

Nr 60.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar m. m.; given Stockholms slott den 25 februari 1949.

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

G U S T A F.

Torsten Nilsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll:

I propositionen föreslås, att Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar, omfattande linjerna Norsholm—Västervik—Hultsfred och Vimmerby—Spångenäsa, skola förvärvas av staten. Järnvägarna skola enligt upprättat avtal införlivas med statsbanenätet senast den 1 juli 1949.

För genomförande av statsförvärvet erfordras för närvarande icke någon medelsanvisning, då särskild köpeskilling icke skall utgå. I avtalet om förvärvet har förutsatts, att bandelarna Åtvidaberg—Västervik och Jenny—Hultsfred skola av staten ombyggas till normal spårvidd. Skulle sådan ombyggnad ej ha kommit till stånd före utgången av år 1968, skall staten vid sistnämnda tidpunkt till överlåtaren utbetala gottgörelse med 750 000 kronor.

Kungl. Maj:t begär riksdagens bemyndigande att godkänna avtal om statsförvärv av Understödsföreningen Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 25 februari 1949.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, KOCK, ANDERSSON.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga om statsförvärv av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar m. m. och anför därvid följande.

Genom Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar erhåller nordöstra Småland med Västervik såsom huvudort samt sydöstra Östergötland förbindelse med statsbanenätet vid Norsholm (södra stambanan) och vid Hultsfred (linjen Nässjö—Hultsfred—Oskarshamn). Genom linjen Vimmerby—Spångenäs förbindes bandelen Västervik—Hultsfred med Vimmerby. Nämnda järnvägar ha en spårvidd av 891 mm. De ägas av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag.

Järnvägstrafiken kompletteras med biltrafikrörelse, omfattande linjetrafik för person- och godsbefordran samt beställningstrafik.

Järnvägsstyrelsen.

I skrivelse den 25 oktober 1948 har järnvägsstyrelsen meddelat, att styrelsen till fullgörande av det år 1939 givna uppdraget att vidtaga åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet träffat preliminärt avtal med förutnämnda aktiebolag om övertagande av bolagets järnvägar Norsholm—Västervik—Hultsfred och Vimmerby—Spångenäs (tillhoppa betecknade NVHJ) samt bolagets bilrörelse och övriga tillgångar.

Avtalet, vilket såsom bilaga torde få fogas till dagens statsrådsprotokoll, har i huvudsak följande innehåll.

Enligt avtal mellan järnvägsstyrelsen för svenska staten och Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag har bolaget till svenska staten fr. o. m. den 1 januari 1949 eller den senare dag intill den 1 juli 1949, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma, med full äganderätt överlätit *dels* bolagets järnväg, omfattande linjerna Norsholm—Västervik—Hultsfred och Vimmerby—Spångenäs, med vad till densamma hör, *dels* bolagets bilrörelse med vad till densamma hör, såsom anläggningar, fordon och inventarier, *dels ock* bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar — med angivna undantag — samt rättigheter. I vederlag för den erhållna egendomen skall järnvägsstyrelsen å tillträdesdagen övertaga bolagets skulder och förpliktelser. Härvid har förutsatts, att bandelarna Ätvidaberg—Västervik och Jenny—Hultsfred skola av staten ombyggas till normal spårvidd.

Skulle sådan ombyggnad ej ha kommit till stånd före utgången av år 1968, skall järnvägsstyrelsen vid sistnämnda tidpunkt till bolaget utbetala gottgörelse med 750 000 kronor.

Beträffande järnvägarnas tillkomst och utbyggnad meddelar järnvägsstyrelsen följande uppgifter.

Bandel	Koncession meddelad år	Öppnad för trafik år	Banlängd km
Norsholm—Bersbo	1876	1878	32,4
Bersbo—Åtvidaberg	1874	1878	8,9
Åtvidaberg—Västervik	1875	1879	77,1
Jenny—Hultsfred	1875	1879	66,1
Vimmerby—Spångenäs	1903	1906	17,9
			Summa 202,4

Beträffande banornas tekniska standard må nämnas, att rälsvikten uppgår till 17,2 kg/m å 134,8 km, 21,5 kg/m å 31,3 km och 24,8 kg/m å 36,2 km. Största tillåtna hastigheten är graderad efter tågslag, såsom framgår av följande sammanställning.

	Motorvagn	Rälsbuss	Övriga tåg
Norsholm—Västervik—Hultsfred	50	75	50
Vimmerby—Spångenäs	50	75	40

Beståndet av rullande materiel vid 1947 års slut anges i följande tablå:

Ånglok, tender	9	Sjukvagn	1
» tank	6	Rälsbussläpvagnar	5
Lokomotorer	2	Post- och resgodsvagnar, 2 axlar	3
Rälsbussar, 2 axlar	2	» » » 4 »	1
» 4 »	7	Resgodsvagnar	9
Motorvagnar	2	Godsvagnar, slutna	98
Personvagnar, 2 axlar	12	» öppna	559
» 4 »	11	Överföringsvagnar	2

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

Järnväg	Trafikerad banlängd, km	Personkm 1 000-tal pr bankm	Godstonkm	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 Stens- torps	70,9	77,3	31,6	108,9
Lidköping—Håkantorps	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

Järnväg	Trafikerad banlängd, km	Personkm i 000-tal	Godstonkm pr bankm	Tillhopa
Norsholm — Västervik — Hultsfreds	232,3	49,7	34,1	83,8
Gotlands	116,5	46,5	35,6	82,1
Växjö — Åseda — Hultsfreds	115,9	36,3	30,9	67,2
Södra Kinnekulle	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 Väreuds	42,4	10,5	6,0	16,5
Eksjö — Österbymo	34,6	3,1	8,5	11,6
Enskilda smalspåriga järnvägar tillsammantagna	3,597,3	61,4	54,9	116,3

NVHJ kom, såsom framgår av sammanställningen, i andra rummet räknat efter banlängd samt i åttonde rummet räknat efter trafikintensitet. NVHJ tillhör följaktligen icke de banor, vilka med hänsyn till sina obetydliga trafikuppgifter kunna komma i fråga att undantagas vid ett i princip allmänt förstatligande.

Angående järnvägsaktiebolagets låneskuld framhåller styrelsen, att bolaget för närvarande icke är belastat med statslån eller annat fast lån av nämnvärd storlek men att sådana lån tidigare förekommit. Styrelsen meddelar härom följande.

Statslån till byggandet av de under lång tid framåt av skilda bolag ägda järnvägarna Hultsfred—Jenny och Västervik—Åtvidaberg—Bersbo beviljades år 1876 av Kungl. Maj:t att utgå ur allmänna järnvägslånefonden med belopp av tillhoppa 3 615 000 kronor. Dessa järnvägars ägare voro emellertid endast under relativt få år i stånd att planenligt fullgöra räntor och amorteringar å lånen. Såsom följd härav hade vid årsskiftet 1935/36, till vilken tidpunkt den år 1936 genomförda slutgiltiga regleringen av ifrågavarande lån hänförde sig, trots gjorda inbetalningar, summan av bolagets skulder till staten genom räntetillägg stigit till, i något avrundat belopp, 5 718 000 kronor. Innebörden av sagda reglering, vilken godkändes av statsmakterna genom beslut vid 1936 års riksdag, var, att bolaget medgavs att genom inbetalning av ett belopp om 1 440 000 kronor avveckla hela sitt mellanhavande med statsverket. Uppgårelsen i fråga, vilken för staten nödvändiggjorde en avskrivning av — förutom på 1936 belöpande räntor — ett belopp om i runt tal 4 278 000 kronor, är av aktuell intresse främst ädruittinnan, att densamma jämväl innehöll sådan ändring i de koncessionsenliga inlösenvillkoren, att desamma kunde komma i fråga att praktiskt tillämpas.

Drifräkningar ären 1931—1947.

Norsholm -Västervik -Hultsfreds järnväg inkl. Vimmerby—Ydre järnväg (nedlagd fr. o. m. 1/1 1940).

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medeltal 1931—38	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947
Järnvägsrörelsen.	T u s e n t a l k r o n o r																	
<i>Inkomster.</i>																		
Persontrafik	488	455	472	454	430	443	480	483	463	535	740	864	1 011	1 196	1 307	1 310	1 293	1 268
Godstrafik	929	680	691	784	766	770	891	783	787	855	911	1 230	1 691	1 726	2 031	2 180	2 230	1 720
Övriga inkomster	147	142	168	156	150	153	174	182	159	193	205	187	198	214	248	250	223	220
Summa	1 564	1 277	1 334	1 394	1 346	1 366	1 545	1 448	1 409	1 583	1 856	2 281	2 900	3 136	3 586	3 740	3 746	3 208
<i>Utgifter</i>	1 401	1 365	1 189	1 164	1 222	1 222	1 349	1 295	1 276	1 376	1 602	1 961	2 546	2 786	3 148	3 305	3 331	3 268
<i>Driftöverskott</i>	163	— 88	145	230	124	144	196	153	133	207	254	320	354	350	438	435	415	— 60
Bilrörelsen.																		
<i>Inkomster</i>	—	—	—	—	—	19	35	42	—	54	35	74	101	102	95	92	95	123
<i>Utgifter</i>	—	—	—	—	—	19	28	32	—	45	36	57	75	72	70	76	81	100
<i>Driftöverskott</i>	—	—	—	—	—	—	7	10	—	9	— 1	17	26	30	25	16	14	23
Anläggningskapital	—	—	—	—	—	35	36	51	—	51	60	98	98	107	107	107	107	174
<p>¹ Ingå i »Övriga inkomster» i drifräkningen.</p>																		

Kungl. Maj: s proposition nr 60.

Vinst- och förlusträkningar åren 1931—1947.

Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg, Vimmerby—Ydre järnväg (Övre siffrorna).

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947
T u s e n t a l k r o n o r																	
<i>Inkomster.</i>																	
Från föregående år balanserad vinst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	3	25	21	28
Driftöverskott av järnvägsrörelsen ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	206	—	151	230	124	144	196	153	207	254	320	354	350	438	435	415	—
» » automobilrörelsen..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	26	30	25	16	14	23
Järnvägsarrenden och inkomst av ut- arrenderad bana	2	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Räntor och inkomst av värdehand- lingar	22	11	7	9	9	11	1	1	2	3	4	7	4	9	15	20	17
Omläggning av samtrafiksvägarna ..	—	—	—	5	1	—	—	—	19	13	11	5	8	6	—	2	—
Diverse inkomster	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	24	39	28	177	49	97
I anspråk tagna medel.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	40	142
Förlust balanserad från föregående år	203	269	318	376	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	358	479	509	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Förlust för året	66	49	58	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	234	404	121	30	140	6	15	59	2	7	—	—	—	—	—	—	36
Summa	309	351	876	892	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	462	415	637	768	798	176	227	228	245	292	376	416	440	509	685	561	343
<i>Utgifter.</i>																	
Från föregående år balanserad förlust	203	269	318	376	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	358	479	509	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Driftunderskott av järnvägsrörelsen..	43	32	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
» » automobilrörelsen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Kungl. Maj:ts proposition nr 60.

Vimmerby—Ydre järnväg																		
Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen	16	—	—	—	—	161	176	177	191	231	289	343	347	358	365	376	221	—
» bilrörelsen.....	—	—	—	—	—	—	—	8	10	10	12	21	21	21	10	—	22	—
» diverse rörelsegrenar.....	—	—	—	—	—	4	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Räntor	47	50	52	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	268	265	278	288	288	10	43	42	43	49	37	30	19	17	19	16	11	—
Skatter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	25	² 88	70	84	1	—
Diverse utgifter	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	143	—	—	—
Vinst balanserad från föregående år	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	3	25	21	28	—
Vinst för året	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	12	19	22	53	64	—	—
Summa	309	351	376	392	798	176	227	228	245	292	376	416	440	509	685	561	343	—
	462	415	637	768	798	176	227	228	245	292	376	416	440	509	685	561	343	—
Till bolagsstämman förfogande	-269	-318	-376	-392	-649	—	—	—	—	—	37	12	28	25	78	85	⁴ 62	—
	—	-358	-479	-509	-649	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Disponeras sålunda:																		
till egna fonder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	³ 37	—	25	—	—	—	—	—
avskrivningar å aktier och dyl....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
till aktieägarna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57	57	57	—
procent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.5	2.5	2.5	—
balans till efterföljande år	-269	-318	-376	-392	-649	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	-358	-479	-509	-649	—	—	—	—	—	—	9	3	25	21	28	5	—

¹ Från föregående år balanserad förlust har avskrivits i samband med den år 1936 genomförda skuldregleringen. — ² Härav avsättning till skattefond 50 000 kronor. — ³ Avsättning till skattefond. — ⁴ 70 000 kronor överförda från reserverade medel.

Den billinjetrafik, som bolaget jämte beställningstrafik bedriver i anslutning till järnvägsrörelsen, har en koncessionerad och trafikerad linjelängd av 215 km. Vagnparken utgöres av 7 bussar, 3 lastbilar och 2 gods-släpvnagnar. Till biltrafiken hörande fordon och fasta anläggningar representera en investering av, i avrundat belopp, 316 000 kronor, varav 47 000 kronor på de fasta anläggningarna (3 st. garage m. m.).

Det ekonomiska resultatet av järnvägsaktiebolagets verksamhet framgår av tabeller å sid. 5, 6 och 7, som ange drifträkningar för den spårbundna trafikrörelsen åren 1931—1947 och för biltrafikerörelsen från trafikens öppnande 1936 t. o. m. år 1947. Vidare innehålla tabellerna en översikt över järnvägsföretagets vinst- och förlusträkningar för åren 1931—1947.

Den senaste balansräkningen för järnvägsaktiebolaget, gällande per den 31 december 1947, har följande utseende.

	Tusental kronor
<i>Tillgångar.</i>	
Järnvägsanläggningen	11 545
Automobilrörelsen	137
Värdehandlingar i samhörande företag	11
I kassa och bank	19
Förråd	303
Övriga tillgångar.....	222
Förlust för året och balanserad från föregående år	36
	Summa 12 273

Skulder.

Lån av Kalmar läns norra landsting	12
Bankräkningar	240
Svävande skulder	318
Aktiekapital.....	2 274
Förnyelsefonder	5 629
Övriga fonder	3 772
Vinst för året och balanserad från föregående år	28
	Summa 12 273

Beträffande företagets affärsvärde och den föreslagna gottgörelsen för den händelse järnvägarna icke ombyggas till normal spårvidd före utgången av år 1968 uttalar järnvägsstyrelsen i huvudsak följande.

Föreliggande överenskommelse utgör ett särfall därutinnan, att — i anslutning till önskemål innehållna i direktiven för 1943 års järnvägskommittés utredningsarbeten — hänsyn kunnat tagas till föreliggande planer på ombyggnad till normalspår. Då bolaget icke har några fasta lån av nämnvärd storlek och någon ersättning till aktieägarna icke kommer att utgå annat

än vid i avtalets § 9 omförmäld eventualitet, och då slutligen i § 1 angivna undantag av tillgångar begränsats till vad som ansetts erforderligt för säkerställande av den med nödvändighet i tiden långt utdragna likvidationen, kan avtalet enligt järnvägsstyrelsen sägas innebära, att staten — för det fall att planerad ombyggnad kommer till stånd — övertager bolagets egendom på gynnsammaste möjliga villkor. Det har därför icke ansetts nödvändigt återgiva resultaten av den s. k. normalkalkyl, som uppgjorts i anslutning till förestående uppgifter rörande inkomster och utgifter m. m. under den s. k. basperioden 1931—38. Styrelsen framhåller emellertid, å ena sidan, att det vid denna kalkyl icke varit möjligt att komma fram till något affärsvärde eller ens till balans mellan aktiva och passiva, och, å andra sidan, att det på grund av den under 30-talets sista år genomförda motoriseringen av järnvägens persontrafik blivit mycket vanskligt att bygga på basperiodens, av ångdriftens förhållanden bestämda utgiftssiffror. Under sådana omständigheter anser styrelsen det förklarligt, att förhandlingsdelegerade från ömse sidor icke kunnat komma till enighet beträffande det företagsekonomiska perspektivet vid en — som arbetshypotes antagen — fortsatt enskild drift.

Däremot står det klart, i allt fall för järnvägsstyrelsen, att såsom del av statsbanenätet — med dess lägre taxa samt bättre förmåner för personal och pensionärer — förevarande järnvägar komma att vid en framtida statistisk uppdelning på bandelar av inkomster och utgifter framträda som förluststräckor. Denna prognos är dock, fortsätter styrelsen, intet för NVHJ säreget, i det att flertalet av de redan övertagna smalspåriga järnvägarna torde komma att uppvisa en fullt ut lika ogynnsam proportion mellan inkomster och utgifter.

Såsom nämnt skall egentlig köpeskilling icke utgå. Beloppet av den i § 9 angivna gottgörelsen till bolaget, för det fall att planerad partiell ombyggnad av NVHJ till normal spårvidd icke skulle ha kommit till stånd före utgången av år 1968, har kalkylerats i anslutning till år 1936 givna villkor för inlösen jämlikt koncessionen. Enligt dessa skulle staten äga att inlösa NVHJ mot en lösesumma, kalkylerad med utgående från ett grundbelopp av 2 190 000 kronor, vilket skulle anses motsvara värdet per den 31 december 1935 och i konsekvens härmed dels ökas med de belopp, som därefter kunde komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, och dels minskas med behörigt avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning.

Om bolagets egen bokföring av ändringar i anläggningsvärden samt avsättningar till förnyelsefond gives vitsord, i vad angår investeringarnas omfattning och beträffande den inträdda tekniska värdeminskningens storlek, visar det sig, förklarar styrelsen, att under de gångna 12 åren investeringarna kompenserat endast en del av den tekniska värdeminskningen, med andra ord att järnvägens nettovärde minskats. Denna minskning i bokfört nettovärde utgjorde per den 31 december 1947, i något avrundat belopp, 1 653 000 kronor och uppväger alltså med marginal den reducering i låne-

belopp från 1 598 000 till 12 000 kronor eller med 1 584 000 kronor, som genomförts efter förenämnda statslänereglering. Inbetalningarna å bolagets lån ha, med andra ord uttryckt, helt finansierats med medel, vilka avsatts till anläggningarnas förnyelse men icke tagits i anspråk för detta ändamål.

Efter avdrag för den del av den tekniska värdeminskningen, som icke kompenseras genom anläggningar och anskaffning, återstår av förenämnda grundbelopp 537 000 kronor. Härtill är å ena sidan att lägga värdet av de tillgångar, vilka ej skulle medfölja vid koncessionsenlig inlösen, främst bolagets bilrörelse, men måste å andra sidan därifrån dragas beloppet av de — i huvudsak svävande — skulder, vilka vid en sådan inlösen ej skulle övertagas.

Under antagande, att 1948 års rörelse skulle gå jämnt ihop, kan man enligt järnvägsstyrelsens uppfattning — utan övervärdering av bilrörelsen — per den 31 december 1947 komma till ett belopp motsvarande det efter 3 % diskonterade värdet av i avtalets § 9 omnämnd eventuell gottgörelse om 750 000 kronor att utgå vid 1968 års slut.

I fråga om anslagsbehovet erinrar styrelsen, att vid tidigare järnvägsförvärv investeringsmedel i regel plägat anvisas till belopp, motsvarande den beräknade summan av övertagna lån och avtalad köpeskilling, medan övertagna svävande skulder fått föras å det särskilda utjämningskonto, benämnt »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vilket sedan 1940 finnes upplagt i statens järnvägars räkenskaper. Samma konto har i gengäld gottskrivits för i förvärvet ingående rörliga tillgångar. Då i förevarande fall ingen köpeskilling skall utgå och lånesumman uppgår till allenast 12 000 kronor, föreslår styrelsen, att jämväl detta belopp må påföras utjämningskontot. Vid bifall till detta styrelsens förslag kräves för här förevarande järnvägsförvärv ej anvisande av investeringsanslag.

Avtalsbestämmelserna rörande övertagande av personal m. m. äro, framhåller styrelsen, utformade helt i anslutning till innehållet i de avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar, som senast varit föremål för statsmakternas prövning, med de justeringar, som äro betingade av omständigheten, att tillträde skall ske tidigast den 1 januari mot normalt den 1 juli.

Beträffande en vid Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar inrättad pensionskassa anför järnvägsstyrelsen slutligen:

Samtidigt som Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar i personalhänseende införlivas i statsbanenätet, synes statens järnvägar böra övertaga den försäkringsverksamhet, som utövas av en vid järnvägarna befintlig pensionskassa, med firma Understödsföreningen Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa, detta i analogi med vad som skett i tidigare liknande fall. Kassans kapitalbehållning vid 1947 års slut utgjorde, i något avrundat belopp, 53 800 kronor samt antalet pensionärer, samtliga änkor, 8, medan såväl aktiva medlemmar som tjänstepensionärer saknas. Det torde böra ankomma på järnvägsstyrelsen att verkställa utredning och inkomma med förslag om övertagandet. Redan nu synes emellertid böra av riksdagen utverkas bemyndigande för Kungl. Maj:t att godkänna avtal om statsförvärv av förevarande pensionskassa, upprättat i enlighet med grunder, som riksdagen fastställt i tidigare liknande fall.

Under åberopande av det anförda hemställer järnvägsstyrelsen, såvitt nu är i fråga, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels besluta, att Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten samt införlivas med statens järnvägar fr. o.m. den tillträdesdag, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma,

dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna avtal om statsförvärv av Understödsföreningen Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa, upprättat i enlighet med grunder, fastställda av riksdagen i tidigare liknande fall.

Styrelsen föreslår därjämte att i beslutet om förevarande järnvägars införlivande med statens järnvägar angives, att bandelen Norsholm—Västervik skall hänföras till första samt bandelarna Hultsfred—Jenny och Spångenäs—Vimmerby till sjätte distriktet.

Sedan bolagsstämma med Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag den 12 oktober 1948 beslutat överlåta bolagets järnvägar m. m. till staten, har uppkommen tvist rörande beslutet, på framställning av vissa aktieägare, underställts prövning av skiljenämnd. Förlikningsavtal av innebörd att talan mot beslutet skall återkallas efter det att riksdagen bemyndigat Kungl. Maj:t att godkänna det mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsbolaget träffade avtalet om statsförvärv av bolagets järnvägar m. m. har emellertid den 10 februari 1949 ingåtts.

Departementschefen.

Enligt det föreliggande förslaget till avtal mellan Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag och svenska staten skola bolagets järnvägar med tillhörande biltrafikrörelse övertagas av staten den 1 januari 1949 eller den senare tidpunkt intill den 1 juli 1949, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma. Järnvägarna äro smalspåriga. Någon egentlig köpeskilling skall ej utgå utan statens prestation är i första hand begränsad enbart till övertagandet av järnvägsbolagets skulder och förpliktelser. Vid avtalets ingående ha parterna förutsatt, att vissa bandelar skola av staten ombyggas till normal spårvidd före utgången av år 1968. Därest detta icke kommer till stånd, skall staten vid nämnda tidpunkt till bolaget erlægga en gottgörelse av 750 000 kronor.

De till överlåtelse föreslagna järnvägarna äro förhållandevis svagt trafikerade men äro dock av stor betydelse för befolkningen i den bygd de genomlöpa. Även om driften av dessa järnvägar, såsom järnvägsstyrelsen anför, kan bliva förlustbringande för statsverket, synas några särskilda skäl för att undantaga dem från det av statsmakterna år 1939 i princip beslutade enhetliggörandet av det svenska järnvägsnätet icke föreligga.

De i avtalet upptagna ekonomiska villkoren synas mig godtagbara. Bolagets låneskuld om 12 000 kronor bör regleras på sätt järnvägsstyrelsen förordat.

I samband med införlivningen torde pensionsinrättningen Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa bära övertagas med tillämpning av de regler som gällt i tidigare liknande fall.

För personalens övertagande erfordras en ökning av antalet befattningshavare i lönegraden Ca 24 och högre lönegrader. Jag har för avsikt 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 statsbanenätet meddela föreskrifter rörande järnvägarnas överförande till visst distrikt.

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

dels besluta, att Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten,

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att besluta om nämnda järnvägars införlivande med statens järnvägar,

dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna avtal om statsförvärv av Understödsföreningen Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa, upprättat i enlighet med tidigare av riksdagen för liknande förvärv fastställda grunder.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Sven Åmark.

Bilaga.

Avtal

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Norsholm—Västervik—Hultsfreds 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 januari 1949 eller den senare dag intill den 1 juli 1949, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

dels bolagets järnväg, omfattande linjerna Norsholm—Västervik—Hultsfred och Vimmerby—Spångenäs, med vad till densamma hör,

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

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.

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 25 000 kronor.

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

Mom. 4. Bolaget må icke före tillträdesdagen disponera i överlåtelsen 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 bolagets järnväg samt annan till dess rörelse hörande verksamhet, inkl. förräntning och planenlig amortering av bolagets låneskulder.

Bolaget må icke besluta om utdelning till aktieägarna för år 1948 och ej heller utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka järnvägens driftutgifter.

§ 2.

Å tillträdesdagen skall bolaget utställa överlåtelsehandlingar samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthandlingar beträffande bolagets fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för andra penninginteckningar än sådana, som utgöra säkerhet för *dels* bolagets bankräkning, *dels* återstående skuld till Kalmar läns norra landsting.

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 omförmäles här nedan.

Vederlaget är bestämt under sådan förutsättning beträffande ombyggnad till normalspår, resp. gottgörelse i fall av utebliven eller över viss tidpunkt uppskjuten ombyggnad, som i § 9 sägs.

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 i den av staten förvärvade egendomen gäldas av styrelsen.

§ 4.

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

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

§ 5.

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

Mom. 2. Vid beräklandet av vederbörandes löneförmåner i och för *inplacering i löneklass* vid statens järnvägar skola löneförhållandena å den ort, där han omedelbart före tillträdesdagen varit placerad, läggas till grund. Hänsyn skall därvid tagas endast till följande i bolagets tjänst åtnjutna löneförmåner, nämligen fast lön, dyrortstillägg och konjunkturtillägg med

därå utgående dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri bostad eller kontant hyresbidrag. 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 innehåft för honom gällande slutlön sedan minst tre år före inplaceringen i statens järnvägars löneskala, skall placeras i den löneklass inom den erhållna befattningens lönegrad, i vilken lönen närmast överstiger sammanlagda beloppet av de i föregående stycke angivna löneförmånerna, allt för år räknat. Den, som vid inplaceringen i statens järnvägars löneskala innehåft slutlönen sedan mindre än tre år, skall fr. o. m. kalenderkvartalet näst efter det, varunder tre år förflutit från ernåendet av nämnda lön, placeras i löneklass som ovan sägs.

Vid bestämmande av eventuellt *personligt lönetillägg* skall hänsyn tagas jämväl till förmån av löneavtalsbunden prisbillig bostad — dock endast för tid, varunder tjänstebostad innehaves vid statens järnvägar — ävensom vissa särskilda ersättningar såsom hållplats- och postarvoden, så länge vederbörande är anförtrodd däremot svarande uppdrag. Till övriga förmåner, exempelvis semesterrätt, avlöning vid sjukdom och annan tjänstledighet, fri läkarvård begravningshjälp, beklädnad, postfacksavgifter, postbiträdesersättning, medicinprovision m. m., skall hänsyn däremot icke tagas, utan skola de vid statens järnvägar därutinnan gällande bestämmelserna äga tillämpning.

Den sammanlagda avlöningen skall i förekommande fall begränsas så, att den icke överstiger det högsta belopp, som enligt vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente må utgå till tjänsteman i den lönegrad — i förekommande fall parenteslönegrad — 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 december 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 juli 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 juli 1949

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1948 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövligen för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi;

dels bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befodratts till ordinarie den 1 januari 1948 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 juli 1949 entlediga dylik befattningshavare med förtidspension;

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

Förtidspension enligt detta mom. skall utgå — vad angår tjänstduglig befattningshavare — med belopp, som enligt för befattningshavaren gällande pensionsbestämmelser skulle hava utgått vid avgång ur tjänst efter uppnådd pensionsålder och — vad angår övriga befattningshavare — med belopp, som styrelsen efter prövning finner skäligt, dock lägst med belopp, som enligt samma bestämmelser skulle hava utgått vid omedelbar avgång på grund av sjukdom. Statens järnvägar skola för dessa förtidspensionerade — därest de äro delägare i till staten icke överlåten pensionsinrättning — till vederbörande pensionsinrättning 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 juli 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 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 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 utfärdas av verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik.

§ 9.

Vid detta avtals träffande har förutsatts, att bandelarna Åtvidaberg—Västervik och Jenny—Hultsfred skola av staten ombyggas till normal spårvidd.

Skulle sådan ombyggnad ej ha kommit till stånd före utgången av år 1968, skall styrelsen vid sistnämnda tidpunkt till bolaget utbetala gottgörelse med 750 000 kronor.

§ 10.

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 22 oktober 1948.

Kungl. järnvägsstyrelsen:

Gunnar Ruist.

Erik Mahnkvist.

Västervik den 22 oktober 1948.

Norsholm—Västervik—Hultsfreds
järnvägsaktiebolag:

Lars V. Lindén.

Hugo Westeson.