

Nr 178.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv av aktier i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag m. m.; 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:

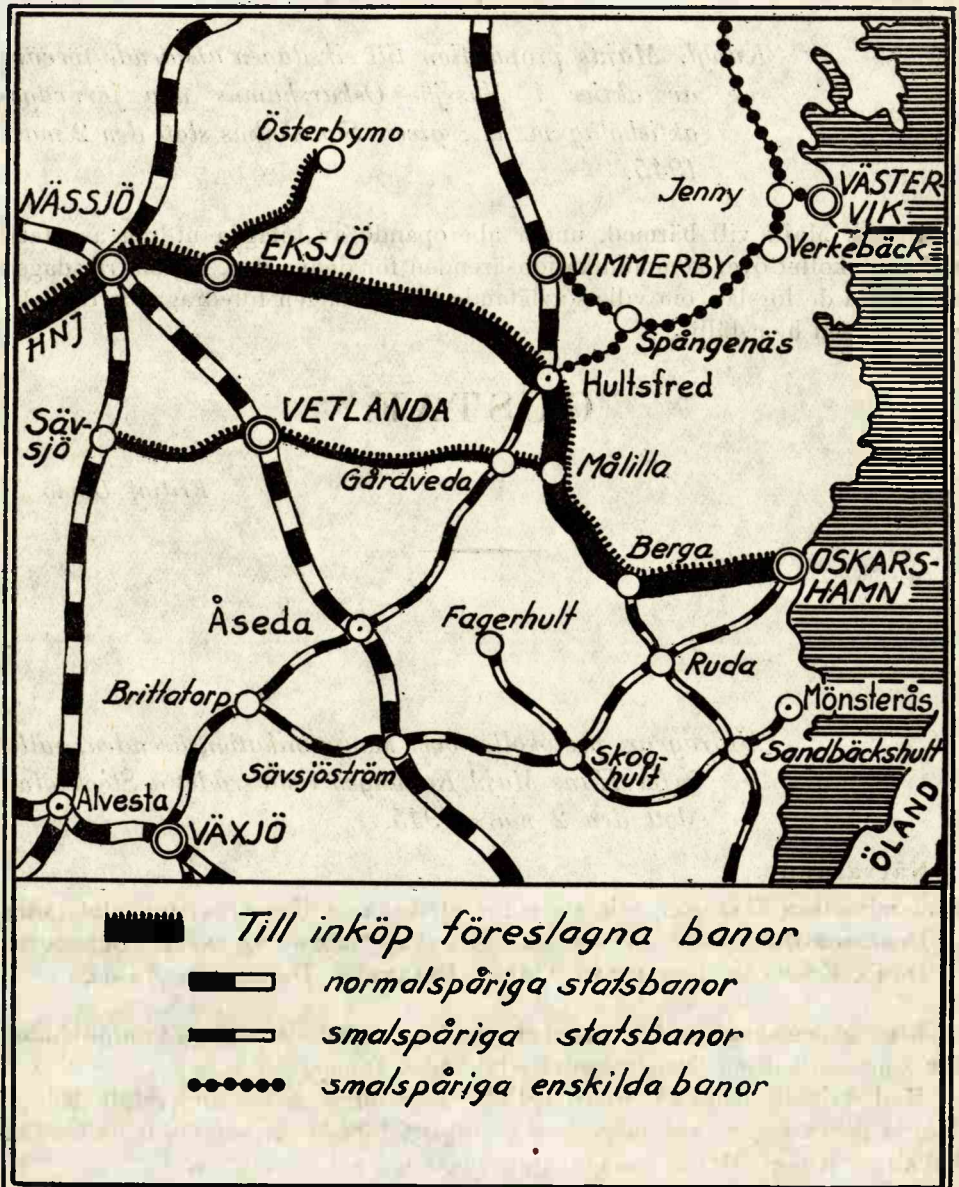
Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, DOMÖ, EWERLÖF, RUBBESTAD, OHLIN, ERLANDER, DANIELSON, ANDRÉN.

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

Med skrivelse den 28 februari 1945 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning tre vid skrivelsen i avskrift fogade, av styrelsen under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande ingångna avtal.

Det första avtalet, vilket för sin giltighet förutsätter Kungl. Maj:ts godkännande före den 15 juni 1945, har slutits med ägarna till aktiemajoriteten i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag, i det följande kallat NOJ, och avser förvärv för kronans räkning av säljarna tillhöriga aktier i järnvägsbolaget.

Bihang till riksdagens protokoll 1945. 1 saml. Nr 178.



De båda övriga avtalen avse förvärv för statens järnvägars räkning av de aktiebolaget Vetlanda järnvägar (VJ) och Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag (EÖJ) tillhöriga järnvägarna. Järnvägsstyrelsens motkontrahenter äro i de båda sistnämnda avtalen icke endast VJ och EÖJ utan även NOJ i dess egenskap av långgivare till de båda andra bolagen. De rörande VJ och EÖJ ingångna avtalen hava träffats under förbehåll av Kungl. Maj:ts samt respektive bolagsstämmors godkännande.

Avtalen torde — med uteslutande av vissa i två av dem omförmälda bilagor — få i avtryck fogas till dagens statsrådsprotokoll.

NOJ äger den normalspåriga banan Nässjö—Oskarshamn. VJ:s järnvägar utgöras av de smalspåriga bandelarna Vetlanda—Sävsjö och Vetlanda—Målilla. EÖJ äger den likaledes smalspåriga banan Eksjö—Österbymo. De tre bolagen bedriva utom järnvägsrörelse biltrafik. VJ:s och EÖJ:s järnvägar samförvaltas i viss utsträckning med Nässjö—Oskarshamns järnväg.

Järnvägarnas anslutning till järnvägsnätet i övrigt åskådliggöres å kartan å s. 2.

Järnvägsstyrelsen upplyser i sin skrivelse till en början, att vid de i ärendet verkställda utredningarna följts samma riktlinjer som vid tidigare undersökningar avseende statsförvärv av enskilda järnvägar. Själva affärsförhandlingarna, vilka pågått sedan våren 1944, hade också i det längsta varit inriktade på ett statsförvärv i vanlig ordning av såväl NOJ:s järnväg mellan Nässjö och Oskarshamn som all bolagets övriga egendom. I förhandlingarnas avgörande skede hade det emellertid visat sig, att uppgörelse till ett pris, som syntes från statens sida godtagbart, ej stode att erhålla med bolaget om egendomsförvärv men väl med förenämnda representanter för aktieägarna om aktieköp. Härmed hade i fråga om NOJ inträtt ett förhandlingsläge likartat med det, som nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor år 1944 nödgades konstatera i fråga om Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar (SWB). Med allt beaktande av 1939 års riksdags principuttalande angående formen för blivande statsförvärv hade styrelsen liksom på sin tid nämnden i praktiken icke haft annat val än att följa den enda väg till uppgörelse, som i det förevarande fallet visat sig framkomlig.

Att döma av erfarenheterna från dels SWB, dels de tidigare statliga järnvägsbolagen i Skåne och Småland syntes för övrigt, fortsätter styrelsen, de praktiska olägenheterna med ett förvärv av NOJ i två omgångar ej behöva bli av någon större betydelse. I samtliga föregående fall hade nämligen staten snabbt erhållit icke blott den från början avtalade aktiemajoriteten utan också huvudparten av övriga aktier. I bolagsordningen för Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag finnes icke någon bestämmelse, som inskränkte en majoritetsinnehavares rätt att rösta för alla sina aktier. Det framstode därför såsom praktiskt taget visst, att järnvägsstyrelsen skulle kunna redan under bolagstiden åstadkomma driftgemenskap i flera hänseenden mellan statens järnvägar och NOJ samt att inlemmandet i statens järnvägar skulle — om

statsmakterna så beslutade — kunna äga rum redan den 1 januari 1946. Olägenheterna med förevarande förvärvsform syntes sålunda bliva rätt oväsentliga.

Järnvägsstyrelsen lämnar vidare i inledningen till sin skrivelse en historisk redogörelse beträffande NOJ:s tillkomst och utveckling. Härutinnan hänvisar jag till handlingarna i ärendet.

Angående de i förevarande banor ingående koncessionsenheternas tillkomst meddelar järnvägsstyrelsen följande uppgifter.

	Koncession meddelad år	Öppnad för trafik år	Banlängd km.	Spårvidd meter
Nässjö—Oskarshamn	1869	1873—74	148·4	1·485
Eksjö—Österbymo	1910	1915	34·6	0·891
Vetlanda—Sävsjö	1882	1884—85	29·8	0·891
Vetlanda—Målilla	1902	1906	50·6	0·891

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

	Km.	Rälsvikt per meter kg.	Tillåten hastighet km/tim.
Nässjö—Oskarshamn	144	34·5	75
	4	32·75	75
Eksjö—Österbymo	35	16·7	27
Vetlanda—Sävsjö	10	14·6	40
	14	17·2	40
	6	24·9	40
Vetlanda—Målilla	51	17·2	40

Järnvägarnas rullande materiel utgjordes vid utgången av år 1944 av:

	NOJ.	EÖJ.	VJ.
Ånglok, tender	8	—	—
» , tank	6	2	5
Lokomotorer	2	—	—
Rälsbussar	—	—	3
Personvagnar	16	2	3
Därav 4-axliga	7	—	3
Person- och postvagnar, kombinerade	—	—	2
Post- och resgodsvagnar	13	2	6
Godsvagnar, slutna	120	5	24
» , öppna	314	35	148

I fråga om järnvägarnas betydelse i trafikhänseende anför järnvägsstyrelsen beträffande NOJ, att denna järnvägs trafikområde till huvudsaklig del utgjordes av skogsbygd och endast i mindre utsträckning av odlade trakter. Till följd härav vore järnvägen också i första hand en godstrafikled,

vilket framginge därav, att järnvägens trafikinkomster till $\frac{2}{3}$ härledde sig från godstrafiken. Järnvägens viktigaste transportartikel utgjordes av skogsprodukter av olika slag. En omfattande träindustri, företrädesvis inriktad på framställning av färdiga trähus samt material för byggnadsindustrien, hade utvecklats under de senare åren. Flera industrier i Oskarshamn lämnade dessutom betydande transporter åt järnvägen. Icke blott godstrafiken utan även persontrafiken hade i övrigt alltsedan sekelskiftet kunnat uppvisa en fortgående och i det stora hela god utveckling. Styrelsen framhåller i samband härmed, att sådan trafik, som tillkommit under det nu pågående världskriget, icke medtagits i de styrelsens affärskalkyler, för vilka redogörelse komme att lämnas i det följande.

EOJ hade, framhåller styrelsen, alltifrån sin tillkomst utgjort en tillförselled till NOJ och hade sedan biltrafikens genombrott varit nära nog uteslutande beroende av godstrafiken. Även vid VJ fölle huvudparten av inkomsterna på godstrafiken.

Liksom andra enskilda järnvägar bedreve NOJ och de ifrågavarande smalspårsbanorna biltrafik i viss utsträckning. De hade också härigenom kunnat åt järnvägen bevara viss persontrafik, som i annat fall skulle hava frånhänts järnvägarna av konkurrerande bussföretag.

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

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medel- tal 1931- 1938	1939	1940	1941	1942	1943
T u s e n t a l k r o n o r														
NOJ järnvägsrörelse.														
<i>Inkomster.</i>														
Persontrafik	531	489	472	489	506	512	545	586	516	616	1 055	1 179	1 275	1 420
Godstrafik	1 174	974	945	1 044	1 032	1 145	1 269	1 144	1 091	1 290	1 512	2 015	1 956	2 007
Övriga inkomster (posttransporter m. m.)	116	120	119	110	112	110	114	125	116	129	141	144	147	148
Summa	1 821	1 583	1 536	1 643	1 650	1 767	1 928	1 855	1 723	2 035	2 708	3 338	3 378	3 575
<i>Driftutgifter</i> . .	1 419	1 302	1 260	1 282	1 355	1 331	1 501	1 433	1 360	1 474	2 074	2 672	2 816	2 994
<i>Driftöverskott</i> . .	402	281	276	361	295	436	427	422	363	561	634	666	562	581
NOJ bilrörelse.														
Inkomster	10	9	12	34	45	50	57	71		71	50	65	33	26
Utgifter	11	11	13	32	24	28	39	48		58	55	51	25	17
Driftöverskott . .	- 1	- 2	- 1	2	21	22	18	23		13	- 5	14	8	9
EÖJ järnvägsrörelse.														
<i>Inkomster.</i>														
Persontrafik	16	9	7	7	6	6	6	6	8	6	14	13	16	19
Godstrafik	50	40	37	43	38	45	46	34	41	35	35	53	63	57
Övriga inkomster (posttransporter m. m.)	10	10	11	10	11	11	11	11	11	12	11	13	14	11
Summa	76	59	55	60	55	62	63	51	60	53	60	79	93	87
<i>Driftutgifter</i> . .	86	68	61	62	68	65	69	65	68	64	69	88	97	98
<i>Driftöverskott</i> . .	- 10	- 9	- 6	- 2	- 13	- 3	- 6	- 14	- 8	- 11	- 9	- 9	- 4	- 11
EÖJ bilrörelse.														
Inkomster	10	12	13	14	17	18	20		18	12	19	16	15
Utgifter	6	7	7	7	8	11	12		11	8	12	10	8
Driftöverskott . .	- 1	4	5	6	7	9	7	8		7	4	7	6	7
VJ järnvägsrörelse.														
<i>Inkomster.</i>														
Persontrafik	82	78	74	66	65	67	70	68	71	73	106	126	157	178
Godstrafik	178	129	135	170	180	184	192	202	171	270	284	323	372	318
Övriga inkomster (posttransporter m. m.)	40	43	43	44	44	44	45	47	44	48	49	52	54	51
Summa	300	250	252	280	289	295	307	317	286	391	439	501	583	547
<i>Driftutgifter</i> . .	292	275	255	251	256	275	283	278	271	329	358	419	504	477
<i>Driftöverskott</i> . .	8	- 25	- 3	29	33	20	24	39	15	62	81	82	79	70
VJ bilrörelse.														
Inkomster				10	18	23	33	30		24	15	17		
Utgifter				7	12	18	24	22		18	17	20		
Driftöverskott . .				3	6	5	9	8		6	- 2	- 3		
														Trafiken inställd

Vinst- och förlusträkning för NOJ åren 1931—1943.

	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 föregående år balanserad vinst	254	310	316	316	320	208	247	357	433	312	328	337	342
Driftöverskott av järnvägsrörelsen	402	281	276	361	295	436	427	422	561	634	666	562	581
Driftöverskott av bilrörelsen	—	—	—	2	21	22	18	23	13	—	14	8	9
Ränta och inkomst av värdehandlingar	72	68	57	50	31	19	18	16	15	30	36	34	34
Inkomst för omlagd samtrafiksväg	5	4	4	3	—	1	4	11	9	60	12	11	10
Diverse inkomster	—	—	—	—	—	—	—	3	5	7	1	7	5
Summa	733	663	653	732	667	686	714	832	1 036	1 043	1 057	959	981
<i>Utgifter.</i>													
Driftunderskott av bilrörelsen	1	2	1	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—
Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen	138	130	123	123	124	120	117	117	161	182	183	243	255
Avsättning till förnyelsefond för bilrörelsen	1	1	—	10	13	14	7	14	26	35	26	18	7
Räntor	46	46	48	42	34	9	3	—	—	—	—	—	—
Skatter	69	42	39	27	26	26	19	56	141	282	300	145	161
Utgift för omlagd samtrafiksväg	—	—	—	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverse utgifter	—	—	—	¹ 37	² 93	¹ 60	1	2	¹ 26	1	1	1	1
Vinst från föregående år ..	254	310	316	316	320	208	247	357	433	312	328	337	342
Vinst för året	224	132	126	172	56	249	320	286	249	226	219	215	215
Summa	733	663	653	732	667	686	714	832	1 036	1 043	1 057	959	981
Till bolagets förfogande	478	442	442	488	376	457	567	643	682	538	547	552	557
Häraf disponerade för:									160	—	—	—	—
Avsättning till egna fonder..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Utdelning å stamaktier	168	126	126	168	168	210	210	210	210	210	210	210	210
	4 %	3 %	3 %	4 %	4 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %
Vinst balanserad till efterföljande år	310	316	316	320	208	247	357	433	312	328	337	342	347

Beträffande de båda smalspårsbanornas vinst- och förlusträkningar anför styrelsen, att dessa icke syntts vara av sådant intresse, att de behövde här återgivas. Det förtjänade emellertid påpekas, att EÖJ uppvisat från år till år ackumulerade förluster, medan VJ:s tidigare förlustsaldo numera utjämnats, dock utan att förbytas i överskott.

¹ Avskrivning å fordran.

² 10 % å inbetalat obligationslån.

Preliminär balansräkning för NOJ för år 1944.

<i>Tillgångar.</i>	Kronor.
Anläggningar för järnvägsrörelsen	9 346 100
Ofullbordade anläggningar	300 000
Anläggningar för automobilrörelsen	160 514
Värdehandlingar:	
Aktier i AB Vetlanda järnvägar nom. 130 000	1
» » » Eksjö—Österbymo » 110 000	1
» » » Godscentraler	5 500
» » » Landtransport	6 600
» » » Nordisk Biltjänst 1 900	2 850
AB Vetlanda järnvägars reverslån 159 313	47 100
ränta	159 668
» » » reverslån 75 500	7 600
ränta	24 738
Nässjö—Oskarshamns järnvägs pensionskassa, revers och ränta	22 394 2 155
Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag, reverser, räntor m. m.	67 690 —
Statsobligationer	150 000
Andra obligationer	12 000
I kassa och bank	1 042 566
Diverse fordringar m. m.	124 891
Förråd	134 855
	Summa kronor 11 342 733

Skulder.

Främmande kapital	
Diverse skulder	279 049
Eget kapital	
Skattefond	393 860
Aktiekapital	4 200 000
Reservfond	840 000
Dispositionsfond	300 000
Förnyelsefond	4 688 162
Vinst från föregående år	346 554
» för året	295 108
	Summa kronor 11 342 733

Av EÖJ:s och VJ:s balansräkningar för år 1944 anför styrelsen följande koncentrat.

Preliminär balansräkning för EÖJ för år 1944.

<i>Tillgångar.</i>	Kronor.
Anläggningar för järnvägsrörelsen	927 188
» » bilrörelsen	16 975
Kassa, bank och fordringar	46 020
Förråd	13 056
Underskott	80 937
Summa kronor	1 084 176

Skulder.

Statslån av år 1930, inklusive räntor	241 602
Reverslån hos Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag	66 716
Svävande skulder	36 187
Aktiekapital	707 800
Förnyelsefond för järnvägsrörelsen	31 871
Summa kronor	1 084 176

Preliminär balansräkning för VJ för år 1944.

<i>Tillgångar.</i>	Kronor.
Anläggningar för järnvägsrörelsen	1 709 977
» » bilrörelsen	19 032
I kassa och bank	317 559
Diverse fordringar	39 849
Förråd	20 217
Summa kronor	2 106 634

Skulder.

Statslån av år 1883, inklusive räntor	541 641
» » » 1941, motorvagnslån	41 612
Lån av Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag av år 1935, inklusive räntor	318 980
D:o av år 1938 inklusive räntor	100 238
Diverse skulder	82 106
Aktiekapital	551 950
Förnyelsefond	470 107
Summa kronor	2 106 634

I fråga om beräkningen av NOJ:s affärsvärde meddelar järnvägsstyrelsen, att styrelsen enligt de allmänna riktlinjerna för utredningsarbetet beträffande till förstatligande ifrågasatta enskilda järnvägar i och för upp-

skattning av affärsvärdet uppgjort en kalkyl över beräkningsbara inkomster, utgifter och överskott under ett »normalår». Denna normalkalkyl vore baserad på bokföringsuppgifterna för åren 1931—1938 med vissa justeringar med hänsyn bland annat dels till den omständigheten att vissa såsom driftkostnader bokförda utgifter varit av kapitalökande natur, dels till under basperiodens senare del och därefter vidtagna rationaliseringar. Normalkalkylen visade följande resultat för bolagets järnvägsrörelse.

Trafikinkomster	kronor	1 762 000
Driftutgifter	»	1 280 000
Driftöverskott	kronor	482 000

Driftöverskottet av järnvägsrörelsen skulle, anför järnvägsstyrelsen, i första hand täcka avsättningen till förnyelsefond för samma rörelse. Denna avsättning beräknades till 135 000 kronor. Den kalkylerade »normala» avkastningen utgjorde alltså 347 000 kronor. Härtill komme 8 000 kronor, utgörande avkastning å bilrörelsen. Å andra sidan avginge skatter till ett beräknat belopp av 91 000 kronor. Det återstående nettoöverskottet uppginge sålunda till 264 000 kronor.

I fråga om de båda smalspåriga banorna framgår av den i det följande lämnade särskilda redogörelsen beträffande dessa banor, att de icke äga något affärsvärde.

Beträffande finansieringen av aktieköpet anför styrelsen, att enligt den träffade överenskommelsen aktierna skulle av staten inlösas med per aktie 200 kronor i treprocentiga statsobligationer och 10 kronor kontant, vilket för hela aktiekapitalet utgjorde sammanlagt 8,82 miljoner kronor. Den kontanta delen härav kunde anses motsvara utdelningen för år 1944 och första halvåret 1945, enär aktierna vid inlösen skulle vara försedda med kuponger från och med nr 47, avseende år 1944.

Ifrågavarande kontantutbetalning å tillhoppa 420 000 kronor skulle enligt styrelsens förslag bestridas sålunda, att å ena sidan en utdelning av denna storlek för år 1944 beslutas av bolaget, vars bokförda överskott är tillräckligt för detta ändamål, medan å andra sidan för inlösen erforderligt kontantbelopp förskottas av riksgäldskontoret, som därefter skulle lyfta motsvarande utdelning hos bolaget.

Sedan medel för sagda utdelning avsatts, skulle bolaget, som icke hade några låneskulder, på tillträdesdagen disponera för rörelsen ej nödiga rörliga tillgångar utöver svävande skulder till ett belopp av 1,4 miljoner kronor, vilket vid fortsatt enskild drift skulle kunnat givas räntebärande placering. Den del av köpesumman för samtliga aktier i bolaget, vilken borde förräntas med överskott från järnvägs- och bilrörelsen, uppginge alltså till 7 miljoner kronor. Genom att ställa detta belopp i relation till sagda nettoöverskott av 264 000 kronor erhöles den förräntningskvot av 3,8 %, som kunde förväntas beträffande den ifrågasatta kapitalinvesteringen. Styrelsen hade för sin del funnit detta resultat godtagbart och de avtalade villkoren i övrigt för staten tillfredsställande.

Ett förvärv av de nu ifrågakvarande aktierna skulle medföra, bland annat, möjligheter till rationaliseringsåtgärder i olika avseenden. Sålunda ville styrelsen framhålla, hurusom ett införlivande av NOJ jämte anslutande smalspårsbanor skulle möjliggöra en avsevärd förbättring av transporttjänsten, främst genom omläggning av vissa transportvägar, vilka enligt gällande samtrafiksordning ledde över de smalspåriga bandelarna Hultsfred—Växjö och Kalmar—Berga, en anordning, som medförde omlastning till annan spårvidd, i vissa fall på två ställen.

Rationalisering av växlingsarbetet för NOJ:s godståg från Nässjö mot Oskarshamn kunde ernås genom att NOJ:s tåg redan i Nässjö med denna stations särskilda utrustning gruppväxlades i så stor utsträckning som möjligt.

Av betydelse vore också, att ej mindre än åtta föreningsstationer, nämligen Nässjö, Eksjö, Berga, Oskarshamn, Sävsjö, Vetlanda, Gårdveda och Målilla, efter hand som NOJ, EÖJ och VJ inlemmades i statens järnvägar, förlorade denna sin karaktär. Detta medförde en hel del arbetslättnader och förenklingar.

NOJ hade icke till någon del infört motorisering av järnvägsdriften, utan denna låge alltså helt på ångdrift. Här finnes alltså vissa möjligheter till en framtida rationalisering.

Vidare bortföle vid inlemmandet i statens järnvägar banans förvaltningsapparat, i det att NOJ kunde ingå i redan befintligt distrikts- och sektions-system.

Beträffande anslagsbehovet för aktieförvärvets genomförande uttalar styrelsen, att den träffade överenskommelsen i första hand avsåge förvärv av aktier till ett nominellt belopp av 2 723 700 kronor. Enligt § 3 i överenskommelsen vore staten emellertid skyldig att på lika villkor inlösa jämväl övriga aktier i bolaget. På grund härav måste nu medel anvisas för inlösen av hela aktiebeståndet, utgörande nominellt 4 200 000 kronor och betingande en total köpesumma av 8 820 000 kronor. Styrelsen hade föreslagit, att kontantdelen därav eller 420 000 kronor, skulle bestridas med utdelning från bolaget, medan återstoden, 8 400 000 kronor enligt gällande budgetordning borde anvisas å riksstaten såsom investeringsanslag.

I fråga om överenskommelsens verkan i övrigt uttalar järnvägsstyrelsen, att nu överenskomna aktieförvärv i och för sig icke behövde föranleda någon förändring i bolagets verksamhet. Det vore emellertid avsett att, i analogi med vad som skett i motsvarande tidigare fall, nuvarande bolagsledning från och med den 1 juli 1945 skulle ersättas med av staten nämnda personer, på sätt angivits i överenskommelsens § 7.

Förhandlingarna om statsinlösen hade, meddelar styrelsen, i det längsta varit inriktade på ett statsförvärv i vanlig ordning av bolagets egendom och rörelse. Om avtal härom kunnat åvägabringas, skulle NOJ hava införlivats i statens järnvägar den 1 juli 1945. Det syntes järnvägsstyrelsen önskvärt, att den omväg, som nu måste beträddas, icke finge föranleda uppskov med sagda

införlivande längre än vad som vore oundgängligen nödvändigt. Då den helt övervägande delen av bolagets aktier beräknades hava kommit i statens ägo före utgången av år 1945, ville styrelsen föreslå, att uppskovet ifråga begränsades till ett halvt år — mot ett helt år för SWB och två år för de tidigare statliga järnvägsbolagen — innebärande att NOJ-bolaget skulle träda i likvidation den 1 januari 1946. Till möjliggörande av en så snabb avveckling hade i överenskommelsen intagits förbindelse för säljaren att vid årets ordinarie bolagsstämma rösta för bolagets trädande i likvidation. Det sålunda fattade beslutet behöfde sedermera konfirmeras endast å en extra bolagsstämma, vilken kunde hållas när som helst under årets lopp.

För planens förverkligande krävdes givetvis också statsmakternas beslut dels om sagda likvidation och dels om NOJ:s införlivande med statens järnvägar från den 1 januari 1946. Det syntes styrelsen vid denna likvidation och detta införlivande böra förfaras på samma sätt, som år 1940 förfors med dåvarande statliga järnvägsbolag och som vore föreslaget under innevarande år komma i tillämpning i fråga om SWB, med andra ord sålunda, att vid likvidationens början avtal träffades om överlåtelse av bolagets alla tillgångar och skulder till staten. Huvudskillnaden vore, att för NOJ:s del besluten om likvidation och införlivande skulle träffas samtidigt med beslutet om aktieförvärv.

Då, såsom nämnts, bolaget icke hade några låneskulder, krävdes för detta införlivande icke något investeringsanslag. I likhet med vad som föreslagits i järnvägsstyrelsens framställning den 10 februari 1945 beträffande SWB erfordrades däremot föreskrift, huru förfaras skulle med vid förvärvet av NOJ övertagna rörliga tillgångar och svävande skulder. I denna punkt ville järnvägsstyrelsen — under hänvisning till i nyssnämnda skrivelse anförd motivering — föreslå bestämmelse av innehåll

a) att i samband med förvärvet av NOJ övertagna rörliga tillgångar och svävande skulder skulle föras å ett för förvärvet ifråga avsett utjämningskonto (inköpskonto) samt

b) att reglering av å detta konto uppkommande saldo skulle ske över värdeminskningskontot.

Vad beträffade de speciella statsskatter, som följde med avvecklingen av bolaget samt utskiftningen av bolagets egendom — och vilka alltså utgjorde en inkomst, som statsverket icke skulle hava erhållit, om järnvägsdriften fått fortsätta under bolagsform — föreslår järnvägsstyrelsen, i anslutning till vad av riksräkenskapsverket förordats i dess den 17 februari 1945 avgivna utlåtande angående nyssberörda framställning beträffande SWB, att täckning för dessa skatter måtte beredas av statens järnvägars driftmedel.

Såsom redan antytts, hade styrelsen ansett lämpligt att i samband med förvärv av NOJ åtgärder vidtoges för statsövertagande jämväl av de båda till denna järnväg anslutande och med NOJ delvis samförvaltade småspårsbanorna EÖJ och VJ.

Såsom framginge av de villkorligt träffade avtalen, skulle samtliga dessa förvaltningars tillgångar — direkt eller indirekt över NOJ — tillfalla staten.

Enligt förenämnda preliminära balansräkningar per den 31 december 1944 uppginge låneskulderna för de ifrågavarande järnvägarna till följande belopp:

	Kronor.
EÖJ:s skuld till staten	241 602
» » » NOJ	66 716
VJ:s » » staten	583 253
» » » NOJ	419 218

Vad beträffade EÖJ:s statslån ville styrelsen framhålla, att formuleringen av § 3 mom. 1 sista meningen i avtalet med detta bolag avsåge att säkerställa, att garanterna skulle — i likhet med vad förut skett — gälda annuiteten å statslånet för år 1944. Uttrycket driftskulder i näst föregående mening hade valts för att markera, att staten ej övertog något ansvar för bolagets skuld till samma garantier.

För att även dessa järnvägar skulle kunna införlivas med statens järnvägar från och med den 1 januari 1946, syntes det styrelsen erforderligt, att riksdagen bemyndigade Kungl. Maj:t att vidtaga härför erforderliga åtgärder. För desammas genomförande krävdes ingen anvisning av investeringsmedel. Däremot erfordrades beslut beträffande förfarandet med de båda bolagens resterande skulder till staten. Styrelsen ville i detta hänseende föreslå samma förfaringsätt, som kommit till användning vid tidigare förvärv av järnvägar utan affärsvärde, nämligen att det kapital, som utgjorde motorvagnslån, överfördes till statens järnvägars fond, medan återstående belopp, i den mån täckning ej vunnes med de inbetalningar, som riksgäldskontoret komme att erhålla enligt avtalet om Vetlanda järnvägar, avlyftes från fonden för låneunderstöd medelst avskrivning.

Vad angår personalens vid NOJ anställningsförhållanden anför järnvägsstyrelsen i fortsättningen, att ingen förändring inträdde, så länge bolaget fortsatte sin verksamhet, d. v. s. intill utgången av år 1945. Från och med den 1 januari 1946, då järnvägen vore avsedd att införlivas med statens järnvägar, borde personalen, på sätt stadgades i § 5 av överenskommelsen om förvärvet av aktiemajoriteten, erhålla anställning vid statens järnvägar på sedvanliga grunder, varom bestämmelser komme att intagas i blivande avtal om statsförvärv av järnvägsegendomen. En del av förvaltningspersonalen komme därvid att pensioneras.

Erforderligt antal befattningar för personalen såväl vid NOJ som EÖJ och VJ komme, meddelar styrelsen, att upptagas i det förslag till personalförteckning för år 1946, som styrelsen hade för avsikt att ingiva under hösten 1945. Bland den personal, som kunde tänkas skola övergå i statens järnvägars tjänst, funnes en maskiningenjör, en trafikinspektör, en kamrer och en kontrollör med löneställning, som svarade mot befattningar vid statens järnvägar i lönegraden A 21 och högre och för vilkas inrättande riksdagens beslut erfordrades.

Den vid ifrågavarande järnvägar anställda personalen uppginge till i runt tal 400, av vilka flertalet sålunda avsåges skola övergå i statens järnvägars tjänst.

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

dels besluta, att aktierna i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag må på avtalade villkor förvärvas av staten,

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att efter det sagda aktieförvärv ägt rum, ej mindre vidtagna erforderliga åtgärder för Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolags trädande i likvidation än även godkänna föreliggande avtal om överlåtelse till staten av Eksjö—Österbymo och Vetlanda järnvägar,

dels föreskriva, att Nässjö—Oskarshamns, Eksjö—Österbymo och Vetlanda järnvägar skola från den 1 januari 1946 införlivas med statens järnvägar,

dels till Förvärv av aktier i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag för budgetåret 1945/46 å kapitalbudgeten under rubrik Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 8 400 000 kronor,

dels medgiva, att med den kontanta delen av aktielikviden må förfaras på sätt i det föregående föreslagits,

dels ock medgiva, att i personalförteckningen för statens järnvägar måtte från och med den 1 januari 1946 upptagas följande befattningar på övergångsstat, nämligen

Lönegrad:	Befattning.	Antal.
A 26	Maskiningenjör	1
A 26	Trafikinspektör	1
A 21	Byråassistent (kamrer)	1
A 21	Kontrollör	1

I beslutet om järnvägarnas införlivande med statens järnvägar borde, anför styrelsen slutligen, angivas, att Nässjö—Oskarshamns och Eksjö—Österbymo järnvägar därefter skulle tills vidare hänföras till tredje distriktet, medan Vetlanda järnvägar däremot borde överflyttas till sjätte distriktet.

Järnvägsfullmäktigen Falkman har i en i styrelsens skrivelse återgiven reservation uttalat, att järnvägsstyrelsens hemställan, i vad anginge införlivandet i statens järnvägar, ej borde omfatta Eksjö—Österbymo järnväg och att avtalet om statsförvärv av sagda järnväg följaktligen ej borde förordas till godkännande. Skulle förvärvet ifråga emellertid av någon anledning anses böra komma till stånd, borde nämnda bana nedläggas, så snart förhållandena det medgäve. Reservanten har härvid hänvisat till ett uttalande av föredragande departementschefen i propositionen nr 163 vid 1940 års riksdag angående statsförvärv av Kalmar—Berga m. fl. järnvägar, vari anförts, att det knappast syntes påkallat att i statens ägo överfördes järnvägar, som nära nog helt förlorat sin betydelse för den bygd de genomlöpte. Beträffande då ifrågavarande järnvägar hade departementschefen i likhet med fullmäktige i

riksgäldskontoret förutsatt att, därest driftresultatet icke väsentligt förbättrades, frågan om rörelsens nedläggande å de svagaste bandelarna skulle snarast upptagas till förnyad prövning. Fullgoda skäl för ett nedläggande syntes reservanten vara för handen i fråga om Eksjö—Österbymo järnväg. Av de i styrelsens framställning meddelade uppgifterna angående järnvägen framginge nämligen, dels att banan ombesörjde en minimal person- och godsbefordran, dels att densamma uppvisat direkta driftförluster för vart och ett av de redovisade 13 driftsåren.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 2 mars 1945 avgivit utlåtande i ärendet. Fullmäktige hava funnit de med VJ och EÖJ avtalade villkoren för statsövertagande av bolagens järnvägar och övriga tillgångar från statens sida godtagbara och hava tillstyrkt statsförvärv av dessa järnvägar.

Icke heller hava fullmäktige funnit anledning till erinran mot de av järnvägsstyrelsen i budgettekniskt och bokföringsmässigt avseende föreslagna åtgärderna för införlivande i statsbanenätet av NOJ.

I övrigt hava fullmäktige i sitt yttrande anfört följande.

Enligt den föreliggande överenskommelsen skall staten den 1 juli 1945 förvärva 27 327 aktier i bolaget å ett nominellt belopp av 2 723 700 kronor till ett pris av 210 kronor per aktie, varav 200 kronor skola utgå i statsobligationer och 10 kronor i kontanter. Staten har vidare förbundit sig intill den 1 juli 1946 att, på anfordran, på lika villkor inlösa jämväl övriga aktier i bolaget. Obligationerna skola löpa med 3 % ränta, räknat från och med den 1 juli 1945, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1955 samt vara utställda i valörer om 10 000, 5 000, 1 000 och 200 kronor.

Såsom fullmäktige framhållit i det yttrande fullmäktige den 24 februari 1945 avgivit till Kungl. Maj:t angående statsförvärv av Halmstad—Nässjö järnväg, har räntan å tioåriga statslån genom den nyligen inträffade räntesänkningen nu gått ned icke obetydligt under 3 %. För dagen utgör räntan å sådana lån omkring 2,8 %. Vid försäljning av obligationer av nämnt slag betinga dessa därför för närvarande en köpkurs av omkring 101½ %.

På grund härav skulle det för staten vara fördelaktigare, om likviden finge i sin helhet ske i penningar till det i överenskommelsen angivna beloppet. Fullmäktige vilja därför ifrågasätta, om ej förhandlingar med säljarna borde upptagas på denna punkt.

Då fullmäktige i övrigt funnit de avtalade villkoren för förvärvande av aktierna i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag från statens synpunkt godtagbara, få fullmäktige med sålunda ifrågasatt ändring tillstyrka förslaget härutinnan.

Därest statsförvärvet genomföres och köpeskillingen skulle komma att i enlighet med överenskommelsen delvis erläggas i 3 % statsobligationer, skall riksgäldskontoret i och för likviden därav utfärda en ny emission — den sjätte — av det särskilda obligationslån, som år 1940 upplades för inlösen av enskilda järnvägar.

Det i överenskommelsen angivna sättet för likvids verkställande har ej givit fullmäktige anledning till någon erinran. Fullmäktige förutsätta därvid, att besked om önskad fördelning av obligationsvalörerna kommer riksgäldskontoret till handa inom föreskriven tid, då svårigheter eljest kunna möta för obligationernas färdigställande till likviddagen den 1 nästkommande juli.

Efter förhandlingar, vilka igångsattes våren 1944, har järnvägsstyrelsen *Departements-* under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande före den 15 juni 1945 träffat *chef/en.*

avtal med representanter för vissa aktieägare i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag om förvärf för statens räkning av aktiemajoriteten i bolaget. Detta äger den normalspåriga banan Nässjö—Oskarshamn samt driver därjämte biltrafikrörelse inom järnvägens trafikområde. Bolaget är tillika långivare till samt innehavare av aktier i aktiebolaget Vetlanda järnvägar samt i Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag. Den avtalade formen för förvärf av Nässjö—Oskarshamns järnväg är densamma, som tillämpades vid 1944 års statsinköp av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar. Ett direkt köp av järnvägsegendomen, vilket eljest varit den vanliga förvärfvsformen, har i detta fall befunnits omöjligt att genomföra på frivillig väg till ett pris, som ansetts godtagbart. I och för sig torde emellertid den valda överlåtelseformen icke medföra några större nackdelar för kronan. Då ägarna till aktiemajoriteten förbundit sig att vid ordinarie bolagsstämma år 1945 rösta för bolagets trädande i likvidation, behöver ej heller uppskovet med järnvägens formella inlemmande i statsbanenätet avse mer än ett halvt år.

Bolagets aktiekapital utgör 4 200 000 kronor. Överenskommelsen avser i första hand aktier till ett nominellt belopp av 2 723 700 kronor. Priset för aktierna, vilkas nominella värde är 100 kronor, har bestämts till 210 kronor per aktie, varav 200 kronor skola utgå i 3-procentiga statsobligationer med tio-årig löptid och 10 kronor gäldas kontant. Hela aktieförvärfvet kommer sålunda att draga en kostnad av 8 820 000 kronor. Det kontant utgående beloppet motsvarar utdelning för år 1944 och första halvåret 1945. Kontantbetalningen, avseende tillhoppa 420 000 kronor, förutsättes skola ske på det sätt, att å ena sidan utdelning med sammanlagt nämnda belopp beslutas av bolaget, vars överskott är tillräckligt för detta ändamål, och å andra sidan för inlösen erforderligt belopp förskotteras av riksgäldskontoret, som därefter lyfter motsvarande utdelning hos bolaget.

Om man frånräknar ett belopp av 1 400 000 kronor, som bolaget disponerar i form av för rörelsen icke erforderliga rörliga tillgångar utöver svävande skulder, nedbringas den del av köpesumman för samtliga aktier, som bör förräntas med överskott från järnvägs- och bilrörelsen, till (8 820 000 — 420 000 — 1 400 000) 7 000 000 kronor. Med ett enligt sedvanlig normalkalkyl beräknat nettoöverskott av 264 000 kronor erhålles en förräntning av 3,8 %. Denna förräntning torde kunna anses tillfredsställande.

Vid förräntningsberäkningarna har i enlighet med tillämpad praxis hänsyn icke tagits till den förbättring av driftresultaten för statens järnvägar såsom helhet betraktade, vilken efter Oskarshamnsbanans förstatligande står att vinna genom rationaliseringar och förenklingar i olika avseenden. Vinsterna härav torde i detta fall bliva relativt betydande. Sålunda kan en avsevärd effektivisering av transporttjänsten erhållas genom omläggning av vissa transportvägar, vilka enligt gällande samtrafiksordning leda över smalspåriga banor och nödvändiggöra omlastning, i vissa fall flera gånger. Rationalisering av växlingsarbetet beräknas kunna uppnås. Ett stort antal föreningsstationer förlora denna sin karaktär. Oskarshamnsjärnvägens rörelse är baserad helt på ångdrift, och en framtida övergång i viss utsträckning till annan driftform

kan möjliggöra minskad driftkostnad och ökad trafik. En del förvaltningskostnader bortfalla genom trafikledningens infogande i redan befintligt distrikts- och sektionssystem vid statens järnvägar.

På grund av vad här anförts finner jag mig böra tillstyrka, att det upprättade avtalet angående förvärv av aktiemajoriteten i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag godkännes. Med anledning av vad riksgäldsfullmäktige yttrat rörande formerna för köpeskillingsens erläggande har jag under hand trätt i förbindelse med representant för säljarna 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 skulle av statsmakterna godkännas. Jag förutsätter, att vid framtida förhandlingar i motsvarande frågor nödigt beaktande skänkes utvecklingen på obligationsmarknaden, så att olägenheter av det slag riksgäldsfullmäktige påtalat undvikas.

För aktieförvärvet samt för att möjliggöra inlösen av de aktier, som icke genom avtalet direkt överlåtits, torde för budgetåret 1945/46 böra anvisas ett investeringsanslag av 8 400 000 kronor.

Vid bedömandet av de rationaliseringsvinster, som enligt vad nyss anförts äro att påräkna genom statsförvärv av Nässjö—Oskarshamns järnväg, har jag utgått från att, i enlighet med principuttalande i ärendet av 1939 års lagtima riksdag och på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit, jämväl de med nämnda järnväg i viss omfattning samförvaltade smalspåriga banorna Vetlanda—Sävsjö, Vetlanda—Målilla och Eksjö—Österbymo skola övertagas av staten. Sistnämnda järnvägar hava betydande skulder, till alldeles övervägande del till staten och till Oskarshamnsjärnvägen. Någon ersättning för överlåtelsen till staten av de smalspåriga järnvägarna har icke ifrågasatts, och medelsanvisning för detta ändamål erfordras alltså icke. Jag tillstyrker, att jämväl de båda av järnvägsstyrelsen träffade avtalen om förvärv av smalspårsbanorna godkännas. Med detta tillstyrkande har jag självfallet icke tagit någon ställning till frågan, huruvida de smalspåriga järnvägarna böra helt eller delvis nedläggas med hänsyn till det svaga driftresultatet. Detta spörsmål torde böra göras till föremål för förnyad prövning, sedan nuvarande onormala förhållanden på transportväsendets område upphört.

Då de förvärvade smalspåriga järnvägarna sakna affärsvärde, synes det mig lämpligt, att statslånen på liknande sätt, som skett i tidigare motsvarande fall, avlyftas från fonden för låneunderstöd medelst avskrivning, i den mån täckning ej kan beredas genom de tillgångar, som övertagas. Motorvagnslånen böra emellertid överföras till statens järnvägars fond. I övrigt betingar statsförvärvet av smalspårsbanorna icke några särskilda anordningar, då enligt de träffade villkorliga avtalen järnvägsbolagens egendom genom köp överföres på staten.

För Nässjö—Oskarshamns järnvägs införlivande med statsbanenätet erfordras däremot ett något omständligare förfarande. Under en tid måste järnvägen drivas i bolagsform. För att denna tid skall bliva så kort som möjligt

torde beslut om bolagets likvidation böra meddelas redan i samband med aktieförvärvet. Järnvägen skulle då kunna införlivas med statsbanenätet med ingången av år 1946, vilken tidpunkt torde böra väljas även för införlivandet av de smalspåriga järnvägarna. Då järnvägsstyrelsen genom förvärvet av aktiemajoriteten i Oskarshamnsbolaget erhåller bestämmande inflytande över samtliga järnvägsföretagen, kan emellertid redan dessförinnan viss samförvaltning etableras.

Vid avveckling av bolagsdriften beträffande Oskarshamnsbolaget torde i allt väsentligt kunna följas samma förfarande, som tillämpades vid införlivandet år 1940 med statens järnvägar av de s. k. statliga järnvägsbolagens järnvägar och som i propositionen 1945: 130 förordats beträffande Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar. Sålunda bör vid likvidationens början avtal träffas om överlåtande av bolagets alla tillgångar och skulder till staten. Då bolaget icke har några låneskulder, erfordras härför icke något kapitaltillskott. Bolagets rörliga tillgångar och svävande skulder böra i samband med förvärvet bokföras å ett särskilt inköpskonto. Det å detta konto uppkommande saldot bör regleras över värdeminskningsskonto.

Jag har icke något att erinra emot att de statsskatter, som följa med avvecklingen av bolagets verksamhet, bestridas med statens järnvägars driftmedel.

Den hos ifrågavarande tre järnvägar vid införlivandet anställda personalen torde i samma utsträckning som vid tidigare järnvägsförstatliganden komma att övergå i statens järnvägars tjänst. Mot de avtalade villkoren härför har jag icke funnit anledning till erinran. I samband med införlivandet erfordras viss ökning av antalet befattningar i 21 och högre lönegrader. Härför tarvas beslut av riksdagen. Mot järnvägsstyrelsens hemställan i angivna hänseende har jag icke funnit anledning till erinran. Jag avser att framlägga förslag i detta ärende vid anmälan i annat sammanhang av frågan om förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid kommunikationsverken.

På sätt järnvägsstyrelsen föreslagit torde Nässjö—Oskarshamns och Eksjö—Österbymo järnvägar tills vidare böra hänföras till statens järnvägars tredje distrikt samt Vetlanda järnvägar inlemmas i sjätte distriktet. Beslut i dessa hänseenden torde längre fram få meddelas av Kungl. Maj:t.

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

dels besluta, att aktierna i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag ävensom Eksjö—Österbymo och Vetlanda järnvägar må på avtalade villkor förvärfvas av staten,

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolags trädande i likvidation,

dels föreskriva, att Nässjö—Oskarshamns, Eksjö—Österbymo och Vetlanda järnvägar skola från och med den 1 januari 1946 införlivas med statens järnvägar,

dels ock till Förvärv av aktier i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag å kapitalbudgeten under Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av kronor 8 400 000.

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

Ur protokollet:
Fredric Hawerman.

Överenskommelse.

Mellan Svenska Staten genom Kungl. Järnvägsstyrelsen, här nedan kallad köparen, å ena, samt undertecknade Tage Cervin, Harald Dahlin och Yngve Hjortzberg, här nedan kallade säljaren, på grund av bifogade fullmakter, å andra sidan, har denna dag överenskommit följande rörande förvärv för Svenska Staten av aktiemajoriteten i Nässjö—Oskarshamns Nya Järnvägsaktiebolag, här nedan kallat järnvägsbolaget.

§ 1.

Med likvid och leverans den 1 juli 1945 (tillträdesdagen) överlåter säljaren till köparen 27 237 st. aktier i järnvägsbolaget på följande villkor:

- a) priset per aktie utgör tvåhundra (210) kronor, varav tvåhundra (200) kronor skola utgå i statsobligationer och tio (10) kronor i kontanter,
- b) försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger fr. o. m. nr 47 för rörelsen år 1944, vilket innebär att eventuell utdelning för år 1944 tillfaller köparen.

§ 2.

Genom säljarens försorg skall upprättas avräkningsnota, som klockan 10,00 på tillträdesdagen skall likvideras i Riksgäldskontoret i Stockholm, varvid samtidigt de försålda aktierna, försedda med vederbörlig transport in blanco från senast i aktieboken registrerade ägare, jämte talonger med tillhörande utdelningskuponger fr. o. m. nr 47 överlämnas till köparen.

De såsom likvid lämnade statsobligationerna skola löpa med tre procents ränta, räknat från och med den 1 juli 1945, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1955 samt vara utställda i valörer om 10 000, 5 000, 1 000 och 200 kronor.

Fördelningen av sagda valörer sker på sätt säljaren — senast den 1 april 1945 — äger bestämma.

§ 3.

Köparen förbinder sig intill den 1 juli 1946 att, på anfordran, jämväl inlösa övriga aktier i järnvägsbolaget till enahanda pris och villkor, som sägs här ovan i § 1 vid a) och b) samt § 2 andra stycket.

§ 4.

Säljaren garanterar, att järnvägsbolagets ledning intill tillträdesdagen ej disponerar järnvägsbolagets tillgångar eller ikläder bolaget förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse bolagets normala rörelse, därest ej köparen lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

Säljaren garanterar vidare, att till samtliga under denna tid utlysta styrelsesammanträden i bolaget kallas den representant, köparen utser, vilken representants yttrande skall inhämtas i frågor av större vikt.

§ 5.

Köparen förbinder sig att i blivande avtal om införlivning med statens järnvägar av järnvägsbolagets järnvägar intaga bestämmelser rörande personalens anställnings- och lönevillkor likvärdiga med dem, som tillämpats vid hittills, jämlikt statsmakternas beslut vid 1939 års riksdag om enhetlig-

görande av det svenska järnvägsnätet, skedda övertaganden av enskilda järnvägar.

Köparen skall medverka till, att så snart sig göra låter förhandlingar bliva upptagna om statsövertagande av understödsföreningen Nässjö—Oskarshamns järnvägs pensions- samt änke- och pupillkassa.

§ 6.

Köparen förbinder sig att respektera av järnvägsbolaget redan fattade beslut enligt en till köparen avlämnad, den 27 januari 1945 daterad förteckning i fråga om särskilda pensioner och understöd, och skall detta åtagande jämväl gälla, sedan järnvägsbolagets järnvägar införlivats med statens järnvägar.

§ 7.

Med beslut å ordinarie bolagsstämma 1945 i frågorna angående disposition av vinstmedel, bestämmande av arvoden åt styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter jämte suppleanter och val av revisorer jämte suppleanter skall anstå till fortsatt stämma den 30 juni 1945, och förbinder sig säljaren att påyrka nämnda uppskov och vid avgörandet av frågorna å den fortsatta stämman rösta i enlighet med de anvisningar, köparen kommer att lämna. — Säljaren förbinder sig jämväl att vid nämnda bolagsstämma rösta för järnvägsbolagets trädande i likvidation.

§ 8.

Denna överenskommelse är träffad under förutsättning att Kungl. Maj:t senast den 15 juni 1945 godkänner densamma. Om sådant godkännande inom angiven tid ej lämnats, har överenskommelsen förfallit utan anspråk från någondera sidan.

Stockholm den 16 februari 1945.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

G. Dahlbeck

Erik Malmkvist

För SÄLJAREN:

Tage Cervin

Y. Hjortzberg

Harald Dahlin

Bilaga B.

Avtal

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag, nedan kallat Oskarshamnsbolaget, samt Aktiebolaget Vetlanda järnvägar, nedan kallat Vetlandabolaget, angående förvärv för svenska statens räkning av Vetlandabolagets järnvägar m. m.

§ 1.

Mom. 1. Vetlandabolaget överläter till svenska staten från och med den 1 januari 1946 eller den senare dag, som kan bliva bestämd för införlivande med statens järnvägar av Oskarshamnsbolagets järnväg (tillträdesdagen), på följande villkor med full äganderätt

dels bolagets järnvägar omfattande bandelarna Vetlanda—Sävsjö och Vetlanda—Målilla med vad till desamma hör, såsom rullande materiel, inventarier och förråd,

dels bolagets bilrörelse med vad till densamma hör, såsom fordon, byggnader, inventarier m. m.,

dels bolagets övriga fastigheter, ävensom till järnvägs- och bilrörelsen hörande rättigheter.

I föregående stycke omnämnda fastigheter äro såvitt möjligt angivna i bifogade förteckning, bilaga A.

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

Mom. 3. Vetlandabolaget må icke före tillträdesdagen disponera sina tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållet av driften på och underhållet av bolagets järnvägar, dess biltrafik samt annan till dess rörelse hörande verksamhet.

Vetlandabolaget får icke utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka järnvägarnas driftutgifter.

§ 2.

Mom. 1. På tillträdesdagen skall Vetlandabolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthandlingar beträffande bolagets till staten överlätna fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för andra penninginteckningar än sådana, som antingen utgöra säkerhet för i balansräkningen pr den 31 december 1944 upptagna låneskulder eller finnas till disposition i bolagets eget förvar.

Mom. 2. Vetlandabolaget skall vid samma tillfälle överlämna de skriftliga avtal och andra handlingar, vilka avse sådana rättigheter och skyldigheter i fråga om järnvägarna m. m., som enligt § 4 i detta avtal övertagas av styrelsen.

§ 3.

Mom. 1. Senast å tillträdesdagen skall Vetlandabolaget träda i likvidation. Det belopp, som återstår, då likvidationen avslutats, utom i vad angår lånen från staten och Oskarshamnsbolaget, skall av bolaget inbetalas till Riksgäldskontoret samt Oskarshamnsbolaget sålunda, att Riksgäldskontoret erhåller $\frac{6}{10}$ och Oskarshamnsbolaget $\frac{4}{10}$ av beloppet. Så snart denna inbetalning blivit verkställd, befrias Vetlandabolaget från betalningsskyldigheten

för återstoden av sina skulder för lånen från staten och Oskarshamnsbolaget samt återfår sina för sagda lån utställda skuldförbindelser.

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

§ 4.

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

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

§ 5.

Mom. 1. Vid järnvägarna 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 Vetlandabolagets järnvägar tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal.

Mom. 2. Vid beräkandet av vederbörandes löneförmåner i och för *inplacering i löneklass* vid statens järnvägar skola löneförhållandena å den ort, där han omedelbart före den 1 januari 1946 varit placerad, läggas till grund. Hänsyn skall därvid tagas endast till följande i bolagets tjänst åtnjutna löneförmåner, nämligen fast lön, dyrtidstillägg och konjunkturtillägg med därå utgående dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri bostad eller kontant hyresbidrag.

Befattningshavare, som innehaft för honom gällande slutlön sedan minst tre år före inplaceringen i statens järnvägars löneskala, skall placeras i den löneklass inom den erhållna befattningens lönegrad, för vilken avlöningsförmånernas summa, rörligt tillägg 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 ernäendet av nämnda lön, placeras i löneklass som ovan sägs.

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

reglementen 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 järnvägar.

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 tjänstär för erhållande av pension tillgodoräknas högst två tredjedelar av den tid, under vilken han, innan reglementet blivit på honom tillämpligt, innehaft anställning vid bolagets järnvägar 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 åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd — fränsett förtidspension enligt mom. 4 — än som skulle tillkommit vederbörande, därest järnvägarna ej 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.

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

§ 7.

Vetlandabolaget 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.

Vetlandabolagets 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 bolagens del under förbehåll av godkännande vid stämmor med resp. bolag.

Stockholm den 27 februari 1945.

Vetlanda den 24 februari 1945.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

G. Dahlbeck

Erik Malmkvist

AKTIEBOLAGET

HVETLANDA JÄRNVÄGAR

Y. Hjortzberg

NÄSSJÖ—OSKARSHAMNS NYA
JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

Y. Hjortzberg
enl. fullmakt

Bilaga C.

Avtal

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag, kallat Oskarshamnsbolaget, samt Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag, nedan kallat Eksjöbolaget, angående förvärv för svenska statens räkning av Eksjöbolagets järnväg m. m.

§ 1.

Mom. 1. Eksjöbolaget överläter till svenska staten från och med den 1 januari 1946 eller den senare dag, som kan bliva bestämd för införlivande med statens järnvägar av Oskarshamnsbolagets järnväg (tillträdesdagen), på följande villkor med full äganderätt

dels den bolaget tillhöriga järnvägen Eksjö—Österbymo med vad till densamma hör, såsom rullande materiel, inventarier och förråd,

dels bolagets bilrörelse med vad till densamma hör, såsom fordon, byggnader, inventarier m. m.,

dels alla bolagets övriga fastigheter, värdepapper och andra tillgångar samt rättigheter.

I föregående stycke omnämnda fastigheter äro såvitt möjligt angivna i bifogade förteckning, bil. A.

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

Mom. 3. Eksjöbolaget får icke före tillträdesdagen disponera sina tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållandet av driften på och underhållet av bolagets järnväg, dess biltrafik samt annan till dess rörelse hörande verksamhet, inklusive förräntning och amortering av bolagets låneskulder.

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

§ 2.

Mom. 1. På tillträdesdagen skall Eksjöbolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthandlingar beträffande bolagets till staten överlåtna fasta egendom ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för andra penninginteckningar än sådana, som antingen utgöra säkerheter för i balansräkningen per den 31 december 1944 upptagna låneskulder eller finnas till disposition i bolagets eget förvar.

Mom. 2. Eksjöbolaget 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 egendom, som Eksjöbolaget härigenom överlåter till staten, befrias bolaget från och med tillträdesdagen från betalnings-skyldigheten för då oguldna delar av sina skulder till staten och Oskarshamn-bolaget, varjämte styrelsen övertager ansvaret för bolagets driftskulder samt förpliktelse — vari icke inbegripes borgensförbindelser — enligt vad närmare omförmåles i mom. 2. Befrielsen från skulderna till staten och Oskarshamn-bolaget gäller jämväl gentemot statslånets garantier, sedan annuiteterna å statslånet för år 1944 gäldats.

Mom. 2. I föregående moment omförmålda skulder ävensom förpliktelse av annan art övertagas av styrelsen sådana de befinnas på tillträdesdagen, dock med iakttagande,

att styrelsen icke är skyldig övertaga sådana förpliktelse och driftskulder, som Eksjöbolaget i strid mot stadgandet i § 1 mom. 3 här ovan kan hava iklätt sig, samt

att styrelsen icke ikläder sig förpliktelse mot Eksjöbolagets personal utöver vad i § 5 nedan stadgas.

Mom. 3. Kostnaderna för lagfart å den av svenska staten förvärvade egendomen ävensom för Eksjöbolagets likvidation gäldas av styrelsen.

§ 4.

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

Eksjöbolaget förbinder sig att på anfordran av styrelsen 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 löneförhöjningar och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid Eksjöbolagets järnväg tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal.

Mom. 2. Vid beräkandet av vederbörandes löneförhöjningar i och för in-placering i löneklass vid statens järnvägar skola löneförhållandena å den ort, där han omedelbart före den 1 januari 1946 varit placerad, läggas till grund. Hänsyn skall därvid tagas endast till följande i bolagets tjänst åtnjutna löneförhöjningar, nämligen fast lön, dyrortstillägg och konjunkturtillägg med

därå utgående dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri bostad eller konstant hyresbidrag.

Befattningshavare, som innehaft för honom gällande slutlön sedan minst tre år före inplaceringen i statens järnvägars löneskala, skall placeras i den löneklass inom den erhållna befattningens lönegrad, för vilken avlöningsförmånernas summa, rörligt tillägg 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 postarvoden, så länge vederbörande är anförtrord däremot svarande uppdrag. Till övriga förmåner, exempelvis semesterrätt, avlöning vid sjukdom och annan tjänstledighet, fri läkarvård, begravningshjälp, beklädnad, postfacksavgifter, postbiträdesersättning, medicinprovision m. m., skall hänsyn däremot icke tagas, utan skola de vid statens järnvägar därutinnan gällande bestämmelserna äga tillämpning.

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

Dyrtidstillägget å de vid bolagets järnväg innehavda löneförmånerna skall vid varje särskild tidpunkt beräknas 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 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 februari 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 övergångstat 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 februari 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 upp-

nådd 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 räknat från och med 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 fyllnads-pension 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 åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd — frånsett förtidspension enligt mom. 4 — än som skulle tillkommit vederbörande, därest järnvägen ej 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 Eksjöbolagets rättigheter och skyldigheter i förhållande till de pensionsinrättningar, som personalen tillhör.

§ 7.

Eksjöbolaget 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.

Eksjöbolagets 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 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 bolagens del under förbehåll av godkännande vid stämmor med resp. bolag.

Stockholm den 27 februari 1945.

Eksjö den 24 februari 1945.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

NÄSSJÖ—OSKARSHAMNS NYA
JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

G. Dahlbeck

Y. Hjortzberg
enl. fullmakt

Erik Malmkvist

EKSJÖ—ÖSTERBYMO JÄRNVÄGS-
AKTIEBOLAG

Y. Hjortzberg

Albert Aschan