

Nr 177.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv av Halmstad—Nässjö järnvägar; given Stockholms slott den 2 mars 1945.

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.

GUSTAF.

Fritiof Domö.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 2 mars 1945.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, DOMÖ, EWERLÖF, RUBBESTAD, OHLIN, ERLANDER, DANIELSON, ANDRÉN.

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

Med skrivelse den 20 februari 1945 har *järnvägsstyrelsen* underställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen — under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande — med Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag ingånget avtal om förvärv av bolagets järnvägar jämte den av bolaget bedrivna biltrafiken m. m. Avtalet torde med uteslutande av därtill hörande bilagor få fogas till dagens statsrådsprotokoll.



Järnvägsstyrelsen uttalar till en början, att den träffade överenskommelsen inginge såsom ett led i det av statsmakterna vid 1939 års lagtima riksdag beslutade allmänna järnvägsförstatligandet samt att vid de utredningar och förhandlingar, vilka föregått överenskommelsen, följts samma riktlinjer som vid tidigare statsförvärv. Vad anginge uppgörelsens innehåll vore däremot att märka, att förevarande förvärv, i motsats till flertalet tidigare, omfattade endast viss mindre del av säljarebolagets rörliga tillgångar och i konsekvens därmed icke medförde något skuldövertagande.

De järnvägar, som avtalet avser, bestå av två huvudlinjer, nämligen Halmstad—Landeryd—Värnamo—Vaggeryd—Nässjö och Landeryd—Falköping samt fyra bilinjer, nämligen Vaggeryd—Jönköping, Reftele—Gislaved, Kinnared—Ätran och Torup—Hyltebruk. Järnvägarna betjäna tillsammans ett relativt stort trafikområde inom Halland, västra Småland och Västergötland. Av bilinjerna är Vaggeryd—Jönköping den mest betydande. Samtliga bandelar hava normal spårvidd, 1,435 meter. Järnvägssystemet har tillkommit genom sammanslagning av åtskilliga mindre järnvägar och består av ett flertal koncessionsenheter.

Järnvägarnas anslutning till järnvägsnätet i övrigt belyses av kartan å s. 2.

Angående koncessionsenheternas tillkomst meddelar järnvägsstyrelsen följande uppgifter.

	Koncession meddelad år	Öppnad för trafik år	Ban- längd km
Halmstad—Värnamo	1872	1877	115·1
Värnamo—Hok	1873	1879	46·0
Hok—Nässjö	1874	1882	34·8
Vaggeryd—Jönköping H	1890	1894	35·0
Reftete—Gislaved	1898	1901	18·4
Falköping C—Landeryd	1901	1906—07	129·7
Kinnared—Fegen	1884	1885	11·7
Fegen—Ätran	1884	1887	6·2
Torup—Rydö	1897	1897	3·8
Rydö—Hylte	1907	1909	7·2
			Summa 407·9

I fråga om viktigare tekniska förhållanden innehåller styrelsens skrivelse följande uppgifter för de olika bandelarna.

	Km	Rälsvikt per meter kg	Tillåten hastighet km/tim
Halmstad—Nässjö	146	41	80
	50	32	»
Vaggeryd—Jönköping H	15	41	»
	20	32	»
Landeryd—Falköping C	1·5	41	»
	128	32	»

	Km	Rälsvikt per meter kg	Tillåten hastighet km/tim
Reftele—Gislaved	18	32	60
Kinnared—Ätran	5	32	»
	13	27	»
Torup—Hyltebruk	11	32	»

Järnvägarnas rullande materiel utgjordes vid tiden för avlåtandet av järnvägsstyrelsens förevarande skrivelse av:

Ånglok	28
Motorvagnar	3
Snabbvagnar	3
Rälsbussar	11
Lokomotorer	10
Person- och postvagnar	40
Resgods- och godsvagnar	1 019

Härtill komme visst antal tjänstevagnar.

I fråga om betydelsen i trafikhänseende av bolagets järnvägsnät anför järnvägsstyrelsen, att detta i första hand vore av vikt såsom godstrafikled. Under åren 1931—1938 hade sålunda tre fjärdedelar av driftinkomsterna härrört från godstrafiken. Av transporterade varuslag märktes intill utbrottet av det nu pågående världskriget främst trävaror, pappersmassa, papp och papper, stenkol och koks, gödselmedel, järn och stål, tegel, malm samt torvprodukter. De inom trafikområdet belägna större industrierna vore Munksjöfabrikerna i Jönköping, Norrahammars bruk, gummifabriken i Gislaved samt massafabrikerna i Vaggeryd och Hyltebruk. Därjämte märktes förekomsten av en mångsidigt utvecklad och livligt expanderande småindustri.

Persontrafiken visade en gynnsam utveckling, och den relativa andelen i trafikinkomsterna hade för denna del av rörelsen visat tendens att öka. Härtill hade bidragit, att bolaget relativt tidigt och i betydande omfattning insatt motordrivna fordon för ombesörjande av persontrafiken. Sålunda hade redan år 1914 en mindre numera uttrangerad dieselelektrisk motorvagn förvärvats. Sedermera hade bolaget anskaffat ytterligare sådana vagnar men av större modell, bland vilka 3 fortfarande vore i bruk. Förutom rälsbussar av sedvanlig typ funnes vidare 3 olje- eller bensindrivna snabbvagnar med en vikt av 24 ton och största tillåten hastighet av 110 km/tim, vilka vore insatta som snabbtåg mellan Halmstad och Nässjö. För att förbättra tidtabellen även å linjen Landeryd—Falköping hade 2 snabbvagnar beställts att levereras under första halvåret 1945. Genom denna motorisering hade antalet tåglägenheter kunnat betydligt ökas utan alltför stor verkan å driftkostnaderna. Det vore enligt järnvägsstyrelsens mening att förvänta, att dessa anstalter skulle giva goda möjligheter att bland annat framdeles hävda järnvägens ställning gentemot landsvägstrafiken.

De berörda linjerna vore, fortsätter järnvägsstyrelsen, redan nu intimt sammanflätade med statsbanenätet. Efter ett eventuellt förstatligande skulle väster om södra stambanan av enskilda järnvägar endast återstå den smalspåriga Halmstad—Bolmens järnväg. Ett statsförvärv skulle sålunda kunna möjliggöra en betydelsefull rationalisering av trafikarbetet. Genom omdirigering av vissa godstransporter, vilka nu på grund av samtrafikföreskrifterna måste ledas bestämda vägar, vore det möjligt att vinna såväl driftkostnadsbesparingar som kortare transporttider ävensom rationellare utnyttjande av godsvagnsparken. Förenklingar, främst i fråga om växlingsarbetet, kunde genomföras vid de nuvarande nio föreningsstationerna, av vilka åtta, nämligen Halmstad, Ätran, Limmared, Gislaved, Värnamo, Ulricehamn, Falköping och Jönköping, skulle helt förlora denna sin karaktär.

Angående järnvägsbolagets biltrafikerörelse meddelar järnvägsstyrelsen, att bolaget över järnvägsnätets hela trafikområde i egen regi bedrev sådan såväl för person- som för godsbefordran. Trafiktillstånd hade erhållits för en väglängd av 1 448 km, varav dock med hänsyn till knappheten på driftförnödenheter endast omkring 1 000 km för närvarande trafikerades. Denna biltrafik vore av stort värde för järnvägsföretaget, enär den dels lämnade skydd mot osund konkurrens, dels kunde samordnas med järnvägsrörelsen så att allmänheten erhöle bästa möjliga transportförhållanden. Bilparken hade vid 1944 års slut bestått av 32 bussar, 4 personbilar och 10 lastbilar. Biltrafiken hade, även tagen för sig, lämnat tillfredsställande resultat.

Järnvägsstyrelsen lämnar härefter följande siffersammanställningar, avsedda att belysa järnvägsföretagets ekonomiska förhållanden under åren 1931—1938, vilken tid använts såsom basperiod för utredningarna, samt tiden därefter.

Järnvägsrörelsen.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medeltal 1931— 1938	1939	1940	1941	1942	1943
	T u s e n t a l k r o n o r													
<i>Inkomster.</i>														
Persontrafik ..	999	912	866	864	910	937	1 012	1 091	949	1 222	1 776	1 956	2 235	2 553
Godstrafik . . .	3 645	3 004	3 189	3 513	3 594	3 909	4 400	3 921	3 647	4 463	4 799	4 673	5 712	5 835
Övriga inkomster (posttransporter m. m.)	284	285	290	302	307	342	344	364	315	374	405	440	421	399
Summa	4 928	4 201	4 345	4 679	4 811	5 188	5 756	5 376	4 911	6 059	6 980	7 069	8 368	8 787
<i>Driftutgifter . . .</i>	3 837	3 310	3 392	3 689	3 875	4 136	4 506	4 074	3 852	4 597	5 449	5 462	6 723	7 171
<i>Driftöverskott . .</i>	1 091	891	953	990	936	1 052	1 250	1 302	1 059	1 462	1 531	1 607	1 645	1 616

Bilrörelsen.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943
	T u s e n t a l k r o n o r												
Inkomster	239	305	344	370	397	436	513	548	572	529	667	670	657
Utgifter	176	242	262	287	297	327	327	387	417	431	462	517	467
Driftöverskott	63	63	82	83	100	109	126	131	141	67	150	158	190
Avsättning till förnyelsefond	69	69	61	58	56	66	74	86	82	81	72	61	43

Bolagets vinst- och förlusträkningar.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943
	T u s e n t a l k r o n o r												
<i>Inkomster.</i>													
Från föreg. år balanserad vinst	8	66	68	108	72	57	137	504	664	528	323	350	309
Driftöverskott:													
av järnvägsrörelsen ..	1 091	891	953	990	936	1 052	1 250	1 302	1 462	1 531	1 607	1 645	1 616
* bilrörelsen	63	63	82	83	100	109	126	131	141	67	150	158	190
Ränta och inkomst av värdehandlingar	—	—	—	—	6	12	15	15	15	15	15	19	15
Inkomst för omlagd samtrafiksväg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	52
Diverse inkomster	—	—	—	—	—	5	4	8	6	8	8	26	44
Summa	1 162	1 020	1 103	1 181	1 114	1 235	1 532	1 960	2 288	2 149	2 104	2 198	2 226
<i>Utgifter.</i>													
Trafikeringsåtaganden.	—	24	44	32	47	—	—	—	—	—	—	—	—
Avsättning till förnyelsefond:													
för järnvägsrörelsen ..	303	305	309	309	312	316	322	339	396	416	605	709	712
* bilrörelsen	69	69	61	58	56	66	74	86	82	81	72	61	43
Räntor	69	67	54	54	36	41	49	46	44	33	2	—	—
Skatter	120	88	67	61	76	78	21	144	264	327	400	462	462
Utgifter för omlagd samtrafiksväg	85	99	85	70	55	47	37	25	18	8	—	1	—
Diverse utgifter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130	19	—	—
Vinst fr. föreg. år	8	66	68	108	72	57	137	504	664	528	323	350	309
* för året	508	302	415	489	460	630	892	816	820	626	683	615	700
Summa	1 162	1 020	1 103	1 181	1 114	1 235	1 532	1 960	2 288	2 149	2 104	2 198	2 226
Till bolagsstämmans förfogande	516	368	483	597	532	687	1 029	1 320	1 484	1 154	1 006	965	1 009
Härav disponerat för:													
avsättning t. egna fonder	—	—	—	150	100	100	—	—	300	175	—	—	—
utdelning å stamaktier	450	300	375	375	375	450	525	656	656	656	656	656	656
Vinst resp. förlust balanserad till efterföljande år	6%	4%	5%	5%	5%	6%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%
	66	68	108	72	57	137	504	664	528	323	350	309	353

Bolagets balansräkning per den 31 december 1943.

<i>Tillgångar.</i>	Kronor.
Järnvägsanläggningen	14 019 700
Rullande materiel	8 361 000
Inventarier	713 500
Hjälpanläggningar och fastigheter	845 000
Automobilrörelsen	926 400
Aktier	
i Nässjö—Oskarshamns järnvägs A/B, 3 000 st à 100 kr	1
i Halmstad—Bolmens » 699 » » 100 »	1
i AB Svenska Godscentraler 107 » » 100 »	1
i AB Landtransport 129 » » 100 »	1
i AB Nordisk Biltjänst 37 » » 150 »	1
Statsobligationer	150 000
I kassa och bank	1 862 697
Förråd	1 493 959
Diverse fordringar	588 397
Reserverade tillgångar	414
Summa kronor	28 961 072

<i>Skulder.</i>	Kronor.
Främmande kapital	
Diverse skulder	2 979 469
Eget kapital	
Skattefond	693 548
Aktiekapital	9 375 000
Reservfond	1 000 000
Dispositionsfond	125 000
Förnyelsefond	13 779 000
Vinst från föregående år	309 320
» för året	699 735
Summa kronor	28 961 072

Den avtalade köpeskillingen för den till statsförvärv ifrågasatta egendomen uppgår till 18 750 000 kronor.

I fråga om beräkningen av järnvägarnas affärsvärde meddelar järnvägsstyrelsen, att styrelsen enligt de allmänna riktlinjerna för utredningsarbetet beträffande till förstatligande ifrågasatta enskilda järnvägar i och för uppskattning av affärsvärdet uppgjort en kalkyl över beräkningsbara inkomster, utgifter och överskott under ett »normalår». Denna kalkyl vore baserad på bokföringsuppgifterna för åren 1931—1938 med vissa justeringar med hänsyn till bland annat företagen motorisering samt verkställd rationalisering av driften. Kalkylen visade följande resultat för bolagets järnvägsrörelse.

Trafikinkomster	kronor	5 090 000
Driftutgifter	»	3 732 000
		Driftöverskott kronor 1 358 000.

Driftöverskottet av järnvägsrörelsen skulle, anför järnvägsstyrelsen, i första hand täcka avsättningen till förnyelsefond för samma rörelse. Denna avsättning beräknades till 485 000 kronor. Den kalkylerade »normala» avkastningen av järnvägsrörelsen utgjorde alltså 873 000 kronor. Härtill komme 75 000 kronor, utgörande avkastning å bilrörelsen. Det samlade kalkylatoriska överskottet av bolagens järnvägs- och bilrörelse uppginge sålunda till 948 000 kronor.

Efter frånräkning av skatter, vilka kalkylerats till 200 000 kronor enligt de bestämmelser, som gällde vid basperiodens slut, återstode ett nettobelopp av 748 000 kronor, vilket vore att ställa mot det erforderliga kapitalet. Detta utgjordes av dels köpesumman, 18 750 000 kronor, dels de medel, som utöver löpande avsättningar till värdepapperskontot beräknats framdeles behöva investeras i anläggningarna på grund av att dessas medelålder överskridit halva brukningstiden. Vad denna investering beträffade, hade för rullande materielens del en beräkning enligt normalgrunder resulterat i ett belopp av 1 574 000 kronor. Då emellertid järnvägen i övrigt vore i mycket gott skick, hade det framtida till överårigheten hänförliga behovet av investeringsmedel ansetts kunna reduceras till 1 000 000 kronor. Det kapital, som borde insättas i en räntabilitetskalkyl, uppginge alltså till 19 750 000 kronor. Eftersom förvärvet avsåge järnvägs- och bilrörelsen jämte visst förråd men inga tillgångar därutöver — fränsett aktier i bilföretag — samt ej heller några skulder, funnes i detta fall inga ytterligare tillägg eller avdrag att göra. Förrentningen av nyssnämnda 19 750 000 kronor skulle alltså utgöra omkring 3,8 procent.

Beträffande anslagsbehovet för statsförvärvets genomförande uttalar styrelsen, att härför i första hand erfordrades ett investeringsanslag, motsvarande köpesumman 18 750 000 kronor. Förutnämnda post å 1 000 000 kronor, avseende förnyelse, behövde i detta sammanhang icke upptagas, då det endast utgjorde ett kalkylatoriskt mått på »överårigheten» och således icke föranledde något omedelbart anslagsäskande.

Av vikt ur anslagssynpunkt vore däremot att, enligt § 4 i avtalet, järnvägsstyrelsen komme att övertaga vissa kontrakt rörande anskaffning av ny rullande materiel och bilmateriel. De härmed följande kostnaderna, vilka enligt gällande föreskrifter skulle bestridas med investeringsanslag, uppginge till 2 100 000 kronor och fördelade sig på olika fordonsslag enligt följande.

Lokomotorer	kronor	130 000
Rälsbussar	»	190 000
Godsvagnar	»	1 280 000
Bilmateriel	»	500 000

Summa kronor 2 100 000.

I anslutning härtill framhåller styrelsen, att nu ifrågavarande utökning av järnvägens fordonspark visserligen icke vore nödvändig för ombesörjande av den i normalkalkylen antagna trafikmängden. Anskaffningen vore emellertid betingad därav, att bolagets järnvägar ansetts böra vara rustade att ombesörja trafik utöver nämnda mått, d. v. s. av samma motiv som under de senaste åren föranlett utökning av statens järnvägars egen vagnpark. Fordonen komme icke att reserveras för trafiken å de nu till förvärv föreslagna järnvägarna utan skulle ingå i statens järnvägars gemensamma fordonspark. Då det för investeringen erforderliga kapitalet sålunda låge utanför normalkalkylen, syntes det järnvägsstyrelsen lämpligt, att de för anskaffningen erforderliga investeringsmedlen icke sammansloges med förenämnda köpesumma utan anvisades under vederbörliga rubriker under statens järnvägars fond. Styrelsen utginge från att de utgifter, som kunde föranledas av övriga vid förvärvet övertagna avtal m. m., skulle — för såvitt de ej kunde direkt påföras driften eller statens järnvägars förråd — på sätt skett vid tidigare förvärv, föras på ett särskilt s. k. inköpskonto, vilket jämväl finge gottskivas ersättning för med förvärvet följande rörliga tillgångar. Angående den framtida regleringen av detta konto gällde detsamma som beträffande övriga sådana konton. Styrelsen hänvisade härutinnan till sin skrivelse den 10 februari 1945, angående införlivande i statsbanenätet av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar.

För personalens övertagande i statens järnvägars tjänst hade, anför styrelsen vidare, i avtalets § 5 intagits reglerande bestämmelser, vilka erhållit i sak samma lydelse, som anmälts i styrelsens förenämnda skrivelse den 10 februari 1945 med de ändrade data, som vore betingade bland annat av den omständigheten, att personalen vid nu ifrågavarande järnväg skulle i vanlig ordning bibehållas vid den enskilda järnvägens anställnings- och avlöningsvillkor intill utgången av år 1945.

Enligt femte momentet i avtalets § 5 skulle, fortsätter järnvägsstyrelsen, befattningshavarna vid järnvägen i regel vara berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1946 erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor. Enligt vid avtalet fogad bilaga C skulle i anslutning härtill sammanlagt 621 tjänstemän komma att övertagas i statens järnvägars tjänst, nämligen 477 ordinarie och 144 icke ordinarie. Härutöver överginge i statens järnvägars tjänst 46 fast anställda chaufförer samt 200 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 867 personer att överföras i statens järnvägars tjänst. Härtill komme viss aspirantpersonal, städerskor, tillfälliga arbetstagare m. fl., vilka jämväl, i den mån tjänsten 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 överlägg-

ningar samt i huvudsak i fullt samförstånd med järnvägsförvaltningen och med representanter för berörda personalorganisationer. Vid lönegradsplaceringen hade tillämpats normen, att personalen — med några enstaka undantag — tillförsäkrats sina vid den enskilda järnvägen åtnjutna löneförhöjningar. 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 av det framtida behovet av tjänster i de olika lönegraderna.

Enligt § 8 i avtalet skall järnvägen från tillträdesdagen införlivas med statens järnvägar. Järnvägsstyrelsen erinrar, att enligt föreliggande preliminär plan för distriktsindelning av ett samlat svenskt järnvägsnät i statens ägo vore avsett, att nu ifrågakommande bandelar skulle tillföras sjätte distriktet. Omfattningen av de nuvarande ban- och trafiksektionerna inom detta distrikt gjorde det icke möjligt att i dessa sektioner infoga ett järnvägsnät av den omfattning, som förevarande statsförvärv avsåge. Styrelsen ansåge det därför nödvändigt, att nya ban- och trafiksektioner inrättades med Halmstad såsom huvudort och omfattande förutom de bandelar, som genom förevarande förvärv tillfördes statens järnvägar, jämväl bandelen Varberg—Ätran, som vore en direkt fortsättning på linjen Kinnared—Ätran. Förstnämnda linje borde därför i detta sammanhang överföras från andra till sjätte distriktet. Lämpliga lokalutrymmen för de nya ban- och trafiksektionsledningarna i Halmstad kunde iordningställas inom de förvaltningslokaler, som bleve disponibla där.

För maskintjänstens del räknades med, att dessa bandelar utan olägenhet skulle kunna inordnas i den redan organiserade 25 maskinsektionen i Borås. Genom tillkomsten av dessa nya bandelar med deras ganska betydande maskintjänst bleve det emellertid motiverat att föreståndaren för denna maskinsektion, som f. n. förestodes av en maskiningenjör i lönegraden A 26, uppflyttades till förste maskiningenjör i lönegraden A 27, vilket borde ske redan från tidpunkten för införlivandet, nämligen den 1 juli 1945.

De nya ban- och trafiksektionerna bleve av sådan storlek, att föreståndarskapet tills vidare borde uppdragas åt tjänstemän i lönegraden A 26, för vilket ändamål sålunda erfordrades en baningenjörs- och en trafikinspektörsbefattning.

Av stationerna vid Halmstad—Nässjö järnvägar vore med hänsyn till 1938 års trafik Halmstad C hänförlig till klass 1 B och Värnamo till klass 2.

Förutom sålunda erforderliga befattningar på aktiv stat erfordrades även ett antal tjänster på övergångsstat för tjänstemän, som enligt bilaga C till avtalet skulle övertagas i lönegraden A 21 eller högre, men för vilka placering på aktiv stat icke kunde ordnas omedelbart, nämligen för två maskiningenjörer, en förste trafikinspektör, en byråassistent och en förrådsförvaltare.

Vad i övrigt gällde personalens antal m. m. i lönegraden A 20 och därunder förklarar järnvägsstyrelsen sig senare skola inkomma med förslag i sam-

band med den framställning beträffande antalet sådana tjänster för år 1946, som styrelsen hade att avgiva hösten 1945.

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

dels besluta, att Halmstad—Nässjö järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar fr. o. m. den 1 juli 1945,

dels till förvärvets genomförande å riksstaten för budgetåret 1945/46 under rubrik Förvärv av Halmstad—Nässjö järnvägar anvisa ett investeringsanslag av 18 750 000 kronor,

dels under i det föregående angivna rubriker för rullande materiel och bilmateriel anvisa investeringsanslag om tillhoppa 2 100 000 kronor,

dels medgiva, att i personalförteckningen för statens järnvägar antalet befattningar över lönegraden A 20 måtte ökas med följande antal i respektive lönegrader, nämligen:

Lönegrad	Antal
<i>fr. o. m. den 1 juli 1945</i>	
A 27 Förste maskiningenjör	1
<i>fr. o. m. den 1 januari 1946</i>	
A 26 Banningenjör	1
Trafikinspektör	1
A 24 Stationsinspektör klass 1 B	1
A 22 Stationsinspektör klass 2	1
A 21 Byråassistent	1
<i>på övergångsstat (fr. o. m. den 1 januari 1946)</i>	
A 26 Byråingenjör	1
Maskiningenjör	1
Trafikinspektör	1
A 21 Byråassistent	1
Kontrollör	1,

dels ock minska antalet maskiningenjörsbefattningar i lönegraden A 26 fr. o. m. den 1 juli 1945 med 1.

I beslutet om järnvägarnas införlivande med statens järnvägar borde, anför styrelsen slutligen, angivas, att dessa därefter skulle tills vidare hänföras till sjätte distriktet, varvid samtidigt bandelen Varberg—Åtran borde överflyttas från andra till sjätte distriktet.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 24 februari 1945 avgivit utlåtande i ärendet.

Fullmäktige hava inledningsvis erinrat därom, att enligt det föreliggande villkorliga avtalet å tillträdesdagen, som avses bli den 1 juli 1945, i vederlag för den egendom bolaget överläter till staten skola till bolaget överlämnas statsobligationer å nominellt 18 750 000 kronor. Obligationerna skola

löpa med 3 procent ränta, räknat fr. o. m. den 1 juli 1945, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1955 samt vara utställda i valörer om 10 000, 5 000, 1 000, 500 och 100 kronor.

Genom den nyligen inträffade räntesänkningen hade emellertid, anförda fullmäktige, räntan å tioåriga statslån nu gått ned icke obetydligt under 3 procent. För dagen utgjorde räntan å sådana lån omkring 2,85 procent. Vid försäljning av obligationer av nämnt slag betingade dessa därför för närvarande en köpkurs av 101 procent. Därest denna kurs gällde vid likviddagen den 1 juli 1945, skulle detta innebära, att köparen avhände sig ett värde av 187 500 kronor utöver den i avtalet fastställda köpesumman. Skulle kursen till denna dag hava stigit till 102 procent, komme det nu nämnda beloppet att fördubblas.

Under hänvisning till det anförda framhålla fullmäktige, att det för staten vore fördelaktigare, om likviden finge ske i penningar till det i avtalet angivna beloppet. En emission av tioåriga 3 procent obligationer till pari skulle enligt fullmäktiges mening i nuvarande ränteläge te sig anmärkningsvärd. Fullmäktige ifrågasätta därför, om ej förhandlingar med bolaget borde upptagas på denna punkt.

Då fullmäktige i övrigt funnit de avtalade villkoren om statsförvärv av Halmstad—Nässjö järnvägar från statens synpunkt godtagbara, tillstyrka fullmäktige med nyss ifrågasatt ändring det föreliggande förslaget om förvärv under innevarande år av nämnda järnvägar.

Beträffande förvärvets finansiering för det fall, att vederlaget skulle komma att utgå i obligationer på sätt i avtalet förutsatts, anförda fullmäktige följande.

Därest det föreslagna statsförvärvet genomföres och köpeskillingen skulle komma att erläggas i treprocentiga statsobligationer, skall riksgäldskontoret utfärda en ny emission — den sjätte — av det särskilda obligationslån, som år 1940 upplades för inlösen av enskilda järnvägar. Den nya emissionens obligationer skola — liksom fallet varit med de föregående emissionerna — föras med tio årsvis den 1 juli förfallande räntekuponer.

Riksgäldskontoret kommer i så fall att å tillträdesdagen till järnvägsstyrelsen för bolagets räkning överlämna interimsbevis å bolaget tillkommande statsobligationer, att sedermera så snart ske kan utbytas mot obligationer i av bolaget önskad valörfördelning. Det förutsättes därvid, att obligationer i valörer å 500 kronor och 100 kronor skola behöva utställas endast i det antal, som nödvändigtvis erfordras.

*Departements-
chefen.*

Det till förvärv ifrågasatta, Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägsnätet sträcker sig inom Halland, västra Småland och Västergötland och är det största återstående privatbanenätet i södra Sverige. Det omfattar en sammanlagd banlängd av 407,9 km och är i sin helhet normalspårigt. Bolagets över järnvägsnätets hela trafikområde bedrivna biltrafikrörelse omfattar en trafikerad väglängd av maximalt 1 448 km.

På grund av att järnvägsnätet är praktiskt taget helt inneslutet mellan statens järnvägars linjer, ligger det i sakens natur, att de indirekta fördelar, vilka följa av ett införlivande av järnvägarna med statsbanenätet, bliva tämligen

stora. Detta gäller särskilt i fråga om godstransporterna och möjligheterna att minska antalet föreningsstationer.

Enligt det föreliggande med Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag träffade avtalet överlåter bolaget med tillträde den 1 juli 1945 för en köpeskillning av 18 750 000 kronor till staten den av bolaget drivna järnvägs- och biltrafikrörelsen. Överlåtelsen omfattar jämväl bolagets övriga fastigheter, anläggningar, inventarier och förråd, i den mån sådana tillgångar icke i avtalet särskilt undantagits, ävensom bolagets innehav av aktier i aktiebolaget Svenska godscentraler, aktiebolaget Landtransport och aktiebolaget Nordisk bil-tjänst.

Järnvägsstyrelsen har — med beaktande av olika på frågan inverkan omständigheter — beräknat driftöverskottet å järnvägsrörelsen efter avdrag av förnyelsefondsavsättningar till 873 000 kronor under ett normalår. Avkastningen å bilrörelsen beräknas till 75 000 kronor om året. Sedan från den samlade inkomsten av trafikrörelsen å (873 000 + 75 000) 948 000 kronor dragits beräknade skatter å 200 000 kronor, återstår ett beräknat netto av 748 000 kronor. Då den avtalade köpeskillingen, såsom nämnts, uppgår till 18 750 000 kronor och förnyelsebehovet å anläggningarna kan beräknas till 1 000 000 kronor, motsvarar sålunda det kalkylerade nettot en förräntning av omkring 3,8 procent å den erforderliga investeringen av 19 750 000 kronor.

Med hänsyn till de fördelar, som — enligt vad jag inledningsvis framhållit — äro förenade med förvärvet och då Halmstad—Nässjö järnvägar hava en högre teknisk standard samt även i övrigt synas vara bättre underhållna än flertalet av staten tidigare förvärvade enskilda järnvägar, har jag funnit de avtalade villkoren vara för staten godtagbara.

Med anledning av vad riksgäldsfullmäktige i ärendet yttrat rörande formerna för köpeskillingens erläggande har jag under hand trätt i förbindelse med representant för säljarbolaget för att undersöka möjligheterna till en modifikation av avtalet i av fullmäktige angivet hänseende. Det har emellertid därvid visat sig, att förutsättningar för en ändring av avtalet saknas. För egen del har jag icke funnit anledning ifrågasätta, att avtalet på grund härav icke skulle av statsmakterna godkännas. Självfallet bör vid framtida förhandlingar rörande statsförvärv av enskilda järnvägar hänsyn tagas till utvecklingen på obligationsmarknaden. Hinder torde icke böra möta för järnvägsstyrelsen att, om så närmast med hänsyn till förhållandena å kapitalmarknaden anses lämpligt, i framtida avtal infoga bestämmelser om att köpeskillingen skall erläggas kontant.

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

För genomförande av förvärvet erfordras i första hand anvisande av ett investeringsanslag av 18 750 000 kronor, motsvarande köpeskillingen för förvärvet. Jag har icke funnit anledning till erinran mot järnvägsstyrelsens förslag, att för bestridande av kostnaden för vissa nyanskaffningar, som kon-

trakterats av bolaget och enligt avtalet skola övertagas av staten, fyra särskilda investeringsanslag å tillhoppa 2 100 000 kronor anvisas å kapitalbudgeten under statens järnvägars fond. Beloppet bör fördelas enligt styrelsens förslag och anvisas under de rubriker, som angivas i min hemställan i det följande. Svävande tillgångar och skulder böra liksom hittills regleras över det särskilda utjämningskonto, som finnes upplagt med rubriken Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar.

Enligt avtalet skola de flesta befattningshavarna vid Halmstad—Nässjö järnvägar vara berättigade att från och med den 1 januari 1946 — med vissa förbehåll — erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor. Personalparagrafen i förevarande avtal uppvisar vissa skiljaktigheter i jämförelse med de år 1944 och tidigare träffade överenskommelserna. I detta avseende torde jag få hänvisa till avtalet, vilket finnes fogat såsom bilaga till statsrådsprotokollet, samt till den kommentar, som lämnats i propositionen 1945: 130 angående införlivande i statsbanenätet av Stockholms—Västerås—Bergslagens järnvägar. Personalens löneställning blir reglerad i och med statsmakternas godkännande av avtalet. Något särskilt beslut av riksdagen erfordras alltså icke. Då emellertid för ban-, trafik- och maskintjänsten krävas vissa befattningar med placering i 21 och högre lönegrader, tarvas härutinnan beslut av riksdagen. Mot den ökning av antalet befattningar, som järnvägsstyrelsen i förevarande sammanhang föreslagit, har jag icke något att erinra. Jag avser att framlägga förslag om inrättande av dessa befattningar vid anmälan i annat sammanhang av frågor angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid kommunikationsverken.

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

dels besluta, att Halmstad—Nässjö järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar fr. o. m. den 1 juli 1945,

dels ock å kapitalbudgeten under Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, för budgetåret 1945/46 anvisa följande investeringsanslag, nämligen till

<i>Förvärv av Halmstad—Nässjö järnvägar kronor 18 750 000,</i>		
<i>Ytterligare medel till nyanskaffning av</i>		
<i>rälsbussar</i>	»	190 000,
<i>Ytterligare medel till nyanskaffning av</i>		
<i>lokomotorer</i>	»	130 000,
<i>Ytterligare medel till nyanskaffning av</i>		
<i>godsvagnar</i>	»	1 280 000,
<i>Ytterligare medel till nyanskaffning av</i>		
<i>bilmateriel</i>	»	500 000.

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:

Fredric Hawerman.

Avtal

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag, nedan kallat bolaget, å andra sidan, angående förvärv för svenska statens räkning av bolagets järnvägar m. m.

§ 1.

Mom. 1. Bolaget överlåter till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1945 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

dels bolagets järnvägar, omfattande bandelarna Halmstad—Nässjö, Landeryd—Falköping, Vaggeryd—Jönköping, Reftele—Gislaved, Kinnared—Åtran och Torup—Hyltebruk med vad till desamma hör, såsom rullande materiel, inventarier, hjälpanläggningar och förråd (angående förråd stadgas närmare i bilaga D),

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

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

dels följande aktier: 107 st. i AB Svenska godsbilcentraler, 129 st. i AB Landtransport och 37 st. i AB Nordisk biltjänst.

Mom. 2. Bolagets övriga tillgångar, såsom värdepapper, kontanta medel och fordringar samt de fastigheter, som i bilaga A äro angivna under rubriken »B. Egendom, som ej överlåtes till svenska staten», inklusive bedriven torvrörelse med därtill hörande maskiner, inventarier m. m. behållas av bolaget.

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

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

Mom. 4. Styrelsen inträder i bolagets ställe beträffande vid denna överenskommelses undertecknande beställd men ännu ej levererad rullande materiel och bilmateriel jämte därtill hörande detaljer, som således mot erläggande av kontraktsbelopp respektive inköpspris övertages av styrelsen, dock att anskaffningskostnaden för ännu ej levererade 2 snabbvagnar, 2 boggirälsbussar och 2 boggisläpvagnar, vilken kostnad kontrakterats till 658 150 kronor, bestrides av bolaget.

Mom. 5. Egendomen överlåtes i det skick, vari densamma på tillträdesdagen befinner sig med iakttagande dock av vad i bilaga D stadgas angående underhåll, förrådsbehållning m. m.

Mom. 6. Bolaget förbinder sig att intill tillträdesdagen icke avhända sig någon del av den i överlåtelsen ingående fasta eller lösa egendomen och får ej heller utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som kunna öka järnvägarnas driftutgifter efter tillträdesdagen, i annan mån än gällande kollektivavtal göra nödvändigt.

Mom. 7. Skulle den för överlåtelse avsedda egendomen eller någon del därav före tillträdesdagen drabbas av eldsolycka eller annan skada, skall på grund härav utfallande försäkringsbelopp tillkomma styrelsen, mot det att bolaget befrias från skyldighet att iståndsätta egendomen.

§ 2.

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

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

§ 3.

Mom. 1. I vederlag för den erhållna egendomen skall styrelsen på tillträdesdagen till bolaget överlämna statsobligationer om nominellt adertonmiljonersjuhundrafemtio tusen (18 750 000) kronor.

Obligationerna skola löpa med tre procent ränta, räknat fr. o. m. den 1 juli 1945, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1955 samt vara utställda i valörer om 10 000, 5 000, 1 000, 500 och 100 kronor. Fördelningen å sagda valörer sker på sätt bolaget — senast två månader före tillträdesdagen — äger bestämma.

Mom. 2. Kostnaderna för lagfart på den av staten förvärvade egendomen gäldas av styrelsen.

§ 4.

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

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

§ 5.

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

Mom. 2. Vid beräkandet av vederbörandes löneförmåner i och för *inplacering i löneklass* vid statens järnvägar skola löneförhållandena å den ort, där han omedelbart före den 1 juli 1945 varit placerad, läggas till grund. Hänsyn skall därvid tagas endast till följande i bolagets tjänst åtnjutna löneförmåner, nämligen fast lön, dyrtortstillägg och konjunkturtillägg med därå utgående dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri bostad eller kontant hyresbidrag.

Befattningshavare, som innehaft för honom gällande slutlön sedan minst tre år före inplaceringen i statens järnvägars löneskala, skall placeras i den

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

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

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

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

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

dels för all personal under tiden intill den 1 januari 1946 i den mån vederbörandes anställning ej dessförinnan upphör;

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

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före den 1 januari 1946

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1944 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövlige för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi;

dels bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1944 eller tidigare och som med hänsyn till sjuklighet, lyte eller levnadsålder över 60 år icke lämpligen kunna övertagas i statens järnvägars tjänst;

dels på övergångsstat tills vidare uppföra befattningshavare, som äro för statens järnvägar obehövlige eller icke fylla för statens järnvägars personal uppställda fordringar i avseende på kropps- och sinnesbeskaffenhet; statens järnvägar obetaget att under de förutsättningar, som finnas angivna i allmänna tjänstepensionsreglementet § 8 mom. 2—5, även efter den 1 januari 1946 entlediga dylik befattningshavare med förtidspension;

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

Förtidspension enligt detta mom. skall utgå — vad angår tjänstduglig befattningshavare — med belopp, som enligt för befattningshavaren gällande pensionsbestämmelser skulle hava utgått vid avgång ur tjänst efter uppnådd pensionsålder och — vad angår övriga befattningshavare — med belopp, som styrelsen efter prövning finner skäligt, dock lägst med belopp, som enligt samma bestämmelser skulle hava utgått vid omedelbar avgång på

grund av sjukdom. Statens järnvägar skola för dessa förtidspensionerade till vederbörande pensionsinrättning erlägga stadgade avgifter — såväl förvaltningens som befattningshavarens egna — intill dess skyldighet inträtt för pensionsinrättningen att utbetala pension.

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

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas eller entledigas jämlikt mom. 4, äro berättigade att från och med den 1 januari 1946 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;

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;

c) 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. Av statens järnvägar övertagen anställningshavare, vilken erhåller sådan befattning eller arbetaranställning, som avses i allmänna tjänstepensionsreglementet respektive 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 respektive 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. 7. Befattningshavare, vilken icke är delägare i pensionsinrättning och som 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, innehaft anställning vid bolagets järnväg eller vid statens järnvägar.

Mom. 8. Personal, på vilken bestämmelserna i mom. 6 icke vinna tillämpning, redan pensionerad personal samt pensionsberättigade familjemedlemmar efter personal av nyssnämnda kategorier, äga icke rätt att komma i åt-

njutande av andra pensionsförmåner eller understöd — fränsett förtidspension enligt mom. 4 — än som skulle tillkommit vederbörande, därest järnvägen övergått i statens ägo.

Mom. 9. Vid eventuellt statsövertagande av sådan enskild pensionsinrättning, i vilken befattningshavare är pensionsförsäkrad, skola därvid avtalade pensionsvillkor träda i tillämpning, oavsett vad här ovan i mom. 5 punkt c) och mom. 6—8 stadgas.

§ 6.

Mom. 1. Styrelsen skall från och med tillträdesdagen övertaga bolagets rättigheter och skyldigheter i förhållande till de pensionsinrättningar, som personalen tillhör.

Mom. 2. Styrelsen skall jämväl övertaga bolagets egna pensionsförpliktelser, exklusive pension till nuvarande verkställande direktören. I samband härmed förbinder sig bolaget att icke vidare ikläda sig några pensionsförpliktelser som kunna beröra Halmstad—Nässjö Järnvägsaktiebolags Stiftelse för pension och understöd. Vidare garanterar bolaget dels att Stiftelsens styrelse kommer att genomföra den ändringen av Stiftelsens stadgar, att Stiftelsens styrelse efter den 1 juli 1945 skall utses av Kungl. Järnvägsstyrelsen i stället för av styrelsen för Halmstad—Nässjö Järnvägsaktiebolag, dels att Stiftelsens nuvarande styrelse kommer att avgå fr. o. m. nämnda dag. Bolagets pensionsförpliktelser samt Stiftelsens tillgångar finnas förtecknade i en av bolaget till styrelsen överlämnad akt.

Mom. 3. Styrelsen skall medverka till, att, så snart sig göra låter, förhandlingar bli upptagna om statsövertagande av Understödsföreningen Halmstad—Nässjö järnvägs pensionskassas verksamhet.

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

§ 9.

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

Stockholm den 19 februari 1945.

HALMSTAD—NÄSSJÖ JÄRNVÄGS AB.

M. Wallenberg

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

G. Dahlbeck

Erik Malmkvist