

Nr 164.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående införlivande med statens järnvägar av de till de statliga järnvägsbolagen hörande järnvägarna samt Skåne—Smålands järnväg; given Stockholms slott den 8 mars 1940.

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.

GUSTAF.

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 mars 1940.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ.

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

I skrivelse den 4 mars 1940 har järnvägsstyrelsen framlagt förslag, att de till de s. k. statliga järnvägsbolagen hörande järnvägarna ävensom Skåne—Smålands järnväg måtte införlivas med statens järnvägar. Järnvägsstyrelsen har tillika hemställt, att till genomförandet av denna åtgärd å riksstaten för budgetåret 1940/41 under rubriken Statsförvärv av enskilda järnvägar måtte anvisas ett reservationsanslag av 15,645,000 kronor.

Bihang till riksdagens protokoll 1940. 1 saml. Nr 164.

Järnvägsstyrelsen har till en början erinrat om att 1938 års riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts propositioner nr 174, 209, 216 och 300 medgivit, att av till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel följande belopp finge disponeras för inköp av aktierna i angivna järnvägsaktiebolag:

Järnvägsaktiebolag:	Disponibelt belopp:
Hälsingborg—Hässleholms	kr. 4,320,000
Hälsingborg—Landskrona—Eslövs	} 3,310,000
Landskrona—Eslövs	
Kalmar nya	} » 1,900,200
Sävsjöström—Nässjö	
Landskrona—Lund—Trelleborgs	» 1,248,200
<hr/> Tillhopa kronor 10,778,400.	

Järnvägsstyrelsen upplyser härefter, att samtliga aktieförvärv hade genomförts nära nog fullständigt, såsom framginge av följande sammanställning, angivande för varje bolag antalet aktier i enskild ägo i relation till totala aktiestocken enligt ställningen den 31 december 1939:

Järnvägsaktiebolag	Antal aktier		Procent av aktie- stocken i enskild ägo
	totalt	i enskild ägo	
Hälsingborg—Hässleholms	54,000	203	0·4
Hälsingborg—Landskrona—Eslövs	55,458	188	0·3
Landskrona—Eslövs	9,780	1	0·0
Kalmar nya, stam	24,906	380	1·5
» » preferens	4,117	8	0·2
Sävsjöström—Nässjö	25,819	693	2·7
Landskrona—Lund—Trelleborgs	34,668	130	0·4

I anslutning härtill anför styrelsen, att förevarande järnvägar alltså vore redan — praktiskt taget — i statens ägo, och anknytningen till statsbanenätet vore så fullständig, som ansetts förenligt med bestående bolagsform och i övrigt lämpligt. Flertalet ledamöter i förenämnda järnvägsaktiebolags — numera benämnda de statliga järnvägsbolagen — styrelser vore sålunda befattningshavare vid statens järnvägar, och en statens järnvägars distriktschef hade utsetts till verkställande direktör i samtliga bolag. I och för driftens rationalisering hade järnvägarna sammanslutits till två förvaltningsenheter med Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag, respektive Kalmar nya järnvägsaktiebolag som »trafikförvaltningar». Enheterna benämndes, i analogi med förvaltningsförhållandena vid statens järnvägar, de statliga järnvägsbolagens Hälsingborgssektion, respektive Kalmarsektion, men hade — såsom varande självständiga ekonomiska enheter — i realiteten en annan karaktär än statens järnvägars sektioner, detta jämväl frånsett de yttre formerna och förvaltningarnas rättsliga ställning. Bemärkas borde därvid särskilt, att såväl i taxehänseende som beträffande personals anställning ingen genomgripande ändring skett gentemot tidigare förhållanden.

Järnvägsstyrelsen framhåller härefter, att föredragande departementschefen vid anmälan i statsrådet av förenämnda proposition nr 174 uttalat såsom sin mening, att av staten förvärvade enskilda järnvägar av sådan betydelse, att ett nedläggande av driften icke vore aktuellt, borde införlivas med statsbanenätet med hänsyn till de på grund därav i allmänhet uppstående allmänna samhällsekonomiska fördelarna, men att av vissa skäl frågan om dylikt införlivande borde tillsvidare anstå i avvaktan på den utredning om ett förstatligande, som kunde förväntas komma att i sinom tid avlämnas av 1936 års järnvägskommitté. Under uppgift att de skäl, departementschefen åsyftat, nämligen dels omständigheten att avtalen icke omedelbart ledde till förvärv av samtliga aktier, dels den inom 1936 års järnvägskommitté pågående utredningen, vilken såsom alternativ upptog en viss fusionsbildning gruppvis mellan de enskilda järnvägarna, dels slutligen förhållandet, att inkorporeeringen kunde göras smidigare, om statens järnvägar någon tid därförut ägt bestämmande inflytande över den enskilda järnvägens förvaltning och ledning numera förlorat sin bärighet, anför styrelsen i huvudsak:

Såsom av de lämnade uppgifterna framgår, är nämligen antalet aktier i enskild ägo så litet, att ingen anledning kan förefinnas avvakta ytterligare förvärv. Härtill kommer, att den övergångstid på två år, som erhålles vid ärendets skyndsammaste möjliga behandling, torde få anses tillräcklig. Slutligen har ställningen tydligen blivit i grund förändrad, i och med att den bebadade utredningen icke blott framlagts utan också i anslutning till kommitténs förslag statsmakterna vid 1939 års lagtima riksdag fattat principbeslut om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet genom statsförvärv av de enskilda järnvägarna (Kungl. Maj:ts proposition nr 207, riksdagens skrivelse nr 318). Riksdagen har därvid särskilt framhållit önskvärdheten, att förvärven ej — såsom hittills emellanåt skett — genomfördes allenast indirekt genom förvärv av en aktiemajoritet utan i den mera direkta och också mera betryggande form, som ett inköp av själva järnvägsanläggningen innebär.

På grund av vad sålunda anförts finner järnvägsstyrelsen tidpunkten vara inne att skrida till åtgärder för införlivande i statsbanenätet av de till de statliga järnvägsbolagen hörande järnvägarna. Styrelsen upptager därefter till behandling de former, som därvid äro att iakttaga, samt anför härom:

Ehuru förevarande järnvägar i realiteten redan äro statsägda, och det sålunda blott är formen för ägande och förvaltning, som är avsedd att ändras, torde det, sedan statsmakternas beslut i ärendet föreligger, vara lämpligast, att bolagen gå i likvidation och avtal träffas om överlåtelse av järnvägarna m. m., vari bland annat fixeras köpesumma för varje särskilt järnvägsföretag.

Då emellertid i praktiken staten är icke blott köpare utan även, ehuru blott indirekt och ej helt ensam, säljare, föranleda affärstransaktionerna ifråga praktiskt taget ingen nyinvestering av statskapital, utan blott en omflyttning av sådant kapital mellan olika konton i statsbokföringen. Nyssberörda köpesummor böra sålunda ungefärligen motsvara förenämnda enligt 1938 års riksdagsbeslut för aktieköp disponibla belopp, och den obetydliga anpart av dessa summor, som efter bolagens likvidation kommer på de kvarvarande enskilda aktieägarnas del, kan alltså gäldas med den del av sagda belopp, som icke tagits i anspråk för sitt avsedda ändamål.

Emellertid böra givetvis till förevarande järnvägar hörande anläggningsvärden och kapitalbelopp efter inlemmandet vara bokförda på samma sätt som motsvarande värden och belopp för statens järnvägar i övrigt. För ernående av en sådan bokföring bör i rikshuvudboken kapitalbehållningen i statens järnvägars fond ökas med dels sagda köpesummor, dels ett belopp lika med summan av de bolagens låneskulder, vilka staten jämväl får övertaga. Motsvarande bokföringsoperationer få vidtagas jämväl i statens järnvägars och riksgäldskontorets räkenskaper, i vilka senare järnvägsstyrelsen samtidigt debiteras för lyftning av anslagsmedel och krediteras för deponeering av fondmedel, till belopp motsvarande sagda köpesummor.

Under hänvisning till att de föreslagna transaktionerna blott formellt men icke reellt komme att avse statsförvärv av enskild egendom, har järnvägsstyrelsen icke funnit nödigt meddela de sedvanliga sammanställningarna av uppgifter angående järnvägarnas tekniska och ekonomiska förhållanden ävensom utvecklingen därutinnan under sistförflutna årtionde. Järnvägsstyrelsen tillägger, att sådana uppgifter (för tiden fram till år 1936) funnes i förenämnda propositioner, vilkas godkännande lett till förvärv av järnvägarna.

Bolagens senaste nu tillgängliga balansräkningar — per den 31 december 1938 — ha följande utseende:

	Hälsing- borg — Hässel- holms järnväg	Hälsing- borg — Lands- krona — Eslövs järnväg	Lands- krona — Eslövs järnväg	Lands- krona — Lund — Trelleborgs järnväg	Kalmar nya järnväg	Sävsjö- ström — Nässjö järnväg
<i>Tillgångar.</i>	Tusental kronor					
Anläggningar för järnvägs- rörelsen	12,431	3,815	3,526	5,807	7,627	6,397
Fastigheter	127	—	—	232	143	36
Automobilrörelsen	88	108	—	285	157	—
Värdehandlingar	84	—	3	307	272	20
Rörelsemedel:						
i kassa och bank	432	60	515	373	309	232
förråd	358	—	—	—	90	—
övriga	528	367	250	117	205	282
Förlust för året	—	—	—	55	—	—
Summa	14,048	4,350	4,294	7,176	8,803	6,967
<i>Skulder.</i>						
Främmande kapital						
Statslån	—	—	—	—	—	2,493
Obligationslån	—	—	—	1,344	1,945	—
Reverslån	3,948	280	—	—	—	—
Fond av skuldnatur	50	—	—	—	—	—
Svävande skulder	1,590	2	—	3	410	—
Eget kapital						
Aktiekapital	5,400	2,773	2,445	3,467	1,451	2,582
Reservfond	700	280	300	350	350	80
Övriga egna fonder	700	270	869	300	450	—
Förnyelsefond	1,404	419	504	1,297	3,815	1,771
Vinst						
balanserad från föreg. år..	95	85	21	415	211	11
för året	161	241	155	—	171	30
Summa	14,048	4,350	4,294	7,176	8,803	6,967

I anslutning härtill anför järnvägsstyrelsen, att inga bokslutmässiga uppgifter föreläge beträffande de förändringar i ställningen, som inträtt efter ingången av år 1939. Av tillgängligt siffermaterial framginge emellertid, att en ej oväsentlig förbättring inträtt i vad anginge bolagens låneskulder, och förenämnda statens åtagande ifråga om dessa skulder finge alltså en mindre omslutning, än vad förenämnda balansräkningar gäve vid handen. Enligt av respektive bolag lämnade uppgifter beräknades nämnda skuldbelopp komma att den 1 juli 1940 uppgå till i runda tal:

För Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag	kronor 3,146,000
» Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag	» 200,000
» Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag ..	» 1,017,000
» Kalmar nya järnvägsaktiebolag	» 503,000
» Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag	» 2,385,000
<hr/>	
Tillhopa kronor 7,251,000	

Järnvägsstyrelsen yttrar härefter rörande sistnämnda summa:

Av förestående belopp utgör det för Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag angivna statslån, och omföringen därav från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond är alltså blott och bart en bokföringsoperation; övriga lånebelopp åter böra liksom köpesummorna enligt gällande regler för statsbokföringen passera över riksstaten. Vederbörande anslag skulle alltså uppgå till 15,645,000 kronor, vilket belopp emellertid, som nämnts, icke kommer att till någon del kontant lyftas av järnvägsstyrelsen, utan blott att bokföringsmässigt disponeras på sätt redan antytts.

Vad beträffar de likvida medel, som järnvägsstyrelsen erhåller i samband med järnvägarnas övertagande, föreslår styrelsen, att desamma liksom övriga rörliga tillgångar samt övertagna »svävande» skulder föres på det särskilda utjämningskonto med rubrik »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärfvade enskilda järnvägar», vars uppläggande föreslagits i styrelsens skrivelse den 23 februari 1940 angående Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar.

Järnvägsstyrelsen anför, att den sedan den 1 juli 1939 statsägda Skåne—Smålands järnväg från Åstorp (Kärreberga) till Värnamo stode i förvaltnings- och driftsgemenskap med de statliga järnvägsbolagens Hälsingborgssektion. I avtalet om statsförvärfv av denna järnväg vore bestämt, att densamma skulle införlivas i statsbanenätet samtidigt med Hälsingborg—Hässleholms järnväg. Med hänsyn till att staten redan ägde banan, torde emellertid för detta införlivande intet erfordras utöver själva det formella verkställighetsbeslutet.

I fråga om personalen fastslår styrelsen, att vid införlivandet i statsbanenätet av här förevarande järnvägar dessas personal i regel skola övergå i statens järnvägars tjänst. Styrelsen förutsätter, att villkoren därvid komma att i det väsentliga överensstämma med dem, som innehållas i de till nyssnämnda skrivelse fogade avtalen, samt anmäler, att styrelsen i fråga om den övertagna personalens antal m. m. torde senare få inkomma med uppgift.

Under hänvisning till att riksdagens medgivande erfordrades för ökning av antalet personal i högre lönegrad än A 20, har styrelsen verkställt utredning angående det behov av nya tjänster av denna art, som följde med sagda införlivande, och därvid funnit, att i personalförteckningen för statens järnvägar antalet befattningar över lönegrad A 20 borde, räknat från och med den 1 januari 1941, ökas med följande antal, nämligen i lönegrad A 26 en baningenjör och en trafikinspektör, i lönegrad A 24 en stationsinspektör av klass 1 B, i lönegrad A 22 två stationsinspektorer av klass 2 samt i lönegrad A 21 en byråassistent och en expeditiönsföreståndare.

Järnvägsstyrelsen upplyser slutligen, att den s. k. Hälsingborgssektionen inklusive Skåne—Smålands järnväg vore avsedd att uppgå i det nuvarande III distriktet och dess sektioner. Den s. k. Kalmarsektionen däremot vore avsedd att införlivas med ett nybildat distrikt, beträffande vars omfattning styrelsen komme att senare avgiva förslag.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen *dels* besluta, att de s. k. statliga järnvägsbolagen tillhöriga järnvägarna ävensom Skåne—Smålands järnväg må från den 1 juli 1940 eller den senare dag, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma, införlivas med statens järnvägar, *dels* till åtgärdens genomförande å riksstaten för budgetåret 1940/41 under rubriken Statsförvärf av enskilda järnvägar anvisa ett reservationsanslag av 15,645,000 kronor, *dels* slutligen medgiva, att i personalförteckningen för statens järnvägar antalet befattningar över lönegrad A 20 måtte, räknat från och med den 1 januari 1941, ökas med följande antal, nämligen i lönegrad A 26 en baningenjör och en trafikinspektör, i lönegrad A 24 en stationsinspektör av klass 1 B, i lönegrad A 22 två stationsinspektorer av klass 2 samt i lönegrad A 21 en byråassistent och en expeditiönsföreståndare.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som avgivit yttrande i ärendet den 7 mars 1940, anför, att de icke hava något att erinra mot det föreliggande förslaget att under innevarande år i statsbanenätet införliva ifrågavarande järnvägar. Fullmäktige yttra vidare:

Såsom järnvägsstyrelsen framhåller, föranleder ett sådant införlivande praktiskt taget ingen nyinvestering av statskapital, utan blott en omflyttning av dylikt kapital mellan olika konton i statsbokföringen.

Det föreslagna sättet för genomförande av införlivandet och de därmed förbundna bokföringstransaktionerna hava ej givit fullmäktige anledning till annan erinran, än att, då det kvarvarande kapitalbeloppet av Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolags statslån den 1 juli 1940 beräknas uppgå till 2,111,170 kronor 41 öre, endast detta belopp bör överföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond. Skillnaden mellan nämnda belopp och det av järnvägsstyrelsen i dess skrivelse angivna skuldbeloppet å ifrågavarande lån utgör anståndsränta å lånet. Nuvärdet av denna anståndsränta ävensom till dagen för införlivandet upplöpande räntor å lånet, bör av järnvägsstyrelsen i samband med införlivandet tillgodoföras riksgäldskontoret.

De ifrågavarande järnvägsbolags skulder, varför betalningsskyldigheten vid införlivandet skall övertagas av riksgäldskontoret, beräknas enligt i järnvägsstyrelsens skrivelse lämnade uppgifter komma att den 1 juli 1940 uppgå

till inalles omkring 4,866,000 kronor. Riksgäldskontoret bör av järnvägsstyrelsen tillgodoföras även å dessa lån till dagen för införlivandet upplöpande räntor.

Såsom ett led i strävandena att enhetliggöra det svenska järnvägsnätet föreslog Kungl. Maj:t i särskilda propositioner till 1938 års riksdag att för inköp av aktierna i Hälsingborg—Hässleholms, Hälsingborg—Landskrona—Eslövs, Landskrona—Eslövs, Kalmar nya, Sävsjöström—Nässjö och Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag finge disponeras ett belopp av sammanlagt högst 10,778,400 kronor av likvida medel, som stode till järnvägsstyrelsens förfogande. Förslagen inneburo förvärv för statens räkning av aktiemajoriteten i nämnda bolag, vilka bolag ägde följande banor, Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag bansträckorna Ramlösa—Hässleholm, Bjuv—Billesholm; Klippan—Röstånga och Röstånga—Eslöv, Hälsingborg—Landskrona—Eslövs och Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag linjerna Hälsingborg central—Billeberga och Landskrona—Billeberga—Teckomatorp—Eslöv, Kalmar nya järnvägsaktiebolag järnvägarna Kalmar—Nybro—Emmaboda och Nybro—Sävsjöström, Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag järnvägen mellan Sävsjöström och Nässjö samt Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag bansträckorna Lund—Trelleborg, Lund—Kävlinge och Landskrona—Kävlinge. Samtliga företag ävensom den år 1939 av staten förvärvade järnvägen Skåne—Småland hava av järnvägsstyrelsen ställts under gemensam förvaltning av en förvaltningschef. I de särskilda bolagens styrelser har majoriteten utgjorts av statens representanter, i regel tre järnvägstjänstemän, medan minoriteten utgjorts av Ortsrepresentanter.

Under den tid, bolagen sålunda förvaltats i statlig regi, har vid desamma utförts ett omfattande rationaliseringsarbete. Redan i sin år 1938 avgivna berättelse rörande granskning av statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under år 1937 uttalade statens järnvägars överrevisorer, att de funnit det vara av intresse att redan från början följa utvecklingen i de särskilda fallen av den år 1938 inledda järnvägspolitiken. Överrevisorerne framhålla, att en serie åtgärder vidtagits, vilka vore starkt ägnade att förbilliga och effektivisera driften. Den nya förvaltningen av ifrågavarande järnvägar hade redan på ett tidigt stadium tagit väl vara på förefintliga möjligheter till rationaliserad drift, till båtнад för såväl järnvägsföretagen som trafikanterna.

Det organisationsarbete, som erfordras för järnvägnas inlemnande i statsbanenätet, är numera slutfört. I likhet med järnvägsstyrelsen finner jag sålunda tidpunkten nu vara inne att vidtaga åtgärder för införlivningen. Lämpligast synes vara, att bolagen träda i likvidation och avtal träffas om överlåtelse av de olika järnvägarna till staten, varvid köpesummorna böra ungefärligen motsvara de enligt 1938 års riksdagsbeslut för aktieköpen disponibla beloppen. Tydligt är, att de till förevarande järnvägar hörande anläggningsvärdena och kapitalbeloppen efter inlemmandet böra vara bokförda på samma sätt som motsvarande värden och belopp för statens järnvägar i övrigt. Såsom järnvägsstyrelsen yttrat, bör för erhållande av en sådan bokföring i rikshuvudboken kapitalbehållningen i statens järnvägars fond ökas

Departements-
chefen.

med dels sagda köpesummor, dels ett belopp lika med summan av de bolagens bundna låneskulder, vilka staten tillika får övertaga. Motsvarande bokföringsoperationer böra vidtagas jämväl i statens järnvägars och riksgäldskontorets räkenskaper, i vilka senare järnvägsstyrelsen samtidigt debiteras för lyftning av anslagsmedel och krediteras för deponering av fondmedel till belopp motsvarande sagda köpesumma. Det Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag meddelade statslånet torde, såsom i liknande fall skett, böra omföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond. Såsom fullmäktige i riksgäldskontoret erinrat, lärer emellertid endast det kvarvarande kapitalbeloppet, utgörande 2,111,170 kronor 41 öre, böra överföras. Skillnaden mellan nämnda belopp och det av järnvägsstyrelsen i dess skrivelse angivna skuldbeloppet å ifrågavarande lån utgör, såsom fullmäktige i riksgäldskontoret påpekat, anståndsrenta å lånet. Nuvärdet av denna anståndsrenta ävensom till dagen för införlivandet upplöpande räntor å lånet böra av järnvägsstyrelsen inbetalas till riksgäldskontoret. Medel för gäldandet av anståndsrentan synas icke böra anvisas å riksstaten utan ställas till förfogande av järnvägsstyrelsen från det utjämningskonto med rubrik »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vars uppläggande jag tidigare i dag lämnat utan erinran. Övriga bundna lånebelopp, utgörande tillhoppa 4,866,000 kronor, åter böra liksom köpesummorna, i det föregående angivna till 10,778,400 kronor, enligt gällande regler för statsbokföringen passera över riksstaten. Det anslag, som skulle erfordras, utgör alltså 15,644,400 kronor, av järnvägsstyrelsen avrundat uppåt till 15,645,000 kronor. Ifråga om de likvida medel, som järnvägsstyrelsen erhåller, har järnvägsstyrelsen föreslagit, att desamma liksom övriga rörliga tillgångar samt övertagna svävande skulder finge föras på nyssnämnda utjämningskonto. Mot vad sålunda föreslagits har jag icke funnit anledning till erinran.

Såsom förut nämnts, har den av staten ägda Skåne—Smålands järnväg förvaltats av de statliga järnvägsbolagen. I avtalet om statsförvärv av denna järnväg är bestämt, att densamma skall införlivas i statsbanenätet samtidigt med Hälsingborg—Hässleholms järnväg. Då staten redan äger banan, torde — såsom järnvägsstyrelsen ock framhållit — annan åtgärd icke erfordras än det formella verkställighetsbeslutet.

I samband med järnvägarnas övergång förutsattes, att personalen vid desamma likaledes övergår i statens järnvägars tjänst. Järnvägsstyrelsen har uttalat, att villkoren därvid komme att i det väsentliga överensstämma med dem, som brukade innehållas i de avtal om statsförvärv, vilka järnvägsstyrelsen under senare tid träffat. Då bland personalen emellertid finnas vissa befattningshavare, vilka äro avsedda att bliva placerade i lönegrad A 21 eller högre enligt för statens järnvägar gällande avlöningsreglemente, erfordras emellertid härutinnan beslut av riksdagen. Den ökning i förevarande sammanhang av personalantalet, som järnvägsstyrelsen föreslagit, torde böra godtagas. Jag framlägger härom förslag i samband med anmälan av frågan angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid bland annat statens järnvägar.

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

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag, Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag, Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag, Kalmar nya järnvägsaktiebolag, Säv-
sjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag och Landskrona—Lund—
Trelleborgs järnvägsaktiebolag skola träda i likvidation,

dels föreskriva, att de järnvägar, vilka tillhöra nämnda bolag, skola jämte Skåne—Smålands järnväg från och med den 1 juli 1940 eller den senare dag, Kungl. Maj:t kan komma att bestämma, införlivas med statens järnvägar,

dels ock anvisa till statsförvärv av de Hälsingborg—Hässleholms m. fl. järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägarna m. m. för budgetåret 1940/41 såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik Statens järnvägar ett *reservationsanslag* av kronor 15,645,000.

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

Ur protokollet:

Sigurd Lang.