utan avvaktande av den sedvanliga övergångstiden av sex månader erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor redan från och med den 1 juli 1948.

I samband med införlivningen av GDG-banorna med statens järnvägar erfordras en ökning av antalet befattningar i lönegraden Ca 24 och högre lönegrader. Härför tarvas beslut av riksdagen. Jag avser att framlägga förslag i detta ämne vid anmälan av frågor angående förändring i avseende

å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid kommunikationsverken.

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

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

*dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att ifrågakvarande till Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle hörande sju järnvägsaktiebolag — jämte tillhörande dotterbolag, i den mån Kungl. Maj:t så finner lämpligt — skola träda i likvidation,

*dels* föreskriva, att de till sagda förvaltning hörande järnvägarna skola från den 1 juli 1948 införlivas med statens järnvägar,

*dels* till *Förvärv av Bergslagernas m. fl. järnvägar* å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 37 725 000 kronor.

## **2. Förvärv av Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar.**

I området mellan Vänern och stambanan Göteborg—Stockholm finnes ett vitt utgrenat, smalspårigt järnvägsnät, som bildar en naturligt avgränsad driftsenhet utan förbindelse med övriga likspåriga järnvägar. Detta järnvägs-komplex, som har en spårvidd av 891 mm, har i diskussionen om enhetliggörande av de svenska järnvägarna brukat sammanfattas under benämningen Västra smalspårnätet. De däri ingående banorna förbinda bl. a. städerna Skara, Lidköping och Mariestad med Göteborg.

Ägare till nätet äro numera Lidköpings stad för Lidköpings järnvägar (LJ), Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag (HSJ), Västergötland—Göteborgs järnvägs aktiebolag samt följande fyra järnvägsaktiebolag, i vilka Västergötland—Göteborgsbolaget äger aktiemajoriteten och som drivas i samförvaltning med detta bolag, nämligen Lidköping—Skara—Stenstorps, Mariestad—Moholm, Skara—Timmersdala Nya och Trollhättan—Nossebro Nya järnvägsaktiebolag. (Med hänsyn till den inbördes ekonomiska samhörigheten sammanfattas sistnämnda fem bolag i fortsättningen under benämningen VGJ).

Järnvägstrafiken på detta smalspårnät kompletteras med en förhållandevis betydande billinjetrafik för person- och godsbefordran, bedriven dels av några bland järnvägsföretagen och dels av Västergötlands Biltrafikaktiebolag. Sistnämnda bolag drives delvis i samförvaltning med HSJ.

**Järnvägsstyrelsen.**

I skrivelse den 25 februari 1948 har järnvägsstyrelsen meddelat, att styrelsen till fullgörande av det år 1939 givna uppdraget att vidtaga åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet träffat preliminära avtal med förutnämnda aktiebolag om övertagande av Västra smalspårsnätets järnvägar och aktierna i Västergötlands Biltrafikaktiebolag.

Avtalen, vilka såsom bilagor (Bilaga 1—4) torde få fogas till dagens statsrådsprotokoll, äro av i huvudsak följande innehåll.

1. Enligt avtal mellan järnvägsstyrelsen för svenska staten, å ena sidan, samt Västergötland—Göteborgs, Lidköping—Skara—Stenstorps, Mariestad—Moholm, Skara—Timmersdala Nya och Trollhättan—Nossebro Nya järnvägsaktiebolag, å andra sidan, hava bolagen till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1948 med full äganderätt överlåtit *dels* bolagens järnvägar med vad till desamma hör, *dels* bolagens bilrörelse med vad till densamma hör, såsom anläggningar, fordon och inventarier, *dels ock* bolagens övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar med angivna undantag samt rättigheter. Bolagen äga rätt att av tillgängliga kontanta medel behålla eller på tillträdesdagen av styrelsen utbekomma särskilda belopp om sammanlagt 42 000 kronor. I vederlag för den erhållna egendomen skall järnvägsstyrelsen å tillträdesdagen *dels* övertaga bolagens skulder och förpliktelser, *dels ock* såsom köpeskillning till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag överlämna ett belopp av 900 000 kronor i av riksgäldskontoret utfärdat fordringsbevis, löpande med 3 procents årlig ränta, att den 1 juli årligen läggas till kapitalet, samt förfallande till betalning den 1 juli 1958, dock med rätt för bolaget att på anfordran utfå *dels* upplupna, till kapitalet lagda räntor, *dels* av kapitalet högst 440 000 kronor, ävensom att erhålla sådan uppdelning av återstående fordran, som kräves för utskiftning till bolagets aktieägare.

2. Enligt avtal mellan järnvägsstyrelsen för svenska staten samt Lidköpings stad har staden till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1948 med full äganderätt överlåtit *dels* staden tillhöriga järnvägar med vad till desamma hör, *dels* av staden bedriven bilrörelse med vad till densamma hör, såsom anläggningar, fordon och inventarier, *dels ock* till järnvägsrörelsen hörande övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar med angivna undantag samt rättigheter. I vederlag för den erhållna egendomen skall järnvägsstyrelsen å tillträdesdagen *dels* övertaga Lidköpings järnvägar påvilande skulder och förpliktelser, *dels ock* såsom köpeskillning till staden överlämna ett belopp av 400 000 kronor, varav 100 000 kronor kontant och 300 000 kronor i av riksgäldskontoret utfärdat fordringsbevis, förfallande till betalning den 31 december 1963 och löpande med 3 procents årlig ränta att den 1 juli årligen utbetalas till staden. Rantegottgörelsen skall dock upphöra samt fordringsbeviset utan vederlag återlämnas till riksgäldskontoret vid den tidpunkt före utgången av år 1963, då normalspårig järnvägsförbindelse för person- och godstrafik kan komma att öppnas mellan å ena sidan Lidköping och å andra sidan station vid statens järnvägars nuvarande normalspårsnät.

3. Enligt avtal mellan järnvägsstyrelsen för svenska staten samt Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag har bolaget till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1948 med full äganderätt överlåtit *dels* bolagets järnväg med vad till densamma hör, *dels ock* bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar med angivna undantag samt rättigheter. Bolaget äger rätt att av tillgängliga kontanta medel behålla ett belopp av 40 000 kronor. I vederlag för den erhållna egendomen skall järnvägsstyrelsen å tillträdesdagen övertaga bolagets skulder och förpliktelser.

4. Genom överenskommelse mellan svenska staten genom järnvägsstyrelsen, kallad köparen, å ena, samt V. Lindahl och G. Posse, kallade säljaren, å andra sidan, har rörande förvärv för svenska statens räkning av aktiemajoriteten i Västergötlands Biltrafikaktiebolag överenskommit bl. a. följande. Med likvid och leverans den 1 juli 1948 överläter säljaren till köparen 360 stycken aktier i biltrafikbolaget på dessa villkor: a) priset per aktie utgör 1 500 kronor, att gäldas med av riksgäldskontoret utställda fordringsbevis; b) försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger fr. o. m. nr 10 för rörelsen år 1947. De som likvid lämnade fordringsbevisen skola löpa med 3 procents årlig ränta fr. o. m. den 1 juli 1948, att den 1 juli årligen läggas till kapitalet, samt vara förfallna till betalning den 1 juli 1958, med rätt dock för bevisens innehavare att *dels* på anfordran utfå förfallna till kapitalet lagda räntor, *dels* erhålla uppdelning av sin fordran.

Beträffande järnvägsnätets tillkomst- och utbyggnad meddelar järnvägsstyrelsen följande uppgifter.

| B a n d e l  | Koncession<br>meddelad<br>år | Öppnad<br>för trafik<br>år | Banlängd<br>km |
|--|------------------------------|----------------------------|----------------|
| <i>Västergötland—Göteborg och därmed samförvaltade järnvägar (VGJ)</i> |                              |                            |                |
| Göteborg—Skara .....   | 1895                         | 1899                       | 134·9          |
| Skara—Gössäter .....   | 1886                         | 1887                       | 27·0           |
| Gössäter—Mariestad .....   | 1888                         | 1889                       | 27·0           |
| Mariestad—Torved—Gårdsjö .....   | 1906, 1908                   | 1909                       | 39·1           |
| Torved—Gullspång .....   | 1914                         | 1916                       | 20·1           |
| Mariestad—Mariestads kvarn .....                                       | 1888                         | 1889                       | 0·3            |
| Tumleberg—Håkantorps .....   | 1896                         | 1899                       | 11·7           |
| (Lidköping) Svartbäcken—Stenstorp .                                    | 1872                         | 1874                       | 49·0           |
| Skövde—Axvall .....  | 1898                         | 1904                       | 20·8           |
| Mariestad—Moholm .....   | 1872                         | 1874                       | 17·8           |
| Trollhättan—Nossebro .....   | 1907                         | 1916                       | 32·4           |
| Skara—Dämman (Timmersdala) .....                                       | 1906                         | 1909                       | 21·5           |
|  |                              |                            | Summa 401,6    |
| <i>Lidköpings järnvägar (LJ)</i>                                       |                              |                            |                |
| Svartbäcken—Lidköping .....  | 1872                         | 1874                       | 1·1            |
| Lidköping—Håkantorps .....   | 1875                         | 1877                       | 27·8           |
| Forshem—Lidköping .....  | 1895                         | 1897—98                    | 28·5           |
| Källby—Kinne—Kleva .....   | 1918                         | 1924                       | 8·6            |
|  |                              |                            | Summa 66·0     |

| B a n d e l                         | Koncession<br>meddelad<br>år | Öppnad<br>för trafik<br>år | Banlängd<br>km |
|-------------------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------|
| <i>Hjo—Stenstorps järnväg (HSJ)</i> |                              |                            |                |
| Hjo—Stenstorp .....                 | 1872                         | 1873                       | 38·7           |
| Svensbro—Ekedalen .....             | 1874                         | 1874                       | 8·6            |
| Ekedalen—Tidaholm .....             | 1875                         | 1876                       | 7·2            |
|                                     |                              |                            | Summa 54,5     |

Sammanlagd banlängd 522,1.

Banornas tekniska standard framgår av följande sammanställning.

|  | Banlängd<br>km | Skenvikt<br>kg/m | Tillåten hastighet |               |
|--|----------------|------------------|--------------------|---------------|
|  |                |                  | rälsbuss           | övriga<br>tåg |
| <i>Västergötland—Göteborgs m. fl.<br/>järnvägar</i>  |                |                  |                    |               |
| Göteborg—Skara—Mariestad—                            |                |                  |                    |               |
| Gårdsjö .....  | 228·3          | 25·0 (20·0)      | 75—80 (60)         | 60            |
| Tumleberg—Håkantorp .....                            | 11·7           | 17·4             | 70                 | 45            |
| Torved—Gullspång .....                               | 20·1           | 17·4             | 45                 | 45            |
| Lidköping—Skara—Stenstorp<br>och Skövde—Axvall ..... | 69·8           | 17,4—25,0        | 60—75              | 40—60         |
| Mariestad—Moholm .....                               | 17·8           | 17·4             | 80                 | 60            |
| Trollhättan—Nossebro .....                           | 32·4           | 17·4             | 75                 | 45            |
| Skara—Dämman .....                                   | 21·5           | 22·2             | —                  | 40            |
| <i>Lidköpings järnvägar</i>                          |                |                  |                    |               |
| Håkantorp—Lidköping—Fors-                            |                |                  |                    |               |
| hem .....  | 57·4           | 22·4—28·0        | 70                 | 60            |
| Källby—Kinne—Kleva .....                             | 8·6            | 17·0             | —                  | 25            |
| <i>Hjo—Stenstorps järnväg</i>                        |                |                  |                    |               |
| Hjo—Stenstorp .....                                  | 38·7           | 20·0—20·5        | 75                 | 50            |
| Svensbro—Tidaholm .....                              | 15·8           | 17·5—20·5        | 75                 | 40            |

De fasta anläggningarna ha i avrundade tal dragit följande byggnads-kostnader, nämligen LJ 3 milj., HSJ 1,5 milj. och VGJ 21 milj. kronor.

Beståndet av rullande materiel vid 1947 års slut anges i nedanstående tablå.

|   | Västergötland—<br>Göteborgs<br>järnvägar | Lidköpings<br>järnvägar | Hjo—<br>Stenstorps<br>järnväg |
|---|--|-------------------------|-------------------------------|
| Ånglok .....                              | 40                                       | 8                       | 4                             |
| Motorlok .....                            | 1  | —                       | —                             |
| Lokomotorer .....                         | 2  | 1                       | —                             |
| Motorvagnar .....                         | 4  | —                       | 2                             |
| Rälsbussar .....                          | 6  | 5                       | 3                             |
| Släpvagnar .....                          | 16                                       | 5                       | 2                             |
| Person- och postvagnar .....              | 90                                       | 12                      | 7                             |
| Resgodsvagnar .....                       | 15                                       | 3                       | 3                             |
| Godsvagnar .....                          | 1 071                                    | 185                     | 125                           |
| Bokförd anskaffningskostnad, 1000-tal kr. | 6 173                                    | 1 034                   | 550                           |

Till belysande av trafikrörelsens omfattning i jämförelse med dels av staten hittills övertagna, dels enskilda järnvägar med samma spårvidd har styrelsen upprättat följande sammanställning, som gäller trafikförhållandena under senaste mellankrigsåret (1938).

| J ä r n v ä g                      | Trafikerad<br>banlängd<br>km | Personkm<br>1 000-tal per | Godstonkm<br>bankm | Tillhopa |
|------------------------------------|------------------------------|---------------------------|--------------------|----------|
| Västergötland—Göteborgs .....      | 260·1                        | 93·4                      | 169·2              | 262·6    |
| Kalmar—Torsås .....                | 40·3                         | 85·1                      | 33·6               | 118·7    |
| Kalmar—Berga .....                 | 76·6                         | 65·8                      | 45·7               | 111·5    |
| Lidköping—Skövde och Stenstorps .. | 70·9                         | 77·3                      | 31·6               | 108·9    |
| Lidköping—Håkanstorps .....        | 27·8                         | 49·3                      | 58·7               | 108·0    |
| Uddevalla—Lelången .....           | 89·0                         | 36·3                      | 65·6               | 101·9    |
| Kinneulle—Lidköpings .....         | 29·0                         | 42·8                      | 56·9               | 99·7     |
| Gotlands .....                     | 116·5                        | 46·5                      | 35·6               | 82·1     |
| Växjö—Åsheda—Hultsfreds .....      | 115·9                        | 36·3                      | 30·9               | 67·2     |
| Södra Kinneulle .....              | 9·1                          | 0·4                       | 55·1               | 55·5     |
| Hjo—Stenstorps .....               | 54·5                         | 28·2                      | 25·0               | 53·2     |
| Trollhättan—Nossebro .....         | 32·4                         | 20·6                      | 22·6               | 43·2     |
| Ölands .....                       | 150·8                        | 16·1                      | 22·8               | 38·9     |
| Vetlanda .....                     | 80·4                         | 16·5                      | 19·3               | 35·8     |
| Mariestad—Moholms .....            | 17·8                         | 30·6                      | 3·1                | 33·7     |
| Östra Smålands .....               | 79·4                         | 13·7                      | 12·7               | 26·4     |
| Klintehamn—Roma .....              | 49·7                         | 9·5                       | 16·4               | 25·9     |
| Falkenbergs .....                  | 102·0                        | 16·2                      | 8·7                | 24·9     |
| Slite—Roma .....                   | 33·0                         | 7·9                       | 16·6               | 24·5     |
| Mönsterås .....                    | 69·3                         | 11·0                      | 8·1                | 19·1     |
| Östra Värends .....                | 42·4                         | 10·5                      | 6·0                | 16·5     |
| Eksjö—Österbymo .....              | 34·6                         | 3·1                       | 8·5                | 11·6     |
| Enskilda smalspåriga järnvägar ... | 3 597·3                      | 61·4                      | 54·9               | 116·3    |

Västergötland—Göteborgs järnvägar ha, såsom framgår av tabellen, mer än dubbelt så stor trafikrörelse, som de starkast trafikerade bland hittills av staten förvärvade järnvägar med samma spårvidd, och även de enskilda smalspårsjärnvägarnas medeltal visar en ringa trafikintensitet jämfört med Västergötland—Göteborgs järnvägar. Talen för Lidköping—Skövde och Stenstorps, Lidköping—Håkanstorps och Kinneulle—Lidköpings järnvägar ligga obetydligt under detta medeltal. Övriga linjer i Västra smalspårsnätet äro mindre trafikstarka men visa dock samtliga större trafikrörelse än vissa av staten redan övertagna järnvägar.

Vad angår de allmänna fördelar och rationaliseringsmöjligheter, som följa med enhetliggörandet av det svenska järnvägsnätet framhåller järnvägsstyrelsen, att dessa endast delvis framträda i fråga om järnvägar med annan spårvidd än den normala, eftersom det över huvud

icke är möjligt åstadkomma egentlig driftgemenskap mellan olikspåriga bandelar. I fråga om materielen böra dock vissa fördelar stå att vinna genom den fullständiga sammansmältningen av de tre förvaltningar, vari förevarande smalspårsnät nu är uppdelat.

Mera påtaglig är den besparing i expeditions- och redovisningsarbete, som omedelbart inträder, i och med att ett stort antal av nuvarande föreningsstationer förlora denna sin karaktär. Detta är fallet med följande 14 stationer: Gårdsjö, Mariestad, Moholm, Forshem, Lidköping, Skara, Skövde, Stenstorp, Tidaholm, Håkantorps, Vara, Nossebro, Trollhättan och Olskroken, varjämte man hit jämväl kan räkna Göteborg, trots att Västergötland—Göteborgs järnväg där har egen station. Å alla dessa platser förväntas också vissa fördelar på grund av möjligheten till gemensam personalanvändning.

Av större betydelse än bortfallandet av det specifika föreningsstationsarbetet är den förenkling i redovisning m. m., som inträder i och med att huvudparten av hittillsvarande person- och godssamtrafik övergår till att bli statens järnvägars egen-trafik. Med denna övergång följer en annan, mera betydande fördel, nämligen frigörelsen från godssamtrafiksordningens vägbestämmningsföreskrifter. I och med inlemmandet blir det alltså möjligt att — utan bundenhet vid tariffvägarna — sända godset de vägar, som befinnas vara från trafik- och driftsynpunkt lämpligast. Denna frihet kan förväntas leda till viss omläggning av trafik från linjer med ångdrift till de elektrifierade huvudlinjerna. Så blir givetvis framför allt fallet, efter det att någon av de nu förvärvade bandelarna kan hava blivit ombyggd till normal spårvidd, en eventualitet till vilken hänsyn tagits i avtalet beträffande Lidköpings järnvägar. Även under den tid, som nuvarande spårvidd bibehålles för hela nätet, synes en partiell sådan omläggning, kombinerad med användning av överföringsvagnar, kunna vara lämplig i fråga om sådant gods, som far illa av omlastning, och i förbindelser, där sträckan till station vid normalspårslinje är kort, t. ex. Lidköping—Håkantorps och Mariestad—Moholm.

Såsom omedelbar vinst för trafikanterna anger styrelsen slutligen den nedsättning av flertalet biljettpriser och fraktavgifter, som blir en omedelbar följd av inlemmandet i statens järnvägar. Särskilt betydelsefulla bli ändringarna i den del av godssamtrafiken, som nu betungas med flera övergångsavgifter och eventuellt också banavgifter. Såsom nästan alltid, då det gäller taxan, får givetvis en vinst för trafikanterna köpas med en statsbaneekonomisk uppoffring. Tidigare erfarenheter giva emellertid anledning hoppas, att avgiftssänkningarna skola leda till trafikökning, dels genom ökad möjlighet till tävlan med andra samfärdsmedel, dels genom den stimulans, som därmed lämnas den industriella utvecklingen inom förevarande område.

Vid byggandet av järnvägsnätet har staten bidragit med nedan angivna belopp i form av statslån.



|  | Belopp<br>kronor | Därav kvarstående<br>den 30 juni 1948<br>kronor |
|--|------------------|---|
| <i>Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar.</i> |                  |   |
| Skara—Kinnekulle—Vänern .....                    | 324 000          | —   |
| Mariestad—Kinnekulle .....                       | 305 000          | —   |
| Mariestad—Moholm .....                           | 20 000           | —   |
| Skövde—Axvall .....                              | 363 500          | —   |
| Trollhättan—Nossebro .....                       | 555 000          | 173 895: 84                                     |
| Skara—Timmersdala .....                          | 352 500          | 14 828: 48                                      |
| Summa  | 1 920 000        | 188 724: 32                                     |

*Lidköpings järnvägar.*

|                            |        |   |
|----------------------------|--------|---|
| Lidköping—Håkantorps ..... | 20 000 | — |
| Södra Kinnekulle .....     | 40 500 | — |
| Summa                      | 60 500 | — |

*Hjo—Stenstorps järnväg* ..... 240 000 —

Vidare ha för anskaffande av motorvagnar och rälsbussar beviljats lån ur motorvagnslånefonden sålunda:

|  | Belopp<br>kronor  | Därav kvarstående<br>den 30 juni 1948<br>kronor |
|--|-------------------|---|
| Västergötland—Göteborgs järnvägar .... | 120 000 (år 1940) | 64 779: 77                                      |
| » » » .....                            | 103 600 ( » 1947) | 103 600: —                                      |
| Summa                                  | 223 600           | 168 379: 77                                     |
| Hjo—Stenstorps järnväg .....           | 88 760 (år 1938)  | 88 760: —                                       |
| » » » .....                            | 72 950 ( » 1941)  | 10 418: 34                                      |
| » » » .....                            | 76 950 ( » 1941)  | 10 989: 59                                      |
| » » » .....                            | 64 500 ( » 1943)  | 26 585: 48                                      |
| Summa                                  | 303 160           | 136 753: 41                                     |

Den billinjetrafik, som de till förvärvande ifrågasatta företagen bedriva inom trafikområdet, belyser järnvägsstyrelsen med följande uppgifter.

|   | Västergötland<br>—Göteborgs<br>järnvägar | Lidköpings<br>järnvägar | Västergötlands<br>Biltrafik-<br>aktiebolag |
|---|--|-------------------------|--|
| Linjelängd, koncessionerad, km .....                  | 537                                      | 54                      | 331  |
| » , trafikerad, » .....                               | 450                                      | 35                      | 326  |
| <i>Fordonspark:</i>                                   |  |                         |  |
| Personbilar .....                                     | 1  | —                       | 1  |
| Bussar .....  | 27                                       | 3                       | 15   |
| Lastbilar .....                                       | 17                                       | 1                       | 2  |
| Släpvagnar .....                                      | 3  | —                       | 2  |
| Bokförd anskaffningskostnad,<br>1000-tal kronor ..... | 1 281                                    | 59                      | 415  |
| <i>Fasta anläggningar:</i>                            |  |                         |  |
| Bokförd anskaffningskostnad,<br>1000-tal kronor ..... | 153                                      | —                       | 80   |

Företagens ekonomiska resultat framgå av efterföljande tabeller, som ange drifräkningar för den spårbundna trafikrörelsen åren 1931—1946 och för biltrafikrörelsen från trafikens öppnande t. o. m. år 1946. Vidare innehålla tabellerna en översikt över järnvägsföretagens vinst- och förlusträkningar för åren 1931—1946.

**Drifträkningar 1931—1946.**  
**Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar.**

|                            | 1931                        | 1932  | 1933  | 1934  | 1935  | 1936  | 1937  | 1938  | Medeltal<br>1931—38 | 1939  | 1940  | 1941  | 1942  | 1943  | 1944  | 1945  | 1946  |
|----------------------------|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <i>Inkomster:</i>          | 1 0 0 0 - t a l k r o n o r |       |       |       |       |       |       |       |                     |       |       |       |       |       |       |       |       |
| Persontrafik .....         | 1 163                       | 1 045 | 1 025 | 1 023 | 1 070 | 1 102 | 1 154 | 1 172 | 1 094               | 1 336 | 1 937 | 2 136 | 2 485 | 2 810 | 3 007 | 2 946 | 2 751 |
| Godstrafik .....           | 2 214                       | 1 872 | 1 903 | 2 185 | 2 312 | 2 425 | 2 838 | 2 718 | 2 308               | 3 033 | 2 990 | 3 126 | 3 681 | 3 924 | 4 265 | 4 585 | 4 806 |
| Övriga inkomster           | 251                         | 262   | 262   | 268   | 258   | 283   | 265   | 267   | 265                 | 310   | 288   | 347   | 356   | 379   | 387   | 406   | 431   |
| Summa                      | 3 628                       | 3 179 | 3 190 | 3 476 | 3 640 | 3 810 | 4 257 | 4 157 | 3 667               | 4 679 | 5 215 | 5 609 | 6 522 | 7 113 | 7 659 | 7 937 | 7 988 |
| <i>Utgifter</i> .....      | 3 114                       | 2 887 | 2 770 | 2 858 | 3 081 | 3 249 | 3 621 | 3 568 | 3 144               | 3 916 | 4 273 | 5 027 | 5 847 | 6 507 | 7 029 | 7 481 | 7 510 |
| <i>Driftöverskott</i> .... | 514                         | 292   | 420   | 618   | 559   | 561   | 636   | 589   | 523                 | 763   | 942   | 582   | 675   | 606   | 630   | 456   | 478   |

**Drifträkningar 1931—1946.**  
**Lidköpings järnvägar.**

|                            | 1931                        | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | Medeltal<br>1931—38 | 1939 | 1940 | 1941  | 1942  | 1943  | 1944  | 1945  | 1946  |
|----------------------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|---------------------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <i>Inkomster:</i>          | 1 0 0 0 - t a l k r o n o r |      |      |      |      |      |      |      |                     |      |      |       |       |       |       |       |       |
| Persontrafik .....         | 130                         | 113  | 111  | 112  | 114  | 119  | 122  | 123  | 118                 | 143  | 218  | 230   | 272   | 314   | 355   | 364   | 360   |
| Godstrafik .....           | 308                         | 269  | 238  | 296  | 299  | 310  | 364  | 356  | 305                 | 387  | 421  | 509   | 635   | 707   | 776   | 868   | 879   |
| Övriga inkomster           | 165                         | 166  | 183  | 171  | 178  | 175  | 174  | 188  | 175                 | 208  | 242  | 289   | 316   | 370   | 380   | 395   | 389   |
| Summa                      | 603                         | 548  | 532  | 579  | 591  | 604  | 660  | 667  | 598                 | 738  | 881  | 1 028 | 1 223 | 1 391 | 1 511 | 1 627 | 1 628 |
| <i>Utgifter</i> .....      | 541                         | 525  | 540  | 556  | 548  | 540  | 615  | 648  | 564                 | 717  | 832  | 967   | 1 145 | 1 313 | 1 429 | 1 433 | 1 578 |
| <i>Driftöverskott</i> .... | 62                          | 23   | — 8  | 23   | 43   | 64   | 45   | 19   | 34                  | 21   | 49   | 61    | 78    | 78    | 82    | 194   | 50    |

## Drifträkningar 1931—1946.

### Hjo—Stenstorps järnväg.

|                                    | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | Medeltal<br>1931—38 | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | 1946 |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>1 0 0 0 - t a l k r o n o r</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |                     |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <i>Inkomster:</i>                  |      |      |      |      |      |      |      |      |                     |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Persontrafik .....                 | 83   | 77   | 69   | 69   | 72   | 74   | 74   | 72   | 74                  | 76   | 126  | 160  | 173  | 189  | 210  | 222  | 176  |
| Godstrafik .....                   | 220  | 148  | 159  | 170  | 178  | 164  | 182  | 169  | 174                 | 208  | 167  | 184  | 204  | 238  | 257  | 310  | 251  |
| Övriga inkomster                   | 29   | 26   | 27   | 27   | 28   | 31   | 29   | 38   | 29                  | 35   | 45   | 37   | 40   | 47   | 46   | 69   | 82   |
| Summa                              | 332  | 251  | 255  | 266  | 278  | 269  | 285  | 279  | 277                 | 319  | 338  | 381  | 417  | 474  | 513  | 601  | 509  |
| <i>Utgifter</i> .....              | 289  | 230  | 247  | 258  | 265  | 256  | 272  | 265  | 260                 | 283  | 296  | 353  | 379  | 428  | 460  | 546  | 455  |
| <i>Driftöverskott</i> ....         | 43   | 21   | 8    | 8    | 13   | 13   | 13   | 14   | 17                  | 36   | 42   | 28   | 38   | 46   | 53   | 55   | 54   |

### Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägars bilrörelse.

|                                    | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | 1946 |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>1 0 0 0 - t a l k r o n o r</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <i>Inkomster</i> .....             | 137  | 98   | 113  | 159  | 224  | 295  | 323  | 331  | 432  | 440  | 498  | 515  | 530  | 575  |
| <i>Utgifter</i> .....              | 112  | 61   | 84   | 114  | 158  | 212  | 222  | 330  | 326  | 338  | 337  | 369  | 385  | 500  |
| <i>Driftöverskott</i> ....         | 25   | 34   | 29   | 45   | 66   | 83   | 101  | 1    | 106  | 102  | 161  | 146  | 145  | 75   |

### Lidköpings järnvägars bilrörelse.

|                                    | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | 1946 |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>1 0 0 0 - t a l k r o n o r</b> |      |      |      |      |      |      |      |
| <i>Inkomster</i> .....             | 64   | 69   | 78   | 96   | 104  | 104  | 90   |
| <i>Utgifter</i> .....              | 63   | 63   | 62   | 71   | 76   | 95   | 85   |
| <i>Driftöverskott</i> ....         | 1    | 6    | 16   | 25   | 28   | 9    | 5    |

### Västergötlands Biltrafikaktiebolag.

|                                    | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | 1946 |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| <b>1 0 0 0 - t a l k r o n o r</b> |      |      |      |      |      |      |
| <i>Inkomster</i> .....             | 193  | 208  | 271  | 307  | 368  | 418  |
| <i>Utgifter</i> .....              | 125  | 131  | 175  | 225  | 291  | 324  |
| <i>Driftöverskott</i> ....         | 68   | 77   | 96   | 82   | 77   | 94   |

**Vinst- och förlusträkningar åren 1931—1946.**  
**Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar.**

|   | 1931                        | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939  | 1940  | 1941 | 1942  | 1943  | 1944  | 1945  | 1946 |
|---|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|------|
|   | 1 0 0 0 - t a l k r o n o r |      |      |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |      |
| <i>Inkomster.</i>                           |                             |      |      |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |      |
| Från föregående år balanserad vinst .....   | —                           | —    | —    | —    | 111  | 189  | 127  | 114  | 132   | 153   | 212  | 214   | 146   | 177   | 181   | 194  |
| Driftöverskott:                             |                             |      |      |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |      |
| av egen järnvägsrörelse ..                  | 514                         | 292  | 420  | 618  | 559  | 561  | 636  | 589  | 763   | 942   | 582  | 675   | 606   | 630   | 456   | 478  |
| » automobilrörelsen ....                    | 1                           | 17   | 25   | 34   | 29   | 45   | 66   | 83   | 101   | 1     | 106  | 102   | 161   | 146   | 145   | 75   |
| » övriga rörelsegrenar ..                   | 59                          | 30   | 22   | 26   | 33   | 44   | 39   | 41   | 28    | 46    | 47   | 32    | 29    | 18    | 18    | 21   |
| Räntor och inkomst av värdehandlingar ..... | 6                           | 1    | 28   | —    | —    | 12   | 11   | 28   | 32    | 37    | 49   | 54    | 75    | 74    | 78    | 66   |
| Ersättning för omlagd samtrafik .....       | —                           | —    | —    | 12   | —    | —    | —    | —    | —     | —     | —    | —     | —     | —     | 134   | 24   |
| Diverse inkomster .....                     | 48                          | 49   | 51   | 83   | 27   | 13   | 10   | 5    | 3     | 1     | —    | —     | 10    | 10    | 29    | 27   |
| Förlust:                                    |                             |      |      |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |      |
| balanserad från föregående år .....         | 263                         | 206  | 256  | 174  | —    | —    | —    | —    | —     | —     | —    | —     | —     | —     | —     | —    |
| för året .....                              | —                           | 105  | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —     | —     | —    | —     | —     | —     | —     | —    |
| Summa inkomster                             | 891                         | 700  | 802  | 947  | 759  | 864  | 889  | 860  | 1 059 | 1 180 | 996  | 1 077 | 1 027 | 1 055 | 1 041 | 885  |

Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar.

|  | 1931                        | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939  | 1940  | 1941 | 1942  | 1943  | 1944  | 1945  | 1946 |
|--|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|------|
|  | 1 0 0 0 - t a l k r o n o r |      |      |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |      |
| <i>Utgifter.</i>   |                             |      |      |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |      |
| Från föregående år balanserad förlust .....              | 263                         | 206  | 256  | 174  | —    | —    | —    | —    | —     | —     | —    | —     | —     | —     | —     | —    |
| Förlust å järnvägsarrenden .                             | 34                          | 19   | 14   | 31   | 26   | 12   | 10   | 5    | 3     | 1     | —    | —     | —     | —     | —     | —    |
| Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen ..... | 239                         | 221  | 210  | 230  | 236  | 262  | 262  | 254  | 244   | 245   | 263  | 361   | 348   | 348   | 356   | 305  |
| » automobilrörelsen .....                                | —                           | —    | —    | —    | —    | —    | —    | 45   | 64    | 67    | 99   | 112   | 113   | 100   | 102   | 68   |
| » div. rörelsegrenar .....                               | 33                          | 28   | 46   | 50   | 36   | 39   | 51   | —    | —     | —     | —    | —     | —     | —     | —     | —    |
| Räntor .....   | 197                         | 209  | 202  | 246  | 152  | 144  | 136  | 129  | 129   | 130   | 122  | 113   | 105   | 99    | 70    | 80   |
| Skatter .....  | 36                          | 12   | 13   | 4    | 15   | 33   | 35   | 109  | 167   | 362   | 147  | 92    | 84    | 136   | 112   | 50   |
| Ersättning för omlagd samtrafik .....                    | 5                           | 4    | 9    | —    | 3    | 1    | 1    | 23   | 5     | 4     | 3    | 7     | 2     | —     | —     | —    |
| Diverse utgifter .....                                   | 58                          | 1    | —    | 29   | 27   | 56   | 11   | 2    | 2     | —     | —    | 20    | —     | —     | —     | —    |
| Vinst:   |                             |      |      |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |      |
| balanserad från föregående år .....                      | —                           | —    | —    | —    | 111  | 189  | 127  | 114  | 132   | 153   | 212  | 214   | 146   | 177   | 181   | 194  |
| för året .....   | 26                          | —    | 52   | 183  | 153  | 128  | 256  | 179  | 313   | 218   | 150  | 158   | 229   | 195   | 220   | 188  |
| Summa utgifter   | 891                         | 700  | 802  | 947  | 759  | 864  | 889  | 860  | 1 059 | 1 180 | 996  | 1 077 | 1 027 | 1 055 | 1 041 | 885  |

## Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar.

|  | 1931                        | 1932  | 1933  | 1934  | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | 1946 |
|--|-----------------------------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|  | 1 0 0 0 - t a l k r o n o r |       |       |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Till bolagsstämmans förfogande:                  |                             |       |       |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Vinst för året . . . . .                         | 26                          | — 105 | 52    | 183   | 153  | 128  | 256  | 179  | 313  | 218  | 150  | 158  | 229  | 195  | 220  | 188  |
| Vinst balanserad från föregående år . . . . .    | — 263                       | — 206 | — 256 | — 174 | 111  | 189  | 127  | 114  | 132  | 153  | 212  | 214  | 146  | 177  | 181  | 194  |
| Från fonder m. m. . . . .                        | 31                          | 55    | 30    | 26    | 43   | 28   | 23   | 15   | 8    | —    | 232  | —    | —    | —    | —    | —    |
| Summa till bolagsstämmans förfogande             | — 206                       | — 256 | — 174 | 35    | 307  | 345  | 406  | 308  | 453  | 371  | 594  | 372  | 375  | 372  | 401  | 382  |
| Härav disponerade för:                           |                             |       |       |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Avsättning till egna fonder                      | —                           | —     | —     | 184   | —    | 100  | 174  | 58   | 182  | 41   | 245  | 49   | 21   | 14   | 30   | 12   |
| Utdelning å stamaktier ..                        | —                           | —     | —     | —     | 118  | 118  | 118  | 118  | 118  | 118  | 135  | 177  | 177  | 177  | 177  | 177  |
| Vinst balanserad till efterföljande år . . . . . | — 206                       | — 256 | — 174 | — 149 | 189  | 127  | 114  | 132  | 153  | 212  | 214  | 146  | 177  | 181  | 194  | 193  |

<sup>1</sup> Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag avvecklat med en förlust av 260 000 kr.

**Vinst- och förlusträkningar åren 1931—1946.**  
**Lidköpings järnvägar.**

|   | 1931                          | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | 1946 |
|---|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|   | 1 0 0 0 - t a l   k r o n o r |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <i>Inkomster.</i>                                 |                               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Driftöverskott:                                   |                               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| av egen järnvägsrörelse ..                        | 62                            | 23   | —    | 23   | 43   | 64   | 45   | 19   | 21   | 49   | 61   | 78   | 78   | 82   | 194  | 50   |
| * automobilrörelsen ....                          | —                             | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | 7    | 5    |
| Räntor och inkomst av övriga värdehandlingar .... | 11                            | 8    | 9    | 30   | 9    | 16   | 7    | 8    | 7    | 4    | —    | 5    | 7    | 8    | 6    | 5    |
| Ersättning för omlagd samtrafik .....             | —                             | 4    | 4    | 3    | 2    | 1    | 1    | 1    | 1    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Diverse inkomster .....                           | —                             | —    | —    | —    | —    | —    | 64   | 21   | 78   | 19   | 9    | 9    | 9    | 12   | —    | 10   |
| Förlust:  |                               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| balanserad från föregående år .....               | 4                             | 11   | 25   | 67   | 94   | 97   | 101  | 42   | 47   | 47   | 46   | 45   | 44   | 40   | 35   | 27   |
| för året .....                                    | 7                             | 14   | 42   | 27   | 3    | 4    | —    | 5    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Summa inkomster                                   | 84                            | 60   | 80   | 150  | 151  | 182  | 218  | 96   | 154  | 119  | 116  | 137  | 138  | 142  | 242  | 97   |

## Lidköpings järnvägar.

|  | 1931                          | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | 1946 |
|--|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|  | 1 0 0 0 - t a l   k r o n o r |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <i>Utgifter.</i>                           |                               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Från föregående år balanserad förlust ...  | 4                             | 11   | 25   | 67   | 94   | 97   | 101  | 42   | 47   | 47   | 46   | 45   | 44   | 40   | 35   | 27   |
| Driftunderskott:                           |                               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| av egen järnvägsrörelse .....              | —                             | —    | 8    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| » automobilrörelsen .....                  | —                             | —    | —    | —    | —    | —    | —    | 2    | 2    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Förlust å järnvägsarrenden .....           | 20                            | 24   | 27   | 12   | 14   | 18   | 13   | 17   | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Avsättning till förnyelsefond              |                               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| för järnvägsrörelsen .....                 | 32                            | —    | —    | 18   | 24   | 20   | 28   | 18   | 28   | 44   | 43   | 65   | 65   | 66   | 92   | 35   |
| » automobilrörelsen .....                  | —                             | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | 9    | 9    | 9    | 9    | 9    | 12   | 3    | —    |
| Räntor .....                               | 25                            | 24   | 19   | 38   | 18   | 23   | 15   | 16   | 16   | 16   | 16   | 16   | 15   | 17   | 16   | 16   |
| Skatter .....                              | 3                             | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | —    | 1    | 1    | —    | —    | —    | —    |
| Ersättning för omlagd samtrafik .....      | —                             | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | 7    | 7    |
| Diverse utgifter .....                     | —                             | —    | —    | 14   | —    | 23   | 1    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Vinst för året .....                       | —                             | —    | —    | —    | —    | —    | 59   | —    | 51   | 3    | 1    | 1    | 5    | 7    | 89   | 12   |
| Summa utgifter                             | 84                            | 60   | 80   | 150  | 151  | 182  | 218  | 96   | 154  | 119  | 116  | 137  | 138  | 142  | 242  | 97   |
| Till bolagsstämmans förfogande:            |                               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Vinst för året .....                       | —                             | 7    | —    | 42   | —    | 3    | —    | 4    | 59   | —    | 5    | 51   | 3    | 1    | 1    | 5    |
| Balanserad från föregående år .....        | —                             | 4    | —    | 11   | —    | 25   | —    | 67   | —    | 94   | —    | 97   | —    | 101  | —    | 42   |
| Summa                                      | —                             | 11   | —    | 25   | —    | 67   | —    | 94   | —    | 97   | —    | 101  | —    | 42   | —    | 47   |
| Disponeras: Avsättning till egna fonder .. | —                             | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | 51   | 2    | —    | —    | 1    | 2    | 81   | 7    |
| Balans t. efterföljande år .....           | —                             | 11   | —    | 25   | —    | 67   | —    | 94   | —    | 97   | —    | 101  | —    | 42   | —    | 47   |



## Vinst- och förlusträkningar åren 1931—1946.

### Hjo—Stenstorps järnväg.

|  | 1931                        | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | 1946 |
|--|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|  | 1 0 0 0 - t a l k r o n o r |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <i>Inkomster.</i>                                  |                             |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Driftöverskott av järnvägsrörelsen .....           | 43                          | 21   | 8    | 8    | 13   | 13   | 13   | 14   | 36   | 42   | 28   | 38   | 46   | 53   | 55   | 54   |
| Ersättning för omläggning av samtrafiksvägar ..... | —                           | —    | —    | 9    | 4    | 3    | 3    | 2    | 1    | —    | 43   | 11   | 13   | 10   | 9    | 7    |
| Diverse inkomster .....                            | —                           | —    | —    | —    | 2    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | 3    | 3    | —    | —    | —    |
| I anspråk tagna medel ....                         | —                           | —    | 17   | 17   | 15   | 16   | 16   | 17   | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Förlust balanserad från föregående år .....        | —                           | —    | —    | 14   | 17   | 18   | 18   | 18   | 18   | 18   | 18   | 16   | 16   | 16   | 15   | —    |
| Förlust för året .....                             | —                           | 57   | 14   | 3    | 1    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Summa inkomster                                    | 43                          | 78   | 39   | 51   | 52   | 50   | 50   | 51   | 55   | 60   | 89   | 68   | 78   | 79   | 79   | 61   |

## Hjo—Stenstorps järnväg.

|  | 1931               | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | 1946 |
|--|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|  | 1 000 - tal kronor |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <i>Utgifter.</i>   |                    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Från föregående år balanserad förlust .....              | —                  | —    | —    | 14   | 17   | 18   | 18   | 18   | 18   | 18   | 18   | 16   | 16   | 16   | 15   | —    |
| Driftunderskott av bilrörelsen .....                     | —                  | —    | —    | —    | 1    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen ..... | 25                 | 17   | 17   | 17   | 17   | 17   | 17   | 17   | 18   | 20   | 41   | 28   | 37   | 40   | 40   | 41   |
| Räntor .....   | 18                 | 21   | 22   | 20   | 17   | 15   | 15   | 16   | 18   | 22   | 25   | 23   | 21   | 21   | 18   | 16   |
| Skatter .....  | —                  | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | 1    | —    | —    | 1    | 1    | 1    | —    | —    |
| Diverse utgifter .....                                   | —                  | 40   | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | 3    | —    | 3    | —    | —    | —    |
| Vinst för året .....                                     | —                  | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | 2    | —    | —    | 1    | 6    | 4    |
| Summa utgifter   | 43                 | 78   | 39   | 51   | 52   | 50   | 50   | 51   | 55   | 60   | 89   | 68   | 78   | 79   | 79   | 61   |
| Till bolagsstämman förfogande .....                      | —                  | —    | 14   | 17   | 18   | 18   | 18   | 18   | 18   | 18   | 16   | 16   | 16   | 15   | —    | —    |
| Disponeras sålunda:                                      |                    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Balans till efterföljande år .....                       | —                  | —    | 14   | 17   | 18   | 18   | 18   | 18   | 18   | 18   | 16   | 16   | 16   | 15   | —    | —    |

De senaste balansräkningarna för såväl järnvägsföretagen som bilföretaget, gällande den 31 december 1946, ha följande utseende, om sammanslagning verkställas av posterna för samförvaltade järnvägar respektive bilföretag.

## Konsoliderade balansräkningar år 1946.

|   | Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar | Lidköpings järnvägar | Hjo—Stens-torps järnväg | Västergötlands Biltrafik-aktiebolag |
|---|--|----------------------|-------------------------|-------------------------------------|
|   | 1 0 0 0 - t a l k r o n o r              |                      |                         |                                     |
| <i>Tillgångar.</i>  |  |                      |                         |                                     |
| Järnvägsanläggningen .....                                    | 18 987                                   | 3 073                | 1 486                   | —                                   |
| Avgår skillnad mellan byggnads-kostnad och köpeskilling ..... | —  | 952                  | —                       | —                                   |
| Bilrörelsen .....   | 1 186                                    | 59                   | —                       | 573                                 |
| Fastigheter .....   | 80                                       | —                    | 40                      | —                                   |
| Aktier och obligationer .....                                 | 319                                      | 9                    | 8                       | 2                                   |
| Kassa och bank .....  | 5  | 215                  | 123                     | 10                                  |
| Div. fordringar .....   | 441                                      | 149                  | 93                      | 2                                   |
| Förråd .....  | 424                                      | 93                   | 5                       | 13                                  |
| Balanserad förlust .....                                      | —  | 27                   | —                       | —                                   |
|   | Summa 21 442                             | 2 673                | 1 755                   | 600                                 |
| <i>Skulder.</i>   |  |                      |                         |                                     |
| Statslån .....  | 283                                      | —                    | 212                     | —                                   |
| Banklån och bankräkningar ....                                | 2 409                                    | 72                   | 328                     | 110                                 |
| Diverse skulder .....   | 1 446                                    | 154                  | 77                      | 199                                 |
| Aktiekapital .....  | 4 538                                    | <sup>1</sup> 518     | 571                     | 36                                  |
| Förnyelsefonder .....   | 9 070                                    | 1 427                | 562                     | 209                                 |
| Övriga fonder .....   | 3 314                                    | 460                  | 1                       | 24                                  |
| Värderegleringskonto .....                                    | —  | 30                   | —                       | —                                   |
| Balanserad vinst .....  | 194                                      | —                    | —                       | 8                                   |
| Årets vinst .....   | 188                                      | 12                   | 4                       | 14                                  |
|   | Summa 21 442                             | 2 673                | 1 755                   | 600                                 |

Beträffande företagens affärsvärden och de föreslagna köpeskillingarna utalar järnvägsstyrelsen i huvudsak följande.

Då förstatligande av enskilda järnvägar ifrågasatts till fullföljande av 1939 års principbeslut angående enhetliggörande av järnvägsnätet, har styrelsen i samtliga fall, där affärsvärde ansetts förefinnas, beräknat detsamma på grundval av uppgifter för en basperiod omfattande åren 1931—1938. Härigenom har vunnits, att järnvägsföretagen erhållit en likvärdig behandling oavsett tidpunkten för förvärvet. Dessutom ha beräkningarna blivit i stort sett fördelaktiga för säljarna, enär den ekonomiska utvecklingen för järnvägarnas del visar en nedåtgående långtidstrend. Under 1947 ha sålunda de vinster, som krigsåren givit, mångenstädes förbytts i förluster.

I de här aktuella fallen är det emellertid endast VGJ, som är i sådan ställning, att den preliminärt avtalade köpeskillingens skälighet kan bedö-

<sup>1</sup> Lidköpings stads kapitalinsats.

mas efter en »normalkalkyl» av antydd art. Kalkylen ger för VGJ ett beräknat nettoöverskott av 234 000 kronor. Efter en räntefot av 4 % skulle rörelsens kapitalvärde då utgöra 5 850 000 kronor.

Rörelsens värde för aktieägarna den 31 december 1938 beräknar styrelsen med stöd härav på följande sätt.

|  | 1000-tal kronor |       |
|--|-----------------|-------|
| Rörelsens kapitalvärde .....                               |                 | 5 850 |
| <i>Tillägg:</i>  |                 |       |
| Övriga verksamhetsgrenar (inkl. aktier) .....              | 820             |       |
| Fordringar .....   | 277             |       |
| I kassa och bank .....                                     | 546             | 1 643 |
| <i>Avdrag:</i>   |                 |       |
| Lån .....  | 2 954           |       |
| Övriga skulder .....                                       | 863             |       |
| Avdrag för överårighet och dylikt .....                    | 2 824           | 6 641 |
| Saldo affärsvärde <sup>31</sup> / <sub>12</sub> 1938 ..... |                 | 852 ] |

Skillnaden mellan den avtalade köpeskillingen, som är 900 000 kronor, och det kalkylerade affärsvärdet, 852 000 kronor, är, framhåller styrelsen, ringa i förhållande till den totala omslutningen. Härtill kommer emellertid, att under åren efter 1938 har värdeökning för bilrörelsen inträtt, vissa investeringar gjorts och järnvägsdriften partiellt motoriserats. A andra sidan ha dock utdelningarna till aktieägarna för åren 1939—1946 varit betydligt större än vad som skulle motsvarat det kalkylerade affärsvärdet, vilket enligt normalkalkylens premisser minskar förefintligt aktievärde.

I betraktande av samtliga omständigheter, som beröra denna uppgörelse, och vid jämförelse med de ersättningar, som lämnats vid hittills skedda förvärv av smalspåriga järnvägar med kalkylatoriskt affärsvärde har järnvägsstyrelsen funnit de beträffande Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar avtalade ekonomiska villkoren för statsverket tillfredsställande och avtalsbestämmelserna även i övrigt godtagbara.

Till samma resultat har styrelsen kommit beträffande avtalen med de båda övriga järnvägsförvaltningarna, vilka, som nämnt, måste jämföras med tidigare förstatligade icke bäriga järnvägsföretag. För LJ skall erläggas en köpesumma av 400 000 kronor, medan för HSJ särskild köpeskillning icke erlägges. Styrelsen framhåller i fråga om dessa järnvägar, att anläggningarna hållits vid en standard, vilken kan betecknas som tillfredsställande, om skälig hänsyn tages till förefintliga trafikinkomsters knapphet. Anmärkas må, att i avtalet angående LJ bestämts, att av köpeskillingen 300 000 kronor skola återgå till statsverket, i händelse att viss ifrågasatt ombyggnad till normalspår kommer till stånd.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att dess tillstyrkan av föreliggande förvärv icke innebär ett bortseende från förhållandet, att statsförvärvet av Västra smalspårnätet kommer att — oavsett villkoren — medföra en ej så obetydlig belastning av statens järnvägars affärsresultat. Styrelsen har emel-

lertid betraktat en sådan inverkan som en oundviklig konsekvens av järnvägsförstatligandets allmänlighet och anser sig för övrigt ha anledning förmoda, att förhållandet mellan affärsförluster och trafikprestationer dock skall bli mindre ogynnsamt vid detta — efter smalspårsbanestandard — dock relativt trafikstarka nät än på åtskilliga andra håll.

Styrelsen framhåller, att förevarande statsbaneekonomiska uppoffring uppväges av vinster för andra delar av folkhushållet samt att med enhetliggörandet inträdande ändring i fördelningen av kostnaderna för trafikväsendet kunna förväntas få övervägande gynnsamma verkningar.

Enär i förvärven ingå jämväl vissa bandelar, vilkas behövlighet för en längre framtid kan starkt ifrågasättas, påpekar styrelsen jämväl, att vid en eventuell allmän utredning beträffande trafikens rationella fördelning på olika samfärdsmedel en statsägd järnväg givetvis icke bör placeras i annan ställning än en som fortfarande är bolageegendom och sålunda bl. a. också kunna nedläggas, därest trafikuppgifter och inkomster icke stå i rimlig proportion till kostnaderna för trafikens upprätthållande.

För den av Västergötlands Biltrafikaktiebolag (jämte dotterbolag) bedrivna rörelsen kalkylerar järnvägsstyrelsen ett »normalt» nettoöverskott av 63 000 kronor. I rörelsen ingående sakvärden beräknas till ca 550 000 kronor samt immateriellt företagsvärde (goodwill) till 300 000 kronor. I enlighet härmed har köpeskillingen bestämts till 850 000 kronor. Till förräntning efter 4 % av detta belopp åtgår 34 000 av nyssnämnda 63 000 kronor och 29 000 kronor återstå till amortering av den erlagda ersättningen för goodwill, vilket styrelsen finner tillräckligt.

Vid beräkningen av det *a n s l a g s b e h o v*, som de föreslagna förvärven medföra, förutsätter styrelsen, att i analogi med vad som tidigare tillämpats övertagandet av lån, där staten är långivare, icke skall komma att beröra riksstaten. Dessa lån belöpa sig till 494 000 kronor, medan beloppet av de lån som skola regleras över riksstaten uppgår till 5 287 000 kronor. De avtalade köpesummorna utgöra för

|   | Kronor  |
|---|---------|
| Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar .....      | 900 000 |
| Lidköpings järnvägar .....                          | 400 000 |
| Aktierna i Västergötlands Biltrafikaktiebolag ..... | 540 000 |

Tillhoppa 1 840 000.

De kontanta belopp, som vissa av bolagen skola äga att på tillträdesdagen behålla eller utbetomma, ävensom övertagna rörliga tillgångar och svävande skulder finner styrelsen böra föras å det »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», som upplagts i statens järnvägars räkenskaper. Under dessa förutsättningar kan behovet av investeringsanslag för förvärven beräknas utgöra (5 287 000 + 1 840 000) 7 127 000 kronor eller i runt tal 7 130 000 kronor. Ehuru endast aktierna skola förvärvas i fråga om Västergötlands Biltrafikaktiebolag, har styrelsen i nyssnämnda summa inräknat detta bolags banklån m. m. Det har nämligen be-

funnits lämpligt, att möjlighet finnes till likvidation av bolaget utan ytterligare hänvändelse till riksdagen.

I de lån från staten, som belasta järnvägsföretagen ingå två lån om tillsammans ca 153 000 kronor, vilka lämnats för experiment med motorfordon av ny konstruktion. Experimenten ha misslyckats, och järnvägsstyrelsen ifrågasätter huruvida icke en del av dessa lån bör betraktas som statsbidrag och kunna avskrivas.

Ytterligare investeringsanslag kräves med i runt tal 2 150 000 kronor till likvider för ny rullande materiel och bilmateriel, som skall nyanskaffas enligt kontrakt, vilka statens järnvägar övertaga. Härav blir för budgetåret 1948/49 erforderligt ett belopp av 950 000 kronor.

Avtalens bestämmelser rörande övertagande av personal äro, framhåller järnvägsstyrelsen, utformade helt i anslutning till innehållet i de avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar, som träffats under de senaste åren. Personalen skall bibehållas vid respektive enskilda järnvägars anställnings- och avlöningsvillkor intill utgången av år 1948 och fr. o. m. den 1 januari 1949 i regel erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor.

Beträffande en vid Mariestad—Moholms järnväg inrättad pensionsanstalt anför slutligen järnvägsstyrelsen:

Samtidigt som Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar införlivas i statsbanenätet, är det avsett att, i analogi med vad som skett i tidigare liknande fall — Stockholm—Västerås—Bergslagens och Halmstad—Nässjö järnvägar — statens järnvägar skall övertaga den försäkringsverksamhet som utövas av den vid Mariestad—Moholms järnväg befintliga pensionsinrättningen Mariestad—Moholms järnvägs pensions- samt änke- och pupillkassa, understödsförening. Vid 1947 års utgång utgjorde antalet i tjänst varande delägare 15, antalet tjänstepensionärer 7 och antalet familjepensionärer 1. Tillgångarna uppgingo till omkring 390 000 kronor. Det torde böra ankomma å järnvägsstyrelsen att verkställa utredning och inkomma med förslag angående övertagandet. I detta sammanhang synes emellertid redan nu av riksdagen bemyndigande böra utverkas för Kungl. Maj:t att godkänna avtal om statsförvärv av pensionsinrättningen, upprättat i enlighet med grunder, som riksdagen fastställt i tidigare liknande fall.

Under återopande av det anförda hemställer järnvägsstyrelsen, såvitt nu är ifråga, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels besluta, att

Västergötland—Göteborgs,  
Lidköping—Skara—Stenstorps,  
Mariestad—Moholms,  
Skara—Timmersdala,  
Trollhättan—Nossebro,  
Lidköpings samt  
Hjo—Stenstorps järnvägar

ävensom aktierna i Västergötlands Biltrafikaktiebolag må på avtalade villkor förvärvas av staten

samt att järnvägarna ifråga skola införlivas med statens järnvägar fr. o. m. den 1 juli 1948,

dels till *Förvärv av Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar* å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 7 130 000 kronor,

dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna avtal om statsförvärv av Mariestad—Moholms järnvägs pensions- samt änke- och pupillkassa, understödsförening, upprättat i enlighet med grunder, fastställda av riksdagen i tidigare liknande fall.

I beslutet om förevarande järnvägars införlivande med statens järnvägar finner styrelsen vidare böra angivas, att Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar skola hänföras till andra distriktet.

#### **Yttrande.**

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* ha den 26 februari 1948 avgivit utlåtande i ärendet. Fullmäktige ha därvid förklarat sig finna de avtalade villkoren om statsförvärv av ifrågavarande järnvägar och biltrafikkörelser från statens synpunkt godtagbara.

Vidare anföra fullmäktige.

Beträffande de lån från staten, som skola övertagas av staten vilja fullmäktige erinra om att två av dessa, nämligen ett lån till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag med en kapitalskuld den 30 juni 1948 av 64 779: 77 kronor och ett lån till Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag med en kapitalskuld av 88 760 kronor, lämnats för förvärv av motorfordon, vilka förvärv avsett experiment med fordon av ny konstruktion. Järnvägsstyrelsen har härom uttalat, att det vid sådant förhållande skulle kunna ifrågasättas att betrakta en del av lånen såsom statsbidrag, vilka finge avskrivas i händelse att — såsom här fallet — experimenten misslyckats. Med hänsyn till beloppens relativa litenhet hade styrelsen dock icke velat framföra något yrkande i denna punkt utan förklarat sig biträda det förslag, som fullmäktige i riksgäldskontoret kunde komma till vid remissbehandlingen av förevarande ärende. Med hänsyn till vad som förekommit beträffande de ifrågavarande lånen och järnvägsstyrelsen för sin del vitsordat vilja fullmäktige föreslå, att sagda lån helt avskrivas.

#### **Departementschefen.**

De föreliggande, med ägarna till Västra smalspårnätet träffade avtalen innebära att företagens järnvägar och bilkörelser överlätas till staten med tillträde den 1 juli 1948. Staten skall å sin sida dels erlagga särskilda köpesummor till ett sammanlagt belopp av 1 300 000 kronor, dels övertaga betalningsskyldigheten för företagens låneskulder, vilka beräknas å tillträdesdagen utgöra 494 000 kronor i statslån samt 4 987 000 kronor i övriga lån. Lidköpings stad, som äger Lidköpings järnvägar, har dock utfäst sig att av köpesumman återbetala 300 000 kronor, därest inom viss tid ombyggnad till normalspår äger rum av sådan bansträcka, att normalspårig förbindelse öppnas mellan Lidköping och station vid statens järnvägars nuvarande normalspårnät.

Av de till förvärvande föreslagna järnvägarna har Västergötland—Göteborgs järnvägar en förhållandevis betydande trafikrörelse, medan övriga linjer äro ganska svagt trafikerade. Staten har dock tidigare övertagit betydligt trafiksvagare smalspårsbanor. Detta är för övrigt en konsekvens av att järnvägsförstatligandet enligt statsmakternas beslut skall vara allmänt. De olika järnvägsföretagen bilda en naturligt avgränsad driftsenhet och genom att de erhålla en gemensam förvaltning synas väsentliga fördelar kunna vinnas. Sålunda erbjuder den gemensamma driften ekonomiska och tekniska rationaliseringsmöjligheter. Trafikanterna kunna å sin sida räkna med enhetliga och samtidigt sänkta biljettpriser och godstaxor.

Avtal har även träffats om övertagande av aktiemajoriteten i Västergötlands Biltrafikaktiebolag. Köpesumman för aktierna utgör 540 000 kronor. Dessutom övertagas vid bolagets likvidation låneskulder till ett belopp av 300 000 kronor. Bolaget står delvis i förvaltningsgemenskap med ett av de järnvägsföretag, som föreslagits till övertagande, och dess rörelse utgör ett viktigt komplement till järnvägsbolagens verksamhet inom trafikområdet.

De i avtalen angivna ekonomiska villkoren finner jag vara för statsverket godtagbara. Då köpehandlingarna i huvudsak skola gäldas med av riksgäldskontoret utställda fordringsbevis med lägst 10 års löptid, kommer någon omedelbar belastning av kapitalmarknaden ej att uppstå i anledning av detta statsförvärv.

Vad järnvägsstyrelsen anfört angående formerna för företagens förvärvande och likvidation ävensom angående finansieringen härav, föranleder icke någon erinran från min sida. Mindre kontantbelopp, som skola tillerkännas företagen på tillträdesdagen, samt rörliga tillgångar och svävande skulder, som då finnas, torde kunna föras å det särskilda inköpskontot för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar. Enligt tidigare tillämpade regler för statsförvärv av järnvägar behöver vidare övertagandet av statslån icke föras över riksstaten. De statslån som lämnats två av bolagen för vissa experiment med motorfordon, synas, i enlighet med riksgäldsfullmäktiges förslag, kunna helt avskrivas.

Under dessa förutsättningar erfordras ett investeringsanslag av 7 130 000 kronor för gäldande av köpesummor och låneskulder. Jag tillstyrker, att nämnda belopp anvisas. Under nästa punkt kommer jag att anmäla medelsbehovet för anskaffning av rullande materiel, vilken skall levereras enligt kontrakt som skola övertagas av staten.

I samband med införlivningen synes vidare pensionsinrättningen vid Mariestad—Moholms järnväg böra övertagas med tillämpning av de regler som gällt i tidigare liknande fall.

För personalens övertagande erfordras en ökning av antalet befattningar i lönegraden Ca 24 och högre lönegrader. Jag avser att anmäla detta spörsmål i samband med övriga frågor angående förändring av löneställning och antal beträffande vissa befattningar vid kommunikationsverken.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i beslut om de förvärvade järnvägarnas införlivande med statens järnvägar meddela föreskrifter angående järnvägarnas hänförande till visst distrikt.



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

*dels* besluta, att Västergötland—Göteborgs, Lidköping—Skara—Stentorps, Mariestad—Moholms, Skara—Timmersdala, Trollhättan—Nossebro, Lidköpings samt Hjo—Stentorps järnvägar ävensom aktierna i Västergötlands Biltrafikaktiebolag må på avtalade villkor förvärfvas av staten,

*dels* föreskriva, att nämnda järnvägar skola införlivas med statens järnvägar från och med den 1 juli 1948,

*dels* till *Förvärv av Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar* å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 7 130 000 kronor;

*dels* ock bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna avtal om statsförvärv av Mariestad—Moholms järnvägs pensions- samt änke- och pupillkassa, understödsförening, upprättat i enlighet med tidigare av riksdagen för liknande förvärv fastställda grunder.

### 3. Anskaffning av materiel.

Med anledning av införlivandet med statsbanenätet av de under punkterna 1 och 2 omförmälda järnvägarna har järnvägsstyrelsen framlagt förslag om anvisande av investeringsanslag för budgetåret 1948/49 till viss materielanskaffning utöver vad i årets statsverksproposition föreslagits be- träffande statens järnvägar.

I skrivelse den 12 februari 1948 har *järnvägsstyrelsen* hemställt om anslag till telefonanläggningar m. m. med 500 000 kronor och till nyanskaffning av elektrolok med 300 000 kronor, vilka anslagsbelopp betingas av införlivandet med statens järnvägar av de till trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle hörande banorna.

Av järnvägsstyrelsens motivering för förslagen inhämtas följande.

Av skäl som styrelsen framhållit i skrivelse den 29 december 1947 kunna de till trafikförvaltningen hörande järnvägarna icke lämpligen inordnas i statens järnvägars nuvarande distriktsorganisation. Styrelsen har därför i nämnda skrivelse hemställt, att Kungl. Maj:t måtte besluta om inrättandet av ett nytt distrikt med huvudort i Gävle från den tidpunkt, då ifrågavarande järnvägar införlivas med statens järnvägar. Under detta sjunde distrikt är avsett att inrätta nya sektionshuvudorter i Gävle, Falun och Filipstad. För att dessa nya förvaltningsorgan skola kunna fylla sin uppgift *dels* inom sina egna förvaltningsområden och *dels* i förhållande till statens järnvägar i övrigt erfordras telefonväxlar å sektionshuvudorterna ävensom en del nya ledningar. Kostnaderna för samtliga dylika anläggningar ha beräknats till 1 500 000 kronor. Styrelsen avser emellertid att som ett provisorium låta viss, det nya distriktet tillkommande tågledning skötas utom detsamma för att på så sätt nedbringa det omedelbara anslagsbehovet

för telefonanläggningar. Även i andra hänseenden torde i avvaktan på definitivt beslut rörande det nya distriktets huvudort — i vilken fråga delade meningar gjort sig gällande — med en upprustning av telefonanläggningarna såvitt möjligt böra anstå, till dess att det kan säkrare bedömas, i vad mån pågående utredningar rörande statens järnvägars allmänna organisation kunna inverka på utformningen av här ifrågakarande telefonförbindelser. Med hänsyn till dessa förhållanden har det omedelbara anslagsbehovet ansetts kunna begränsas till 500 000 kronor.

Å de till trafikförvaltningen hörande elektrifierade linjerna råder brist på elektr lok, varför loktjänsten å dessa linjer i viss utsträckning måste utföras av ånglok. Bristen på elektrolok beräknas för närvarande uppgå till 10 tåglok och 17 växlingslok. Visserligen har trafikförvaltningen beställt 7 elektrolok, vilka komma att levereras under första halvåret 1948, men av dessa äro 5 avsedda för den nu för elektrisk drift färdigställda linjen Krylbo—Rättvik. Nämda tillskott minskar därför icke nämnvärt lokbristen å de tidigare elektrifierade linjerna. Ej heller föreligger möjlighet att öka tillgången på elektrolok å dessa linjer genom överföring av lok från statens järnvägars nuvarande linjer. Det blir därför nödvändigt att ännu en lång tid framåt i rätt stor utsträckning använda ånglok i stället för elektrolok.

Ur ekonomisk synpunkt är det emellertid synnerligen angeläget, att de i drift betydligt dyrbarare ångloken ersättas med elektrolok, vilket dessutom skulle minska behovet av importerat bränsle. Med hänsyn till anförda förhållanden ävensom de långa leveranstiderna torde ytterligare ett antal elektrolok, avsedda för här ifrågakarande linjer, böra beställas snarast möjligt.

Denna beställning bör närmast avse tåglok. I fråga om växlingslok pågår nämligen för närvarande utredning om en eventuell övergång till diesel-elektriska lok för användning å bangårdar med ofullständigt kontaktledningsnät och denna utredning torde böra slutföras innan några elektriska växlingslok beställas. Även i fråga om nyanskaffningen av tåglok bör med hänsyn till ovissheten rörande den framtida trafikutvecklingen iakttagas all möjlig återhållsamhet. Under alla förhållanden böra emellertid 8 tåglok anskaffas snarast. Kostnaden för denna anskaffning beräknas med nuvarande priser till cirka 2 900 000 kronor. På nästa budgetår beräknas härav belöpa 10 procent eller i runt tal 300 000 kronor i form av förskottslikvid vid beställningen.

I skrivelsen den 24 februari 1948 angående statsförvärv av Västergötland—Göteborgs med flera järnvägar framhåller järnvägsstyrelsen, att bland de kontrakt rörande ifrågakarande järnvägsbolags rörelse, vilka järnvägsstyrelsen enligt avtalen om statsförvärvet av järnvägarna skall övertaga, även ingå kontrakt, som avse leverans av ny rullande materiel och bilmateriel.

Det för fullgörande av dessa kontrakt erforderliga totalbeloppet uppgår enligt för styrelsen tillgängliga uppgifter till i runt tal 2 150 000 kronor, nämligen för ånglok till 1 050 000 kronor, för rälsbussar och motorvagnar till 250 000 kronor samt för bilmateriel till 850 000 kronor. Av totalbeloppet beräknas för budgetåret 1948/49 bliva erforderligt 950 000 kronor, varav 350 000 kronor till förskottslikvid för ånglok, 250 000 kronor till slutlikvid för rälsbussar samt 350 000 kronor för bilmateriel.

Järnvägsstyrelsen avser emellertid ej att reservera den beställda materielen för den järnväg, vars ägare gjort beställning, utan denna skall ingå

i den för statens järnvägars linjer av förevarande spårvidd respektive för statens järnvägars biltrafik gemensamma fordonsparken. Vid sådant förhållande anser styrelsen lämpligt, att för materielanskaffningen erforderliga medel icke sammanslås med för järnvägsförvärven avsett belopp utan anvisas under respektive rubriker inom statens järnvägars fond för rullande materiel och bilmateriel.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att för budgetåret 1948/49 måtte anvisas anslag till nyanskaffning av ånglok med 350 000 kronor, till ytterligare nyanskaffning av rälsbussar med 250 000 kronor samt till ytterligare nyanskaffning av bilmateriel med 350 000 kronor.

*Statens industrikommission* har den 25 februari 1948 i anledning av remiss avgivit utlåtande över järnvägsstyrelsens framställning den 12 samma månad. Kommissionen har tillstyrkt framställningen.

*Departementschefen*. Med tillstyrkande av järnvägsstyrelsens förslag hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1948/49 anvisa följande investeringsanslag, nämligen till

|  |                 |
|--|-----------------|
| <i>Vissa telefonanläggningar m. m. . . . . .</i>     | 500 000 kronor, |
| <i>Nyanskaffning av ånglok . . . . .</i>             | 350 000 » ,     |
| <i>Ytterligare nyanskaffning av elektrolok . . .</i> | 300 000 » ,     |
| <i>Ytterligare nyanskaffning av rälsbussar . .</i>   | 250 000 » ,     |
| <i>Ytterligare nyanskaffning av bilmateriel . .</i>  | 350 000 » .     |

#### 4. Införlivande i statsbanenätet av Ljungbyholm— Karlslunda järnväg.

Den smalspåriga järnvägen mellan Ljungbyholms station å Kalmar—Torsås järnväg och Påryds industrisamhälle i Karlslunda socken av Kalmar län trafikerades från och med år 1929 och intill den 1 juli 1940 i förvaltningsgemenskap med Kalmar—Torsås järnväg, varvid sistnämnda järnvägs ägare uppehöll trafiken å linjen Ljungbyholm—Påryd. Under tiden 1 juli 1940—30 juni 1941 trafikerades båda linjerna av statens järnvägar och år 1941 förvärvades Kalmar—Torsås järnväg av staten samt införlivades i statsbanenätet. I den värdeportfölj, vilken medföljde detta statsförvärv ingick 600 (av totalt 698) aktier i Ljungbyholm—Karlslunda nya järnvägsaktiebolag, som äger linjen Ljungbyholm—Påryd.

Sedan år 1941 trafikerar järnvägen av statens järnvägar enligt trafikeringsavtal, som senast förlängts att gälla till och med år 1949.

**Järnvägsstyrelsen.**

I skrivelse den 17 februari 1948 har järnvägsstyrelsen framhållit, att styrelsen vid övertagandet av Kalmar—Torsås järnväg räknade med att trafiken på Karlslundabolagets bana efter relativt kort tid skulle komma att nedläggas. Utvecklingen har sedermera tagit en annan riktning och styrelsen anser numera, att inga utsikter finnas till nedläggande inom den närmaste framtiden av banan i dess helhet.

Då järnvägen trafikeras med användande av statens järnvägars personal och i huvudsak även dess materiel samt trafikeringen sker på statens järnvägars risk utan att Karlslundabolaget erhåller någon inkomst därav och då, slutligen, järnvägsstyrelsen innehar huvudparten av bolagets aktier, anser styrelsen, att man kan göra gällande, att järnvägen reellt befinner sig i statens besittning, samt hemställer, att enär den nuvarande, såsom provisorium avsedda ordningen, icke lämpligen bör fortbestå, bolaget skall likvideras och järnvägen inlemmas i statens järnvägar.

Beträffande förfarandet vid statens övertagande av bolagets egendom framhåller järnvägsstyrelsen, att det i detta fall närmast är fråga om ett formellt övertagande av reellt redan statsägd egendom. Då vid nödigt avtals träffande icke finnes verklig motpart till staten, synes det naturliga vara att tillämpa samma förfaringssätt, som kommit till användning vid tidigare förvärv av s. k. statliga järnvägsbolags egendom, nämligen att bolaget träder i likvidation och avtal om statsövertagande träffas mellan järnvägsstyrelsen å ena sidan samt bolagets likvidator.

Ett förslag till sådant avtal har uppgjorts av järnvägsstyrelsen och fogats vid styrelsens framställning.

De tillgångar och skulder, som genom övertagandet skulle överföras på staten, framgå av nedanstående balansräkning för år 1946.

| <i>Tillgångar.</i>           | Kronor  | <i>Skulder.</i>             | Kronor  |
|------------------------------|---------|-----------------------------|---------|
| Järnvägsanläggningen . . . . | 175 231 | Livränteanstalten i Kalmar  | 74 620  |
| Husbyggnader . . . . .       | 29 834  | Statens järnvägar . . . . . | 120 600 |
| Rullande materiel . . . . .  | 58 870  | Svävande skulder . . . . .  | 3 857   |
| Inventarier . . . . .        | 8 061   | Aktiekapital . . . . .      | 69 800  |
| Bilar och bussar . . . . .   | 10 450  | Styrelsens fond . . . . .   | 4 336   |
| Bankräkning och kassa ..     | 6 292   | Personalens sjuk- & under-  |         |
| Underskott, balanserat från  |         | stödskassa . . . . .        | 20      |
| föregående år . . . . .      | 23 483  | Förnyelsefond . . . . .     | 41 256  |
| Årets förlust . . . . .      | 2 268   |                             |         |
|                              |         |                             |         |
| Summa kronor                 | 314 489 | Summa kronor                | 314 489 |

De ändringar i företagets ställning, som inträtt efter den 31 december 1946 bestå, framhåller järnvägsstyrelsen, väsentligen i att ytterligare viss ränta ackumulerats av bolagets lån hos Besparings- och Livränteanstalten i Kalmar. Då räntan alltid räknats efter lägsta vid utlåning förekommande

räntefot och livränteanstalten icke kräver förräntning av oguldna räntebelopp, finner styrelsen att skäl till erinran mot denna debitering icke föreligga.

Vid tillämpning av de regler som plägat följas i fråga om finansieringen av till järnvägsförvärv hänförliga investeringar, borde förenämnda kapitalbelopp om cirka 63 280 kronor täckas med medel från ett å riksstaten för ändamålet anvisat investeringsanslag, den upplupna räntan däremot gäldas av järnvägsstyrelsen.

Med hänsyn till beloppets litenhet föreslår dock styrelsen, att kapitalbeloppet påföres 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, varvid kontot jämväl torde få gottskrivas den kontanta behållning, som kan förefinnas vid likvidationens avslutande. Ränteutgiften åter föreslås bli gäldad med driftmedel och bokförd tillsammans med utgifterna för Karlslundajärnvägens trafikering.

Efter järnvägens införlivande bör densamma tillhöra det distrikt, som nu svarar för trafikeringen, d. v. s. sjätte distriktet.

Järnvägsstyrelsen hemställer, att Kungl. Maj:t måtte dels godkänna förenämnda preliminära avtal mellan järnvägsstyrelsen och Ljungbyholm—Karlslunda nya järnvägsaktiebolag,

dels föreskriva, att Ljungbyholm—Karlslunda järnväg skall från den 1 juli 1948 införlivas med statens järnvägar och tillföras sjätte distriktet,

dels slutligen medgiva att finansieringen av förevarande järnvägsförvärv må ske med i anspråkstagande av de statens järnvägars likvida medel, vilka utgöra behållning å »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar».

#### Departementschefen.

Järnvägsstyrelsens förslag föranleder ej erinran från min sida. Kungl. Maj:t torde böra inhämta riksdagens bemyndigande att vidtaga erforderliga åtgärder för likvidation av Ljungbyholm—Karlslunda nya järnvägsaktiebolag. Bolagets järnväg bör från och med den 1 juli 1948 införlivas med statens järnvägar. Regleringen av bolagets skuld till livränteanstalten i Kalmar synes böra ske över inköpskontot för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar. Något särskilt anslag synes sålunda ej behöva anvisas för ändamålet.

Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att godkänna avtal om statsförvärv av järnvägsegendomen samt att besluta om järnvägens hänförande till visst distrikt.

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

*Kungl. Maj:ts proposition nr 191.*

*dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att Ljungbyholm—Karlslunda nya järnvägsaktiebolag skall träda i likvidation;

*dels ock* föreskriva, att Ljungbyholm—Karlslunda järnväg skall från den 1 juli 1948 införlivas med statens järnvägar.

Vad föredragande departementschefen sålunda, med instämmande av statsrådets övriga ledamöter, hemställt, behagar Hans Maj:t Konungen bifalla samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Dagmar Jägerstad.*

---

## Bilaga 1.

## A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Västergötland—Göteborgs, Lidköping—Skara—Stenstorps, Mariestad—Moholm, Skara—Timmersdala Nya och Trollhättan—Nossebro Nya järnvägsaktiebolag, nedan tillhopa kallade bolagen, å andra sidan, angående förvärv för svenska statens räkning av bolagens järnvägar m. m.

(Förenämnda bolag benämnas nedan resp. Göteborgsbolaget, Skarabolaget, Mariestadsbolaget, Timmersdalabolaget och Trollhättebolaget.)

## § 1.

*Mom. 1.* Bolagen överlåta till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1948 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

*dels* bolagens järnvägar, omfattande — förutom vissa smärre sträckor — följande linjer Göteborg—Skara—Mariestad—Gårdsjö jämte Tumleberg—Håkantorp och Torved—Gullspång, Lidköping—Skara—Stenstorp och Axvall—Skövde, Mariestad—Moholm, Skara—Timmersdala (Dämman) samt Trollhättan—Nossebro, med vad till desamma hör,

*dels* bolagens bilrörelse med vad till densamma hör, såsom anläggningar, fordon och inventarier,

*dels* bolagens övriga fastigheter — med den rätt bolagen har till dem — värdehandlingar och andra tillgångar — med i följande moment angivna undantag — samt rättigheter.

I föregående stycke omförmälda fastigheter äro upptagna å bifogade förteckning, bil. A.<sup>1</sup>

*Mom. 2.* Bland överlåtna värdehandlingar ingå icke de aktier, som något av förevarande järnvägsbolag äger i annat ovan nämnt bolag.

Bolagen äga jämväl rätt att

*dels* utbekomma eventuell framtida återbäring eller utdelning på grund av delägarskap i Svenska järnvägsföreningen, Enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och Enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter,

*dels* av tillgängliga kontanta medel behålla eller på tillträdesdagen av styrelsen utbekomma följande belopp:

|                    |       |        |        |
|--------------------|-------|--------|--------|
| Göteborgsbolaget   | ..... | kronor | 25 000 |
| Skarabolaget       | ..... | »      | 10 000 |
| Mariestadsbolaget  | ..... | »      | 5 000  |
| Timmersdalabolaget | ..... | »      | 1 000  |
| Trollhättebolaget  | ..... | »      | 1 000  |

*Mom. 3.* Egendomen överlåtes i det skick, vari densamma å tillträdesdagen befinner sig.

*Mom. 4.* Bolagen må icke före tillträdesdagen disponera i överlåtelserna ingående tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållet av driften å och underhållet av bolagens järnvägar, deras biltrafik samt annan till deras rörelse hörande verksamhet, inkl. förräntning och planelig amortering av bolagens låneskulder.

<sup>1</sup> Här ej återgiven.

Bolagen må icke besluta om utdelning till aktieägarna för år 1947 och ej heller utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka järnvägarnas driftutgifter.

### § 2.

All den egendom, som till staten överlättes, överlämnas av bolagen å tillträdesdagen till den, som av styrelsen förordnats att mottaga densamma. Därvid skola bolagen utställa överlåtelsehandlingar samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthändingar beträffande bolagens fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för andra penninginteckningar än sådana, som antingen utgöra säkerheter för i senaste balansräkningar upptagna låneskulder eller som finnas i bolagens eget förvar och på tillträdesdagen överlämnas till styrelsen, dock att beträffande andra fastigheter än järnvägsfastigheterna bolagen icke åtaga sig visa annat än att sådana fastigheter icke häfta på grund av förskrivning eller upplåtelse av bolagen.

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

### § 3.

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

*dels* övertaga bolagens skulder och förpliktelser enligt vad närmare omförmäles här nedan,

*dels* såsom köpeskillning till Göteborgsbolaget överlämna ett belopp av niohundrausen (900 000) kronor i av Riksgäldskontoret utfärdat fordringsbevis, löpande med 3 proc. årlig ränta, att den 1 juli årligen läggas till kapitalet, samt förfallande till betalning den 1 juli 1958,

dock med rätt för bolaget att på anfordran utfå dels upplupna, till kapitalet lagda räntor, dels av kapitalet högst fyrahundrafyrtiotusen (440 000) kronor,

ävensom att erhålla sådan uppdelning av återstående fordran, som kräves för utskiftning till bolagets aktieägare.

*Mom. 2.* Bolagens skulder — däri inbegripet alla på tiden före tillträdesdagen belöpande men till sagda dag icke betalda skatter — och övriga förpliktelser — kontraktsbundna och icke kontraktsbundna — övertagas av styrelsen sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande

att styrelsen icke är skyldig övertaga sådana förpliktelser och skulder, som bolagen i strid mot stadgandet i § 1 mom. 4 här ovan kan hava iklätt sig,

att styrelsen icke ikläder sig förpliktelser mot hos bolagen nu eller tidigare anställda personer eller dessas anhöriga utöver vad i § 5 här nedan stadgas,

samt att styrelsen icke övertager ansvar för andra borgensförbindelser, som bolagen eller dessas styrelser eventuellt iklätt sig, än de i bilaga B<sup>1</sup> omförmälda.

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

### § 4.

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

<sup>1</sup> Här ej återgiven.



Bolagen förbinda sig att på anfordran av styrelsen uppsäga i bilaga B angivna avtal, vilka styrelsen finner icke böra äga fortsatt giltighet.

### § 5.

*Mom. 1.* Vid bolagens järnvägar anställda, i bilaga C<sup>1</sup> upptagna befattningshavare skola, med nedan angivna förbehåll, äga rätt att på tillträdesdagen övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavda löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid bolagens järnvägar tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal.

*Mom. 2.* Vid beräkandet av vederbörandes löneförmåner i och för *inplacering i löneklass* vid statens järnvägar skola löneförhållandena å den ort, där han omedelbart före den 1 juli 1948 varit placerad, läggas till grund. Hänsyn skall därvid tagas endast till följande i bolagens tjänst åtnjutna löneförmåner, nämligen fast lön, dyrortstillägg och konjunkturtillägg med därå utgående dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri bostad eller konstant hyresbidrag. Från dessa inkomster skall dock dragas ett belopp, motsvarande vederbörande befattningshavares avgifter för egen och efterlevandes pensionering eller andra avgifter för motsvarande ändamål.

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 inberäknat, närmast överstiger sammanlagda beloppet av de i föregående stycke angivna löneförmånerna, allt för år räknat. Den, som vid inplaceringen i statens järnvägars löneskala 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 järnvägar innehavda löneförmånerna skall vid varje särskild tidpunkt beräknas med tillämpning av de avtalsenliga bestämmelser, som voro gällande under juni 1948, och efter ett enligt dessa bestämmelser fastställt procenttal.

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

*dels* för all personal under tiden intill den 1 januari 1949, 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 1949

<sup>1</sup> Här ej återgiven.

*dels* jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1947 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövliga för de övertagna järnvägarnas drift i statens järnvägars regi;

*dels* bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1947 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 obehövliga 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 1947 års allmänna tjänstepensionsreglemente 6 §, 2—5 mom. även efter den 1 januari 1949 entlediga dylik befattningshavare med förtidspension;

*dels* slutligen på övergångsstat tills vidare uppföra befattningshavare, som vid statens förvärfv av bolagens järnvägar 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 — i 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 erlægga 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 befattningshavaren 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 1949 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under 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 bolagens tjänst.

## § 6.

*Mom. 1.* Beträffande av statens järnvägar övertagna anställningshavares ställning i pensionshänseende skall gälla vad som stadgas i kungl. kungörelserna den 29 juni 1945 (nr 500), angående reglering av pensionsförhållandena för vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl., och den 30 juni 1947 (nr 768) angående tillämpning av 1947 års allmänna tjänste- och familjepensionsreglementen samt 1947 års tjänste- och familjepensionsreglementen för arbetare å vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl.

*Mom. 2.* Styrelsen skall jämväl övertaga de bolagens egna förpliktelser att utgiva pensioner och understöd, vilka finnas förtecknade i en av bolagen till styrelsen överlämnad akt.

## § 7.

Bolagen skola före tillträdesdagen till styrelsen överlämna förteckning över de befattningshavare, som önska erhålla anställning vid statens järnvägar på i § 5 angivna villkor jämte av var och en undertecknad anmälan härom.

## § 8.

Bolagens järnvägar skola, räknat från och med tillträdesdagen, införas med statens järnvägar sålunda, att för dessa gällande taxor och föreskrifter komma till tillämpning å desamma, vad godssamtrafiken beträffar dock under förutsättning, att meddelande om vederbörliga ändringar av samtrafikstabellen hinner 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 bolagens del under förbehåll av bolagsstämmornas godkännande.

Stockholm den 25 februari 1948.

Göteborg den 24 februari 1948.

Kungl. järnvägsstyrelsen

*G. Dahlbeck*

*Erik Malmkvist*

Västergötland—Göteborgs  
järnvägsaktiebolag

*Theodor Wijkander G. Söderling*

Lidköping—Skara—Stenstorps  
järnvägsaktiebolag

*Theodor Wijkander G. Söderling*

Mariestad—Moholms järnvägs-  
aktiebolag

*Theodor Wijkander G. Söderling*

Trollhättan—Nossebro Nya Järn-  
vägsaktiebolag

*Theodor Wijkander G. Söderling*

Skara—Timmersdala Nya järnvägs-  
aktiebolag

*Theodor Wijkander G. Söderling*

## A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Lidköpings stad, nedan kallad staden, å andra sidan, angående förvärv för svenska statens räkning av staden tillhöriga järnvägar m. m.

## § 1.

*Mom. 1.* Lidköpings stad överlåter till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1948 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

*dels* staden tillhöriga järnvägar, nedan benämnda Lidköpings järnvägar, omfattande bandelarna Lidköping—Håkantorp, Forshem—Lidköping och Källby—Kinne—Kleva med vad till desamma hör,

*dels* av staden bedriven bilrörelse med vad till densamma hör, såsom anläggningar, fordon och inventarier,

*dels* till järnvägsrörelsen hörande övriga fastigheter — med den rätt staden har till dem — värdehandlingar och andra tillgångar — med i följande moment angivna undantag — samt rättigheter.

I föregående stycke omnämnda fastigheter äro upptagna å bifogade förteckning, bilaga A.<sup>1</sup>

*Mom. 2.* Staden skall äga rätt att

*dels* behålla innehavda aktier i samt fordran å Lidköping—Kållands Nya järnvägsaktiebolag,

*dels* utbekomma eventuell framtida återbäring eller utdelning på grund av delägarskap i Svenska järnvägsföreningen och Enskilda järnvägarernas försäkringsanstalter.

*Mom. 3.* Egendomen överlåtes i det skick, vari densamma på tillträdesdagen befinner sig.

*Mom. 4.* Staden må icke före tillträdesdagen disponera i överlåtelsen ingående tillgångar eller ikläda sina järnvägar förpliktelser eller använda dessa järnvägars medel för andra utbetalningar än sådana, som avse det normala uppehållet av driften å och underhållet av samma järnvägar.

Staden må icke tillgodogöra sig kapitalränta eller annan inkomst av Lidköpings järnvägar under tiden 1 januari 1947—30 juni 1948 och ej heller utan styrelsens medgivande i sin järnvägsförvaltning ikläda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka nämnda järnvägars driftutgifter.

## § 2.

All den egendom, som till staten överlåtes, överlämnas av staden å tillträdesdagen till den, som av styrelsen förordnats att mottaga densamma. Därvid skall staden utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthändingar beträffande den överlåtna fasta egendomen ävensom gravationsbevis, utvisande att denna icke häftar för penninginteckningar, dock att beträffande andra fastigheter än järnvägs-

<sup>1</sup> Här ej återgiven.

fastigheterna staden icke åtager sig visa annat än att sådana fastigheter icke häfta på grund av förskrivning eller upplåtelse av staden eller föregående ägare av i § 1 angivna bandelar.

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

### § 3.

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

*dels* övertaga Lidköpings järnvägar påvilande skulder och förpliktelser enligt vad närmare omförmåles här nedan,

*dels* såsom köpeskilling till staden överlämna ett belopp av fyrahundratusen (400 000) kronor, varav 100 000 kronor kontant och 300 000 kronor i av Riksgäldskontoret utfärdat fordringsbevis, förfallande till betalning den 31 december 1963 och löpande med 3 procents årlig ränta att den 1 juli årligen utbetalas till staden.

Räntegottgörelsen skall dock upphöra samt fordringsbeviset utan vederlag återlämnas till Riksgäldskontoret vid den tidpunkt före utgången av år 1963, då normalspårig järnvägsförbindelse för person- och godstrafik kan komma att öppnas mellan å ena sidan Lidköping och å andra sidan station vid statens järnvägars nuvarande normalspårnät.

Skulle sådan förbindelse ej ha kommit till stånd före sistangivna tidpunkt skall staden då, mot fordringsbevisets återställande, utbekomma däri utfäst kapitalbelopp med eventuellt ogulden ränta.

*Mom. 2.* Ovanberörda skulder — vari inbegripes dels av staden efter den 1 januari 1947 lämnad tillfällig försträckning men icke av staden eller annan stadens järnväg tidigare investerat kapital, dels på tiden före tillträdesdagen belöpande men till sagda dag icke betalda skatter — ävensom övriga förpliktelser — kontraktsbundna och icke kontraktsbundna — övertagas av styrelsen sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande

*att* styrelsen icke är skyldig övertaga sådana förpliktelser, som staden i strid mot stadgandet i § 1 mom. 4 här ovan kan hava iklätt järnvägarna,

*att* styrelsen icke ikläder sig förpliktelser mot vid stadens järnvägar och biltrafik nu eller tidigare anställda personer eller dessas anhöriga utöver vad i § 5 här nedan stadgas samt

*att* styrelsen icke övertager ansvaret för eventuella borgensförbindelser.

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

### § 4.

De rättigheter och skyldigheter enligt överenskommelser, kontrakt och medgivanden rörande stadens järnvägs- och bilrörelse, vilka skola av styrelsen övertagas, äro så fullständigt som möjligt förtecknade i bilaga B.<sup>1</sup>

Staden 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 Lidköpings järnvägar anställda, i bilaga C<sup>1</sup> upptagna befattningshavare skola, med nedan angivna förbehåll, äga rätt att på tillträdesdagen övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavda

<sup>1</sup> Här ej återgiven.

löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid stadens järnvägar tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal.

*Mom. 2.* Vid beräkandet av vederbörandes löneförmåner i och för *inplacering i löneklass* vid statens järnvägar skola löneförhållandena å den ort, där han omedelbart före den 1 juli 1948 varit placerad, läggas till grund. Hänsyn skall därvid tagas endast till följande i Lidköpings järnvägars tjänst åtnjutna löneförmåner, nämligen fast lön, dyrtidstillägg och konjunkturtillägg med därå utgående dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri bostad eller kontant hyresbidrag. Från dessa inkomster skall dock dragas ett belopp, motsvarande vederbörande befattningshavares avgifter för egen och efterlevandes pensionering eller andra avgifter för motsvarande ändamål.

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 inberäknat, närmast överstiger sammanlagda beloppet av de i föregående stycke angivna löneförmånerna, allt för år räknat. Den, som vid inplaceringen i statens järnvägars löneskala 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 Lidköpings järnvägar innehavda löneförmåner-na skall vid varje särskild tidpunkt beräknas med tillämpning av de avtalsenliga bestämmelser, som vore gällande under juni 1948, och efter ett enligt dessa bestämmelser fastställt procenttal.

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

*dels* för all personal under tiden intill den 1 januari 1949 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 1949

*dels* jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1947 till ordinarie befördrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövligen för de övertagna järnvägarnas drift i statens järnvägars regi;

*dels* bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befördrats till ordinarie den 1 januari 1947 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 1947 års allmänna tjänstepensionsreglemente 6 § 2—5 mom. även efter den 1 januari 1949 entlediga dylik befattningshavare med förtidspension;

*dels* slutligen på övergångsstat tills vidare uppföra befattningshavare, som vid statens förvärfv av järnvägarna 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 erlægga 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 1949 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 vid Lidköpings järnvägar.

## § 6.

*Mom. 1.* Beträffande av statens järnvägar övertagna anställningshavares ställning i pensionshänseende skall gälla vad som stadgas i kungl. kungörelserna den 29 juni 1945 (nr 500) angående reglering av pensionsförhållandena för vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl. och den 30 juni 1947 (nr 768) angående tillämpning av 1947 års allmänna tjänste- och familjepensionsreglementen samt 1947 års tjänste- och

familjepensionsreglementen för arbetare å vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl.

*Mom. 2.* Styrelsen skall jämväl övertaga de Lidköpings järnvägar åvilande förpliktelser att utgiva pensioner och understöd, vilka finnas förtecknade i en av staden till styrelsen överlämnad akt.

§ 7.

Staden 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.

Lidköpings järnvägar skola, räknat från och med tillträdesdagen, införlivas med statens järnvägar sålunda, att för dessa gällande taxor och föreskrifter komma till tillämpning å desamma, vad godssamtrafiken beträffar dock under förutsättning, att meddelanden om vederbörliga ändringar av samtrafikstabellen hinna att före tillträdesdagen utfärdas av verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik.

§ 9.

Detta avtal är ingånget under förbehåll att detsamma före den 15 juni 1948 vinner godkännande, för styrelsens del av Kungl. Maj:t och för stadens del av Lidköpings stadsfullmäktige.

Stockholm den 24 februari 1948.

Lidköping den 22 februari 1948.

Kungl. järnvägsstyrelsen.

För Lidköpings stad

*G. Dahlbeck.*

*Frans Ledström.*

*Erik Malmkvist.*



## Bilaga 3.

## A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Hjo—Stenstorps 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 1948 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

*dels* bolagets järnväg, omfattande linjerna Hjo—Stenstorp och Svensbro—Tidaholm, med vad till densamma hör,

*dels* bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar — med i mom. 2 angivna undantag — samt rättigheter.

I föregående stycke omnämnda fastigheter äro upptagna å bifogade förteckning, bilaga A.<sup>1</sup>

*Mom. 2.* Bolaget äger rätt att

*dels* utbekomma eventuell framtida återbäring eller utdelning på grund av delägarskap i Svenska järnvägsföreningen, Enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och Enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter,

*dels* av tillgängliga kontanta medel behålla ett belopp av fyrtiotusen (40 000) kronor.

*Mom. 3.* Egendomen överlåtes i det skick, vari densamma å tillträdesdagen befinna sig.

*Mom. 4.* Bolaget må icke före tillträdesdagen disponera i överlåtelsen ingående tillgångar eller iklåda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållet av driften å och underhållet av bolagets järnväg samt annan till dess rörelse hörande verksamhet, inkl. förräntning och planemlig amortering av bolagets låneskulder.

Bolaget må icke besluta om utdelning till aktieägarna för år 1947 och ej heller utan styrelsens medgivande iklåda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka järnvägens driftutgifter.

## § 2.

All den egendom, som till staten överlåtes, överlämnas av bolaget å tillträdesdagen till den, som av styrelsen förordnats att mottaga densamma. Därvid skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthandlingar beträffande bolagets fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för andra penninginteckningar än sådana, som antingen utgöra säkerheter för i senaste balansräkningar upptagna låneskulder eller finnas i bolagets eget förvar och på tillträdesdagen överlämnas till styrelsen.

<sup>1</sup> Här ej återgiven.

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 skola av styrelsen övertagas.

### § 3.

*Mom. 1.* I vederlag för den erhållna egendomen skall styrelsen å tillträdesdagen övertaga bolagets skulder och förpliktelser enligt vad närmare omförmåles här nedan.

*Mom. 2.* Bolagets skulder — däri inbegripet alla skatter, som vid övertagandet redan påförts eller därefter komma att påföras bolaget — och förpliktelser övertagas av styrelsen sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande

att styrelsen icke är skyldig övertaga sådana förpliktelser och skulder, som bolaget i strid mot stadgandet i § 1 mom. 4 här ovan kan hava iklätt sig,

att styrelsen icke ikläder sig förpliktelser mot hos bolaget nu eller tidigare anställda personer eller dessas anhöriga utöver vad i § 5 här nedan stadgas,

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

*Mom. 3.* Kostnaderna för lagfart å 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.<sup>1</sup>

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 bolagets järnväg anställda, i bilaga C<sup>1</sup> 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 1948 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 konstant hyresbidrag. Från dessa inkomster skall dock dragas ett belopp, motsvarande vederbörande befattningshavares avgifter för egen och efterlevandes pensionering eller andra avgifter för motsvarande ändamål.

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 inberäknat, närmast överstiger sammanlagda beloppet av de i föregående stycke angivna löneförmånerna, allt för år räknat. Den, som vid inplaceringen i statens järnvägars löneskala innehaft slutlönen sedan mindre än tre år, skall fr. o. m. kalenderkvartalet näst efter

<sup>1</sup> Här ej återgiven.

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 anförtrord 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 med tillämpning av de avtalsenliga bestämmelser, som voro gällande under juni 1948, och efter ett enligt dessa bestämmelser fastställt procenttal.

*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 1949 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 1949

*dels* jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1947 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 1947 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 1947 års allmänna tjänstepensionsreglemente 6 § 2—5 mom. även efter den 1 januari 1949 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 tjänstduelig 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 pensionsinrätt-

ning — till vederbörande pensionsinrättning erlægga 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 1949 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 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. kungörelserna den 29 juni 1945 (nr 500) angående reglering av pensionsförhållandena för vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl. och den 30 juni 1947 (nr 768) angående tillämpning av 1947 års allmänna tjänste- och familjepensionsreglementen samt 1947 års tjänste- och familjepensionsreglementen för arbetare å vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl.

*Mom. 2.* Styrelsen skall jämväl övertaga de bolagets egna förpliktelser att utgiva pensioner och understöd, 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, införlivas med statens järnvägar sålunda att, för dessa gällande taxor och föreskrifter komma till tillämpning å densamma, vad godssamtrafiken beträffar dock under förutsättning, att meddelande om vederbörliga ändringar av samtrafikstabellen hinner att före tillträdesdagen utföras 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 24 februari 1948.

Tidaholm den 16 februari 1948.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

Hjo—Stenstorps Järnvägsaktiebolag

*G. Dahlbeck*

*Vald. Lindahl*

*Erik Malmkvist*

*Gustaf Posse*

### Ö v e r e n s k o m m e l s e.

Mellan Svenska staten genom Kungl. Järnvägsstyrelsen, här nedan kallad köparen, å ena, samt undertecknade V. Lindahl och G. Posse, här nedan kallade säljaren, å andra sidan, har denna dag överenskommit följande rörande förvärv för Svenska statens räkning av aktiemajoriteten i Västergötlands Biltrafikaktiebolag, här nedan kallat biltrafikbolaget.

#### § 1.

*Mom. 1.* Med likvid och leverans den 1 juli 1948 (tillträdesdagen) överlåter säljaren till köparen 360 st. aktier i biltrafikbolaget på följande villkor:

a) priset per aktie utgör ettusenfemhundra (1 500) kronor, att gäldas med av Riksgäldskontoret utställda fordringsbevis;

b) försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger fr. o. m. nr 10 för rörelsen år 1947.

#### § 2.

Genom säljarens försorg skall upprättas avräkningsnota, som klockan 10.00 på tillträdesdagen skall likvideras i Riksgäldskontoret 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 10 överlämnas till köparen.

De som likvid lämnade fordringsbevisen skola löpa med tre procents årlig ränta fr. o. m. den 1 juli 1948, att den 1 juli årligen läggas till kapitalet, samt vara förfallna till betalning den 1 juli 1958, med rätt dock för bevisens innehavare att dels på anfordran utfå förfallna till kapitalet lagda räntor, dels erhålla uppdelning av sin fordran.

#### § 3.

Säljaren garanterar, att ledningen för biltrafikbolaget jämte de bolag, nämligen Aktiebolaget Hjo—Stenstorps järnvägs biltrafik och Aktiebolaget Skövde Omnibustrafik, i vilka biltrafikbolaget innehar aktiemajoriteten, intill tillträdesdagen ej disponerar bolagens tillgångar eller ikläder bolagen förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse bolagens normala rörelse, därest ej köparen lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

Säljaren garanterar vidare, att till samtliga under denna tid utlysta styrelsesammanträden i bolagen kallas den eller de representanter köparen utser, vilka representantens yttrande skola inhämtas i frågor av större vikt.

Av förenämnda bolag innehavda trafiktillstånd ävensom av samma bolag nu ägda fordon och fasta anläggningar äro förtecknade i bilaga A.<sup>1</sup>

#### § 4.

Säljaren förbinder sig att å de ordinarie bolagsstämmorna i förenämnda tre aktiebolag medverka till att frågor angående bestämmande av arvo-

<sup>1</sup> Här ej återgiven.

den åt styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter jämte suppleanter och val av revisorer jämte suppleanter skola anstå till fortsatta stämmor den 30 juni 1948 och förbinder säljaren sig vidare att å de fortsatta stämmorna i dessa frågor medverka till beslut i enlighet med de anvisningar köparen kommer att lämna.

§ 5.

Denna överenskommelse är träffad under förutsättning att Kungl. Maj:t senast den 15 juni 1948 godkänner densamma, ävensom att Hjo—Stens-  
torps järnväg den 1 juli 1948 övergår i statens ägo. Om dessa förutsättningar icke bliva uppfyllda, har överenskommelsen förfallit utan anspråk från någondera sidan.

Stockholm den 24 februari 1948.

Tidaholm den 23 februari 1948.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

*Vald. Lindahl*

*Gustaf Posse*

*G. Dahlbeck*

*Erik Malmkvist*

---