

Nr 156.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av Östergötlands smalspåriga järnvägar m. m.; given Stockholms slott den 3 mars 1950.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Torsten Nilsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen föreslås, att Norra Östergötlands, Mellersta Östergötlands och Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägar skola förvärfvas av staten. Avtal om förvärv av dessa järnvägar ha träffats enligt vanliga grunder på basis av 1939 års principbeslut om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Samtidigt föreslås jämväl förvärv av Norra Tjusts Trafikaktiebolag, vilket bolag handhar en betydande del av busstrafiken inom ifrågavarande järnvägars trafikområden. Järnvägarna avses skola införas med statens järnvägar den 1 juli 1950.

För genomförande av statsförvärvet erfordras en medelsanvisning av 500 000 kronor.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet
å Stockholms slott den 3 mars 1950.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, QUENSEL, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, ANDERSSON, LINGMAN.

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

I skrivelse den 2 mars 1950 har *järnvägsstyrelsen* meddelat, att styrelsen till fullgörande av det år 1939 givna uppdraget att vidtaga åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet träffat två preliminära avtal om statsförvärv av de järnvägar, vilka ingå i Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga järnvägar (betecknad TÖJ), ävensom till ifrågasättande järnvägar hörande biltrafik m. m. I samband därmed har jämväl avtal träffats om förvärv av praktiskt taget samtliga aktier i Norra Tjusts Trafikaktiebolag, vilket bolag handhar en betydande del av buss-trafiken inom östra delen av nyssnämnda järnvägars trafikområden, och vars förvaltning ombesörjes av TÖJ.

De järnvägar, vilka ingå i TÖJ, bilda en nordlig sektion inom det i stort sett enhetliga järnvägssystem, som sammanfattningsvis benämnes Östra smalspårsnätet.

Som ett mellanparti i detta system står Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg (NVHJ), som övergick i statens ägo den 1 juli 1949, medan de sydligare till systemet hörande järnvägarna med Kalmar och Växjö som huvudstationer, förvärvats tidigare, i huvudsak under åren 1940—1941. Efter statsförvärv av de järnvägar, vilka ingå i TÖJ, skulle således förstatligandet av Östra smalspårsnätet vara i sin helhet genomfört.

Jag anhåller att få till behandling upptaga sålunda föreliggande frågor. Avtalen torde såsom bilagor (Bil. 1—3) få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Järnvägsstyrelsen uttalar i sin förenämnda skrivelse till en början, att vid verkställda utredningar och förda förhandlingar samma riktlinjer följts som vid tidigare statsförvärv. Även till sitt innehåll överensstämmande föreliggande två järnvägsavtal med flertalet tidigare sådana. Från formell

synpunkt däremot uppvisar det ena av dessa avtal viss säregenhet, i det att två bolag, Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag (NÖJ) och Mellersta Östergötlands järnvägar aktiebolag (MÖJ), stå som undertecknare å säljaresidan, men vederlag utgår endast å NÖJ. Detta förhållande sammanhänger med, att NÖJ i den utsträckning, som tidigare gällande aktiebolagslag medgav, innehar aktiestocken i MÖJ. Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag (VB) är däremot från ägaresynpunkt helt självständigt men äger ett stort antal aktier i NÖJ. Anförda beteckningar beagnas jämväl för resp. järnvägar.

Det tredje avtalet, gällande förvärv av aktier i ett biltrafikföretag, är i stort sett likalydande med tidigare träffade och av statsmakterna godkända överenskommelser rörande aktieförvärv.

Beträffande järnvägarnas *tillkomst och utbyggnad* meddelar järnvägsstyrelsen följande uppgifter.

	Koncession meddelad år	Öppnad för trafik år	Banlängd km
Norra Östergötlands järnvägar.			
Örebro S—Pålsboda.....	1897	1900	30,4
Pålsboda—Finspång.....	1872	1874	58,0
Finspång—Norsholm.....	1882	1885	26,5
Kimstad—Norrköping.....	1903	1906	17,0
Ingångsspår till Norrköping.....	1909	1910	0,4
			132,3
Mellersta Östergötlands järnvägar.			
Fågelsta—Linköping.....	1895	1897	39,2
Linköping—Ringstorp.....	1903	1908	20,7
Klockrike—Borensberg.....	1906	1907	7,5
Fornåsa—Motala.....	1910	1915	14,6
Fågelsta—Vadstena.....	1873	1874	9,6
Vadstena—Ödeshög.....	1886	1888	32,5
Hästholmen—Hästholmens h.....	1886	1888	0,6
Väderstad—Bränninge.....	1908	1913, 1914	42,9
			167,6
Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg			
Norrköping Ö—Söderköping.....	1891	1893	16,0
Söderköping—Valdemarsvik.....	1901	1906	38,9
Kummelby—Arkösund.....	1891	1895	46,2
			101,1
			301,0
<i>Summa för TÖJ</i>			

I fråga om banornas tekniska standard har järnvägsstyrelsen meddelat vissa uppgifter, beträffande vilka jag torde få hänvisa till handlingarna.

Den rullande materielen utgjordes vid 1948 års slut av

	NÖJ	MÖJ	VB
Ånglok.....	15	5	7
Lokomotorer.....	1	6	
Elektromotorvagnar.....		5	

	NÖJ	MÖJ	VB
Motorvagnar		1	2
Rälsbussar	7	7	7
Rälsbussläpvagnar	9	5	8
Personvagnar	14	20	17
Postvagnar	1	2	
Person- och postvagnar			1
Person- och resgodsvagnar	1	2	1
Resgodsvagnar	3	6	5
Godsvagnar, slutna	100	84	70
» , öppna	351	290	160
Överföringsvagnar	18		

Trafikrörelsens storlek i jämförelse med av staten hittills övertagna järnvägar av samma spårvidd, 0,891 m, framgår av följande sammanställning, upptagande trafiksiffror från senaste mellankrigsåret (1938).

J ä r n v ä g	Trafikerad banlängd km	Personkm pr bankm	Godstonkm pr bankm 1 000-tal	Tillhopa
Västergötland—Göteborgs.....	260,1	93,4	169,2	262,6
<i>Norra Östergötlands</i>	133,1	61,2	87,0	148,2
Kalmar—Torsås.....	40,3	85,1	33,6	118,7
Kalmar—Berga.....	76,6	65,8	45,7	111,5
Lidköping—Skövde och Stenstorps	70,9	77,3	31,6	108,9
Lidköping—Håkantorps.....	27,8	49,3	58,7	108,0
<i>Norrköping—Söderköping—Vikbo-</i> <i>landets</i>	101,1	78,4	29,4	107,8
Uddevalla—Lelången.....	89,0	36,3	65,6	101,9
Kinneulle—Lidköpings.....	29,0	42,8	56,9	99,7
<i>Mellersta Östergötlands</i> (inkl. Väderstad—Skänninge— Bränninge).....	175,0	64,4	32,7	97,1
Norsholm—Västervik—Hultsfreds..	232,3	49,7	34,1	83,8
Gotlands.....	116,5	46,5	35,6	82,1
Växjö—Åseda—Hultsfreds.....	115,9	36,3	30,9	67,2
Södra Kinneulle.....	9,1	0,4	55,1	55,5
Hjo—Stenstorps.....	54,5	28,2	25,0	53,2
Trollhättan—Nossebro.....	32,4	20,6	22,6	43,2
Ölands.....	150,8	16,1	22,8	38,9
Vetlanda.....	80,4	16,5	19,3	35,8
Mariestad—Moholms.....	17,8	30,6	3,1	33,7
Östra Smålands.....	79,4	13,7	12,7	26,4
Klintehamn—Roma.....	49,7	9,5	16,4	25,9
Falkenbergs.....	102,0	16,2	8,7	24,9
Slite—Roma.....	33,0	7,9	16,6	24,5
Mönsterås.....	69,3	11,0	8,1	19,1
Östra Värends.....	42,4	10,5	6,0	16,5
Eksjö—Österbymo.....	34,6	3,1	8,5	11,6
Samtliga enskilda smalspåriga järn- vägar.....	3 597,3	61,4	54,9	116,3

Av denna jämförelse framgår, att räknat efter samlad trafikintensitet NÖJ kom i andra rummet, medan VB och MÖJ, vari inräknats den då ännu i viss mån självständiga linjen Väderstad—Bränninge, lågo något under medeltalet för enskilda smalspåriga järnvägar. De samlade trafikuppgifterna ha emellertid varit av sådan omfattning, att om TÖJ skulle undantagas vid ett i princip allmänt förstatligande, motivet härför i allt fall icke skulle kunna vara trafikens obetydlighet.

De *allmänna fördelar* och *rationaliseringsmöjligheter*, som följa med enhetliggörandet av det svenska järnvägsnätet och vilka ingående dryftades i samband med 1939 års principbeslut, framträda endast delvis i fråga om järnvägar med annan spårvidd än den normala, eftersom det överhuvud icke är möjligt att åstadkomma driftgemenskap mellan olikspåriga järnvägar. I fråga om materielen böra dock, framhåller järnvägsstyrelsen, vissa fördelar stå att vinna därigenom att hela Östra smalspårsnätet kommer under en och samma förvaltning.

Mera påtaglig är den besparing i expeditjonsarbete, som omedelbart inträder, i och med att ett stort antal av nuvarande föreningsstationer förlora denna sin karaktär. Av stor betydelse är även den förenkling i redovisning m. m., som inträder i och med att huvudparten av hittillsvarande person- och godssamtrafik övergår till att bliva statens järnvägars egentrafik. Med denna ändring följer jämväl frigörelse från godssamtrafikordningens vägbestämmningsföreskrifter, med andra ord möjlighet att utan bundenhet vid tariffvägarna sända godset de vägar, som befinnas vara från trafik- och driftsynpunkt lämpligast.

En påtaglig vinst för trafikanterna är den nedsättning av flertalet biljettpriser och fraktavgifter, som blir en omedelbar följd av inlemmandet i statens järnvägar. Särskilt betydelsefull blir ändringen i fråga om viss godssamtrafik, som nu betungas med övergångsavgift och banavgift. Såsom nästan alltid då det gäller taxan, får givetvis en vinst för trafikanterna köpas med en statsbaneekonomisk uppoffring. Det synes emellertid finnas anledning hoppas, att avgiftssänkningarna skola leda till trafikökning, bl. a. genom ökad möjlighet till tävlan med andra samfärdsmedel.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att järnvägsbolagen, som tidigare erhållit *statslån* ur allmänna järnvägslånefonden, vilka lån med hänsyn till ekonomiska svårigheter till viss del nedskrivits, för närvarande icke äro belastade med sådana lån eller andra fasta lån.

Styrelsen meddelar vidare, att nu ifrågavarande järnvägs- och biltrafikaktiebolag i anslutning till järnvägsrörelsen bedriva en betydande *billinjetrafik*, som i regel givit ett tillfredsställande resultat. Följande sammanställning innehåller uppgifter om linjelängd, vagnpark, fasta anläggningar samt anläggningssvärden.

	NÖJ MÖJ	VB	Norra Tjusts Trafikaktie- bolag
Linjelängd, koncessionerad, km	374	208	335
» , trafikerad »	225	90	300
Fordonspark:			
Bussar	16	2	19
Lastbilar	8	18	—
Släpvagnar	5	10	9
Skåpbil	—	—	1
Anskaffningskostnad, 1 000 kr	660	280	667
Fasta anläggningar:			
Anskaffningskostnad, 1 000 kr	105	153	12

För att belysa företagens *ekonomiska förhållanden* under åren 1931—1948 har järnvägsstyrelsen lämnat vissa siffersammanställningar, innefattande drifräkningar samt vinst- och förlusträkningar. Sammanställningarna torde såsom bilagor (Bil. 4—6) få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Bolagens senaste balansräkningar, per den 31 december 1948, ha följande utseende.

	Norra Östergötlands järnvägar	Mellersta Östergötlands järnvägar	Norrköping— Söderköping— Vikbolandets järnväg	Norra Tjusts Trafikaktie- bolag
Tusental kronor				
<i>Tillgångar</i>				
Järnvägsanläggningen	8 945	1 932	3 964	—
Fastigheter	—	—	—	12
Automobilrörelsen	363	73	251	—
Landsvägsfordon	—	—	—	225
Värdehandlingar i samhörande före- tag	—	84	44	—
I kassa och bank	372	547	896	158
Förråd	526	75	192	—
Övriga tillgångar	211	254	107	1
Summa	10 417	2 965	5 454	396
<i>Skulder</i>				
Svävande skulder	22	15	49	—
Aktiekapital: stamaktier	936	150	1 390	93
pref. aktier	900	—	—	—
Förnyelsefond				
för järnvägsrörelsen	7 667	2 608	2 600	—
» bilrörelsen	287	64	215	225
Reservfond	284	30	150	20
Övriga egna fonder exkl. förnyelse- fond	102 ¹	31	894 ²	—
Vinst för året och balanserad från föregående år	219	67	156	58
Summa	10 417	2 965	5 454	396
¹ Härav skattefond 7 310 kronor.				
² » » 60 000 »				

Beträffande företagens affärsvärde och föreslagna köpeskillingar erinrar järnvägsstyrelsen inledningsvis om den vid tidigare järnvägsförvärv använda normalkalkylen, vilken främst grundats på uppgifter för den som basperiod betraktade årsföljden 1931—1938, varvid tiden för denna periods slut framstått som primär beräkningstidpunkt. Med denna fixering av basperiod och beräkningstidpunkt åsyftades bl. a., att resultaten skulle bli i möjlig mån oberoende av den tidsföljd, i vilken förvärven komme att äga rum.

Det ligger i sakens natur, framhåller styrelsen, att normalkalkylen icke kan tjäna till grund för en uppörelse i andra fall, än där densamma för fram till ett positivt affärsvärde, medan man måste söka sig fram på andra vägar beträffande de företag, där slutsumman blir noll eller negativ. Det sistnämnda har visat sig vara förhållandet med såväl NÖJ jämte MÖJ som VB. Detta resultat, vilket icke innebär något annat, än att räknat per den 31 december 1938 driftöverskottet icke förväntades bli tillräckligt för erforderlig förnyelse av anläggningarna samt förräntning av dels förefintliga skulder, dels de kapitalinsatser, som beräknats erforderliga för återhämtande av överårighet och eftersatt förnyelse hos rullande materiel och fasta anläggningar, kan näppeligen anses överraskande i betraktande av de vanskligheter, som de till TÖJ hörande järnvägarna hade att kämpa med under basperioden.

Vid sådant förhållande har det i förevarande — liksom i åtskilliga tidigare fall — icke ansetts behövt återgiva normalkalkylens siffror, detta så mycket mer som basperiodens av ångdriftens förhållanden bestämda utgiftssiffror kommit att bli av omtvistligt värde efter den under 30-talets sista år genomförda motoriseringen av TÖJ persontrafik.

Det är givetvis alltid vanskligt att bedöma, huruvida den betydande besparing och förbättring i konkurrensläget gentemot biltrafiken, som denna omläggning inneburit, kan vara tillräcklig för att icke blott kompensera inträdda järnvägsekonomiska förändringar i motsatt riktning utan också omvandla förenämnda negativa slutresultat i ett positivt, och det är följaktligen förklarligt, att förhandlingsdelegerade från ömse sidor icke kunnat komma till enighet beträffande det företagsekonomiska perspektivet vid en — som arbetshypotes antagen — fortsatt enskild drift.

Däremot står det klart, i allt fall för järnvägsstyrelsen, att såsom del av statsbanenätet med dess lägre taxa samt bättre förmåner för personal och pensionärer förevarande järnvägar komma att — vid en framtida statistisk uppdelning av inkomster och utgifter bandelsvis — framträda som förluststräckor. Såsom torde kunna slutas redan från sammanställningen av trafiksiffror, är dock denna prognos inlet för TÖJ säreget, i det att flertalet av de redan övertagna smalspåriga järnvägarna torde komma att uppvisa en fullt ut lika ogynnsam proportion mellan inkomster och utgifter.

Beträffande den av Norra Tjusts Trafikaktiebolag bedrivna rörelsen har uppgjorts följande affärskalkyl.

	1000-tal kronor
Trafikinkomster	570
Driftkostnader	437
Driftöverskott	133
Avskrivningar	95
Nettoöverskott	38

Trafikaktiebolagets aktiekapital utgör 93 150 kronor fördelat på 1 863 aktier om 50 kronor. Av dessa aktier erhöll staten 100 vid förvärv av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar, medan 759 medfölja vid förvärvet av VB. Återstå sålunda att särskilt förvärva 1 004, varav 1 003 omfattas av förevarande avtal.

Det avtalade priset per aktie utgör 380 kronor, vilket ger ett värde på hela aktiestocken av 707 940 kronor. Dragas härifrån 158 000 kronor kontanta tillgångar, erhålles ett belopp av ca 550 000 kronor såsom totalkostnad för förvärvet. Bolagets reall tillgångar äro värderade till 443 000 kronor. Såsom immateriellt affärsvärde (goodwill) få följaktligen upptagas 107 000 kronor. Beräknas att 18 000 kronor erfordras för förräntning efter 4 % av reall tillgångarna, återstår av det beräknade nettoöverskottet ett belopp av 20 000 kronor för amortering av nämnda goodwill. Amorteringstiden blir alltså omkring 6 år, vilket får anses tillfredsställande.

I fråga om beräkningen av *anslagsbehovet* anför styrelsen att, när de ifrågavarande trafikföretagen icke belastas av några egentliga lån, man endast har att räkna med de avtalade köpesummorna, utgörande för

	Kronor
NÖJ	1 319 400
VB	1 028 400
Aktier i Norra Tjusts Trafikaktiebolag	191 520
Summa	2 539 320

Vad beträffar de relativt små kontantbelopp, som järnvägsbolagen skola äga att behålla eller å tillträdesdagen av styrelsen utbekomma, föreslås samma förfaringssätt, som kommit till användning vid alla tidigare liknande fall, nämligen att desamma skola föras å det särskilda utjämningskonto, benämnt »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vilket sedan 1940 finnes upplagt i statens järnvägars räkenskaper. Självfallet synes så böra ske med förevarande järnvägars — ävensom biltrafikföretagets vid dettas blivande likvidation — av styrelsen övertagna rörliga tillgångar och svävande skulder.

Då de i köpet ingående likvida medlen väntas komma att med betydande belopp överstiga skulderna, behöva anslag icke äskas för täckning av den nyss angivna totalsumman, utan har anslagsäskandet beräknats kunna begränsas till 500 000 kronor.

De utgifter, som kunna föranledas av vid förvärven övertagna avtal m. m., förutsättas få — i den mån de ej böra direkt påföras driften eller statens järnvägars förråd — belasta förenämnda inköpskonto.

Avtalsbestämmelserna i övrigt bl. a. rörande övertagande av personal äro utformade helt i anslutning till innehållet i de avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar, vilka under de senaste åren varit föremål för statsmakternas prövning.

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

dels besluta, att Norra Östergötlands, Mellersta Östergötlands och Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägar ävensom aktierna i Norra Tjusts Trafikaktiebolag må på avtalade villkor förvärfvas av staten samt att järnvägarna i fråga skola införlivas med statens järnvägar fr. o. m. den 1 juli 1950,

dels ock å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag under rubrik *Förvärv av Norra Östergötlands m. fl. järnvägar* av 500 000 kronor.

Departementschefen. De i Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga järnvägar ingående järnvägslinjerna, vilka nu föreslås till statsförvärv, äro de sista ännu i enskild ägo befintliga linjerna inom det i stort sett enhetliga järnvägssystem, sammanfattningsvis benämnt Östra smalspårnätet, vilket ingår i 1939 års plan för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Avtal har även träffats om förvärv av vissa av järnvägsbolagen ej ägda aktieposter i Norra Tjusts Trafikaktiebolag, vilket bolag bedriver en betydande busstrafik inom järnvägarnas trafikområden i nära samarbete med trafikförvaltningen.

Av den av järnvägsstyrelsen lämnade ekonomiska redogörelsen framgår, att de till statsförvärv föreslagna järnvägarna inom statsbanenätet komma att framstå såsom förluststräckor, även om införlivandet med statens järnvägar ger möjlighet till vissa rationaliseringsvinster. Den av trafikförvaltningen bedrivna biltrafikrörelsen har i regel givit ett tillfredsställande resultat. För trafikanterna kommer förvärvet av järnvägarna, liksom i allmänhet varit fallet beträffande de tidigare statsförvärven av enskilda järnvägar, att medföra påtagliga fördelar genom sänkta biljettpriser och fraktavgifter.

De i avtalen angivna ekonomiska villkoren finner jag vara för statsverket godtagbara. De avtalade köpesummorna uppgå tillsammans till 2 539 320 kronor. Då företagen icke belastas av några egentliga lån och de i köpen ingående likvida medlen betydligt överstiga skulderna, beräknas anslagsäskandet för förvärvens genomförande kunna begränsas till 500 000 kronor. Jag tillstyrker att sistnämnda belopp anvisas.

För personalens övertagande erfordras en ökning av antalet tjänster i

lönegraden Ca 24 och högre lönegrader. Jag har för avsikt att anmäla detta spörsmål i samband med övriga frågor angående förändring av löneställning och antal beträffande vissa befattningar vid kommunikationsverken.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att framdeles meddela beslut beträffande de förvärvade järnvägarnas överförande till visst distrikt.

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

dels besluta att Norra Östergötlands, Mellersta Östergötlands och Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägar ävensom aktierna i Norra Tjusts Trafikaktiebolag må på avtalade villkor förvärfvas av staten,

dels föreskriva, att nämnda järnvägar den 1 juli 1950 skola införlivas med statens järnvägar,

dels ock till *Förvärv av Norra Östergötlands m. fl. järnvägar* å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

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

Ur protokollet:

Nils Hård af Segerstad.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag och Mellersta Östergötlands järnvägar aktiebolag, nedan tillhopa kallade bolagen, å andra sidan, angående förvärv för svenska statens räkning av bolagens järnvägar m. m.

§ 1.

Mom. 1. Bolagen överlåta till svenska staten fr. o. m. den 1 juli 1950 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

dels bolagens järnvägar, omfattande — förutom vissa smärre sträckor — följande linjer: Örebro Södra—Norsholm, Kimstad—Norrköping, Ödeshög—Fågelsta—Linköping—Ringstorp, Klockrike—Borensberg, Fornåsa—Motala och Väderstad—Bränninge, med vad till desamma hör,

dels bolagens bilrörelser med vad till desamma hör, såsom anläggningar, fordon och inventarier,

dels bolagens övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar — med i följande moment angivna undantag — samt rättigheter.

I föregående stycke omförmälda fastigheter äro upptagna å bifogade förteckning, bilaga A.¹

Mom. 2. Bolagen äga rätt att

dels utbekomma fr. o. m. november 1949 utfallande återbäring eller utdelning på grund av delägarskap i Svenska järnvägsföreningen, Enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och Enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter,

dels av tillgängliga kontanta medel — i och för bestridande av utgifter i samband med bolagens avveckling — behålla eller på tillträdesdagen av styrelsen utbekomma följande belopp

Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag tjugooettusen (21 000) kronor,

Mellersta Östergötlands järnvägar aktiebolag femtusen (5 000) kronor.

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

Mom. 4. Bolagen må icke före tillträdesdagen disponera i överlåtelsen ingående tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållet av driften å och underhållet av bolagens järnvägar, deras biltrafik samt annan till deras rörelse hörande verksamhet.

Bolagen må ej heller utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka järnvägarnas driftutgifter.

¹ Här ej återgiven.

§ 2.

Å tillträdesdagen skola bolagen utställa överlåtelsehandlingar samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthhandlingar beträffande bolagens fasta egendom, ävensom gravationsbevis, utvisande, att denna icke häftar för penninginteckningar.

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

§ 3.

Mom. 1. I vederlag för den erhållna egendomen skall styrelsen å tillträdesdagen

dels övertaga bolagens skulder och förpliktelser enligt vad närmare omförmäles här nedan,

dels såsom köpeskilling till Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag överlämna ett belopp av Enmiljontrehundranittontusenfyrahundra (1 319 400) kronor.

Mom. 2. Bolagens skulder — däri inbegripet alla på tiden före tillträdesdagen belöpande men till sagda dag icke betalda skatter — och övriga förpliktelser övertagas av styrelsen sådana de finnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande

att styrelsen icke är skyldig övertaga sådana förpliktelser och skulder, som bolagen i strid mot stadgandet i § 1 mom. 4 här ovan kan hava iklätt sig,

att styrelsen icke ikläder sig förpliktelser mot hos bolagen nu eller tidigare anställda personer eller dessas anhöriga utöver vad i § 5 här nedan stadgas,

samt att styrelsen icke övertager ansvar för borgensförbindelser, som bolagen eller dessas styrelser eventuellt iklätt sig.

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

§ 4.

De rättigheter och skyldigheter enligt överenskommelser, kontrakt och medgivanden rörande bolagens rörelser, vilka skola av styrelsen övertagas, äro så fullständigt som möjligt förtecknade i bilaga B.¹

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

§ 5.

Mom. 1. Vid bolagens järnvägar anställda, i bilaga C¹ upptagna befattningshavare skola, med nedan angivna förbehåll, äga rätt att på tillträdesdagen övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavda

¹ Här ej återgivna.

löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid bolagens järnvägar tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal.

Mom. 2. Befattningshavare, som på tillträdesdagen övergår i statens järnvägars tjänst och som då anställs lägst i den extra ordinarie eller ordinarie befattning, som för honom angivits i bilaga C, skall erhålla den placering i löneklass, som enligt järnvägsstyrelsens beprövande skulle tillkomma honom, därest han vid tidpunkten för första fasta anställning vid den enskilda järnvägen vunnit extra ordinarie anställning i närmast jämförbar tjänsteställning vid statens järnvägar samt han därefter vunnit befordran vid statens järnvägar på motsvarade sätt som vid den enskilda järnvägen. Extra ordinarie anställning och befordran, må dock icke beräknas hava erhållits i gynnsammare ordning än som normalt gällt för de tjänstemän, som vid förenämnda tidpunkt direkt anställts vid statens järnvägar i samma tjänsteställning.

Befattningshavare, vars löneförmåner enligt för honom vid den enskilda järnvägen under juni månad 1950 gällande avtal skulle hava överstigit lönen i den löneklass, i vilken han placeras vid statens järnvägar, skall äga uppbära *personligt lönetillägg*, motsvarande den löneskillnad — i förekommande fall begränsad på sätt nedan sägs — som uppkommer.

Vid bestämmandet av denna löneskillnad skola löneförhållandena på den ort, där vederbörande omedelbart före den 1 juli 1950 var placerad, läggas till grund. Hänsyn skall därvid tagas till följande i bolagens tjänst åtnjutna löneförmåner, nämligen fast lön, dyrortstillägg och konjunkturtillägg med därå utgående dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri bostad eller konstant hyresbidrag. Hänsyn skall jämväl tagas till förmån av löneavtalsbunden prisbillig bostad — dock endast för tid, varunder tjänstebostad innehas vid statens järnvägar — ävensom till vissa särskilda ersättningar, såsom hållplats- och postarvoden, så länge vederbörande är anförtrodd däremot svarande uppdrag. Från dessa inkomster skall dock dragas ett belopp, motsvarande vederbörande befattningshavares avgifter för egen och efterlevandes pensionering eller andra avgifter för motsvarande ändamål. 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 vid statens järnvägar skall i förekommande fall begränsas så, att den icke överstiger det högsta belopp, som enligt vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente må utgå till tjänsteman i den lönegrad — i förekommande fall parenteslönegrad — som finnes för vederbörande befattningshavare angiven i bilaga C.

Dyrtidstillägget å de vid bolagens järnvägar innehavda löneförmånerna

skall vid varje särskild tidpunkt beräknas med tillämpning av de avtalsenliga bestämmelser, som voro gällande under juni månad 1950 och efter ett enligt dessa bestämmelser fastställt procenttal.

Mom. 3. För befattningshavare, vilka enligt mom. 4 entledigas utan eller med rätt till förtidspension, skola vid tiden före statens övertagande av järnvägarna gällande anställnings- och avlöningsvillkor i tillämpliga delar gälla under vederbörandes hela återstående tjänstetid.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före den 1 juli 1950

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1949 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövlige för de övertagna järnvägaras drift i statens järnvägars regi;

dels bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1949 eller tidigare och som med hänsyn till sjukledighet, lyte eller levnadsålder över 60 år icke lämpligen kunna övertagas i statens järnvägars tjänst;

dels på övergångsstat tills vidare uppföra befattningshavare, som äro för statens järnvägar obehövlige eller icke fylla för statens järnvägars personal uppställda fordringar i avseende på kropps- och sinnesbeskaffenhet; statens järnvägar obetaget att under de förutsättningar, som finnas angivna i 1947 års allmänna tjänstepensionsreglemente 6 § 2—5 mom., även efter den 1 juli 1950 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.

Bolagen förbinda sig att omgående till vederbörande överbringa beslut om entledigande eller uppförande på övergångsstat enligt detta moment, ävensom att samtidigt därmed verkställa sådan uppsägning, som kan vara erforderlig för beslutens rättidiga verkställande.

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

pension, som i detta moment sägs, äga rum jämväl av befattningshavare, som ej uppnått 60 men väl 50 års ålder. Innan sådan ansökan sker, skall mellan järnvägsstyrelsen och befattningshavare överenskommelse vara träffad, i vad mån pensionen skall reduceras gentemot vad i nästföregående stycke sägs.

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas eller entledigas jämlikt mom. 4, äro berättigade att från och med den 1 juli 1950 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll

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

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

§ 6.

Mom. 1. Beträffande av statens järnvägar övertagna anställningshavares ställning i pensionshänseende skall gälla vad som stadgas i kungl. kungörelserna den 29 juni 1945 (nr 500), angående reglering av pensionsförhållandena för vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl., och den 30 juni 1947 (nr 768) angående tillämpning av 1947 års allmänna tjänste- och familjepensionsreglementen samt 1947 års tjänste- och familjepensionsreglementen för arbetare å vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl.

Mom. 2. Styrelsen skall jämväl övertaga de bolagens egna förpliktelser att utgiva pensioner och understöd, vilka finnas förtecknade i en av bolagen till styrelsen överlämnad akt.

§ 7.

Bolagen skola 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.

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

§ 9.

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

Stockholm den 24 februari 1950.

Kungl. järnvägsstyrelsen.

Erik Upmark.

Erik Malmkvist.

Norrköping den 24 februari 1950.

Norra Östergötlands järnvägs-
aktiebolag.

Hugo Öhman.

Eric Johnsson.

Mellersta Östergötlands järnvägar
aktiebolag.

Hugo Öhman.

Eric Johnsson.

A v t a l

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag, nedan kallat bolaget, å andra sidan, angående förvärv för svenska statens räkning av bolagets järnväg m. m.

§ 1.

Mom. 1. Bolaget överlåter till svenska staten från och med den 1 juli 1950 (tillträdesdagen) på följande villkor med full äganderätt

dels bolagets järnväg, omfattande linjerna Norrköping Ö—Valdemarsvik och Kummelby—Arkösund, med vad till densamma hör,

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

dels bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar — med i följande moment angivna undantag — samt rättigheter.

I föregående stycke omnämnda fastigheter äro upptagna å bifogade förteckning, bilaga A.¹

Mom. 2. Bolaget äger rätt att

dels utbekomma fr. o. m. november 1949 utfallande återbäring eller utdelning på grund av delägarskap i Svenska järnvägsföreningen, Enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och Enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter,

dels av tillgängliga kontanta medel — i och för bestridande av utgifter i samband med bolagets avveckling — behålla eller på tillträdesdagen av styrelsen utbekomma ett belopp av tjuogoettusen (21 000) kronor.

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

Mom. 4. Bolaget må icke före tillträdesdagen disponera i överlåtelsen ingående tillgångar eller ikläda sig förpliktelser eller göra utbetalningar för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållet av driften å och underhållet av bolagets järnväg, dess biltrafik samt annan till dess rörelse hörande verksamhet.

Bolaget må ej heller utan styrelsens medgivande ikläda sig sådana förpliktelser, som äro ägnade att öka järnvägens driftutgifter.

§ 2.

Å tillträdesdagen skall bolaget utställa överlåtelsehandling samt avlämna förefintliga lagfartsbevis och övriga åtkomsthändingar beträffande bola-

¹ Här ej återgiven.

gets 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 skola av styrelsen övertagas.

§ 3.

Mom. 1. I vederlag för den erhållna egendomen skall styrelsen å tillträdesdagen

dels övertaga bolagets skulder och förpliktelser enligt vad närmare omförmäles här nedan,

dels såsom köpeskilling överlämna ett belopp av Enmiljontjugoåttatusenfyrahundra (1 028 400) kronor.

Mom. 2. Bolagets skulder — däri inbegripet alla på tiden före tillträdesdagen belöpande men till sagda dag icke betalda skatter — och övriga förpliktelser övertagas av styrelsen sådana de befinnas å tillträdesdagen, dock med iakttagande

att styrelsen icke är skyldig övertaga sådana förpliktelser och skulder, som bolaget i strid mot stadgandet i § 1 mom. 4 här ovan kan hava iklätt sig,

att styrelsen icke ikläder sig förpliktelser mot hos bolaget nu eller tidigare anställda personer eller dessas anhöriga utöver vad i § 5 här nedan stadgas,

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

Mom. 3. Kostnaderna för lagfart å 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.¹

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

§ 5.

Mom. 1. Vid bolagets järnväg anställda, i bilaga C¹ 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. Befattningshavare, som på tillträdesdagen övergår i statens järnvägars tjänst och som då anställas lägst i den extra ordinarie eller ordinarie

¹ Här ej återgiven.

befattning, som för honom angivits i bilaga C, skall erhålla den placering i löneklass, som enligt järnvägsstyrelsens beprövande skulle tillkomma honom, därest han vid tidpunkten för första fasta anställning vid den enskilda järnvägen vunnit extra ordinarie anställning i närmast jämförbar tjänsteställning vid statens järnvägar samt han därefter vunnit befordran vid statens järnvägar på motsvarande sätt som vid den enskilda järnvägen. Extra ordinarie anställning och befordran må dock icke beräknas hava erhållits i gynnsammare ordning än som normalt gällt för de tjänstemän, som vid förenämnda tidpunkt direkt anställts vid statens järnvägar i samma tjänsteställning.

Befattningshavare, vars löneförmåner enligt för honom vid den enskilda järnvägen under juni månad 1950 gällande avtal skulle hava överstigit lönen i den löneklass, i vilken han placeras vid statens järnvägar, skall äga uppbära *personligt lönetillägg*, motsvarande den löneskillnad — i förekommande fall begränsad på sätt nedan sägs — som uppkommer.

Vid bestämmandet av denna löneskillnad skola löneförhållandena på den ort, där vederbörande omedelbart före den 1 juli 1950 var placerad, läggas till grund. Hänsyn skall därvid tagas till följande i bolagets tjänst åtnjutna löneförmåner, nämligen fast lön, dyrtidstillägg och konjunkturtillägg med därå utgående dyrtidstillägg samt eventuell förmån av fri bostad eller konstant hyresbidrag. Hänsyn skall jämväl tagas till förmån av löneavtalsbunden prisbillig bostad — dock endast för tid, varunder tjänstebostad innehaves vid statens järnvägar — ävensom till vissa särskilda ersättningar, såsom hållplats- och postarvoden, så länge vederbörande är anförtrord däremot svarande uppdrag. Från dessa inkomster skall dock dragas ett belopp, motsvarande vederbörande befattningshavares avgifter för egen och efterlevandens pensionering eller andra avgifter för motsvarande ändamål. 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 vid statens järnvägar skall i förekommande fall begränsas så, att den icke överstiger det högsta belopp, som enligt vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente må utgå till tjänsteman i den lönegrad — i förekommande fall parenteslönegrad — som finnes för vederbörande befattningshavare angiven i bilaga C.

Dyrtidstillägget å de vid bolagets järnväg innehavda löneförmånerna skall vid varje särskild tidpunkt beräknas med tillämpning av de avtalsenliga bestämmelser, som voro gällande under juni månad 1950 och efter ett enligt dessa bestämmelser fastställt procenttal.

Mom. 3. För befattningshavare, vilka enligt mom. 4 entledigas utan eller med rätt till förtidspension, skola vid tiden före statens övertagande av

järnvägen gällande anställnings- och avlöningsvillkor i tillämpliga delar gälla under vederbörandes hela återstående tjänstetid.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före den 1 juli 1950

dels jämlikt för personalen gällande avtal bestämma om entledigande av såväl icke ordinarie som efter den 1 januari 1949 till ordinarie befordrade befattningshavare, i den mån desamma befinnas obehövliga för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi;

dels bestämma om entledigande med förtidspension av befattningshavare, som befordrats till ordinarie den 1 januari 1949 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 obehövliga eller icke fylla för statens järnvägars personal uppställda fordringar i avseende på kropps- och sinnesbeskaffenhet; statens järnvägar obetaget att under de förutsättningar, som finnas angivna i 1947 års allmänna tjänstepensionsreglemente 6 § 2—5 mom., även efter den 1 juli 1950 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.

Bolaget förbinder sig att omgående till vederbörande överbringa beslut om entledigande eller uppförande på övergångsstat enligt detta moment ävensom att samtidigt därmed verkställa sådan uppsägning, som kan vara erforderlig för beslutens rättidiga verkställande.

Förtidspension enligt detta moment skall utgå — vad angår tjänstduglig befattningshavare — med belopp, som enligt för befattningshavaren gällande pensionsbestämmelser skulle hava utgått vid avgång ur tjänst efter uppnådd pensionsålder och — vad angår övriga befattningshavare — med belopp, som styrelsen efter prövning finner skäligt, dock lägst med belopp, som enligt samma bestämmelser skulle hava utgått vid omedelbar avgång på grund av sjukdom. Statens järnvägar skola för dessa förtidspensionerade — därest de äro delägare i till staten icke överlåten pensionsinrättning — till vederbörande pensionsinrättning erlægga stadgade avgifter — såväl förvaltningens som befattningshavarens egna — intill dess skyldighet inträtt för pensionsinrättningen att utbetala pension.

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

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas eller entledigas jämlikt mom. 4, äro berättigade att från och med den 1 juli 1950 erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll

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

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

§ 6.

Mom. 1. Beträffande av statens järnvägar övertagna anställningshavares ställning i pensionshänseende skall gälla vad som stadgas i kungl. kungörelserna den 29 juni 1945 (nr 500) angående reglering av pensionsförhållandena för vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl. och den 30 juni 1947 (nr 768) angående tillämpning av 1947 års allmänna tjänste- och familjepensionsreglementen samt 1947 års tjänste- och familjepensionsreglementen för arbetare å vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl.

Mom. 2. Styrelsen skall jämväl övertaga de bolagets egna förpliktelser att utgiva pensioner och understöd, vilka finnas förtecknade i en av bolaget till styrelsen överlämnad akt.

§ 7.

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

§ 8.

Bolagets järnväg skall, räknat från och med tillträdesdagen, införlivas med statens järnvägar sålunda, att för dessa gällande taxor och föreskrifter komma till tillämpning å densamma, vad godssamtrafiken beträffar dock under förutsättning, att meddelande om vederbörliga ändringar av san-

trafikstabellen hinner 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 24 februari 1950.

Norrköping den 24 februari 1950.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

Norrköping—Söderköping—Vikbo-
landets Järnvägsaktiebolag

Erik Upmark.

Anders Öster. Eric Johnsson.

Erik Malmkvist.

Överenskommelse.

Mellan Svenska staten genom Kungl. Järnvägsstyrelsen, här nedan kallad köparen, å ena, samt Norrköpings stad för egen del och på grund av bifogade fullmakter, här nedan kallad säljaren, å andra sidan, har denna dag överenskommit följande rörande förvärv för Svenska statens räkning av aktier i Norra Tjusts Trafikaktiebolag, här nedan kallat biltrafikbolaget.

§ 1.

Med likvid och leverans den 1 juli 1950 (tillträdesdagen) överläter säljaren till köparen 1 003 st. aktier i biltrafikbolaget på följande villkor:

- a) priset per aktie utgör trehundraåttio (380) kronor;
- b) försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger fr. o. m. nr 16 för rörelsen år 1950, medan utdelningen för rörelsen under 1949, vilken må uppgå till högst 10 procent av aktiekapitalet, skall tillfalla säljaren.

§ 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 16 överlämnas till köparen.

§ 3.

Säljaren skall verka för att ledningen för biltrafikbolaget intill tillträdesdagen ej disponerar bolagets tillgångar — utöver i § 1 omförmäld utdelning — eller ikläder bolaget förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse bolagets normala rörelse, därest ej köparen lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

Säljaren skall vidare verka för att till samtliga under denna tid utlysta styrelsesammanträden i bolaget kallas den eller de representanter köparen utser, vilka representanters yttrande skall inhämtas i frågor av större vikt.

Av förenämnda bolag innehavda trafiktillstånd ävensom av samma bolag nu ägda fordon och fasta anläggningar äro förtecknade i bilaga A.¹

§ 4.

Säljaren förbinder sig att å ordinarie bolagsstämma medverka till att frågor angående bestämmande av arvoden åt styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter jämte suppleanter och val av revisorer jämte supplean-

¹ Här ej återgiven.

ter skola anstå till fortsatt stämma den 30 juni 1950 och förbinder säljaren sig vidare att å den fortsatta stämman i dessa frågor medverka till beslut i enlighet med de anvisningar köparen kommer att lämna.

§ 5.

Köparen förbinder sig medverka till att Norrköpings stad eller dess dotterföretag Lindötrafiken AB så snart som möjligt efter tillträdesdagen erhåller tillstånd till linjetrafik med omnibus å av biltrafikbolaget nu trafikerade sträckorna Norrköping—Evalundsvägen och Norrköping—Ensjön. Från den tidpunkt ifrågavarande trafik upptages av Norrköpings stad eller dess dotterföretag förbinder sig köparen *dels* att — under förutsättning av vederbörligt tillstånd — upphöra med de särskilda lokalturer, som biltrafikbolaget nu upprätthåller å ifrågavarande vägsträckor, *dels* att till Norrköpings stad överlämna i bilaga B¹ förtecknad bilmateriel; allt mot att Norrköpings stad till köparen erlägger ett belopp av Etthundranittiotusen (190 000) kronor.

Därest Norrköpings stad framdeles önskar utsträcka sin busstrafik från Evalundsvägen över Ludden till Luddingsbo vid sjön Asplången, förbinder sig köparen att icke motsätta sig en sådan utsträckning.

§ 6.

Denna överenskommelse är träffad, för köparens del under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande och för säljarens del under förbehåll av stadsfullmäktiges i Norrköping godkännande.

Stockholm den 23 januari 1950.

Norrköping den 23 januari 1950.

Kungl. järnvägsstyrelsen:

Erik Upmark.

Erik Malmkvist.

Drätselkammaren

finansavdelningen.

Såsom ombud för de i bifogade förteckning (*Bilaga C¹*) upptagna aktieägare.

Arvid Karlsson.

G. Ihrfelt.

Drifräkningar åren 1931--1948.

Bilaga 4.

26

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medeltal 1931--38	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948
Norra Östergötlands järnvägar.	T u s e n t a l k r o n o r																		
<i>Inkomster</i>																			
Persontrafik	304	274	262	294	273	280	293	301	286	374	541	581	770	825	890	960	900	895	1 035
Godstrafik	1 081	870	847	965	1 039	1 159	1 247	1 040	1 031	1 274	1 282	1 408	1 475	1 614	1 970	2 179	2 169	1 756	1 911
Övriga inkomster	113	110	111	133	125	129	138	131	123	142	152	165	156	168	175	203	197	218	221
Summa	1 498	1 259	1 220	1 392	1 437	1 568	1 678	1 472	1 440	1 790	1 978	2 154	2 401	2 637	3 035	3 342	3 266	2 269	3 167
<i>Utgifter</i>	1 213	1 140	1 044	1 139	1 160	1 191	1 345	1 277	1 188	1 420	1 730	1 898	2 130	2 233	2 581	2 939	2 899	2 532	2 872
<i>Driftöverskott</i>	285	119	176	253	277	377	333	195	252	370	248	256	271	404	451	403	367	337	295
Mellersta Östergötlands järnvägar. (inkl. Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg)																			
<i>Inkomster</i>																			
Persontrafik	371	339	322	329	356	373	422	419	366	489	775	935	1 073	1 212	1 263	1 277	1 167	1 183	1 399
Godstrafik	331	342	397	589	527	517	581	558	480	548	634	610	812	857	984	1 005	1 012	770	787
Övriga inkomster	77	82	81	78	79	83	89	92	83	97	109	115	114	120	119	132	121	136	149
Summa	779	763	800	996	962	973	1 092	1 069	929	1 134	1 518	1 660	1 999	2 189	2 366	2 414	2 300	2 089	2 335
<i>Utgifter</i>	806	729	725	875	869	995	969	978	868	1 046	1 217	1 423	1 760	1 947	2 093	2 104	2 109	1 956	2 178
<i>Driftöverskott</i>	27	34	75	121	93	22	123	91	61	88	271	237	239	242	273	310	191	133	157
Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg.																			
<i>Inkomster</i>																			
Persontrafik	345	315	302	319	319	333	352	371	332	421	672	719	876	966	994	1 034	928	932	1 135
Godstrafik	254	204	192	212	211	226	258	273	229	305	414	428	538	565	684	821	658	500	515
Övriga inkomster	94	103	98	112	90	90	87	97	96	98	101	98	93	97	110	134	122	140	158
Summa	693	622	592	643	620	649	697	741	657	827	1 187	1 245	1 507	1 628	1 788	1 989	1 708	1 572	1 808
<i>Utgifter</i>	590	517	475	514	525	562	635	622	555	702	1 031	1 096	1 361	1 398	1 495	1 719	1 496	1 387	1 537
<i>Driftöverskott</i>	103	105	117	129	95	87	62	119	102	125	156	149	146	230	293	270	212	185	271

Kungl. Maj:ts proposition nr 156.

	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948
T u s e n t a l k r o n o r																	
Norra Östergötlands järnvägars bilrörelse.																	
<i>Inkomster</i>	29	37	47	51	62	71	84	79	124	199	197	196	210	212	239	252	280
<i>Utgifter</i>	25	37	47	44	54	61	69	70	123	165	152	201	177	171	195	202	216
<i>Driftöverskott</i>	4 ¹	—	—	7	8	10	15	9	1	34	45	—5	33	41	44	50	64
Anläggningskapital	61	64	74	84	99	98	104	88	229	214	190	190	194	222	278	355	363
Mellersta Östergötlands järnvägars bilrörelse.																	
<i>Inkomster</i>	—	—	—	—	13	20	36	41	62	116	99	85	78	90	69	68	91
<i>Utgifter</i>	—	—	—	—	15	20	30	38	59	116	85	73	62	82	63	61	82
<i>Driftöverskott</i>	—	—	—	—	—2	—	6	3	3	—	14	12	16	8	6	7	9
Anläggningskapital	45 ²	53 ²	53 ²	31	29	39	38	57	62	59	59	59	65	79	73	73	73
Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägs bilrörelse.																	
<i>Inkomster</i>	18	—	38	·	160	164	153	158	164	247	281	306	351	349	338	351	298
<i>Utgifter</i>	16	—	38	·	145	165	139	147	178	228	242	303	316	320	314	313	277
<i>Driftöverskott</i>	2 ¹	—	—	·	15	—1	14	11	—14	19	39	3	35	29	24	38	21
Anläggningskapital	28	28	33	·	96	96	105	104	132	145	137	137	222	207	241	241	251
Norra Tjusts Trafikaktiebolag.																	
<i>Inkomster</i>									227	277	336	379	410	440	443	483	606
<i>Utgifter</i>									189	253	310	356	383	404	410	458	595
<i>Driftöverskott</i>									38	24	26	23	27	36	33	25	11

¹ Ingå i järnvägsrörelsens drifträkning.

² Genom dotterbolag.

Vinst- och förlusträkningar åren 1931—1938.

Bilaga 6.

28

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948
T u s e n t a l k r o n o r																		
Norra Östergötlands Järnvägar																		
<i>Inkomster</i>																		
Från föregående år balanserad vinst.....	74	59	30	—	24	51	115	166	158	175	124	48	8	10	11	79	167	158
Driftöverskott																		
av egen järnvägsrörelse.....	285	119	176	253	277	377	333	195	370	248	256	271	404	454	403	367	337	295
» automobilrörelsen.....	—	—	—	—	7	8	10	15	9	1	34	45	—	33	41	44	50	64
Räntor och inkomst av värdehandlingar..	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	9	9
Omläggning av samtrafiksvägarna.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	5	4	5	3	2	2	1	—
Järnvägsarrenden och inkomst av utarrenderad bana.....	—	—	87	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverse inkomster.....	6	—	—	2	—	—	7	—	—	—	—	4	—	—	119	19	5	5
Förlust för året.....	5	154	13	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	370	332	306	256	309	437	465	384	537	447	419	372	417	500	576	517	569	531
<i>Utgifter</i>																		
Driftunderskott av automobilrörelsen...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
Järnvägsarrenden och trafikeringsåtaganden.....	3	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen.....	91	87	101	120	121	121	122	187	148	161	169	169	169	257	261	268	282	237
» automobilrörelsen.....	—	—	—	—	—	—	—	20	21	18	46	43	38	—	—	—	27	35
» diverse rörelsegrenar.....	—	9	13	13	15	16	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Räntor.....	141	149	132	84	69	59	51	51	59	30	45	46	35	21	1	—	—	—
Skatter.....	2	1	2	2	4	7	28	20	2	37	29	16	25	66	100	37	—	40
Omläggning av samtrafiksvägarna.....	11	17	26	13	9	7	7	5	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverse utgifter.....	45	7	—	—	40	112	72	—	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vinst:																		
balanserad från föregående år.....	74	59	30	—	24	51	115	166	158	175	124	48	8	10	11	79	167	158
för året.....	—	—	—	24	27	64	51	—	62	39	14	50	137	146	203	133	93	61
Summa	370	332	306	256	309	437	465	384	537	447	419	372	417	500	576	517	569	531

Till bolagsstämman förfogande inkl. bidrag från fonder.....	69	55	17	24	51	115	166	158	220	214	138	98	145	156	214	212	260	219	
Disponeras sålunda:																			
till egna fonder.....	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	55	90	—	10	10	
avskrivning å aktier o. dyl.....	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
till aktieägarna:																			
å pref. aktier.....	—	—	—	—	—	—	—	—	45	90 ¹	90 ¹	90 ¹	90 ¹	90 ¹	45	45	45	45	
procent.....	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
å stamaktier.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	47	
procent.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	
balans till efterföljande år.....	59	30	17	24	51	115	166	158	175	124	48	8	10	11	79	167	158	117	
Mellersta Östergötlands Järnvägar.																			
(inkl. Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg)																			
<i>Inkomster</i>																			
Från föregående år balanserad vinst....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	41	71	106	4	31	52	
Driftöverskott																			
av egen järnvägsrörelse.....	—	34	75	121	93	—	123	91	88	271	237	239	242	273	310	191	133	157	
• automobilrörelsen.....	—	—	—	—	—	—	—	6	3	3	—	14	12	16	8	6	7	9	
• diverse rörelsegrenar.....	—	—	—	6	6	7	9	9	10	6	5	4	4	3	2	1	1	—	
Räntor och inkomst av värdehandlingar..	—	—	—	—	5	4	6	5	8	9	9	7	7	8	9	12	43	15	
Omläggning av samtrafiksvägarna.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	3	2	7	3	2	2	1	—	
Diverse inkomster.....	—	13	7	2	1	2	1	2	2	—	65	29	—	—	75	16	4	4	
I anspråk tagna medel.....	—	—	—	—	—	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Förlust:																			
balanserad från föregående år.....	1 045	1 263	1 096	—	8	27	49	52	96	99	56	—	—	—	—	—	—	—	
för året.....	218	23	93	8	19	22	3	44	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summa	² 1 263	³ 1 333	1 271	137	132	114	191	209	210	399	375	302	313	374	512	232	220	237	

¹ Avser delvis utdelning för tidigare år.² omfattar tiden januari—november 1931.³ ej fullständig på grund av konkurs.

Vinst- och förlusträkningar åren 1931—1938. (Forts.)

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948
	T u s e n t a l k r o n o r																	
<i>Utgifter</i>																		
Från föregående år balanserad förlust...	1 045	1 263	1 096	—	8	27	49	52	96	99	56	—	—	—	—	—	—	—
Driftunderskott																		
av järnvägsrörelsen.....	17	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» automobilrörelsen.....	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» övriga rörelsegrenar.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Järnvägsarrenden och trafikeringsåtaganden.....	—	—	14	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Avsättning till förnyelsefond																		
för järnvägsrörelsen.....	—	—	—	111	89	—	93	98	77	199	202	209	209	232	241	193	168	167
» automobilrörelsen.....	—	—	—	—	—	—	—	6	8	8	11	12	12	12	13	—	—	—
» diverse rörelsegrenar.....	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Räntor.....	199	70	72	11	21	28	35	34	21	49	23	18	12	12	2	—	—	—
Skatter.....	1	—	—	—	13	34	7	18	8	—	19	8	9	12	15	8	—	1
Omläggning av samtrafiksvägarna.....	—	—	2	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverse utgifter.....	1	—	87	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Vinst:																		
balanserad från föregående år.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	41	71	106	4	31	52
för året.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	64	48	30	35	135	27	21	15
Summa	¹ 1 263	² 1 333	1 271	137	132	114	191	209	210	399	375	302	313	374	512	232	220	237
Till bolagsstämmans förfogande.....	— 1 263	— 1 096	— 1 189	— 8	— 27	— 49	— 52	— 96	— 99	— 56	8	55	71	106	241	31	52	67
Disponeras sålunda:																		
till egna fonder.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	14	—	—	15	—	—	—
avsättning till förnyelsefond (tidigare förd inom linjen).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	222	—	—	—
balans till efterföljande år.....	— 1 263	— 1 096	— 1 189	— 8	— 27	— 49	— 52	— 96	— 99	— 56	7	41	71	106	4	31	52	67
Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg.																		
<i>Inkomster</i>																		
Från föregående år balanserad vinst....	36	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83	84	73

