

## Nr 89.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv av Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg; given Stockholms slott den 11 februari 1944.*

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

## G U S T A F.

*Gustaf Andersson.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 11 februari 1944.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, EWERLÖF, RUBBESTAD.

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

Med skrivelse den 29 januari 1944 har *järnvägsstyrelsen* underställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen — under föresättning av Kungl. Maj:ts godkännande — med Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnvägsaktiebolag ingånget avtal om förvärv av bolagets järnväg m. m. Avtalet torde med utslutande av därtill hörande bilagor få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg, vilken är normalspårig, framgår mellan kristianstadbanornas, Blekinge kustbanors och Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnvägars trafikområden. Med undantag av kristianstad-

banorna, vilkas förstatligande för närvarande är föremål för riksdagens prövning, tillhöra övriga kringliggande banor redan statsbanenätet.

Det preliminärt avtalade förvärvet omfattar, förutom bolagets järnväg med vad till densamma hör, samtliga bolagets övriga fastigheter och andra tillgångar samt rättigheter, dock att bolaget enligt § 1 i avtalet skall äga att av tillgängliga medel behålla 30 000 kronor, avsedda bland annat för bestridande av kostnaderna för bolagets likvidation.

Beträffande järnvägens tillkomst och tekniska förhållanden meddelar järnvägsstyrelsen följande uppgifter.

Koncession för järnvägen Sölvesborg—Olofström—Älmhult meddelades år 1897. Den öppnades för trafik år 1901. Banan, som har en längd i huvudspår av 71,7 km, är utrustad med räls vägande 24,8 kg/m. Största tillåtna hastigheten är för ångtåg 60 km/tim och för rälsbuss 80 km/tim.

Den rullande materielen utgjordes vid tiden för avlåtandet av järnvägsstyrelsens förevarande skrivelse av:

Ånglok .....	4
Rälsbussar .....	3
Person- och postvagnar .....	7
Resgodsvagnar .....	4
Godsvagnar .....	94

Järnvägens tekniska standard kunde, anför styrelsen, betraktas som relativt låg. Järnvägen hade dock kunnat och kunde alltjämt tillfredsställande ombesörja de begränsade trafikuppgifter, som tillkomme densamma. Persontrafiken vore liten, vilket berodde på att järnvägen — särskilt den norra delen — framginge genom bygder med gles bebyggelse. Denna trafik ombesörjdes numera nästan helt med rälsbussar. Godstrafiken lämnade huvudparten av inkomsterna. Av transporterade varor märktes främst sten, trävaror, järn, stenkol och toryprodukter. Järnvägen dreve ingen bilrörelse.

Till belysande av järnvägens ekonomiska förhållanden under åren 1931—1938, vilken tid använts såsom basperiod för utredningarna, samt tiden därefter meddelar järnvägsstyrelsen följande siffersammanställningar.

### Driftresultat.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medeltal 1931— 1938	1939	1940	1941	1942
	T u s e n t a l   k r o n o r												
<i>Inkomster.</i>													
Persontrafik ..	87	78	72	68	71	78	83	83	77	96	127	176	194
Godstrafik . . .	234	243	223	224	261	263	303	292	255	357	468	551	664
Övriga inkomster .....	30	32	33	32	32	33	34	34	33	37	36	41	41
Summa	<b>351</b>	<b>353</b>	<b>328</b>	<b>324</b>	<b>364</b>	<b>374</b>	<b>420</b>	<b>400</b>	<b>365</b>	<b>490</b>	<b>631</b>	<b>768</b>	<b>899</b>
<i>Utgifter</i> .....	315	294	285	283	298	309	326	324	304	342	429	548	760
<i>Driftöverskott</i>	36	59	43	41	66	65	94	85	61	148	202	220	139

## Järnvägsbolagets vinst- och förlusträkningar.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
	T u s e n t a l   k r o n o r											
<i>Inkomster.</i>												
Från föregående år balanserad vinst..	16	—	—	—	—	—	—	2	2	—	22	35
Driftöverskott av järnvägsrörelsen ..	36	59	43	41	66	65	94	85	148	202	220	139
Diverse inkomster..	9	3	3	3	29	3	9	6	6	6	7	6
Förlust, balanserad från föregående år	—	—	8	16	14	—	—	—	—	—	—	—
Förlust för året ..	16	8	8	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Summa	<b>77</b>	<b>70</b>	<b>62</b>	<b>60</b>	<b>109</b>	<b>68</b>	<b>103</b>	<b>93</b>	<b>158</b>	<b>208</b>	<b>249</b>	<b>180</b>
<i>Utgifter.</i>												
Från föregående år balanserad förlust	—	—	8	16	14	—	—	—	—	—	—	—
Avsättning till förnyelsefond.....	4	—	—	—	39	27	61	52	60	61	79	72
Räntor, saldo.....	57	61	46	38	38	38	38	37	36	57	51	43
Amortering av förnyelsekostnader förda inom linjen	—	—	—	—	—	—	—	—	59	37	30	—
Diverse utgifter....	—	9	8	4	4	3	2	2	1	1	—	4
Vinst, balanserad från föregående år	16	—	—	—	—	—	—	2	2	—	22	35
Vinst för året ....	—	—	—	2	14	—	2	—	—	52	67	26
Summa	<b>77</b>	<b>70</b>	<b>62</b>	<b>60</b>	<b>109</b>	<b>68</b>	<b>103</b>	<b>93</b>	<b>158</b>	<b>208</b>	<b>249</b>	<b>180</b>
Till bolagsstämmans förfogande.....	—	-8	-16	-14	—	—	2	2	—	52	89	61
Härav disponerade för:												
avsättning till reservfond .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	30	—
utdelning till aktieägare .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	24
											4 %	4 %
Balans till efterföljande år.....	—	-8	-16	-14	—	—	2	2	—	22	35	37

## Bolagets preliminära balansräkning per den 31 december 1943.

	Tusen kronor
<i>Tillgångar.</i>	
Järnvägsanläggningen .....	1 959
Fastigheter (markområden) .....	3
Ofullbordade anläggningar .....	69
I kassa och bank .....	274
Förråd .....	64
Diverse tillgångar .....	36
	Summa 2 405
<i>Skulder.</i>	
Statslån.....	85
Reverslån.....	775

Svävande skulder .....	148 <sup>1</sup>
Aktiekapital .....	600
Reservfond .....	60
Förnyelsefond .....	638
Balanserad vinst .....	61
Vinst för året .....	38
	Summa 2 405

I anslutning till balansräkningen framhåller järnvägsstyrelsen, att det bokförda anläggningsvärdet icke motsvarade den ursprungliga byggnadskostnaden utan ett med omkring en miljon kronor nedskrivet belopp.

Beträffande bolagets skulder meddelar järnvägsstyrelsen, att bolaget för anskaffande av rälsbussar erhållit två lån ur motorvagnslånefonden, nämligen ett på 65 000 kronor år 1940 och ett på 61 500 kronor år 1941. Lånen skulle amorteras på 8 år och räntefoten utgjorde 4 %. Den sammanlagda kapital-skulden hade den 31 december 1943 utgjort 85 000 kronor och beräknades den 1 juli 1944 hava nedgått till 67 456 kronor 56 öre.

Ett reverslån å 1 200 000 kronor hade år 1925 upptagits hos Svenska handelsbanken i samband med ombildning av järnvägsbolaget. Avbetalning hade sedermera ägt rum, så att lånet vid årsskiftet 1943—1944 uppgått till 775 000 kronor. Räntan vore icke fixerad utan bestämdes årligen. En uppsägningstid av en månad vore stadgad.

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till beräkningar rörande järnvägs-företagets affärsvärde samt anför därom, att en på sedvanligt sätt upp-gjord normalkalkyl för järnvägen visade ett driftöverskott å järnvägsrörelsen av 58 000 kronor. Detta överskott vore tillräckligt att täcka avsättningen till förnyelsefond, vartill beräknades åtgå likaledes 58 000 kronor. Något överskott därutöver till förräntning av låneskulder finnes alltså icke. Teoretiskt syntes därför dessa låneskulder icke kunna återbetalas. Till följd av de förbättrade driftsresultaten under senare år hade bolaget emellertid kunnat göra avbetalningar på sina skulder. Sålunda hade det nyssnämnda reverslånet sedan 1937 nedamorterats från 1 200 000 kronor till 775 000 kronor eller med 425 000 kro-nor. Så länge nuvarande för järnvägarna gynnsamma konjunkturer rådde, syntes möjlighet föreligga att ytterligare nedbringa skulden, och med hänsyn härtill hade det syntes skäligt att staten av reversskulden övertog 650 000 kronor, medan bolagets långivare avskreve återstoden, 125 000 kronor. Då med köpet följde bolagets kontanta tillgångar, som vid senaste årsskifte upp-gått till omkring 275 000 kronor, vilket belopp beräknades ytterligare stiga under de närmaste månaderna, hade 250 000 kronor beräknats kunna dispo-neras för att nedbringa förenämnda skuld till 400 000 kronor, vilket belopp sålunda utgjorde den kapitalskuld, som följde med vid järnvägens överlåtelse till staten. Vid ställningstagande till frågan om köpevillkorens skälighet vore att beakta, att med hänsyn till järnvägens läge och transportuppgifter ett ned-

<sup>1</sup> Häri ingår belopp för kontrakterad, ej levererad rälsbuss 69 000 kronor, räls 27 000 kronor samt beräknade skatter 20 000 kronor.

läggande av densamma enligt järnvägsstyrelsens uppfattning icke torde kunna ifrågakomma. Kapitalinvesteringen syntes även skäligen vid jämförelse med de villkor, som tidigare godkänts beträffande banor med liknande standard.

Järnvägens förstatligande medförde, fortsätter järnvägsstyrelsen, en del allmänna fördelar, främst beträffande transportvägarna för samtrafikgodset. Av betydelse vore därvid, att järnvägen förstatligades samtidigt med kristianstadbanorna. Därigenom undvekes nämligen en eljest oundviklig, skäligen omständlig omläggning av vissa samtrafiksvägar och ernåddes, att godstransporterna kunde utan hinder av reglementariska vägbestämmelser städs försiggå på det sätt, som vore ur transportsynpunkt lämpligast. Efter ett förstatligande även av denna järnväg komme nämligen alla järnvägar i sydligaste Sverige att tillhöra staten. Vidare vore det av viss betydelse, att statsbanorna erhöles ännu en normalspårsförbindelse (vid sidan av Karlskrona—Växjölinjen) med Blekinge. Slutligen möjliggjordes besparingar och förenklingar dels genom att stationerna i Sölvesborg, Olofström och Älmhult bleve uteslutande statsbanestationer, dels genom att järnvägens förvaltning helt komme att inordnas under redan befintlig distriktsledning och i angränsande sektioner.

Beträffande anslagsbehovet för statsförvärvets genomförande uttalar styrelsen, att för övertagande av bolagets reverslån erfordrades 400 000 kronor. På sätt skett i tidigare analoga fall borde vidare de två motorvagnslånen om tillsammans 67 456 kronor 56 öre i den centrala statsbokföringen överföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond, varjämte räntorna skulle av järnvägsstyrelsen kontant inbetalas till riksgäldskontoret. Styrelsen utginge från att övertagna rörliga tillgångar och svävande skulder skulle föras å det särskilda utjämningskonto, benämnt »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vilket för sådant ändamål sedan år 1940 funnes upplagt i statens järnvägars räkenskaper.

För personalens övertagande i statens järnvägars tjänst hade, anför styrelsen vidare, i avtalets § 5 intagits reglerande bestämmelser, vilka vore utformade helt i anslutning till vad som tidigare avtalats för andra övertagna järnvägars personal. Enligt nämnda paragrafs mom. 5 skulle befattningshavarna vid järnvägen i regel vara berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1945 erhålla anställning vid statens järnvägar på de vid dessa gällande anställnings- och lönevillkoren. Enligt vid avtalet fogad bilaga C skulle i anslutning härtill sammanlagt 44 tjänstemän komma att övertagas i statens järnvägars tjänst, nämligen 37 ordinarie och 7 icke-ordinarie. Härutöver överginge i statens järnvägars tjänst 18 ban- och verkstadsarbetare, för vilka tjänstehavargrupper vid statens järnvägar gällande kollektivavtal komme att efter hand träda i tillämpning. Genom förvärvet av de ifrågavarande järnvägarna komme sålunda sammanlagt 62 personer att överföras i statens järnvägars tjänst. Härtill komme viss aspirantpersonal, tillfälliga arbetstagare m. fl., vilka jämväl, i den mån drifttjänsten så krävde, kunde erhålla sysselsättning vid statens järnvägar och i förekommande fall ingå i rekryteringspersonalen.

De olika befattningshavarnas lönegradsplacering i statens järnvägars tjänst,

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

Bland den övertagna personalen funnes endast en tjänstehavare, som vore avsedd att placeras på aktiv stat i högre lönegrad än A 20, nämligen en kontrollör i lönegraden A 21. Denne vore avsedd att fylla det behov av en kontrollör, som uppkommit i samband med det fortsatta förstatligandet. Efter år 1941 hade nämligen utan ökning av antalet kontrollörer med statens järnvägar införlivats ett betydande antal enskilda järnvägar, nämligen Blekinge kustbanor, Östra Blekinge järnväg, Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg och samtliga de s. k. malmöbanorna. Härtill komme kristianstadbanorna, beträffande vilkas förstatligande förslag numera förelagts riksdagen.

Enligt 8 § i avtalet skulle järnvägen från tillträdesdagen införlivas med statens järnvägar. Enligt föreliggande preliminär plan för distriktsindelning av ett samlat svenskt järnvägsnät i statens ägo vore avsett, att nu ifrågavarande bandel skulle tillföras tredje distriktet. För banans driftsledning erfordrades icke inrättande av några nya sektioner.

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

*dels* besluta, att Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg må på avtalade villkor övertagas av staten och införlivas med statens järnvägar fr. o. m. den 1 juli 1944,

*dels* till förvärvets genomförande å riksstaten för budgetåret 1944/45 under rubrik »Förvärv av Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg» anvisa ett reservationsanslag av 400 000 kronor,

*dels* slutligen medgiva, att i personalförteckningen för statens järnvägar antalet kontrollörsbefattningar (lönegraden A 21) måtte fr. o. m. den 1 januari 1945 ökas med en.

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

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* hava den 10 februari 1944 avgivit utlåtande i ärendet. I fråga om sin principiella inställning till frågan om förstatligande av de enskilda järnvägarna hava fullmäktige hänvisat till det yttrande fullmäktige den 30 december 1943 avgivit till Kungl. Maj:t angående statsförvärv av Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar.

Då fullmäktige funnit de avtalade villkoren för statsförvärv av Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg från statens synpunkt godtagbara, hava full-

mäktige tillstyrkt det föreliggande förslaget om förvärv under år 1944 av nämnda järnväg. I samband med förvärvet borde kapitalåterstoden av de båda motorvagnslånen i den centrala statsbokföringen överföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond, varjämte intill tillträdesdagen upplupna räntor å lånen borde av järnvägsstyrelsen kontant inbetalas till riksgäldskontoret.

I övrigt hava järnvägsstyrelsens ifrågavarande framställning och det bilagda avtalet ej givit fullmäktige anledning till något uttalande.

*Riksgäldsfullmäktigen K. Magnusson* har i ett särskilt yttrande förklarat, att han icke velat motsätta sig ett tillstyrkande av det föreslagna statsförvärvet av ifrågavarande järnväg men att han med hänsyn till bolagets ekonomiska ställning ansett, att staten icke såsom i avtalet angående järnvägens förstatligande stipulerats bort övertaga betalningsskyldigheten för viss del av bolagets banklån.

Enligt det föreliggande, med Sölvesborg—Olofström—Elmhults järnvägsaktiebolag träffade avtalet överlåter bolaget med tillträde den 1 juli 1944 till staten bolagets järnväg, omfattande den 71,7 km långa bandelen Sölvesborg—Almhult med vad därtill hör, ävensom bolagets övriga tillgångar med undantag av ett kontant belopp å 30 000 kronor. Vederlag för egendomen skall enligt avtalet utgå på det sätt, att bolaget befrias från skyldigheten att till statsverket betala oguldna delar av bolagets tvenne statslån för anskaffande av rälsbussar med en sammanlagd kapitalskuld på tillträdesdagen av 67 456 kronor 56 öre, varjämte staten övertager betalningsskyldigheten för dels bolagets lån hos aktiebolaget Svenska handelsbanken, löpande med en uppsägningstid av en månad, intill ett belopp av 650 000 kronor, dels bolagets på tillträdesdagen oguldna utgifter enligt vad i avtalet närmare omförmäles.

En av järnvägsstyrelsen på sedvanligt sätt uppgjord normalkalkyl för järnvägen visar ett genomsnittligt årligt driftöverskott av järnvägsrörelsen å 58 000 kronor. Avsättningen till förnyelsefond beräknas uppgå till samma belopp. Enligt kalkylen finnes alltså icke något överskott därutöver till förräntning eller amortering av låneskulder. Då järnvägsstyrelsen likväl förordat, att staten skall övertaga betalningsansvaret intill ett belopp av 650 000 kronor för bolagets till 775 000 kronor nedamorterade banklån, sammanhänger detta med att bolaget till följd av förbättrade driftresultat under senare år faktiskt kunnat göra avbetalningar å sina skulder, bland annat å banklånet med 425 000 kronor sedan år 1937. Av de kontanta tillgångar, som staten i samband med förvärvet får övertaga från bolaget, beräknas 250 000 kronor kunna disponeras för nedbringande av det skuldbelopp, för vilket staten enligt avtalet skall övertaga betalningsansvaret. Statens betalningsansvar kommer sålunda i verkligheten att begränsas till 400 000 kronor.

Såsom järnvägsstyrelsen framhållit, kommer ett förstatligande av järnvägen att medföra vissa allmänna fördelar. Med hänsyn härtill och till vad styrelsen i övrigt anfört har jag för min del funnit skäligt, att staten i den utsträckning i det föregående angivits övertager bolagets betalningsförpliktelser.

Departements-  
chefen.

Mot de av järnvägsstyrelsen i anledning av förvärvet föreslagna bokföringsåtgärderna har jag icke något att erinra.

Enligt avtalet skola befattningshavarna vid järnvägen i regel vara berättigade att från och med den 1 januari 1945 erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor. Personalens löneställning blir reglerad i och med statsmakternas godkännande av avtalet, och något särskilt beslut av riksdagen i detta avseende erfordras alltså icke. Bland personalen finnes emellertid en befattningshavare, som är avsedd att placeras på aktiv stat i högre lönegrad än A 20, nämligen en kontrollör i lönegraden A 21. Förslag om härav föranledd ändring i personalförteckningen för statens järnvägar framlägger jag denna dag i annat sammanhang.

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

*dels* besluta, att Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg må på avtalade villkor övertagas av staten och införlivas med statens järnvägar från och med den 1 juli 1944,

*dels ock* till *Förvärv av Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg* för budgetåret 1944/45 å kapitalbudgeten under Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av ..... kronor 400 000.

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

Ur protokollet:

*Sigurd Lang.*



## Avtal

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Sölvesborg—Olofström—Elmhults järnvägsaktiebolag, nedan kallat bolaget, å andra sidan, angående överlåtelse till svenska staten av bolagets järnväg m. m.

## § 1.

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

dels bolagets järnväg, omfattande bandelen Sölvesborg—Älmhult med vad till densamma hör,

dels bolagets övriga fastigheter och andra tillgångar samt rättigheter.

Bolaget äger dock rätt att dels av tillgängliga kontanta medel behålla eller på tillträdesdagen av styrelsen kontant utbetomma ett belopp av trettiotusen (30,000) kronor, dels utbetomma eventuell framtida återbäring eller utdelning på grund av bolagets delägarskap i Svenska järnvägsförbundet, Enskilda järnvägars arbetsgivareförening och Enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter.

Fastigheterna äro förtecknade i bilaga A.

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

*Mom. 3.* Bolaget må icke före tillträdesdagen disponera i överlåtelsen ingående tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållet av driften å och underhållet av bolagets järnväg inklusive förräntning och avtalad amortering av bolagets låneskulder.

Bolaget må icke utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som kunna öka järnvägens driftutgifter.

## § 2.

På tillträdesdagen skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthändingar beträffande bolagets till staten överlätna fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för andra penninginteckningar än sådana som utgöra säkerhet för i § 3 omnämnd låneskuld.

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

## § 3.

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

dels befria bolaget från skyldigheten att till statsverket betala på tillträdesdagen oguldna delar av bolagets tvenne statslån för anskaffande av rälsbussar, med en sammanlagd kapitalskuld på tillträdesdagen av sextiosjutusenfyrahundra femtio sex (67,456) kronor och 56 öre.

dels övertaga betalningsskyldigheten för bolagets lån hos A. B. Svenska Handelsbanken intill ett belopp av sexhundra femtio tusen (650,000) kronor,

dels slutligen övertaga betalningsansvaret för sådana till rörelsen under tiden efter den 1 januari 1943 hänförliga, på tillträdesdagen oguldna utgifter,

däri inbegripet alla skatter, som vid övertagandet redan påförts eller därefter komma att påföras bolaget för den överlättna egendomen och rörelsen.

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

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

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

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

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

#### § 4.

De överlättna rättigheterna och skyldigheterna enligt överenskommelser, kontrakt och medgivanden rörande bolagets rörelse äro så fullständigt som möjligt förtecknade i bilaga B.

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

#### § 5.

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

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

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

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

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

*dels* för all personal under tiden intill 1944 års utgång, i den mån vederbörandes anställning ej dessförinnan upphör;

*dels* för befattningshavare, vilka enligt mom. 4 entledigas utan eller med rätt till förtidspension, under vederbörandes hela återstående tjänstetid;

*dels* för befattningshavare, vilka enligt mom. 4 uppföras på övergångsstat, intill dess de inplaceras på för statens järnvägar behövliga befattningar eller pensioneras.

*Mom. 4.* Statens järnvägar skola äga rätt att före 1944 års utgång

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

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

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

*dels* slutligen på övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som vid statens förvärfv av järnvägen icke omedelbart kunna beredas tjänstgöring i befattning, motsvarande den lönegrad, vari inplacering enligt bil. C är avsedd att 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 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 befattningshavaren därom gör ansökan, må sådant entledigande med förtidspension, som i detta moment sägs, äga rum jämväl av befattningshavare, som ej uppnått 60 men väl 50 års ålder. Innan sådan ansökan sker, skall mellan järnvägsstyrelsen och befattningshavaren överenskommelse vara träffad, i vad mån pensionen skall reduceras gentemot vad i nästföregående stycke sägs.

*Mom. 5.* De befattningshavare, vilka icke uppsägas, entledigas eller uppföras på övergångsstat jämlikt mom. 4, äro berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1945 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

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

b) att de åtnöja sig med sådana — mot deras löneförhållanden såvitt möjligt svarande — befattningar, som styrelsen med hänsyn till den utbildning, som för olika befattningar är föreskriven vid statens järnvägar, och efter vederbörligt hänsynstagande till tidigare tjänstgöring anser lämpligt anförtro dem och i förekommande fall med placering jämväl vid annat statligt företag än statens järnvägar eller hos bolag, vari staten äger aktiemajoriteten;

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

d) att de befattningshavare, som äro delägare i enskild pensionsinrättning, icke äga rätt att få för statens järnvägars personal gällande pensionsreglementen på sig tillämpade, och att för dessa delaktighetsbeloppet i pensionsinrättningen icke må överstiga det belopp, som skulle hava gällt för vederbörande vid fortsatt anställning i bolagets tjänst. Vid befordran till högre tjänst vid statens järnvägar äger järnvägsstyrelsen medgiva höjning av delaktighetsbeloppet till belopp, som skulle hava gällt för närmast motsvarande tjänst vid bolagets järnväg.

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

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

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

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

## § 6.

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

## § 7.

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

## § 8.

Bolagets järnväg skall, räknat från och med tillträdesdagen, införlivas

med statens järnvägar sålunda, att för dessa gällande taxor och föreskrifter komma till tillämpning på densamma, vad godssamtrafiken beträffar dock först sedan vederbörliga ändringar av samtrafikstabellen hunnit utfärdas av verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik.

§ 9.

Detta avtal är ingånget, för styrelsens del under förbehåll av godkännande av Kungl. Maj:t och för bolagets del under förbehåll av bolagsstämmans godkännande.

Stockholm den 28 januari 1944.

Sölvesborg den 28 januari 1944.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

SÖLVESBORG—OLOFSTRÖM—  
ELMHULTS JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

*G. Dahlbeck*

*Åke Nerell*

*A. Wiedholm*

*Erik Malmkvist*

---