

Nr 183.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till förvärv av Skåne—Smålands järnväg; given Stockholms slott den 3 mars 1939.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Gerh. Strindlund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 3 mars 1939.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, ENGBERG, QUENSEL, FORSLUND, ERIKSSON, STRINDLUND.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Strindlund:

I skrivelse den 2 mars 1939 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingånget avtal om förvärv av Skåne—Små-

lands järnväg samt densamma införlivande med statsbanenätet. Därjämte har styrelsen hemställt, att för erläggande av den avtalade köpeskillingen erforderligt anslag måtte anvisas för nästa budgetår. Det förenämnda avtalet torde få såsom bilaga fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Innan jag ingår på järnvägsstyrelsens skrivelse, torde jag med avseende å ifrågavarande järnväg få meddela följande:

Skåne—Smålands järnväg, som äges av Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag, består av två koncessionsenheter, omfattande bandelarna Kärreberga—Markaryd, med en banlängd av 54.5 km. och koncessionerad den 9 augusti 1889, samt Markaryd—Värnamo, med en banlängd av 91.9 km. och koncessionerad den 12 oktober 1894. Den förra bandelen öppnades för allmän trafik den 23 december 1893; den senares trafikering upptogs i två etapper enligt tillstånd den 2 november 1897 och den 15 juni 1899. Bolagets tåg framgå jämväl å den Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag tillhöriga bansträckan Åstorp—Kärreberga; summan av bolaget trafikerad banlängd redovisas till 150.0 km. Järnvägens naturliga huvudstation och slutpunkt i trafikhänseende är Hälsingborg.

Banan, som är normalspårig, har en största förekommande stigning i huvudspår av 16.67 ‰ och en minsta kurvradie likaledes i huvudspår av 300 meter. Huvudspåret är utrustat med stålräler, vilkas vikt per meter utgör 41.2 kilogram och den största tillåtna hastigheten utgör 75 km/tim.

Den vid årsskiftet 1938/1939 redovisade byggnadskostnaden uppgår till i runt tal 8,871,000 kronor, därav belöpa å bana och byggnader 7,169,000 kronor, å rullande materiel 1,584,000 kronor, å inventarier 118,000 kronor.

Bolaget innehar icke något statslån.

Järnvägsstyrelsen har till en början meddelat, att järnvägens tekniska data och vad som framkommit vid verkställd besiktning av densamma gäve vid handen, att järnvägens bantekniska standard på det hela taget kunde betraktas som skäligen tillfredsställande i förhållande till trafikuppgifterna. Det viktigaste undantaget bildade ett antal broar, vilkas höga ålder och svaga konstruktion nödvändiggjort avsevärda lokala begränsningar i fråga om tåghastighet och hjultryck. Vidare upplyser styrelsen, att de genomgående tågen och alla övriga, som berörde banans sydliga del, framfördes av ånglok, medan däremot tågturerna å delsträckan norr om Markaryd utfördes i huvudsak med rälsbuss. Någon omnibus- eller automobiltrafik bedreves icke av bolaget.

Styrelsen har härefter anfört:

Järnvägens ekonomiska utsikter torde från början ej ha tett sig alltför mörka. Den betjänar ett efter sydsvenska förhållanden mycket stort, ehuru icke särdeles rikt trafikområde med god tillgång på råvaror för viss industri. Dess sträckning följer i stort sett en uråldrig huvudled, nämligen den väg, vilken före järnvägarnas tillkomst utgjorde den måhända viktigaste samfärdsleden mellan Sverige och Danmark. Förhoppningarna i fråga om näringslivets utveckling synas emellertid endast delvis ha infriats. Av detta skäl samt på grund av trafikens koncentring till stambanorna ha järnvägens transportuppgifter blivit skäligen blygsamma, särskilt vad gäller personbefordran. Med — för år 1937 — 42,500 personkm. och 91,800 godstonkm. per bankm. står järnvägen långt under genomsnittet för de enskilda normalspåriga järnvägarna, 131,600 respektive 308,800. På senare tid har

också biltrafikens expansion ogynnsamt påverkat järnvägens transportuppgifter och i än högre grad inkomstgivningen.

Likväl står järnvägen alltjämt såsom en trafikled av relativt stor allmän betydelse. Trots de ekonomiska svårigheterna har nedläggning eller nedrustning av densamma vederligen heller aldrig ifrågasatts; Hälsingborgs stads intresse för vidmakthållande av förbindelsen mellan staden och järnvägens stora trafikområde har tagit sig uttryck i mycket betydande ekonomiska uppoffringar. Det kan tilläggas, att järnvägen under vissa omständigheter kan bli av väsentlig betydelse för landets försvar, icke blott med hänsyn till rent militära transporter, utan kanske i än högre grad med hänsyn till möjligheterna att tillgodose folkförsörjningen vid krig. Starka militära intressen äro följaktligen knutna vid densamma.

Såsom redan berörts, hör järnvägen i såväl trafik- som driftshänseende naturligt tillhopa med Hälsingborg—Hässleholms järnvägar, varför en samförvaltning med dessa är ägnad medföra väsentliga tekniska och ekonomiska fördelar. Genom det under år 1938 skedda faktiska statsförvärvet av dessa järnvägar har Skåne—Smålands järnväg följaktligen kommit att tillhöra den kategori av järnvägar, beträffande vilka vid ett enhetliggörande av järnvägsväsendet i vårt land endast en lösning, nämligen anknnytning till statsbanenätet, rimligen kan ifrågakomma.

Beträffande driftresultaten av järnvägsrörelsen under åren 1929—1938 hänvisar järnvägsstyrelsen till följande sammanställning:

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
<i>Inkomster.</i>										
	T u s e n t a l k r o n o r									
Persontrafik . .	279	287	271	246	251	262	267	273	284	280
Posttransporter	37	40	40	40	40	41	41	42	42	42
Poststations- skötsel	20	20	20	20	20	20	20	21	21	21
Godstrafik	930	818	656	670	630	712	767	772	884	779
Extra trafik- inkomster . .	17	13	11	14	14	14	14	17	22	26
Diverse in- komster	1	1	1	2	3	3	3	3	3	3
Summa trafik- inkomster	1,284	1,179	999	992	958	1,052	1,112	1,128	1,256	1,151
<i>Utgifter.</i>										
Administrati- va avdeln. . . .	78	83	84	82	74	71	71	79	81	78
Banavdeln. . . .	197	198	190	188	153	160	166	176	204	197
Trafikavdeln. .	334	337	324	303	289	286	298	303	310	311
Maskinavdeln. .	309	294	275	262	254	271	280	308	347	348
Vagnhyresaldo.	13	15	15	14	15	18	23	27	29	35
Summa utgifter	931	927	888	849	785	806	838	893	971	969
Driftöverskott	353	252	111	143	173	246	274	235	285	182

I anslutning härtill anför styrelsen, att järnvägen — med stark nedgång i trafik och inkomster t. o. m. år 1933 och därefter intill 1937 en nära nog

lika stark uppgång — uppvisade ungefär samma statistiska bild som vårt lands enskilda järnvägar i allmänhet. Vid jämförelse mellan åren 1929 och 1930, å ena, samt övriga år, å andra sidan, vore emellertid att beakta dels den vid årsskiftet 1930/1931 skedda omläggningen av samtrafiksvägarna, vilken för järnvägen medförde en ökning i godstrafikinkomsterna beräknad till cirka 100,000 kronor årligen, dels att denna inkomstökning utjämnats genom den från nyssnämnda tidpunkt vidtagna indragningen av en, intill nämnda tidpunkt tillämpad banavgift, vilken dittills lämnat en årlig inkomst av ungefär samma belopp. Utvecklingen under perioden har alltså varit väsentligt mindre gynnsam i fråga om inkomsterna än beträffande trafikrörelsen.

Bolagets vinst- och förlusträkningar för åren 1931—1938 te sig på följande sätt:

<i>Inkomster.</i>	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	
	T u s e n t a				k r o n o r				(prel.)
Driftöverskott av järnvägsrörelsen.....	111	143	173	246	274	235	285	182	
Utdelning å aktier.....	2	—	—	—	—	2	4	5	
Diverse inkomster.....	—	—	—	—	—	—	—	74	
Förlust, balanserad från föregående år.....	509	762	922	1,026	1,030	1,009	1,004	999	
Förlust för året.....	253	160	105	4	—	—	—	—	
Summa inkomster	875	1,065	1,200	1,276	1,304	1,246	1,293	1,260	
<i>Utgifter.</i>									
Från föregående år balanserad förlust.....	509	761	922	1,026	1,030	1,009	1,004	999	
Avsättning till förnyelsefond (förd inom linjen) ..	(110)	(110)	(111)	(111)	(106)	(113)	(57)	(74)	
Räntor.....	260	256	241	222	213	211	210	204	
Omläggning av samtrafiken	22	48	37	28	33	21	17	13	
Avskrivning å aktier.....	84	—	—	—	—	—	—	—	
» för utrangerad materiel....	—	—	—	—	7	—	57	42	
Vinst för året.....	—	—	—	—	21	5	5	2	
Summa utgifter	875	1,065	1,200	1,276	1,304	1,246	1,293	1,260	

Förestående siffror visade, anför styrelsen, tydligt, att bolagets ekonomiska ställning sedan länge varit mycket ogynnsam, ett förhållande vilket också bestyrktes av följande utdrag av balansräkningarna för åren 1931 och 1938, den senare enligt preliminära uppgifter:

Balansräkningar.

	1931	1938 (prel.)
	Tusental kr.	
<i>Tillgångar.</i>		
Järnvägsanläggningen	8,577	8,870
Ofullbordade anläggningar för järnvägsrörelsen.....	—	12
Gårdar och fastigheter.....	68	20
1,200 aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag....	36	—
Rörelsemedel:		
I kassa och bank.....	—	—
Förråd.....	79	36
Övriga.....	52	54
Reserverade tillgångar	487	7
Förlust för året och balanserad från föregående år.....	762	999
	Summa 10,061	9,998
<i>Skulder.</i>		
Främmande kapital.....	5,975	5,910
Eget kapital:		
Stamaktier.....	2,586	2,586
Preferensaktier	1,500	1,500
Vinst för året och balanserad från föregående år	—	2
Förnyelsefond, förd inom linjen.....	(110)	(792)
	Summa 10,061	9,998

Styrelsen framhåller i anslutning härtill, att en sammanläggning av den bokförda förlusten och den inom linjen förda avsättningen till förnyelsefond utvisade, att det ackumulerade faktiska underskottet av rörelsen på sju år stigit från 872,000 till 1,791,000 kronor.

Styrelsen anför härefter, att man vid överläggningar med järnvägsbolaget utgått från att i samband med ett eventuellt statsförvärv en grundlig sanering av järnvägens ekonomiska ställning skulle företagas. Man hade därvid i första hand tänkt sig, att järnvägen skulle till ett pris, motsvarande affärsvärdet, av den nuvarande ägaren försäljas till ett för ändamålet nybildat bolag, och att aktierna i det nya bolaget sedermera skulle förvärfvas av svenska staten. Det nya bolaget skulle sålunda naturligt anknyta till den grupp s. k. statliga järnvägsbolag, vilka bilda Hälsingborgssektionen. Alternativt hade ifrågasatts, att staten skulle av det nuvarande bolaget direkt förvärva järnvägen och sedermera utarrendera densamma till — det i verkligheten statsägda — Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag, med vilket bolags järnvägar denna järnväg, som nämnt, hör naturligt samman. Det nu träffade avtalet följde den senare linjen, vilken i praktiken gäve samma resultat som den förra men nedbringade antalet formaliteter till det strängt nödvändiga.

Vid sådant förhållande vore, fortsätter styrelsen, från statens synpunkt

de förut återgivna balansräkningarna utan större intresse, då staten icke skulle övertaga till järnvägen ej hörande tillgångar, ej heller svara för skulder i vidare mån än som direkt angåves i avtalets § 3.

Under framhållande att vid ett bedömande av det träffade avtalet från affärssynpunkt man alltså i första hand, hade att mot varandra ställa, å ena sidan, uppgifterna i förestående tablå över driftresultaten och, å andra sidan, den erforderliga kapitalinsatsen anför styrelsen:

De bokförda driftöverskotten ha för åren 1931—1938 tillsammanantagna uppgått till 1,649,000 kronor, vilket giver ett årsmedeltal av 206,000 kronor. Frånräknas i viss analogi till de beräkningsgrunder, vilka förordats av 1936 års järnvägskommitté, det gynnsammaste och det ogynnsammaste året, blir medeltalet 209,000 kronor alltså föga ändrat; i det följande användes det förstnämnda värdet. Härifrån är främst att draga författningsenlig avsättning till förnyelsefond, vilken för perioden i genomsnitt kan sättas till 112,000 kronor. Årliga överskottet av rörelsen skulle alltså bli 94,000 kronor.

På kapitalsidan har man att räkna med dels de i avtalets § 3 angivna belopp, som förvärvet av järnvägen direkt betingar, uppgående till i runt tal 878,000 kronor, dels de ytterligare insatser, som erfordras för att bringa anläggningar och materiel i ett tillfredsställande skick.

Beräkningar angående dessa insatser äro givetvis högst vanskliga. Av fackmän å skilda områden gjorda kalkyler, avseende dels ett minimum, d. v. s. vad som ansetts oundgängligen nödvändigt för järnvägens fortsatta drift, dels vad som skulle krävas för att taga igen all eftersatt förnyelse och bringa anläggningarna i nivå med nutidens krav, sluta på totalsummor om respektive 605,000 och 1,135,000 kronor. Adderas dessa belopp till det ovan angivna, fås summorna 1,483,000 respektive 2,013,000 kronor, vilka med hänsyn till beräkningarnas osäkerhet må avrundas till 1,500,000 respektive 2,000,000 kronor.

För en tidsperiod med ungefär samma trafikomfattning och prissförhållanden som perioden 1931—1938 skulle alltså — för det fall att järnvägen skulle trafikeras som enskild järnväg och med en taxa av samma höjd som den nuvarande — avkastningen å förestående kapitalinsatser uppgå till 6.3 respektive 4.7 procent. Förestående kalkyl är helt analog med dem, som framlagts i Kungl. Maj:ts propositioner till 1938 års riksdag nr 174, 209 och 300, angående förvärv av aktier i de numera s. k. statliga, till Hälsingborgssektionen hörande järnvägsbolagen. Beträffande vissa av dessa bolag framhölls emellertid, att under i övrigt oförändrade förhållanden den framtida avkastningen icke kunde förväntas bli så god som en beräkning enligt förevarande grunder, — nedan användes uttrycket primärkalkyl — gäve vid handen. Det skada gäller i än högre grad om här förevarande järnväg.

I järnvägsstyrelsens utlåtande över 1936 års järnvägskommittés betänkande har framhållits, att en sådan primärkalkyl av affärsvärdet vore att betrakta såsom för säljaren förmånlig. Att särskilt beakta vore därvid tvenne omständigheter, nämligen dels biltrafikens alltjämt fortgående expansion, dels förhållandet att många järnvägar ännu i huvudsak använde materiel från förkrigstiden och till stor del från tidpunkter långt tillbaka i denna. Ersättningsanskaffning för denna materiel kunde helt naturligt icke uppskjutas på obestämd tid, och den tillkomna nya materielen komme att binda ett väsentligt ökat kapital och kräva motsvarande höjning av avsättningarna till förnyelsefond.

Det här anförda gäller praktiskt taget generellt, men faktorernas betydelse

växlar givetvis i hög grad från fall till fall. Skåne—Smålands järnväg synes beträffande båda omständigheterna intaga en skäligen ogynnsam ställning. Ovan har framhållits, att biltrafikens expansion mycket ogynnsamt påverkat utvecklingen i fråga om järnvägens godstrafikinkomster. Vad angår den rullande materielen, har det trängande behovet av förnyelse redan antytts. Särskilt personvagnarna uppvisa en mycket hög genomsnittsålder. Det har också befunnits nödvändigt räkna med en ej oväsentligt högre normal underhållskostnad för denna materiel än den under förenämnda period havda. Å andra sidan komma de kalkylerade kapitalinsatserna och särskilt vissa, enbart i det dyrbarare alternativet ingående att möjliggöra en väsentlig rationalisering av driften.

Även med fullt beaktande av förut berörda omständigheter samt alla de upplysningar i övrigt angående järnvägens förhållanden, vilka under förhandlingarna lämnats, finner järnvägsstyrelsen de överenskomna villkoren från statlig synpunkt väl försvarliga. Detta gällde, anför styrelsen, särskilt om det avtalade förvärvet betraktades icke såsom en fristående affärsgörelse utan såsom ett led i ett allmänt enhetliggörande av vårt lands järnvägsväsen varvid staten vore beredd påtaga sig vissa uppoffringar. För järnvägsstyrelsen stode nämnda betraktelsesätt helt i förgrunden. Vid sådant förhållande syntes beträffande avtalets innehåll främst vara att beakta, huruvida några ogynnsamma konsekvenser för uppgörelser med andra järnvägar kunde vara att befara, med andra ord huruvida de avtalade villkoren kunde anses för säljaren alltför förmånligt bedömda efter 1936 års järnvägskommittés normer. Enligt styrelsens uppfattning vore så icke förhållandet. Att beakta vore därvid flera omständigheter. Vad först anginge affärsvärdet, stode järnvägen visserligen i en väsentligt lägre klass än de banor, vilka nu tillhörde de statliga järnvägsbolagen, och styrelsen ville icke göra gällande, att i statlig drift köpeskillingen komme att bliva förräntad. Järnvägen vore emellertid å andra sidan — vid bortseende från byggnadskapitalet — i motsats till övriga under senaste åren av staten förvärvade järnvägar ingen underskottsbana. Den synes kunna giva något, om än blygsamt överskott. Styrelsen anför vidare:

Vid jämförelse med övriga järnvägsförvärv måste också beaktas, dels att den avtalade köpeskillingen omsluter jämväl all kvarstående intecknad låneskuld, dels järnvägens betydande längd, 146 km, dels slutligen järnvägens vad rälerna angår höga standard. Sedan förut antydda broförstärkningar samt vissa övriga arbeten blivit utförda, kommer överbyggnaden att tillåta användning av ett flertal statens järnvägars ångloktyper, ett förhållande vilket kommer att icke blott möjliggöra en rationellare drift utan också väsentligt förbättra järnvägens användbarhet såsom militär transportled — ett krav, som från militärt håll vid upprepade tillfällen framställt, men som hittills på grund av bolagets svaga ekonomi icke kunnat tillgodoses. Såsom ett uttryck för byggnadsstandarden står också den relativt höga byggnadskostnaden, uppgående till för bana och byggnader 7,169,000 kronor, och detta redovisade värde torde också i huvudsak tekniskt sett finnas kvar. Det bokförda värdet av den rullande materielen, 1,584,000 kronor, är däremot att betrakta såsom från samma synpunkt till största delen förbrukat. Även med beaktande av sistnämnda omständighet torde proportionen mellan köpesumma och förefintliga tekniska värden icke behöva väcka någon betänklighet.

Järnvägsstyrelsen har i detta sammanhang berört bolagets ställning efter järnvägens överlämnande och i dylikt hänseende anfört:

Aktiekapitalet kan därvid lämnas ur räkningen såsom längesedan helt förlorat. Enligt förestående summariska balansräkning uppgår summa främmande kapital till (i runt tal) 5,910,000 kronor. Beloppet ifråga specificeras sålunda (med särskilt angivande av de belopp, som staten enligt avtalet övertager):

<i>Av staten övertaget:</i>	Tusental kronor
Obligationslån	288
A. B. Motala verkstad (för motorvagnar)	70
Statens järnvägar (förändring av spårsystemet i Markaryd)	20
<i>Vid likvidationen kvarstående:</i>	
Reverslån	2,680
Lån av Hälsingborgs stad	2,413
Ränteskuld till Hälsingborgs stad	312
Övriga upplupna räntor	15
Övriga svävande skulder	112
	Tillhoppa 5,910

Vad gäller de av staten övertagna skuldposterna, torde blott behöva nämnas, att å skulden till A. B. Motala verkstad amortering skall före övertagandet ske med 12,000 kronor. Det under rubriken reverslån upptagna beloppet är fördelat på elva särskilda lån, alla av amorteringslåns karaktär men å växlande villkor. Specifikation torde här ej erfordras. Väsentligt är däremot, att samtliga lån av bolaget erhållits mot säkerhet av borgen från Hälsingborgs stad. Till täckning av nämnda lån går i första hand det i avtalets § 3 angivna kontantbeloppet 508,000 kronor. — Återstående lånesumma uppgår alltså till 2,172,000 kronor.

Den i specifikationen följande posten, lån av Hälsingborgs stad, härrör från försträckningar, som staden successivt lämnat bolaget närmast såsom bidrag till betalning av låne-annuiteter. För de senaste 13 åren 1926—1938 hava enligt uppgift för ändamålet av staden anvisats tillhoppa 2,308,000 kronor, vilket giver ett årsmedeltal av cirka 177,500 kronor; återstående 105,000 kronor utgöra under åren t. o. m. 1932 kapitaliserade räntor.

Förestående uppgifter avsåge, fortsätter styrelsen, i huvudsak järnvägen i enskild förvaltning (med anslutning efter statsförvärvet till de statliga järnvägsbolagen). Beträffande — givetvis blott statistiskt beräkningsbara — inkomster och utgifter för en ny statsbanedel Åstorp—Värnamo hade ingen särskild utredning ansetts nödvändig. 1936 års järnvägskommittés betänkande innehöller utförlig redogörelse för de kalkylerade verkningarna på inkomst- och utgiftssidan av förstatligandet, betraktat som helhet. Samma betänkande och därmed samhörande publikationer innehöller jämväl detaljuppgifter beträffande de särskilda järnvägarna, vilka uppgifter närmast avsåge det fall, att alla i kalkylerna ingående enskilda järnvägar bleve samtidigt inlemmade.

Enligt dessa kalkyler skulle, anför styrelsen vidare, inlemmandet i statens järnvägars taxesystem av Skåne—Smålands järnväg med bibehållen trafikomfattning medföra en inkomstminskning av för persontrafiken 47,000 kronor och för godstrafiken cirka 40,000 kronor. Denna minskning i transportavgifter om tillhoppa cirka 87,000 kronor årligen utgjorde trafikområdets, in-

klusive Hälsingborgs stad, mest omedelbara och gripbara vinst av förevarande statsförvärv. Av mycket stor betydelse från Hälsingborgs stads synpunkt, ehuru ej möjliga att uttrycka i penningar, vore givetvis också de utsikter till förbättrade förbindelser, som samdriften med, till en början, de statliga järnvägsbolagen öppnade.

Styrelsen meddelar härefter, att järnvägen i lönehänseende tillhörde den lågt ställda bangruppen III och att därför med bibehållet personalantal förstatligandet skulle komma att medföra en ej obetydlig ökning av utgifterna å lönekontot. Enligt avtalets regler för personalens löneplacering — varje tjänsteman skulle bibehållas så långt ske kunde vid innehavda förmåner — komme emellertid, anför styrelsen, sagda ökning endast så småningom till synes. Successivt skulle också verkningarna framträda av den rationalisering, som samdriften med andra järnvägslinjer erbjöde. I järnvägsförstatligandekommissionens betänkande angåves för järnvägen som sannolik utgiftsökning ett belopp av 28,000 kronor. Beloppet ifråga torde fortfarande få användas, trots att erfarenheterna från de statliga järnvägsbolagen bestyrkte riktigheten av den uppfattning i förevarande hänseende, åt vilken styrelsen tidigare givit uttryck, nämligen att vid samdrift uppkommande vinster alltid bleve väsentligt större än vad man på förhand vågade antaga och införa i kalkylerna.

Vad gäller de avtalsvillkor, vilka ej avsåge köpeskillingen, hade, upplyser styrelsen, tidigare träffade, av statsmakterna redan godkända uppgörelser stått som mönster, t. o. m. själva ordalydelsen hade i allt väsentligt övertagits, givetvis med de modifikationer, som betingats av lokala och individuella förhållanden. Med hänsyn härtill anser styrelsen några kommentarer till de särskilda bestämmelserna ej vara erforderliga.

Beträffande järnvägens personal framhåller styrelsen, att då järnvägen skulle införlivas först vid den tidpunkt, som kunde komma att bliva bestämd för införlivande av Hälsingborg—Hässleholms järnvägar, och då i sistnämnda hänseende ännu intet förslag förelåge, intet omedelbart beslut av riksdagen med avseende å antalet befattningar erfordrades. Vad åter beträffade personalens löneställning bleve densamma tillfullo reglerad i och med statsmakternas beslut rörande avtalet.

De kapitalmedel, som omedelbart erfordras för statsförvärvets genomförande, 878,000 eller avrundat 880,000 kronor, anser styrelsen böra anvisas å riksstaten å kapitalbudgeten. Detta gällde, anför styrelsen, jämväl i § 3 omförmälda skuld till statens järnvägar om i runt tal 20,000 kronor. Visserligen hade statens järnvägar på sin tid erhållit anslag till hela det omförmälda förändringsarbetet, men återbäring hade sedermera skett i samband med mottagandet av bolagets skuldförbindelse.

Styrelsen anför härefter:

Liksom fallet varit vid vissa tidigare järnvägsförvärv, torde ytterligare medel från riksstaten komma att erfordras till vissa av ovan berörda förnyelse- och moderniseringsarbeten. Utarbetandet av planer för dessa arbeten kräver emellertid en avsevärd tid och styrelsen är icke beredd att nu framlägga förslag. I särskild klass ifråga om angelägenheten stå meromnämnda broförstärkningar. Det är högst önskvärt, att dessa komma till utförande så

snabbt som detta tekniskt är möjligt; det gäller ju här arbeten som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid upprepade tillfällen kraftigt anbefallt. Finansieringen av anläggningsarbetena ifråga synes emellertid lämpligen kunna så ordnas, att järnvägsstyrelsen bemyndigas att — efter tillstånd av Kungl. Maj:t för varje särskilt fall — med till styrelsens förfogande stående likvida medel förskotta kostnaderna för desamma ävensom för övriga arbeten, vilkas omedelbara utförande kan befinnas vara särdeles angeläget. Täckning skulle sedermera beredas å riksstaten för budgetåret 1940/41, beträffande vilken, i vad angår statens järnvägars huvudkonto inom kapitalbudgeten, styrelsen kommer att senare under innevarande år till Kungl. Maj:t avgiva förslag.

Järnvägsstyrelsen har slutligen meddelat, att i järnvägsfastigheten ingå vissa markområden, vilka ej äro för järnvägsdriften behövlige. Beträffande dessa fastigheter erinrar styrelsen, att Kungl. Maj:t genom resolution den 16 september 1938 medgivit, att vissa angivna områden finge avsöndras från den nu på staten överlätna järnvägsfastigheten. Avsöndringarna hade ännu ej kunnat verkställas, men till en del av områdena hade köpare anmält sig. Då förevarande områden ej heller efter järnvägens övergång i statens ägo vore för järnvägsdriften behövlige, finge styrelsen hemställa om förslag till riksdagen beträffande försäljningstillstånd för desamma.

Med återopande av vad styrelsen sålunda anfört hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t i till årets riksdag avlåten proposition måtte, med godkännande av det nu överlämnade avtalet, föreslå riksdagen *dels* besluta, att Skåne—Smålands järnväg må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar, *dels* till förvärvets genomförande å riksstaten för budgetåret 1939/40 anvisa ett reservationsanslag av 880,000 kronor, *dels ock* slutligen medgiva, att i förenämnda Kungl. Maj:ts resolution angivna markområden må försäljas under villkor, som av Kungl. Maj:t fastställas, och i samband därmed besluta, att inflytande försäljningsmedel skola tillföras statens järnvägars fond för markförvärv.

Departements-
chefen.

Skåne—Smålands järnväg, som omfattar den över 14 mil långa banlinjen mellan Kärreberga och Värnamo, äger trots den icke obetydliga tillbakagång i trafiken, som under senare tider ägt rum, en relativt stor betydelse såsom trafikled. Ehuru järnvägens ekonomiska ställning är svag, har emellertid varken nedläggning eller nedrustning av densamma allvarligt ifrågasatts. Särskilt för Hälsingborgs stad har järnvägen sin stora betydelse, vilket tagit sig uttryck i att staden såsom huvudsaklig aktieägare i Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag för järnvägens bibehållande gjort mycket betydande ekonomiska insatser, vilka vid järnvägens nu ifrågasatta försäljning torde komma att till stor del gå förlorade.

Det nu föreliggande avtalet angående försäljning till staten av Skåne—Smålands järnväg torde kunna anses utgöra ett led i de nästlidet år påbörjade åtgärderna för ett enhetliggörande av vissa delar av det skånska järnvägsnätet. Ifrågavarande järnväg hör nämligen såväl i trafik- som i driftshänseende naturligt ihop med i första hand Hälsingborg—Hässleholms järn-

vägar, vilka numera genom statens aktieköp nästlidet år i realiteten äro statsägda. En samförvaltning av Skåne—Smålands järnväg med förenämnda järnvägar är därför ägnad att medföra väsentliga tekniska och ekonomiska fördelar. Någon tvekan om att Skåne—Smålands järnväg tillhör den kategori järnvägar, som vid ett enhetliggörande av järnvägsväsendet i vårt land bör anknytas till statsbanenätet, torde knappast föreligga. Den fråga, till vilken statsmakterna i förevarande sammanhang synas böra taga ställning, begränsar sig därför närmast till de villkor, på vilka övertagandet av järnvägen bör äga rum.

I motsats till vad som var fallet beträffande de järnvägsföretag, vilka staten nästlidet år förvärvade genom inköp av så gott som samtliga aktier i respektive järnvägsbolag, innebär det nu föreliggande avtalet, att staten skulle av Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag direkt inköpa bolagets järnväg. Detta tillvägagångssätt har i förevarande fall befunnits vara det ur formell synpunkt lämpligaste. Köpeskillingen för järnvägen skulle utgöra i runt tal 878,000 kronor, vilken summa skulle erläggas dels med ett kontant belopp av omkring 508,000 kronor, dels genom övertagande av vissa bolaget åvilande skulder, dels ock genom att bolaget befrias från skyldighet att till statens järnvägar inbetala resterande skuld, omkring 19,500 kronor, för andel i kostnaderna för förändring av spårsystemet i Markaryd. Vid bedömandet av köpeskillingens skälighet i förhållande till den beräknade avkastningen torde hänsyn få tagas till att ytterligare betydande insatser måste från statens sida göras för att bringa järnvägens anläggningar och materiel i ett tillfredsställande skick. Beräkningen angående storleken av dessa insatser slutar å alternativa belopp, därav det ena avser det minimum, som ansetts oundgängligen nödvändigt för järnvägens fortsatta drift, och det andra vad som skulle krävas för att taga igen eftersatt förnyelse och bringa anläggningarna i nivå med nutidens krav. Det förstnämnda beloppet uppgår till 605,000 kronor och det sistnämnda till 1,135,000 kronor. Med utgångspunkt från ett driftöverskott av 94,000 kronor, motsvarande efter avsättning till förnyelsefonden järnvägsrörelsens överskott i medeltal under åren 1931—1938, skulle räntan å statens kapitalinsats, däri inräknad kostnaden för järnvägens iståndsättning, uppgå till 6.3 respektive 4.7 procent, beroende på i vilken omfattning banan iståndsättes. Såsom järnvägsstyrelsen framhållit torde emellertid den framtida förräntningen komma att bli sämre än vad dessa siffror giva vid handen. Hänsyn måste nämligen tagas till, bland annat, att biltrafikens alltjämt fortgående expansion torde komma att ofördelaktigt påverka inkomstsidan samt att underhållet av materielen, vilken är i starkt behov av såväl förnyelse som utökning, samt avsättningen till förnyelsefonden torde medföra ökade kostnader. Härtill kommer, att vid ett införlivande av järnvägen i statsbanenätet, vilket emellertid förutsättes skola tills vidare anstå, en tillämpning av statsbanetaxan skulle medföra en inkomstminskning, varjämte icke obetydligt ökade personalutgifter skulle tillkomma. Å andra sidan har erfarenheten givit vid handen, att vissa på driftresultatet inverkan faktorer vid övertagande av en järnväg från statens sida vanligen utfalla gyn-

sammare än vad på förhand vågat antagas. Detta gäller sålunda bland annat trafikomfattningen, vilken kan förväntas öka, varjämte rationaliseringsåtgärder i driften torde komma att minska vissa driftsutgifter.

Även om förräntningen av statens kapitalinsats på grund av nu angivna förhållanden icke kan anses helt säkerställd, är emellertid att märka, att järnvägen icke är någon underskottsbana och att tekniskt sett järnvägen på grund av sin höga byggnadsstandard äger ett betydande värde. Den nu ifrågavarande affärsuppgörelsen synes icke heller böra betraktas såsom en självständig affärsuppgörelse utan torde böra ses i sammanhang med de åtgärder för ett enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, vilka jag förut i dag förordat.

Vid ett övervägande av de olika på frågan inverkan förhållandena har jag i likhet med järnvägsstyrelsen funnit den preliminärt överenskomna köpeskillingen från statlig synpunkt godtagbar. De avtalsvillkor, vilka ej avse köpeskillingen, ansluta sig i stort sett till motsvarande bestämmelser i de tidigare av statsmakterna godkända avtalen om övertagande av enskilda järnvägar. Mot desamma har jag därför icke något att erinra. Beträffande järnvägens personal kan framhållas, att då järnvägen är avsedd att införlivas med statsbanenätet först vid den tidpunkt, som kan bli bestämd för införlivande av Hälsingborg--Hässleholms järnvägar, och då i sistnämnda hänseende ännu intet förslag föreligger, något omedelbart beslut av riksdagen med avseende å antalet befattningar icke erfordras. Vad åter angår personalens löneställning blir densamma, på sätt järnvägsstyrelsen framhållet, till fullo reglerad i överensstämmelse med statsmakternas godkännande av det föreliggande avtalet. Något särskilt beslut härom av riksdagen erfordras alltså icke.

Såsom tidigare anförts skulle till förnyelse- och moderniseringsarbeten vid järnvägen erfordras vissa kapitalinsatser. Med hänsyn till den tid, som utarbetandet av plan för dessa arbeten kräver, har järnvägsstyrelsen icke kunnat i förevarande sammanhang framlägga någon dylik plan. På grund av önskvärdheten att arbetena, särskilt vissa broförstärkningsarbeten, komma till utförande så snabbt som detta tekniskt är möjligt, föreslår järnvägsstyrelsen, att styrelsen för finansieringen av anläggningsarbetena bemyndigas att efter tillstånd av Kungl. Maj:t för varje särskilt fall med till styrelsens förfogande stående likvida medel förskotta kostnaderna för desamma även för övriga arbeten, vilkas omedelbara utförande kan befinnas vara särdeles angeläget. Medel för täckning av sålunda i anspråk tagna belopp skulle sedermera anvisas å riksstaten för budgetåret 1940/41. Då enligt vad jag inhämtat de arbeten av nu ifrågavarande slag, som äro av mest angelägen art, beräknas draga en kostnad av omkring 130,000 kronor, synes nämnda belopp böra anvisas å riksstaten redan för nästa budgetår.

Vad slutligen angår förenämnda markområden, beträffande vilka Kungl. Maj:t medgivit, att desamma må avsöndras från järnvägsfastigheten, torde anledning till erinran mot deras avyttring icke föreligga. Områdena, som finnas uppförda i en såsom bilaga till statsrådsprotokollet fogad förteckning,

behövas nämligen, såvitt är känt, ej för statligt ändamål. Jag vill därför tillstyrka, att riksdagens medgivande till deras försäljning inhämtas. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att pröva föreliggande köpeanbud och fastställa de villkor, under vilka varje område må försälas. Försäljningsmedlen torde böra tillföras statens järnvägars fond för markförvärv.

Under åberopande av vad sålunda anförts, och då det för förvärvet erforderliga anslagsbeloppet lämpligen torde böra avrundas till 880,000 kronor, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna ifrågavarande, vid statsrådsprotokollet fogade avtal om förvärv av Skåne—Smålands järnväg;

dels å kapitalbudgeten, under rubrik Statens järnvägar, för budgetåret 1939/40 anvisa

ej mindre till *förvärv av Skåne—Smålands järnväg* ett *reservationsanslag* av kronor 880,000,

än även till *förstärkningsarbeten å Skåne—Smålands järnväg* ett *reservationsanslag* av kronor 130,000;

dels medgiva, att de i den såsom bilaga till statsrådsprotokollet fogade förteckningen avsedda, i förevarande förvärv ingående markområdena må försälas under villkor, som av Kungl. Maj:t fastställas;

dels ock besluta, att inflytande försäljningsmedel skola tillföras statens järnvägars fond för markförvärv.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Hellenius.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för Svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Skåne-Smålands järnvägsaktiebolag med säte i Hälsingborg, nedan kallat bolaget, å andra sidan, angående förvärf för Svenska statens räkning av Skåne—Smålands järnväg (S. S. J.) m. m.

§ 1.

Mom. 1. Bolaget överlåter på nedan angivna villkor och med nedan angivna undantag med full äganderätt till styrelsen *dels* den bolaget tillhöriga järnvägen jämte allt, vad till densamma hör, *och dels* övriga av bolaget ägda fastigheter. Från överlåtelsen av järnvägen undantages den del om c:a 3,600 kvm. av järnvägsområdet vid Strömsnäsbruk, beträffande vilket område Kungl. Maj:t genom resolution den 30 december 1938 medgivit, att detsamma må, därest laga hinder ej möter, avsöndras från järnvägen och vilket område av bolaget försålts. Från överlåtelsen av bolagets »övriga fastigheter» undantagas de, i järnvägsområdet ej ingående, fastigheter, vilka av bolaget bokföras såsom en enhet under benämningen Markaryd Mellangård. De till styrelsen sålunda överlåtna fastigheterna ävensom de från överlåtelsen undantagna fastigheterna finnas angivna å bifogade förteckning, bil. A.

Mom. 2. Tillträdet skall ske den 1 juli 1939.

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

Bolaget förbinder sig att icke utan styrelsens medgivande vidtaga åtgärder, ledande till värdeminskning å i mom. 1 ovan omnämnda tillgångar — materialförbrukning, hänförlig till det normala uppehållet av driften å bolagets järnväg undantagen — ävensom att under år 1939 intill tillträdesdagen låta utföra och bekosta underhåll av anläggningar och materiel i minst samma omfattning, som skett under motsvarande del av år 1938.

Till samtliga de sammanträden av bolagets styrelse, som hållas före tillträdesdagen kallas den eller de representanter, Kungl. Järnvägsstyrelsen utser.

§ 2.

Bolaget skall vid tillträdet överlämna för lagfart av den överlåtna fasta egendomen erforderliga handlingar ävensom genom gravationsbevis styrka, att nämnda egendom är fri från andra penninginteckningar än sådana, som hänföra sig till i § 3 omnämmt obligationslån.

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

§ 3.

I vederlag för järnvägen skall styrelsen *dels* erlägga en köpeskilling av åttahundratusen (800,000) kronor; *dels* övertaga betalningsansvaret för bolagets skuld å tillträdesdagen till Aktiebolaget Motala Verkstad i Motala för två rälsbussar, vilken skuld uppgår till femtioåttatusen (58,000) kronor;

dels slutligen befria bolaget från skyldigheten att till statens järnvägar inbetala den 1 juli 1939 resterande skuld för andel i kostnaderna för förändring av spårsystemet i Markaryd, vilken skuld nämnda dag uppgår till nitotusensexhundraåttio (19,680) kronor 60 öre.

Köpeskillingen åttahundratusen (800,000) kronor skall erläggas på följande sätt:

a) Styrelsen övertager betalningsskyldigheten för å tillträdesdagen resterande skuld å bolagets obligationslån den 30 september 1897 jämte å skulden upplupen, ej förfallen ränta, uppgående till

kapitalskuld	kronor 288,000
4 $\frac{1}{2}$ % ränta å nämnda belopp för tiden $\frac{1}{4}$ — $\frac{30}{6}$ 1939	» 3,240

Tillhopa kronor 291,240.

b) Styrelsen övertager betalningsskyldigheten för räntan för tiden $\frac{1}{1}$ — $\frac{30}{6}$ 1939 å bolagets skuld till Statens järnvägar för förändring av spårsystemet i Markaryd efter 4 $\frac{1}{2}$ % å kronor 19,680:60 utgörande fyrahundrafyrtiotvå (442) kronor 81 öre.

c) Styrelsen betalar den härefter återstående köpeskillingen kontant å tillträdesdagen med femhundraåttatusentrehundrasjuttan (508,317) kronor 19 öre.

Bolaget förbinder sig att uppsäga bolagets obligationslån av den 30 september 1897 till återbetalning den 30 september 1939, och styrelsen förbinder sig att, sedan obligationerna blivit infriade, låta döda samtliga till nämnda obligationslån hörande obligationer, vilka äro intecknade i bandelen Markaryd—Värnamo.

Kostnaderna för lagfart å den överlåtna egendomen gäldas av styrelsen. — Avsöndringen av i § 1 mom. 1 omförmält markområde vid Strömsnäsbruk ombesörjes och bekostas av bolaget.

§ 4.

I närlagda bilaga, bilaga B, äro av bolaget såvitt möjligt fullständigt förtecknade de överenskommelser, kontrakt och medgivanden, som skola av styrelsen övertagas.

Bolaget förbinder sig att på anfordran av styrelsen uppsäga de i förteckningen upptagna, uppsägbara avtal, vilka styrelsen finner icke böra äga fortsatt giltighet.

§ 5.

1. De vid järnvägen anställda befattningshavare, vilka finnas upptagna uti här bilagda förteckning, bilaga C, skola med nedan angivna förbehåll äga rätt att å tillträdesdagen övergå i Statens järnvägars tjänst — med skyldighet dock att mottaga placering jämväl vid annat statligt företag eller hos bolag vari staten äger aktiemajoriteten — utan minskning av då innehavda löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid bolagets järnväg tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal. Vid beräklandet av vederbörandes löneförmåner i och för hans inplacering i Statens järnvägars löneskala och bestämmande av eventuellt personligt lönetillägg skola löneförhållandena å den ort, där han omedelbart före uppförandet å aktiv stat varit placerad, läggas till grund. Därvid skall dock hänsyn tagas endast till de väsentliga och egentliga löneförmånerna, d. v. s. den fasta lönen, dyrorts- och dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri eller löneavtalsbunden prisbillig bostad eller kontant hyresbidrag ävensom, så länge vederbörande är anförtrodd däremot svarande uppdrag, vissa särskilda ersättningar, såsom hållplats- och postarvoden. Till övriga förmå-

ner, exempelvis semesterrätt, avlöning vid sjukdom och annan tjänstledighet, fri läkarevård, begravningshjälp, beklädnad, postfacksavgifter, medicinprovision m. m., skall hänsyn däremot icke tagas, utan skola — i den mån ej stadgandet under mom. A) här nedan föranleder till tillämpning av den enskilda banans stadganden — de vid Statens järnvägar därutinnan gällande bestämmelserna äga tillämpning.

Avlöningen må dock icke överstiga det högsta belopp, som enligt vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente må utgå till tjänsteman i den lönegrad, i vilken vederbörande befattningshavare enligt nämnda förteckning skall placeras, såvida icke annat i förteckningen särskilt angivits.

Härutöver skall iakttagas:

a) att under beaktande av i nästföregående stycke angiven begränsning skola tidigare anställnings- och avlöningsvillkor i tillämpliga delar gälla dels för all järnvägens personal under tiden intill i § 7 angiven tidpunkt i den mån vederbörandes anställning ej dessförrinnan upphör, dels för personal, vilken enligt mom. b) entledigas utan eller med rätt till förtidspension, under vederbörandes hela återstående tjänstetid, dels ock för befattningshavare, vilka enligt mom. b) uppföras å övergångsstat, intill dess de inplaceras å för Statens järnvägar behövligen befattningar eller pensioneras;

b) att Statens järnvägar skola äga rätt att före i § 7 angiven tidpunkt dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av sådan icke ordinarie personal ävensom efter den 1 januari 1938 till ordinarie befördrad personal, som befinnes vara för den övertagna järnvägens drift i Statens järnvägars regi icke erforderlig, dels mot förtidspensioner — till beloppen minst motsvarande för friska befattningshavare, vad de vid avgång efter fyllda 63 år skulle erhålla enligt Enskilda Järnvägarnas Pensionskassas reglemente, och för övriga befattningshavare, vad de vid omedelbar avgång skulle erhålla från samma kassa — entlediga sådan personal i ordinarie befattning, till tjänsteåren äldre än ovan angivna, som med hänsyn till antingen sjuklighet eller lyte, enligt vad som framkommit vid en före övertagandet av den enskilda banan företagen läkareundersökning av all personal, eller ock levnadsålder över 60 år icke lämpligen kan övertagas i Statens järnvägars tjänst, därvid Statens järnvägar dock skola för sålunda förtidspensionerade erlagga reglementerade avgifter — såväl förvaltnings- som personliga — till Enskilda Järnvägarnas Pensionskassa, intill dess kassan för en var övertager skyldigheten att utbetala pension, dels ock å övergångsstat tillsvidare uppföra sådan personal, som vid tidpunkten för överlåtelsen icke är för Statens järnvägar behövligen; Statens järnvägars dock obehaget att även efter i § 7 angiven tidpunkt entlediga jämväl dylik personal på sätt och enligt grunder, som tillämpats i fråga om personal, som erhållit förtidspension redan i samband med statsförvärvet av bolagets järnväg;

c) att den personal, vilken icke uppsäges, entledigas eller uppföres å övergångsstat jämlikt mom. b), är berättigad att fr. o. m. i § 7 angiven tidpunkt erhålla anställning enligt för Statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

1) att vederbörande 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,

2) att de varda underkastade alla Statens järnvägars för personalen nu eller framdeles gällande reglementen och instruktioner samt villkor för antagning, bibehållande av anställning, befördran och entledigande, därvid dock skall gälla, att vid beräkning av tjänstetid i och för antagande i ordi-

narie tjänst och för befordran från en till annan ordinarie befattning vid Statens järnvägar hänsyn skall tagas till den tid, befattningshavare varit anställd i bolagets tjänst,

3) att de icke äga rätt att få för Statens järnvägars personal gällande pensionsreglementen på sig tillämpade;

d) att för den personal, vilken uppförts å övergångsstat jämlikt mom. b), skall gälla enahanda bestämmelser, som i mom. c) angivits, räknat från den tidpunkt, då vederbörande placeras å befattning, som finnes upptagen i Statens järnvägars aktiva personalstat;

e) att styrelsen från och med tillträdesdagen skall i förhållande till sådana pensionsinrättningar, vari personalen är försäkrad, äga samma förpliktelser och rättigheter, som bolaget skulle ägt, om järnvägen fortfarande varit bolagets egendom.

2. Av Statens järnvägar övertagen, å aktiv stat uppförd personal, på vilken civila tjänstepensionsreglementet ej vunnit tillämpning, tillerkännes de förmåner, som enligt Kungl. kungörelsen den 12 april 1935 tillkomma vissa tjänstemän, som i samband med statens övertagande av enskilda järnvägar eller bandelar övergått i Statens järnvägars tjänst.

3. Gentemot sådan den enskilda järnvägens, vid Statens järnvägars övertagande av densamma, i tjänst varande personal, som icke vunnit anställning å aktiv stat vid Statens järnvägar, samt banans redan pensionerade personal, ävensom pensionsberättigade familjemedlemmar efter personal av nämnda kategorier, ikläda sig Statens järnvägar icke någon skyldighet att låta desamma komma i åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd — fränsett dem, som intill pensionsålderns inträdande kunna komma att tillerkännas personal, som förtidspensionerats enligt mom. 1 b) här ovan — än som skulle tillkommit vederbörande, därest banan ej övergått i statens ägo.

§ 6.

Bolaget skall före tillträdesdagen till styrelsen överlämna förteckning över de befattningshavare, som önska erhålla anställning vid Statens järnvägar på i § 5 angivna villkor.

§ 7.

Järnvägen skall införlivas med Statens järnvägar vid samma tidpunkt, som kan komma att bli bestämd för införlivande av järnvägen Hälsingborg—Hässleholm, sålunda, att för Statens järnvägar gällande taxor och föreskrifter utan inskränkningar komma till tillämpning å järnvägen.

§ 8.

Detta avtal är ingånget. för styrelsens del under förbehåll av godkännande av Kungl. Maj:t och för bolagets del under förbehåll av godkännande av bolagsstämman samt av stadsfullmäktige i Hälsingborg.

Stockholm den 2 mars 1939.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.
G. DAHLBECK.

Erik Malmkvist.

Hälsingborg den 2 mars 1939.

Skåne—Smålands järnvägs-
aktiebolag.

HJALMAR FORSBERG.

Bevittnas:

Folke Andersson. A. J. Werne.

Förteckning över Skåne—Smålands järnväg tillhöriga fastigheter och fastighetsdelar, som jämlikt Kungl. Maj:ts resolution den 16 september 1938 få avsöndras från järnvägsfastigheten.

L ä g e	Ungefärlig areal kvm.
1. Cirka 500 meter norr om Ekets station	2,800
2. Vid Örkelljunga station	4,000
3. » Åsljunga station	3,400
4. » Skånes Fagerhults station	7,000
5. » » » »	1,400
6. Cirka 1 kilometer söder om Ljungby station	1,000
7. » 1 » norr » »	1,500
8. » 1 » söder » Lagans »	900
9. » 1 » » » »	13,300
10. » 3 » norr » »	8,000
11. Vid Vidösterns station.....	15,000