

## Nr 186.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv  
av aktier i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya  
järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 3  
mars 1944.*

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.

*Gustaf Andersson.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet  
inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms  
slott den 3 mars 1944.*

### Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden WIGFORESS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, QUENSEL, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF, RUBBESTAD.

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

I skrivelse den 11 februari 1944 har nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor om järnvägsegendomens värde m. m.<sup>1)</sup> underställt Kungl. Maj:ts prövning tre vid skrivelsen fogade,

<sup>1)</sup> Nämnden, som tillsattes av Kungl. Maj:t den 4 augusti 1939, består av generaldirektören Henning Leo, ordförande, generaldirektören Nils Bolinder och ledamoten av riksdagens första kammare, lantbrukaren K. A. Westman i Brobygård.

av nämnden med respektive Västerås stad, Bergslagens järnvägsaktiebolag och Gävle-Dala järnvägsaktiebolag ingångna överenskommelser om förvärv för svenska statens räkning av aktiemajoriteten i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag.

Överenskommelserna, vilka torde få fogas till dagens statsrådsprotokoll (*Bilaga A—C*), äro slutna under förutsättning *dels* att Kungl. Maj:t senast den 15 juni 1944 godkänner desamma, *dels*, vidkommande överenskommelsen med Västerås stad, att Västerås stadsfullmäktige senast den 1 mars 1944 godkänna densamma, *dels ock*, beträffande övriga två överenskommelser, att avtalet med Västerås stad blir godkänt på sätt nyss nämnts.

I anslutning till 1939 års lagtima riksdags principbeslut om ett sammanförande i statens hand av det svenska järnvägsnätet uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att inleda förhandlingar med de enskilda järnvägsföretagen i landet angående övertagande av de av dem ägda järnvägarna samt, därest överenskommelse angående överlåtelsevillkoren kunde träffas, uppgöra och Kungl. Maj:ts prövning underställa förslag till avtal i ämnet. Såsom ett led i fullgörandet av det sålunda erhållna uppdraget igångsatte styrelsen hösten 1939 beträffande Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag tekniska och ekonomiska utredningar i samarbete med bolagets förvaltning rörande de av bolaget ägda järnvägarna ävensom den av bolaget — genom dotterbolag — bedrivna biltrafiken. Därefter hava vid olika tillfällen förhandlingar förts mellan representanter för järnvägsstyrelsen och för järnvägsbolaget rörande statsinlösen av järnvägarna och biltrafikrörelsen. Sedan från järnvägsstyrelsens sida i januari 1942 under hand anmälts till mig, att en preliminär överenskommelse om sådant förvärv föreläge, meddelade jag styrelsen likaledes under hand, att jag ansåge den föreslagna uppgörelsen oförmånlig för staten. Fortsatta förhandlingar hava även ägt rum under sommaren 1943 utan att för staten gynnsammare villkor för övertagandet kunnat uppnås.

Genom beslut den 17 december 1943 uppdrog jag åt omförmälda nämnd att med bolaget upptaga underhandlingar i syfte att åstadkomma ett godtagbart förslag till uppgörelse rörande statsförvärv av ifrågavarande järnvägar. De förhandlingar, som i anledning härav ägt rum, hava resulterat i de av mig inledningsvis omnämnda överenskommelserna.

Till belysande av det nu preliminärt avtalade järnvägsförvärvets betydelse må till en början lämnas en av järnvägsstyrelsen utarbetad översikt rörande järnvägarnas tillkomst och därmed sammanhängande förhållanden.

Det omfattande järnvägssystem, vilket sammanfattande benämnes Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar och betecknas med initialerna S. W. B., uppvisar stora växlingar såväl i fråga om järnvägslinjernas tillkomsthistoria som beträffande desammas samfärdselgeografiska läge samt förutvarande, aktuella och förutsebara framtida transportuppgifter. Helt allmänt torde

emellertid gälla, att förevarande järnvägars direkta trafikområde till sin huvudpart tillhör de trakter av vårt land, där behovet av järnvägar allra tidigast gjorde sig gällande och där följaktligen järnvägsplanerna gå efter vårt lands förhållanden mycket långt tillbaka i tiden. Sålunda ingick en järnvägslinje Stockholm—Västerås—Köping — med en delvis annan sträckning än den nuvarande — såsom en del av västra stambanan Stockholm—Örebro—Göteborg såväl i de av greve A. E. von Rosen uppgjorda järnvägsplaner, vilka förelågo vid tiden för riksdagen 1847—1848, som i det av vårt lands första, år 1855 tillsatta järnvägskommitté utarbetade mera detaljerade förslaget till stambanesystem. Avsikten var att den norr om Mälaren dragna västra stambanan skulle å en sträcka av cirka 60 km närmast Stockholm betjäna jämväl trafiken från norra stambanan. Sedermera, då beslut fattats om västra stambanans dragning söder om Mälaren, voro starka krafter i rörelse för att giva åt norra stambanan en sträckning, som vore från Stockholm räknat i ungefär lika mån inriktad mot Köping och mot Storvik, med förgreningspunkt i närheten av Tillberga och norra linjen därifrån dragen över Sala. Det var först då denna fråga genom beslut vid 1870 års riksdag vunnit sin lösning i en för Västerås-intresset oförmånlig riktning, som planer på enskilt järnvägsbyggande i här berörda bygder kunde uppgöras och realiseras. Blott några månader efter sagda riksdagsbeslut, vilket ansågs innebära att varje tanke på en statsbana genom södra Västmanland måste uppgivas, konstituerades Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägsaktiebolag, vilket enligt bolagsordningen skulle ha till ändamål »att anlägga en järnväg från norra stambanan över Almarestäket och Västerås till Köping, med utgrening i trakten av Sevala (Tillberga) till Ängelsberg».

Ehuru S. W. B:s södra huvudlinje alltså icke kommit att byggas som och fått beteckningen stambana, har den i allt fall utpräglad huvudbanekaraktär, och dess tillkomst i enskild ägo betecknade följaktligen ett markerat avsteg från de riktlinjer för det svenska järnvägssystemets utbyggnad, som uppdragits vid mitten av 1850-talet och vars ledande grundsats var, att alla järnvägsstamlinjer i riket skulle anläggas och utföras genom statens omedelbara försorg och på dess bekostnad. Koncessioneringen av sagda linje kan sålunda sägas beteckna övergången till en ny järnvägspolitik, vars syftemål klart framlyser i ett uttalande vid 1869 års riksdag, att »statsbanebyggnaderna borde noggrant begränsas för att möjliggöra privatbanesystemets allmänare införande». Det är denna omkastning från en viss järnvägspolitisk grundprincip till en annan, nära nog motsatt sådan, som resulterat i det för Sverige säregna blandade järnvägssystemet med såväl huvudbanor som bibanor dels i statlig, dels i enskild ägo.

Bland huvudbanor i enskild ägo stå de järnvägar, som betjäna mellersta Sveriges brukslandskap, de s. k. bergslagsbanorna, obestriddligen i första rummet.

Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägsaktiebolag började sin verksamhet år 1871 med ett aktiekapital av 3 000 000 kronor. I samband med

verksamhetens utveckling vidtogos vissa organisatoriska ändringar. Aktiekapitalet i det nuvarande bolaget med firma Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag utgör 15 000 000 kronor, fördelat i aktier å 100 kronor.

Den vid bolagets järnvägar med tillhörande biltrafik anställda personalen uppgår till i runt tal 2 000 personer.

Bolagets järnvägar äro uppdelade på 10 koncessionsenheter. Beträffande dessa har nämnden i sin skrivelse åberopat följande, av järnvägsstyrelsen i en till nämnden överlämnad promemoria meddelade tekniska och historiska data.

	Koncession meddelad år	Öppnad för trafik år	Banlängd km
Tomteboda—Ängelsberg .....	1872	1875	146,5
Tillberga—Köping .....	1872	1876	44,8
Tillberga—Sala .....	1874	1875	27,5
Ängelsberg—Vansbro .....	1891	1900 och 1907	144,9
Enköping—Runhällen .....	1897	1906	45,6
Enköping—Enköpings hamn .....	1897	1906	1,6
Ramnäs—Kolbäck .....	1897	1899	26,8
Morgårdshammar—Smedjebacken .....	1891	1905	3,6
Kärrgruvan—Ängelsberg .....	1874	1876	16,6
Norberg—Klackberg .....	1882	1883	4,8
			S:a 461,7

Spårvidd är för hela systemet den normala, 1 486 meter.

	Rälsvikt per meter kg	Tillåten hastighet km/tim
Huvudsta—Ludvika .....	40,5—43,8	90
Tillberga—Köping .....	40,5	90
Tillberga—Sala .....	31 <sup>1</sup>	65
Ramnäs—Kolbäck .....	40,5 <sup>2</sup>	60
Ludvika—Vansbro .....	31 <sup>3</sup>	75
Enköping—Runhällen .....	25	50
Morgårdshammar—Smedjebacken .....	31	20
Ängelsberg—Norberg .....	31	50
Norberg—Kärrgruvan .....	31	30
Norberg—Klackberg .....	31	35

<sup>1</sup> 3 km 41 kg, <sup>2</sup> 6 km 31 kg, <sup>3</sup> 8 km 41 kg.

Kurvradien är minst 300 m utom å några mindre sidolinjer.

Förutom angivna, av bolaget ägda järnvägslinjer trafikerar bolaget dels Spånga—Lövsta järnväg och Sundbyberg norra—Ulvsunda järnväg, båda tillhöriga Stockholms stad och med en sammanlagd banlängd av 10,6 km,

dels och tillsammans med andra järnvägar vissa dessa tillhöriga korta bansträckor, nämligen ingångsspår till olika stationer med en sammanlagd längd av 9,2 km, varför den totala trafikerade banlängden uppgår till 481,5 km, av vilka 16,1 km äro upplåtna enbart för godstrafik.

Den rullande materielen å järnvägar utgjordes vid 1943 års slut av:

ånglok .....	65 stycken
rälsbussar .....	10 »
lokomotorer .....	6 »
person- och postvagnar 2-axliga .....	64 »
» » » 4-axliga .....	76 »
resgods- och godsvagnar .....	1 556 »
Härtill komma tjänste- och specialvagnar.	

Härförutom disponerar bolaget till Spånga—Lövsta järnväg hörande materiel, utgörande 1 lokomotor och 170 godsvagnar.

I syfte att visa, att de skilda linjerna äro mycket olika i fråga om trafikintensitet och betydelse, har järnvägsstyrelsen i förenämnda promemoria hänvisat till följande sammanställning i fråga om inkomster per dag och bankm, avseende åren 1938 och 1942.

<i>Linje</i>	År 1938 kronor	År 1942 kronor
Stockholm—Köping .....	106	186
och Tillberga—Ängelsberg .....		
Ramnäs—Kolbäck .....	37—41	61—74
Ängelsberg—Vansbro .....		
Ängelsberg—Kärrgruvan och		
Norberg—Klackberg .....		
Sala—Tillberga .....	26	48
Enköping—Runhällen .....	7	12

I anslutning till denna sammanställning har järnvägsstyrelsen anført, att linjerna Stockholm—Köping och Tillberga—Ludvika vore att anse såsom huvudlinjer, medan övriga sträckor vore mer eller mindre av bilinjetyper.

Angående bolagets biltrafikrörelse har järnvägsstyrelsen meddelat, att bolaget genom ett dotterbolag, Svenska omnibusaktiebolaget, dreve en betydande bussrörelse. Detta bolag hade inköpts år 1928. Härmed hade följt koncession å linjerna Stockholm—Sundbyberg—Duvbo—Bromsten—Spånga—Hässelby. Därefter hade rörelsen utvidgats genom erhållande av nya koncessioner och genom inköp av redan existerande företag. De senare hade införlivats med Svenska omnibusaktiebolaget utom beträffande Huvudsta omnibusaktiebolag och Ulriksdals trafikaktiebolag, vilka inköpts år 1936 respektive år 1939. Trafikrörelsen ombesörjdes dock helt av Svenska omnibusaktiebolaget, som ägde samtliga aktier i de båda bolagen. Den sammanlagda

trafikerade linjelängden utgjorde för närvarande 621 km. Bilparken bestode vid 1943 års utgång av 104 bussar, 2 lastbilar, 5 personbilar och 1 motorcykel. Personalen uppginge till cirka 250 man. Till belysande av trafikens omfattning har järnvägsstyrelsen anført, att bruttoinkomsterna år 1943 uppgått till cirka 2,8 miljoner kronor och antalet bilkm till cirka 2,7 miljoner.

I detta sammanhang meddelar järnvägsstyrelsen, att S. W. B. även drev lastbilsrörelse genom sitt dotterbolag Svenska lastbilsaktiebolaget, som börjat sin verksamhet år 1937. Detta bolag ägde 22 lastbilar jämte släpvagnar med ett anskaffningsvärde av cirka 250,000 kronor. Bruttoinkomsterna hade år 1943 uppgått till cirka 450,000 kronor.

I sin förenämnda promemoria har järnvägsstyrelsen åberopat följande siffersammanställningar, avsedda att belysa S. W. B:s ekonomiska förhållanden under åren 1931—1942.

### Järnvägsrörelsen.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1931— 1938	1939	1940	1941	1942
	Tusental kronor												
<i>Inkomster.</i>													
Persontrafik .....	4 365	3 971	3 749	3 835	4 114	4 289	4 534	4 713	4 196	5 037	5 901	6 707	7 636
Godstrafik .....	4 411	3 734	3 727	4 422	4 669	5 129	5 988	5 681	4 720	6 885	7 870	9 773	11 188
Övriga inkomster (posttransporter m. m.) .....	577	560	379	397	407	413	486	489	464	513	532	527	524
Summa	9 353	8 265	7 855	8 654	9 190	9 831	11 008	10 883	9 380	12 435	14 303	17 007	19 348
<i>Driftutgifter</i> .....	7 162	6 547	6 279	6 750	7 250	7 638	8 280	8 592	7 312	8 946	11 158	13 510	15 511
<i>Driftöverskott</i> .....	2 191	1 718	1 576	1 904	1 940	2 193	2 728	2 291	2 068	3 489	3 145	3 497	3 837

### S. W. B:s vinst- och förlusträkningar.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
	Tusental kronor											
<i>Inkomster.</i>												
Från föregående år balanserad vinst .....	809	727	744	753	635	698	831	1 206	1 294	1 553	1 728	1 938
Driftöverskott av egen järnvägsrörelse .....	2 191	1 717	1 576	1 904	1 940	2 193	2 728	2 291	3 489	3 145	3 497	3 837
Räntor och inkomst av värdehandlingar .....	223	201	128	101	111	61	54	65	91	74	79	86
Inkomst för omlagd samtrafikväg .....	48	43	104	50	49	82	39	30	28	15	6	53
Hushyror m. m. ....	—	—	184	167	170	173	181	280	197	201	229	263
Summa	3 271	2 688	2 736	2 975	2 905	3 207	3 833	3 872	5 099	4 988	5 539	6 177

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
<i>Utgifter.</i>	T u s e n t a l   k r o n o r											
Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen .....	772	623	624	626	631	695	994	885	1 092	1 060	1 014	1 072
Räntor .....	858	832	806	780	668	634	633	633	626	600	587	567
Till skattefond .....	164	114	53	49	87	176	200	260	850	700	1 100	1 000
Diverse utgifter .....	—	—	50	—	71	121	50	50	78	—	—	<sup>1</sup> 498
Vinst: balanserad från föregående år för året .....	809	727	744	753	635	698	831	1 206	1 294	1 553	1 728	1 938
	668	392	459	767	813	883	1 125	838	1 159	1 075	1 110	1 102
Summa utgifter	3 271	2 688	2 736	2 975	2 905	3 207	3 833	3 872	5 099	4 988	5 539	6 177

<sup>1</sup> Avskrivning på aktier och överskottsvärden.

### Användningen av till bolagsstämman förfogande ställda medel.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
	T u s e n t a l   k r o n o r											
Till bolagsstämman förfogande:												
Vinst: för året ....	668	392	459	767	813	883	1 125	838	1 159	1 075	1 110	1 102
balanserad från föregående år ....	809	727	744	753	635	698	831	1 206	1 294	1 553	1 728	1 938
Från fonder och i övrigt tillkomna medel .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa till bolagsstämman förfogande	1 477	1 119	1 203	1 520	1 448	1 581	1 956	2 044	2 453	2 628	2 838	3 040
Härav disponerades för:												
avsättning till egna fonder .....	—	—	—	135	—	—	—	—	—	—	—	—
avskrivning på aktier o. d. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Utdelning:												
på stamaktier .....	750	375	450	750	750	750	750	750	900	900	900	900
i procent .....	5	2,5	3	5	5	5	5	5	6	6	6	6
Vinst balanserad till efterföljande år	727	744	753	635	698	831	1 206	1 294	1 553	1 728	1 938	2 140

S. W. B:s ekonomiska ställning framgår av följande senast tillgängliga balansräkning, som avser ställningen per den 31 december 1942 och som jämväl i och för jämförelse anger balansvärdena per samma datum år 1941.

År 1941	Tillgångar.	År 1942
Kronor		Kronor
41 235 874: 20	Järnvägsbyggnaden .....	41 592 008: 43
16 118 967: 56	Rullande materiel .....	16 525 795: 53
1 699 649: 36	Inventarier .....	1 778 508: 34

År 1941		År 1942
Kronor		Kronor
1 267 087: 61	Diverse fastigheter .....	1 270 779: 61
205 000: —	Aktier i Svenska omnibusaktiebolaget, 4 095 st. à 100 kr. ....	205 000: —
12 500: —	Aktier i Svenska lastbilsaktiebolaget, 246 st. à 100 kr. ....	12 500: —
5 000: —	Aktier i Trafikaktiebolaget Strömsholms kanal, 50 st. à 100 kr. ....	1: —
—: —	Aktier i aktiebolaget Svenska godscentraler, 110 st. à 100 kr. ....	1: —
—: —	Aktier i aktiebolaget Landtransport, 132 st. à 100 kr. ....	1: —
—: —	Aktier i aktiebolaget Nordisk biltjänst, 39 st. à 100 kr. ....	1: —
240 714: 78	Diverse ofullbordade arbeten .....	638 804: 91
1 023 641: 43	Förrådet .....	1 578 422: 20
374 117: 78	Obligationer .....	359 117: 78
731 907: 68	Bank och postgiro .....	308 031: 17
1 660 701: 41	Diverse räkningar .....	1 755 754: 71
64 575 161: 81		66 024 726: 68

## Skulder.

811 215: 52	Statslån .....	790 802: 28
7 681 000: —	Obligationslån .....	7 356 000: —
4 840 835: 67	Reverslån .....	5 555 992: 61
175 000: —	Stockholms stads drätsel-nämnd .....	175 000: —
150 233: —	Upplupna ej förfallna obligations- och revers- räntor .....	143 902: —
24 465: 50	Oinlösta obligationer samt aktie- och obliga- tionskuponger .....	29 879: —
5 996 909: 07	Diverse räkningar m. m. ....	5 737 157: 24
1 178 055: 79	Skattereserv .....	1 267 120: 18
15 000 000: —	Aktiekapitalet .....	15 000 000: —
1 500 000: —	Reservfonden .....	1 500 000: —
1 525 438: 19	Dispositions-fonden .....	1 525 788: 19

## Förnyelsefonden:

9 112 703: —	för järnvägsbygg-	
	naden .....	9 632 603: —
11 694 689: 59	» rullande materiel .....	12 128 201: 91
1 699 649: 36	» inventarier .....	1 778 508: 34
22 853 880: 69	346 838: 74 » div. fastigheter m. m. ....	364 008: 74
2 838 128: 38	Vinst- och förlusträkning .....	23 903 321: 99
		3 039 763: 19

År 1941

År 1942

Kronor

Kronor

## Säkerhet för lån:

1 028 700: — för statslånet, in-	
teckningar ....	1 028 700: —
9 121 000: — » obligationslånen,	
inteckningar ..	8 937 000: —
5 000 000: — » reverslånen, in-	
teckningar ....	5 000 000: —
2 500 000: — i övrigt, inteckningar	3 000 000: —
500 000: — Borgensförbindelser	
jämte inteckning ..	500 000: —
93 000: — Garantiförbindelse	94 100: —
1 000 000: — Borgensförbindelse	1 000 000: —

Bolaget har förbundit sig att till 174 personer  
utbetala pensioner och understöd med en  
årlig kostnad av ca 63 500 kronor.

64 575 161: 81

66 024 726: 68

För de tre bussbolagen ter sig den konsoliderade balansräkningen per  
den 31 december 1942 på följande sätt.

Tusental kronor

*Tillgångar.*

Fastigheter .....	306	
Omnibuser .....	2 932	
Inventarier .....	141	
Aktier och goodwill .....	1 613	
Kassa och diverse fordringar .....	94	5 086

*Skulder.*

Aktiekapital .....	410	
Egna fonder .....	306	
Diverse skulder .....	1 132	
Förnyelsefonden .....	3 102	
Vinst från föregående år .....	81	
Vinst för året .....	55	5 086

Balansräkningen för Svenska lastbilsaktiebolaget per den 31 december  
1942 utvisar följande.

*Tillgångar.*

Tusental kronor

Lastbilar och släpvagnar .....	92	
Inventarier .....	16	
Kassa .....	4	
Diverse fordringar .....	52	
Balanserad förlust .....	6	
Summa	170	

<i>Skulder.</i>		Tusental kronor
Aktiekapital .....		25
Diverse kreditorer .....		142
Årets vinst .....		3
<b>Summa</b>		<b>170</b>

I sin förenämnda skrivelse den 11 februari 1944 har nämnden för behandling av vil statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor — under erinran, att de utredningar och kalkyler, som legat till grund för järnvägsstyrelsens värdering av S.W.B:s järnvägar och den på grundval därav, år 1942 träffade, förutnämnda preliminära överenskommelsen om statsförvärv, liksom av järnvägsstyrelsen senare gjorda utredningar ställts till nämndens förfogande — beträffande resultatet av dessa utredningar anfört följande.

Av förenämnda utredningar framgår, att järnvägsstyrelsens förstatligandeberedning för beräkningen av järnvägarnas värde bland annat låtit upprätta en s. k. normalkalkyl, avsedd att tjäna såsom underlag för en prognos i fråga om avkastningens storlek vid fortsatt enskild drift. Det på en sådan kalkyl grundade värdet av S.W.B:s aktier uppgick till omkring 24 500 000 kronor, motsvarande omkring 163 kronor per aktie. Emellertid hänförde sig normalkalkylen i fråga om utfallet av driften å S.W.B:s järnvägar närmast till åren 1931—1938 och tog sålunda icke hänsyn till den utveckling inom S.W.B:s trafikområde, som sedan dess skett och som kunde göra vissa jämkningar gentemot kalkylens resultat försvarliga. Under erinran att de ekonomiska utsikterna för ifrågavarande järnvägar syntes på längre sikt relativt gynnsamma ävensom att förvärvet innebure möjligheter till betydande rationalisering på ett flertal områden, hade förstatligandeberedningen funnit villkoren för den preliminära överenskommelsen ur statens synpunkt skäliga trots att den betingade köpesumman 26 500 000 kronor överskote normalkalkylens resultat med 2 000 000 kronor. Sagda köpesumma motsvarade cirka 177 kronor per aktie, varjämte S.W.B. skulle dels tillföras en jämförelsevis hög, efter 10 % beräknad vinst för tiden den 1 januari 1941 —den 30 juni 1942, utgörande 2 250 000 kronor, motsvarande 15 kronor per aktie, dels behålla och framdeles utbekomma eventuell återbäring eller utdelning på grund av delägarskap i enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter. Storleken av beloppet härutinnan beräknades till 1 000 000 kronor eller avrundat 7 kronor per aktie.

I anslutning härtill framhåller nämnden, att den efter verkställd undersökning funnit sig kunna lägga de av järnvägsstyrelsen gjorda utredningarna och värderingarna i huvudsak till grund för uppskattningen av järnvägarnas värde. Nämnden har dock ansett sig böra räkna med en försiktigare uppskattning av de framtida trafikinkomsterna vid samma järnvägar.

Nämnden övergår härefter till att utveckla de skäl, som varit för nämnden bestämmande för att statsförvärvet av förevarande järnvägar borde ske genom inköp av aktiemajoriteten i S. W. B. Härutinnan anför nämnden.

Underhandlingsläget visade, att vissa svårigheter, som förelågo för en överenskommelse om inköp av själva järnvägsanläggningen, kunde undvikas, om man i stället valde formen att förvärva aktiemajoriteten i S. W. B. Ur aktieägarnas synpunkt innebure nämligen ett förvärv i denna form bland

annat, att aktieägaren redan vid tidpunkten för försäljningen finge full vishet icke blott om det belopp, han komme att utfå, utan även om den tidpunkt, då beloppet stode till hans förfogande. Med beaktande av de möjligheter till överenskommelse, som på denna väg föreläge, syntes statsförvärvet i detta fall lämpligen böra ske genom inköp av aktiemajoriteten i S. W. B.

Nämnden behandlar därpå det överenskomna inlösningspriset å aktierna och övriga därmed sammanhängande förhållanden. Härutinnan anföres.

I enlighet med de föreliggande överenskommelserna skall staten den 1 juli 1944 förvärva 114 840 aktier av S. W. B:s 150 000 aktier till ett pris av 168 kronor per aktie, sedan de nuvarande aktieägarna å ordinarie bolagsstämma 1944 av 1943 års vinstmedel fritt disponerat över ett belopp av 1 050 000 kronor, motsvarande 7 % å aktiekapitalet. Staten förbinder sig vidare intill den 1 juli 1945 att på anfordran inlösa övriga aktier i S. W. B. till samma pris som nyss sagts eller 168 kronor per aktie. En inlösen av samtliga aktier till detta pris kräver en kapitalinsats av 25 200 000 kronor. Av detta belopp skola 24 750 000 kronor erläggas i form av treprocentiga statsobligationer, under det att återstoden skall gäldas kontant.

Vidare anför nämnden om innebörden av överenskommelsen.

Enligt den för S. W. B. fastställda bolagsordningen, § 12, är rösträtten så begränsad, att ingen må utöva rösträtt för mer än en tiondel av hela det vid bolagsstämman antecknade röstetalet, sådant detta framgår av den vid början av bolagsstämman justerade röstlängden. Genom köp av ifrågavarande aktieposter blir staten i stånd att bestämma över S. W. B:s rörelse och förvaltning och förvärvar tillika indirekt, förutom S. W. B:s järnvägar, dess övriga fastigheter, värdehandlingar ävensom samtliga andra tillhörigheter och rättigheter. I tillgångarna komma även att ingå tillgängliga likvida medel.

Nämnden övergår så till frågan om ett framtida införlivande av S. W. B:s järnvägar med statsbanorna och anför härom att, sedan staten förvärvat ifrågavarande aktieposter, åtgärder borde vidtagas för ett sådant införlivande. Lämpligast syntes vara, att S. W. B. trädde i likvidation och att avtal träffades om överlåtelse av S. W. B:s alla tillgångar och skulder till staten.

Beträffande aktieförvärvets inverkan på anställningsvillkoren för personalen vid S. W. B:s järnvägar anmärker nämnden, att en förändring av äganderätten till aktierna icke i och för sig medförde någon förändring i sagda villkor, sådana desamma vore reglerade enligt avtal eller på annat sätt. I samband med att S. W. B:s järnvägar införlivades med statsbanenätet borde personalen övergå i statens järnvägars tjänst enligt de regler, som härvid brukade tillämpas. I överenskommelsen med Västerås stad hade också under § 5 föreskrivits, att staten förbunde sig att i blivande avtal om införlivning i statsbanenätet av S. W. B:s järnvägar intaga bestämmelser rörande personalens anställnings- och lönevillkor likvärdiga med dem, som tillämpats vid hittills, jämlikt statsmakternas beslut vid 1939 års riksdag om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, skedda övertaganden av enskilda järnvägar.

Slutligen lämnar nämnden en jämförelse mellan den ekonomiska innebörden av 1942 års förslag och den nu preliminärt träffade uppgörelsen samt anför härom, att en sådan jämförelse utvisade, att köpeskillingen jämte av de nuvarande aktieägarna i samband med försäljningen disponerade vinst

medel sänkts från 28 750 000 kronor till 26 250 000 eller med 2 500 000 kronor. Det vore emellertid att märka, att staten enligt den av nämnden nu träffade uppgörelsen även erhöle andelen i förenämnda anstalter, beräknad till 1 000 000 kronor, varjämte tillkomme efter den 1 juli 1942 intjänade, av S. W. B. icke utdelade överskottsmedel. Å andra sidan komme den utskiftningsskatt, som kunde komma att utgå vid S. W. B:s framtida likvidation i samband med en totalöverlåtelse till staten av S. W. B:s tillgångar och skulder och som av S. W. B. beräknats till 1 400 000 kronor, att enligt sistnämnda uppgörelse bäras av statsverket.

Under återopande av vad sålunda anförts och då det avtalade priset synt skiligt samt bestämmelserna i överenskommelserna i övrigt ansetts godtagbara, tillstyrker nämnden, att ifrågavarande aktieförvärv genomföras på de i överenskommelserna angivna villkoren.

I detta sammanhang torde redogörelse böra lämnas för vissa i samband med undertecknande av ifrågavarande överenskommelser upptagna särskilda spörsmål, vilka behandlats inför nämnden i närvaro av representanter för järnvägsstyrelsen, Västerås stad och S. W. B. på sätt framgår av ett vid sagda tillfälle fört protokoll, som nämnden fogat till sin skrivelse.

I anslutning till att staten enligt § 6 i överenskommelsen med Västerås stad förbundit sig att respektera av S. W. B. redan fattade beslut enligt en till nämnden avlämnad förteckning i fråga om särskilda pensioner och understöd, vilket åtagande jämväl skulle gälla då S. W. B:s järnvägar införlivades med statens järnvägar, har till protokollet antecknats, att den ifrågavarande förteckningen, som förklarats icke föranleda någon anmärkning, skulle förses med påteckning och biläggas protokollet. Upplysningsvis må nämnas, att sagda förteckning upptager 77 pensionärer med ett sammanlagt årligt understödsbelopp av 53 334 kronor.

Under hänvisning till den i § 7 i överenskommelsen med Västerås stad upptagna föreskriften att staden förbundit sig att vid fortsatt ordinarie bolagsstämma den 30 juni 1944 i frågor angående bestämmande av arvoden åt styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter jämte suppleanter och val av revisorer jämte suppleanter rösta i enlighet med de anvisningar, staten komme att lämna, hava parterna enligt anteckning till protokollet förklarat sig vara överens därom, att nämnda anvisningar skulle, såvida icke särskilda skäl annat föranledde, verkställas på sådant sätt, att Västerås stad finge efter eget önskemål för tiden intill 1945 års ordinarie bolagsstämma omvälja en av S. W. B:s nu fungerande aktieägarvalda revisorer. På av nämndens ordförande given anledning har vidare till protokollet antecknats, att parterna vore överens därom, att det vore önskvärt, att Västerås stad erhöle en plats i styrelsen intill dess S. W. B. ginge i likvidation.

På förslag av representanten för Västerås stad målarmästaren Alb. Lundkvist har till protokollet fogats avskrift av en av järnvägsstyrelsen den 31 januari 1944 till nämnden avläten skrivelse, vari styrelsen i och för av nämnden begärt klarläggande dels förklarat, att styrelsen vore beredd att, efter det den projekterade elektrifieringen av till S. W. B. nu hörande järnvägslinjer blivit fullbordad, till staden på skäliga villkor överlåta den del av nuvarande lokstationsområde, vilken efter sagda elektrifiering komme att bli för järnvägsändamål obehövlig, dels meddelat, att vid diskussionen inom järnvägsstyrelsen beträffande åtgärder i samband med förstatligandet av sagda järn-

vägslinjer icke ifrågasatts annat än att den S. W. B. tillhöriga verkstaden i Tillberga skulle bibehållas och en betydande rörelse där uppehållas.

Vidare har till protokollet antecknats, att nämndens ordförande — i anledning av ett påpekande från herr Lundkvist angående betydelsen för Västerås stad av att statens järnvägars blivande fraktpolitik å S. W. B. bestämdes under hänsynstagande till de önskemål, staden därutinnan kunde framställa — förklarat, att han icke funne möjligheter föreligga att på nuvarande stadium därutinnan avgiva några bestämda försäkringar men att diskussionen i den nu berörda frågan — liksom i andra frågor av särskilt intresse för staden — borde väsentligen kunna underlättas därigenom, att staden på sätt nyss nämnts finge en representant i S. W. B:s styrelse.

På hemställan från S. W. B:s sida hava till protokollet fogats anteckningar från en den 3 februari 1944 förd diskussion mellan representanter för järnvägsstyrelsens förstatligandeberedning, S. W. B. och föreningen enskilda järnvägars förvaltningstjänstemän rörande vissa personalfrågor i samband med S. W. B:s inlemmande i statens järnvägar. I anslutning till detta beslut har ordföranden i S. W. B:s styrelse, direktören Arthur Lindén till protokollet antecknat, att man från S. W. B:s sida under de mångåriga förhandlingarna om förstatligande av S. W. B:s järnvägar städse sökt på alla sätt tillvarata personalens i olika grader intresse av att ett förstatligande icke skulle medföra någon försämring i dess anställnings- och avlöningsförmåner. Ytterligare har till protokollet antecknats, att nämndens ordförande i anledning av herr Lindéns yttrande anmärkt, att en avtalsmässig reglering av individuella fall icke kunde vid förevarande sammanträde komma i fråga men att ordföranden såsom uttryck för nämndens uppfattning ville uttala, att nämnden hyste förhoppning om att uppkommande personalfrågor skulle tillfredsställande lösas under fortsatta förhandlingar mellan järnvägsstyrelsen och övriga vederbörande.

*Järnvägsstyrelsen* har på grund av remiss den 24 februari 1944 avgivit utlåtande i ärendet.

Efter en redogörelse för de av järnvägsstyrelsen förda underhandlingarna i saken erinrar järnvägsstyrelsen om att de av nämnden träffade överenskommelserna gällde förvärv av aktier i ett järnvägsaktiebolag och att uppgörelsen alltså vore formellt olikartad mot de överenskommelser om järnvägsförvärv, vilka hittills kommit till stånd efter statsmakternas vid 1939 års riksdag fattade principbeslut om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. I anledning av det av nämnda riksdag gjorda uttalandet mot järnvägsförstatliganden genom aktieförvärv anser sig styrelsen nu endast böra framhålla, att de med olikheten i form följande reella skiljaktigheterna icke behövde bliva särdeles betydande, enär aktieförvärvet vore att betrakta som ett första led i den serie av åtgärder, vilkas syftemål vore vederbörande järnvägslinjers snara inlemmande i statsbanenätet.

I fråga om beräkningen av järnvägarnas affärsvärde meddelar järnvägsstyrelsen, att styrelsen efter samråd med representanter för S.W.B. i samband med de under åren 1941 och 1942 förda förhandlingarna om statsförvärv uppgjort en kalkyl över beräkningsbara inkomster, utgifter och överskott under ett »normalår». Denna s. k. normalkalkyl vore baserad på bokföringsuppgifterna för åren 1931—1938 med vissa justeringar. Vid de hittills gjorda förvärven hade affärsvärdena räknats från säljarens synpunkt,

d. v. s. under förutsättning av tänkt fortsatt enskild förvaltning. Beträffande beräkningen i övrigt hänvisar järnvägsstyrelsen till vad därutinnan anförts i styrelsens den 23 februari 1940 avlätna framställning angående statsförvärv av Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar (proposition nr 101/1940, sid. 12—13), vilken framställning avsett den först träffade överenskommelsen jämlikt 1939 års principbeslut.

Ifrågavarande normalkalkyl, kompletterad med hänsyn till de ändringar i tillgångar och skulder, som inträffat intill utgången av år 1942, utvisar följande.

	Medeltal 1931—38	Normalår
	Tusental kronor	
<i>Inkomster.</i>		
Persontrafik .....	4 196	4 196
Godstrafik .....	4 720	5 265
Övriga .....	420	461
	<b>Summa</b>	<b>9 336</b>
<i>Utgifter</i> .....	<b>7 312</b>	<b>7 470</b>
<i>Driftöverskott</i> .....	<b>2 024</b>	<b>2 452</b>

*Sammanfattning för normalår.*

<i>Inkomster.</i>		
Driftöverskott av järnvägsrörelsen .....	2 452	
D:o av bilrörelsen .....	725	
Hushyror, arrenden m. m. ....	210	3 387
<i>Utgifter.</i>		
Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen .....	895	
D:o för bilrörelsen .....	460	
Skatter .....	313	1 668
Nettoinkomst .....		1 719
Motsvarande kapital efter 4 % .....		42 975
<i>Tillägg (för egendom utanför rörelsen).</i>		
Tomtmark .....	117	
Reverser och övriga värdehandlingar .....	607	
I kassa och bank .....	308	
Övriga rörelsemedel .....	1 658	+ 2 690
<i>Avdrag (för skulder).</i>		
Statslån .....	720 <sup>1</sup>	
Obligationslån .....	7 356	
Reverslån .....	5 690 <sup>1</sup>	
Bussbolagens skulder .....	1 133	
Diverse skulder .....	3 496	
Skattereserv .....	1 600	
Aktieutdelning 6 % .....	900	— 20 895
<i>Saldo.</i>		
<u>Affärsvärde å aktierna</u> .....		<b>24 770</b>

<sup>1</sup>) Beloppet har beräknats med hänsyn till att en i skulden ingående anståndsrenta reducerats till sitt nuvärde.

I anslutning härtill anmärker järnvägsstyrelsen, att bland förestående siffror de, som avsåge inkomsterna av trafiken, vore de viktigaste. I fråga om de överväganden, som legat till grund för beräkningarna rörande dessa inkomster samt rörande normalkalkylens poster i övrigt anför järnvägsstyrelsen vidare.

Beträffande persontrafiken hade det ansetts riktigast att stanna vid medeltalet för basperioden, även om det kunnat påvisas, att antalet resande å större avstånd undergått viss, ej oväsentlig ökning. För godstrafikens del åter hade inkomsten för normalåret räknats högre än den för perioden 1931—1938 genomsnittliga. Som motiv härför hade vid tidpunkten för förhandlingarna i januari 1942 anförts, att den allmänna utvecklingen av industrien inom S.W.B:s trafikområde under de sista tio åren syntes ha varit särdeles gynnsam. Detta gällde framför allt gruvdrift och järnindustri, som betydligt utökad sin produktion.

Vad därvid anfördes gäller allttjämt och det med ökad styrka. Nya industrier ha sålunda tillkommit under senare år och tillkomma allttjämt. Så har Skånska cementaktiebolaget byggt en stor cementfabrik i Köping, som skall tillgodose behovet inom ett vidsträckt område, ävensom en eternitfabrik i direkt anslutning till cementfabriken. På samma ort låter vidare Kooperativa förbundet uppföra en fabrik för tillverkning av kvävehaltiga gödselmedel. I detta sammanhang må jämväl nämnas, att beslut fattats om förläggande till Enköping av ett pansarregemente och till Arboga av en flygverkstad, vilka båda förläggningar säkerligen komma att giva upphov till ej obetydliga transporter. En väsentlig ekonomisk fördel ligger också däri, att S.W.B:s godstrafik till större delen utgöres av s. k. tungt gods, vars järnvägsbefordran ej är nämnvärt utsatt för landsvägskonkurrens.

Järnvägsstyrelsen har varit angelägen om att i sin kalkyl frångå sådant, som har med nuvarande krisförhållanden att göra, men däremot ansett skäligt, att nytillkomna trafikobjekt av obestridlig förblivande karaktär räknas säljaren tillgodo i kalkylen. — Vagnslasttrafikens sammansättning belyses av följande uppgifter, avseende dels ett freds- och dels ett krigsår.

	1938	1942
	Procent av vikt mängden	
Järn och stålvaror .....	28	21
Malmer .....	24	28
Stenkol, träkol och torv .....	17	7
Trävaror .....	9	19
Cement, tegel .....	3	8
Övriga varor .....	19	17
	100	100
Total vikt mängd, 1 000 ton .....	1 220	2 215

Ökningen i antagna utgifter är en följd av den ökade godstrafiken. Prisförhållandena ha för enkelhets skull antagits oförändrade i jämförelse med basperioden.

I fråga om busstrafiken har man icke kunnat räkna efter någon 8-årsperiod, då denna rörelsegren i sin nuvarande betydande omfattning vid krigsutbrottet var tämligen ny. Man har alltså måst helt bygga på förhållandena under åren närmast före krigsutbrottet, då nuvarande exceptionella trafiksituation icke ansetts böra eller kunna införas i kalkylerna, vilka skola gälla fredsforhållanden. — Det område norr och väster om Stockholm, som be-

tjänas av den av järnvägsbolaget genom dotterbolag bedrivna busstrafiken, har betydande utvecklingsmöjligheter ur bosättningssynpunkt, varmed måste följa en stark expansion av resandetrafiken. Vidare må erinras om de planer, som föreligga beträffande stockholmsregementenas förläggning till här ifrågakvarande område.

Avsättningen till förnyelsefond för järnvägsrörelsen är räknad efter bokföringslagens normalgrunder. Beloppet kan förefalla högt, och det har ifrågasatts, huruvida icke — med antagna prisförhållanden — ett överskott kunde förutsättas uppkomma. I detta sammanhang är att nämna, att beräkning — år 1941 — gjorts angående den undernormala förnyelse, som föreligger vid järnvägen. Härvid hade för den rullande materielen framräknats ett belopp av ca 2,7 milj. kronor. Detta var emellertid en så måttlig del av den totala anskaffningskostnaden för sagda materiel, vilken uppgick till ca 16 milj. kronor, att det i januari 1942 ansetts vara möjligt att hålla förnyelsen inom ramen för den löpande avsättningen. Vid detta antagande hade beaktats dels utvägen att »låna» mellan olika objektsgrupper, dels förhållandet, att S. W. B.:s anläggningar i stort sett — om de också icke vore anmärkningsfria — dock befunne sig i ett bättre skick än vad som påträffats vid nära nog alla hittills förvärvade enskilda järnvägar. — Med hänsyn till sagda förhållande hade det ansetts försvarligt att i förestående sammanställning — mot vanligheten — ej införa något avdrag för eftersatt förnyelse av anläggningarna. I betraktande av den ersättningsanskaffning, som sedermera ägt rum, möter numera mindre betänkligheter mot angivna beräkning än vad fallet var år 1942.

Det nu sist sagda gäller järnvägsrörelsen. Den beräknade avsättningen för bilrörelsen 460 000 kronor, vilken bl. a. innebär total förnyelse av vagnparken på 6 å 7 år, kan anses tilltagen med säkerhetsmarginal. Denna marginal är dock väl behövlig som compensation dels för den nuvarande tidens risker i fråga om busstrafiken, dels för omständigheten att överskottet jämväl för denna trafik kapitaliserats efter 4 %, ett procenttal som eljest måste anses alltför lågt, då det gäller självständig biltrafik.

Skatterna ha beräknats på förut antagna inkomster och efter de grunder, som gällde vid krigsutbrottet. Sistnämnda antagande ingår som led i inkomst- och utgiftsberäkningarnas hänförande till förkrigsförhållandena. Den såsom avdragspost upptagna skattereserven, 1 600 000 kronor, motsvarar däremot de faktiska förhållandena vid 1942 års slut.

Nettoinkomsten, 1 719 000 kronor, har liksom vid tidigare gjorda järnvägs-köp kapitaliserats efter 4 %. Härvid har erhållits ett belopp av 42 975 000 kronor, vartill lagts tillgångar om 2 690 000 kronor samt dragits skulder om 20 895 000 kronor (båda beloppen avseende ställningen vid 1942 års slut). På så sätt har framkommit ett affärsvärde för bolagets ägare av 24 770 000 kronor eller per aktie ca 165 kronor. Detta värde överensstämmer, som synes, nära med det nu överenskomna priset av 168 kronor.

Beträffande betydelsen av det nu föreslagna förvärvet av aktier i S. W. B. och därmed indirekt av S. W. B.:s järnväg framhåller järnvägsstyrelsen, att förvärvet innebure möjligheter till betydande rationalisering på ett flertal områden. Sålunda underlättades försörjningen med godsvagnar, vilket vore av särskilt stort värde under nu rådande högtrafik med åtföljande svårigheter för vagnhållningen. Bland annat bleve det möjligt att undvika en nu förefintlig besvärande tomdragning av vagnar. Vidare syntes viss överflyttning av godsbefordran från ångdriven till elektrifierad järnvägslinje kunna ske. Styrelsen ansåge sig i detta sammanhang böra nämna, att en elektri-

fiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping syntes naturlig, sedan statsförvärv skett. Styrelsen hade därför redan nu igångsatt undersökningar beträffande förutsättningarna för en sådan elektrifiering. Hur dessa undersökningar komme att utfalla, läte sig ännu icke bedömas. Skulle en elektrifiering visa sig vara ekonomiskt genomförbar, vore det emellertid styrelsens mening att söka uppnå överenskommelse med Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund om elektrifiering jämväl av den sagda bolag tillhöriga sträckan Frövi—Köping. På så sätt skulle nämligen uppnås en naturlig förbindelse med förut elektrifierade linjer och skapas en genomgående, modernt utrustad transportled mellan huvudorterna norr om Mälaren. — Även inom stationstjänsten kunde rationaliseringsåtgärder av tillhopa stora mått vidtagas bland annat å de stationer, 11 till antalet, som nu vore föreningsstationer mellan statens järnvägar och S. W. B. Av särskilt stor betydelse vore därvid, att man inom det vidsträckta komplex, som stationerna i Stockholm och dessas spårssystem bilda, kunde räkna med praktiskt taget endast en järnvägsförvaltning. — Det borde också framhållas, att den möjlighet att disponera över de välbelägna lokalerna i fastigheten Vasagatan 24 i Stockholm, som ett förvärv öppnade, vore av viss betydelse.

Med hänsyn till det anförda uttalar järnvägsstyrelsen, att styrelsen i betraktande av samtliga förhandenvarande omständigheter funnit de avtalade ekonomiska villkoren för statsverket tillfredsställande och avtalsbestämmelserna även i övrigt godtagbara.

I anledning av att nämnden i sin skrivelse gjort jämförelse mellan det från järnvägsstyrelsens sida år 1942 förordade förslaget till uppgörelse och det nu föreliggande anför järnvägsstyrelsen, att styrelsen vore helt ense med nämnden i vad anginge innehåll och formulering av överenskommelserna, av vilka styrelsen för övrigt haft tillfälle taga del före undertecknandet. Styrelsen hade heller icke funnit skäl till erinran mot nämndens motivering i övrigt. Däremot hade styrelsen icke ansett sig kunna lämna sagda jämförelse utan några kommentarer. Visserligen torde det i regel vara till ringa praktisk nytta att efteråt argumentera beträffande det som kunde skett, om ett på sin tid träffat avgörande gått i annan riktning. Skulle man emellertid jämföra det aktuella med något som tidigare varit möjligt, syntes en sådan jämförelse alltid böra ske med beaktande jämväl av de olikheter, som härörde från skiljaktigheten i tidpunkt. Det framstode också som en ensidighet att beträffande de tvistiga frågorna angående påräkneliga skatter för bolaget samt storleken av en blivande utskiftning från de enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter anföra enbart säljarpartens uppfattning. Järnvägsstyrelsen yttrar vidare.

Väl är det obestridligt, att sagda konsekvenser av olikhet i tidpunkt till stor del icke kunna vinna ett exakt kalkylatoriskt uttryck. Detta gäller framför allt om de skiljaktigheter, som bero på förhållandet, att vid ett förvärv enligt 1942 års förslag till uppgörelse driften fr. o. m. den 1 juli 1942 skulle ha försiggått i statlig regi och för statens räkning, medan nu föreliggande lösning medger inkorporering i statens järnvägar tidigast den 1 juli 1945.

Att söka med någon säkerhet siffermässigt angiva alla de skiljaktigheter i driftförhållanden, inkomster och utgifter, som ett sådant uppskov på tre år medför, torde vara en praktiskt taget olöslig uppgift.

Även om man sålunda i viktiga punkter ej kan komma längre än till allmänna resonemang, böra emellertid dessa punkter ej uteslutas vid en jämförelse, därest en sådan i allt fall befinnes böra lämnas. Till fullständiggande av vad nämnden anført finner sig styrelsen alltså böra meddela, att det på sin tid lämnade tillstyrkandet av 1942 års förslag var betingat bland annat av styrelsens önskan att bereda staten så stor andel som möjligt i krigsårens stora driftöverskott å förevarande järnvägar. Styrelsen hoppades på så sätt kunna före krigets slut intjäna den del av den då preliminärt överenskomna köpeskillingen, som låg över normalkalkylen. Alla tecken tyda nu på, att detta också skulle ha väl lyckats. Det är dessutom uppenbart, att ett förvärv år 1942 av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar skulle ha påskyndat förstatligandet i så hög grad, att man bättre kunnat uppfylla statsmakternas önskemål om ett genomfört förstatligande inom fem år. Det är också självfallet, att vid ett sådant förvärv staten under åren 1942 och 1943 skulle haft möjlighet att vidtaga sådana rationaliseringar och personaldispositioner, att de löpande utgifterna kunnat i icke ringa grad omedelbart nedbringas. I detta stycke hänvisas även till vad nyss anförts angående planerade rationaliseringsåtgärder i vad angår vagnhållning, omläggningar av transportvägar, elektrifiering m. m.

Den av nämnden framlagda jämförelsen har, som redan antytts, verkställts med bortseende från de förändringar, vilka inträda i och med en enskild järnvägs inlemmande i statsbanenätet. Emellertid är det ju dessa förändringar, som konstituera de samhällseliga vinsterna av ett statsförvärv, och en jämförelse, vari förändringarna ifråga utelämnats, måste därför vid frågans betraktande från statlig synpunkt bliva av ett skäligen begränsat värde.

Den i nämndens skrivelse innehållna jämförelsen synes däremot kunna sägas återgiva den för bolagets aktieägare naturliga aspekten, eftersom aktieägarna, åtminstone i denna sin egenskap, ej skulle ha berörts av nyssnämnda efter ett förstatligande skedda omläggningar i fråga om driften. Även en sådan jämförelse utfaller emellertid annorlunda, om därvid räknas efter de skattebetingelser, som järnvägsstyrelsen för sin del funnit sannolika. Enligt styrelsens mening får 1942 års förslag, kalkylatoriskt framfört till den 1 juli 1944, följande utseende.

	Miljoner kronor
Köpeskillning enligt förslaget 1942 .....	26,50
Kontant till aktieägarna (utdelning för tiden $\frac{1}{1}$ 41— $\frac{1}{7}$ 42).....	2,25
Ränta på statsobligationerna $\frac{1}{7}$ 42— $\frac{1}{7}$ 44 .....	1,60
Andel i försäkringsanstalterna .....	0,60
	<hr/> Summa 30,95
<i>Avgår:</i>	
Utskiftningsskatt beräknad till.....	2,50
	<hr/> Summa 28,45

Andelen i försäkringsanstalterna, vilken enligt av bolaget lämnade upplysningar skulle uppgå till 1,0 miljoner kronor, bör, enligt vad nu kan bedömas, upptagas till cirka 0,8 miljoner kronor. Enligt styrelsens beräkning skulle efter avdrag av skatter återstå ett belopp av cirka 0,6 miljoner kronor.

Utskiftningsskatten har antagits utgå enligt nu gällanda bestämmelser, d. v. s. med 30 % å det beskattningsbara beloppet.

Den av nämnden nu träffade uppgörelsen kan uttryckas sålunda:

	Miljoner kronor.
Köpeskilling.....	25,20
Utdelning till aktieägarna $\frac{1}{1}$ 43— $\frac{1}{7}$ 44 .....	1,05
Verkställd aktieutdelning 1941—1942 .....	1,80
	<hr/> 28,05

En jämförelse mellan de till samma tidpunkt framförda förslagen till uppgörelse utvisar alltså en skillnad av ej mer än 0,4 miljoner kronor.

I en sådan jämförelse finnes tydligen ingen plats för någon term motsvarande nämndens påpekande, att staten nu tillgodoföres efter den 1 juli 1942 intjänade, av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar icke utdelade överskottsmedel, eftersom dessa överskottsmedel skulle kommit staten tillgodo i minst lika hög grad om förvärvet ägt rum 1942, varvid staten för övrigt haft möjlighet att på ett för statsbanedriften mera rationellt sätt nyttiggöra de inftutna överskottsmedlen.

Även om den eventualiteten icke är utesluten, att vid en uppgörelse enligt 1942 års förslag bolaget skulle lyckats att nedbringa utskiftningsskatten till ett lägre belopp än det här angivna, så synes det dock styrelsen sannolikt, att en väsentlig minskning framemot utjämning av den av nämnden uppgivna skillnaden varit att påräkna.

Med stöd av vad sålunda anförts vill styrelsen alltså göra gällande att, om man bortser från förut berörda allmänt samhällliga vinster av ett tidigare enhetliggörande, de båda förslagen till uppgörelse kunna sägas vara i stort sett likvärdiga. Styrelsen uttalar i anslutning härtill sin tillfredsställelse över att förstatligandet av nu ifrågavarande stora järnvägskomplex står inför sitt genomförande, då härigenom mycket bör kunna utvinnas rent allmänt sett för landets transportväsen.

Beträffande finansieringen av aktieköpen anför järnvägsstyrelsen, att de träffade överenskommelserna i första hand avsåge förvärv av aktier till ett nominellt belopp av i runt tal 11 500 000 kronor, vilket motsvarade en lösesumma av 19 300 000 kronor. Enligt § 3 i överenskommelsen med Västerås stad vore staten emellertid skyldig att på lika villkor inlösa jämväl övriga aktier i bolaget om tillhopa nominellt cirka 3 500 000 kronor, och för förvärvets genomförande krävdes alltså ett kapital av 25 200 000 kronor. Av detta belopp skulle 24 750 000 kronor erläggas i form av treprocentiga statsobligationer, under det att återstoden 450 000 kronor skulle gäldas kontant. Vid tidigare skedda statsinköp av järnvägsaktier hade finansieringen ordnats sålunda, att järnvägsstyrelsen bemyndigats för ändamålet disponera erforderligt belopp av till styrelsens förfogande stående likvida medel. Efter den omläggning av kapitalbudgeten, vilken föreslagits i 1944 års statsverksproposition, komme emellertid inga likvida medel att stå till styrelsens förfogande för sådant ändamål, som här avsåges, med mindre beloppet av riksdagen anvisades såsom investeringsanslag för statens järnvägars fond.

I fråga om överenskommelsernas verkan i övrigt uttalar järnvägsstyrelsen.

Nu överenskomna aktieförvärv skola självfallet icke föranleda avbrott i järnvägsbolagets eller dess dotterbolags verksamhet. Däremot är avsett att nuvarande bolagsledningarna från och med den 1 juli 1944 skola ersättas med av staten nämnda personer, på sätt angivits i överenskommelsernas näst sista paragrafer. Järnvägsstyrelsen, som utgår från att detta nämnande kommer att ske genom chefen för kommunikationsdepartementet, har ingen erinran mot att, på sätt avhandlats mellan nämnden och Västerås stad, staden erhåller representant i bolagets styrelse och revision.

Aktieförvärvet kan ej heller medföra inlemmande i statens järnvägar vad taxan angår. Däremot har järnvägsstyrelsen för avsikt att för den lokala person- och godstrafiken föreslå tillämpning i viss utsträckning fr. o. m. den 1 juli 1944 av statens järnvägars taxa. Förslag härom är under utarbetande och kommer snarast att avlåtas till chefen för kommunikationsdepartementet.

Vad slutligen beträffar frågan om personalens ställning finner järnvägsstyrelsen tillsvidare i huvudsak böra få bli vid det bestående, dock att styrelsen hoppas kunna ernå vissa fördelar genom för statens järnvägars och S.W.B:s järnvägar gemensam personalanvändning. Styrelsen erinrar att, såsom funnes angivet i § 5 av överenskommelsen med Västerås stad, frågan om personalens framtida överförande i statens järnvägars tjänst kunde bli föremål för behandling först i samband med ett blivande avtal om införlivning i statsbanenätet av förevarande järnvägar. Beträffande personalens rättigheter vid sådant tillfälle stadgades i nyssnämnda § 5, att personalen skulle vid ett införlivande av bolagets järnvägar med statens järnvägar erhålla anställnings- och lönevillkor, likvärdiga med dem som tillämpats vid hittills, jämlikt statsmakternas beslut vid 1939 års riksdag om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, skedda övertaganden av enskilda järnvägar. Mot denna ordning hade styrelsen icke någon erinran.

I detta sammanhang framhåller järnvägsstyrelsen, att styrelsen vore med nämnden ense därom, att med sådan införlivning ej borde anstå längre tid än vad som krävdes för ärendets omsorgsfulla planering och handläggning.

Med åberopande av vad styrelsen sålunda anført hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att *dels* besluta, att aktierna i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag må enligt föreliggande avtal förvärfvas av staten, *dels* ock till förvärf av samma aktier för budgetåret 1944/45 å kapitalbudgeten under rubrik Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 25 200 000 kronor.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* hava den 17 februari 1944 avgivit yttrande i ärendet. Beträffande sin principiella inställning till frågan om förstataligande av de enskilda järnvägarna hava fullmäktige hänvisat till det yttrande fullmäktige den 30 december 1943 avgivit till Kungl. Maj:t angående statsförvärf av Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar.

Då fullmäktige i likhet med nämnden funnit de preliminärt avtalade villkoren för förvärfvande av aktierna i S. W. B. från statens synpunkt godtagbara, hava fullmäktige tillstyrkt det föreliggande förslaget.

Beträffande statsförvärfvets finansiering hava fullmäktige anført följande:

De träffade överenskommelserna avse förvärfv av aktier i järnvägsbolaget å nominellt i runt tal 11,5 miljoner kronor, motsvarande ett inlösenbelopp

av 19,3 miljoner kronor. Då enligt överenskommelsen med Västerås stad staten är skyldig att på samma villkor inlösa jämväl övriga aktier i bolaget, nominellt omkring 3,5 miljoner kronor, erfordras för förvärvets genomförande ett kapitalbelopp av 25,2 miljoner kronor, varav 24 750 000 kronor skola erläggas medelst statsobligationer och 450 000 kronor betalas kontant.

Därest statsförvärvet genomföres, kommer riksgäldskontoret att i och för likviden med obligationer utgiva dylika i en ny emission — den femte — av det särskilda obligationslån, som år 1940 upplades för inlösen av enskilda järnvägar.

Det i överenskommelserna 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.

För aktieförvärvets finansierande erfordras ett investeringsanslag för budgetåret 1944/45 å 25,200 000 kronor.

*Riksgäldsfullmäktigen Magnusson* har till fullmäktiges protokoll anmält avvikande mening och därvid yttrat.

Det synes mig på goda grunder kunna ifrågasättas, huruvida den nuvarande tidpunkten av högkonjunktur för järnvägarna är ur statsverkets synpunkt den lämpliga för ett förstatligande av järnvägar. Aktieägarna ha givetvis rätt att betinga sig en köpeskilling, som står i rimlig proportion till respektive järnvägs avkastning, ett värde som nu på grund av rådande högkonjunktur är relativt högt. Många omständigheter tala emellertid för, att efterkrigstiden kommer att medföra en avsevärd minskning av trafikvolymen, vilken för järnvägarna blir än mera kännbar genom överflyttning till landsvägarna och till motordrivna fordon. Därmed följa också starkt minskade inkomster för järnvägarna utan motsvarande möjligheter att nedsöka omkostnaderna. En granskning av de siffror, som lämnats angående trafikinkomsterna för nu till inlösen föreslagna järnvägar, visar för linjerna Stockholm—Köping och Tillberga—Ängelsberg för år 1938 talet 106 och för år 1942 talet 186. En nedgång inemot 1938 års siffra, vilken ingalunda får anses otänkbar — snarare sannolik — måste medföra starkt försämrad räntabilitet för det till inlösen föreslagna komplexet. Det bör nämligen observeras, att statsverket — förutom 26 250 000 kronor för inlösen av aktierna — därjämte övertager betalningsansvaret för 19 224 000 kronor i skulder, vartill kommer utskiftningsskatt, som av järnvägsstyrelsen beräknats till 2 500 000 kronor, vilket gör en sammanlagd inlösningssumma av 47 974 000 kronor. Enbart en förräntning med 3,5 % av detta kapital kräver runt 1 675 000 kronor, ett överskott, som under fredstid och än mindre under en fredskris näppeligen kan förväntas.

Aven om nu ifrågasatta förvärv ur rent affärsmässiga synpunkter ställer sig förmånligare än en rad tidigare förvärv av järnvägar, synes mig likväl anledning föreligga att intaga en avvaktande hållning, ej minst med hänsyn till det mindre lämpliga att basera ett förvärv på basis av en högkonjunkturs ekonomiska resultat. Ehuru jag är väl medveten, att dylika synpunkter icke ha utsikter att vinna beaktande, har jag likväl känt mig pliktig att foga detta uttalande till riksgäldsfullmäktiges yttrande i frågan.

Enligt vad som upplysts i en av *stadsfullmäktige i Västerås* till nämnden avlåten och av nämnden till kommunikationsdepartementet överlämnad skrivelse, hava stadsfullmäktige genom beslut den 24 februari 1944 enhälligt godkänt den av nämnden med Västerås stad träffade överenskommelsen.

Departements-  
chefen.

Frågan om ett statsförvärf av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar har länge varit aktuell. Redan hösten 1939 igångsatte järnvägsstyrelsen vissa tekniska och ekonomiska utredningar rörande dessa järnvägar. Förhandlingar om statsinlösen upptogos därefter under hösten 1940. Parternas ståndpunkter voro emellertid ganska vitt skilda, och frågan om statsförvärf ställdes på framtiden. Nya förhandlingar upptogos i slutet av år 1941, och genom en den 14 januari 1942 dagtecknad promemoria underrättades jag av järnvägsstyrelsen, att en preliminär överenskommelse mellan parterna förelåg om statsförvärf av bolagets järnvägar mot en köpeskilling av 26 500 000 kronor, motsvarande cirka 177 kronor per aktie, med likvid i treprocentiga statsobligationer, vartill kom bland annat rätt för säljaren att för utdelning till aktieägarna förfoga över 2 250 000 kronor eller 15 kronor per aktie. Såsom anledning till att järnvägsstyrelsens förhandlare vid detta tillfälle ansett sig kunna acceptera ett förhållandevis så högt pris uppgavs, att vid en fortsatt prövning järnvägens ekonomiska ställning framstått som mera konsoliderad än vad man förut räknat med samt att utsikt förefunnes till goda driftresultat under återstående krigsår. Efter överläggning i statsrådsberedning meddelade jag järnvägsstyrelsen, att jag ansåge den föreslagna uppgörelsen oförmånlig för staten, varför jag icke ville tillstyrka en proposition på basis av det preliminära köpeavtalet. Under sommaren 1943 ägde ytterligare förhandlingar rum utan att för staten gynnsammare villkor för övertagandet kunde uppnås.

Då emellertid starka skäl syntes mig tala för att S. W. B:s järnvägar införlivades med statsbanenätet, ansåg jag det lämpligt, att möjligheterna för ett förvärf undersöktes på nytt. Jag uppdrog därför åt den av Kungl. Maj:t genom beslut den 4 augusti 1939 tillsatta nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor om järnvägsegendomens värde m. m. att upptaga underhandlingar i syfte att åstadkomma ett godtagbart förslag till uppgörelse. Efter ingående förhandlingar med en av S. W. B:s styrelse utsedd särskild delegation har nämnden den 9 februari 1944 träffat överenskommelser med respektive Västerås stad, Bergslagens nya järnvägsaktiebolag och Gävle—Dala järnvägsaktiebolag om förvärf av aktiemajoriteten i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag. Enligt dessa överenskommelser skall staten den 1 juli 1944 förvärva sammanlagt 114 840 aktier av S. W. B:s 150 000 aktier till ett pris av 168 kronor per aktie. Överenskommelserna innebära vidare, att de nuvarande aktieägarna skola vid ordinarie bolagsstämma 1944 äga fritt disponera över 1 050 000 kronor, utgörande vinstmedel på rörelsen under år 1943 och motsvarande 7 % å aktiekapitalet eller 7 kronor per aktie.

I överenskommelsen med Västerås stad har staten förbundit sig att intill den 1 juli 1945 på anfordran inlösa jämväl övriga aktier i järnvägsbolaget till enahanda pris och på samma villkor.

Vederlaget för samtliga aktier uppgår med tillämpning av det i avtalen fastställda priset till 25 200 000 kronor. Av detta belopp skola 24 750 000 kronor, d. v. s. 165 kronor per aktie, erläggas i form av treprocentiga statsobligationer, förfallna till inlösen efter 10 år, under det att återstoden eller tillhoppa 450 000 kronor skall gäldas kontant.

Järnvägsstyrelsen har för bedömande av S. W. B.-järnvägarnas affärsvärde uppgjort en kalkyl över beräkningsbara inkomster, utgifter och överskott under ett normalår och därvid — med beaktande av olika på frågan inverkan omständigheter — beräknat driftöverskottet å själva järnvägsrörelsen till 2 452 000 kronor. Efter avsättning till förnyelsefond av 895 000 kronor, vilket belopp beräknats efter bokföringslagens normalgrunder, skulle nettoöverskottet å järnvägsrörelsen uppgå till 1 557 000 kronor.

I fråga om förnyelsen av den rullande materielen och bananläggningen har järnvägsstyrelsen ansett, att S. W. B:s anläggningar i stort sett — om de också icke äro anmärkningsfria — dock befinna sig i ett bättre skick än vad som konstaterats vid flertalet hittills förvärvade enskilda järnvägar. På grund härav och i betraktande av vissa andra omständigheter — däribland den ersättningsanskaffning, som ägt rum under de senaste åren — har det synts järnvägsstyrelsen icke erforderligt att i kalkylen införa något avdrag för eftersatt förnyelse.

A bolagets övriga rörelsegränar beräknar järnvägsstyrelsen en avkastning av 475 000 kronor, fördelade med 265 000 kronor på bilrörelsen och med 210 000 kronor på hushyror, arrenden m. m. I fråga om bilrörelsen har järnvägsstyrelsen icke såsom beträffande järnvägsdriften kunnat räkna efter någon längre tidsperiod, då bilrörelsen i sin nuvarande betydande omfattning vid krigsutbrottet var tämligen ny. I stället har styrelsen helt byggt på driftsresultaten under åren före krigsutbrottet. Med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen anført och då nuvarande exceptionella förhållanden inom biltrafiken icke böra läggas till grund vid uppgörandet av en räntabilitetskalkyl, kan jag godtaga styrelsens beräkningar härutinnan.

Sedan från den nyss angivna inkomsten av järnvägs- och bilrörelsen m. m. å (1 557 000 + 475 000) 2 032 000 kronor dragits beräknade skatter å 313 000 kronor, återstår en beräknad nettoinkomst av 1 719 000 kronor, vilket efter en räntefot av 4 % motsvarar ett kapital av 42 975 000 kronor.

Enligt den nu träffade uppgörelsen förvärvar emellertid staten indirekt, förutom nyss angivna tillgångar, även S. W. B:s övriga egendom med ett beräknat värde av 2 690 000 kronor. Å andra sidan utgöra S. W. B:s skulder tillhoppa 20 895 000 kronor. Det beräknade affärsvärdet för aktieägarna utgör alltså (42 975 000 + 2 690 000 — 20 895 000) 24 770 000 kronor, motsvarande cirka 165 kronor per aktie.

Järnvägsstyrelsen har, i anslutning till vad nämnden därom i sin framställning anført, i sitt yttrande gjort vissa jämförelser mellan 1942 års förslag samt det nu föreliggande avtalsförslaget och därvid kommit till det resultatet, att det senare vore endast obetydligt förmånligare för staten än det förra. En fullt hållbar jämförelse mellan förvärv enligt 1942 års förslag och den av nämnden nu träffade uppgörelsen är icke möjlig utan synnerligen ingående beräkningar. Jag håller dock före, att de av nämnden gjorda kalkylerna i allt väsentligt riktigt tolka de båda olika förslagens affärsmässiga innebörd. Det kan sålunda icke vara riktigt att beräkningsmässigt föra 1942 års förslag fram till den 1 juli 1944 under antagande att utfallet av driften skulle blivit detsamma i statens

järnvägars regi som under bolagets. Ett införlivande den 1 juli 1942 skulle fått till omedelbar följd att statsbanetaxan redan från denna tidpunkt kommit i tillämpning, varigenom driftinkomsterna vid oförändrad trafik torde hava minskats med ett väsentligt belopp. Förändringarna i utgifterna äro svårare att klarlägga, men tydligt är dock, att dessa måst påverkas av statsbanedriftens i vissa hänseenden högre standard. Beträffande den utskiftningsskatt, som av järnvägsstyrelsen med 2 500 000 kronor gottskrivits 1942 års förslag, är det uppenbart att storleken av det belopp, som vid en upplösning av bolaget kunnat inflyta till statsverket i form av utskiftningsskatt, är helt avhängig av tidpunkten för en dylik avveckling och av de dispositioner, som bolaget dessförinnan kunnat vidtaga för undvikande av sådan skatt i större eller mindre omfattning. Det finnes därför knappast anledning att i detta avseende frångå bolagets egna beräkningar, enligt vilka skatten skulle komma att utgå med högst 1 400 000 kronor.

Tack vare de goda konjunkturerna har S. W. B. också under mellantiden kunnat ekonomiskt konsolidera sin ställning och i större utsträckning än tidigare sörja för underhåll och förbättringar å bananläggningen samt förnyelse av den rullande materielen. Trots att järnvägsföretaget sålunda befinner sig i ett bättre läge än år 1942, har köpeskillingen kunnat icke obetydligt sänkas.

Järnvägsstyrelsen har uttalat, att genom förstatligande av nu ifrågavarande stora järnvägskomplex mycket bör kunna utvinnas rent allmänt sett för landets transportväsen, då förvärvet öppnar möjligheter till betydande rationalisering på flera områden. Sålunda anser järnvägsstyrelsen det vara av stort värde, att försörjningen med godsvagnar under nu rådande högtrafik kommer att underlättas. Vidare bereder förvärvet möjlighet för viss överflyttning av godsbeholdran från ångdriven till elektrifierad järnvägslinje. Även inom stationstjänsten banar statsförvärvet väg för rationaliseringsåtgärder, som ansetts vara betydande.

Den i ärendet förebragta utredningen utvisar även enligt min mening, att påtagliga fördelar för den allmänna transporthushållningen stå att vinna genom att de till S. W. B. hörande järnvägarna införlivas med statsbanenätet. Oaktat köpeskillingen enligt de föreslagna villkoren är relativt hög, har jag därför i likhet med såväl nämnden som järnvägsstyrelsen och riksgäldsfullmäktiges flertal funnit villkoren för aktieförvärven vara för staten godtagbara. Ej heller anser jag mig böra framställa någon erinran mot att i förevarande fall statsförvärvet av järnvägarna sker i den indirekta form ett köp av aktiemajoriteten innebär.

På grund av det anförda anser jag mig böra förorda, att överenskommelserna godkännas av statsmakterna.

Enligt från järnvägsstyrelsen under hand inhämtad uppgift torde det definitiva inlemmandet av ifrågavarande järnvägar i statsbanenätet kunna ske redan den 1 juli 1945. Därvid bör S. W. B. träda i likvidation och avtal träffas om överlåtelse av S. W. B:s alla tillgångar och skulder till staten. Frågan härom torde böra underställas 1945 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen har i sitt utlåtande förklarat sig anse en elektrifiering

av linjen Stockholm—Tillberga—Köping vara naturlig efter ett statsförvärf, och tillika meddelat, att styrelsen igångsatt undersökningar beträffande försättningarna härför. Elektrifieringen borde — om den befunnes ekonomiskt välgrundad — jämväl omfatta den av trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund tillhöriga sträckan Frövi—Köping. Styrelsen ämnar söka uppnå överenskommelse härom med nämnda bolag. På så sätt skulle vinnas en naturlig förbindelse med förut elektrifierade linjer och skapas en genomgående, modernt utrustad transportled mellan huvudorterna norr om Mälaren.

Jag delar järnvägsstyrelsens uppfattning att elektrifiering av förevarande järnvägar bör äga rum i den omfattning detta visar sig ekonomiskt försvarbart. De påbörjade undersökningarna härom torde böra utan uppskov fullföljas. Huruvida en elektrifiering lämpligen kan påbörjas redan innan järnvägarna infogats i statsbanenätet, är icke möjligt att nu bedöma.

I fråga om aktieförvärvets inverkan på anställningsvillkoren för personalen vid S. W. B:s järnvägar har nämnden anmärkt, att en förändring av äganderätten till aktierna icke i och för sig medför någon förändring i sagda villkor, sådana desamma äro reglerade enligt avtal eller på annat sätt. I samband med järnvägarnas införlivning med statsbanorna förutsattes, att de flesta befattningshavarna vid S. W. B. övergå i statens järnvägars tjänst. I överenskommelsen med Västerås stad har staten också under § 5 förbundit sig att i blivande avtal om sådan införlivning i statsbanenätet intaga bestämmelser rörande personalens anställnings- och lönevillkor likvärdiga med dem, som tillämpats vid hittills, jämlikt statsmakternas beslut vid 1939 års riksdag om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, skedda övertaganden av enskilda järnvägar. Något särskilt beslut av riksdagen rörande personalen erfordras alltså icke i förevarande sammanhang.

Genom förvärvet av ifrågavarande aktieposter torde staten kunna från och med den 1 juli 1944 bestämma över S. W. B:s rörelse och förvaltning. Från och med samma dag bör staten följaktligen äga ett avgörande inflytande i bolagets styrelse. Överenskommelserna förutsätta, att valet av ledamöter och suppleanter i styrelsen och av revisorer och suppleanter för dessa skall ske å en till den 30 juni 1944 uppskjuten fortsatt ordinarie bolagsstämma i enlighet med de anvisningar, staten lämnar. I likhet med vad som skedde vid de under några år före år 1940 i statens regi drivna s. k. statliga järnvägsbolagen (Hälsingborg—Hässelholms järnvägsaktiebolag m. fl. bolag) synes i S. W. B:s styrelse och revision utrymme böra lämnas för viss representation av ortsintresset.

I fråga om den vid S. W. B. tillämpade taxan medför aktieförvärvet — i motsats till ett köp av själva järnvägsegendomen — i och för sig icke någon ändring. Järnvägsstyrelsen har dock uttalat, att styrelsen har för avsikt att för den lokala person- och godstrafiken föreslå omedelbar tillämpning i viss utsträckning av statens järnvägars taxa. I skrivelse den 24 februari 1944 har järnvägsstyrelsen sedermera framlagt förslag av innebörd i huvudsak att statens järnvägars taxa skulle från och med den 1 juli 1944 tillämpas i S. W. B:s egen trafik. Det är givetvis värdefullt, att de reella skiljaktigheterna mellan de olika förvärvsformerna utjämnas så snabbt som möjligt. Jag är därför

ense med järnvägsstyrelsen om behovet av en anpassning i möjlig mån till den vid statens järnvägar gällande taxan. Frågan härom torde jag få underställa Kungl. Maj:ts prövning, sedan riksdagen godkänt överenskommelserna.

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

*dels* besluta, att aktierna i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag må på avtalade villkor förvärvas av staten;

*dels ock* till *Förvärv av aktierna i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag* för budgetåret 1944/45 å kapitalbudgeten under rubrik Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag  
av ..... kronor 25 200 000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen 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:

A. C. F. v. Krusenstierna.

---

## Bilaga A.

## Överenskommelse.

Mellan Svenska staten genom nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor, här nedan kallad köparen, å ena, samt Västerås stad genom stadsfullmäktiges i Västerås ordförande Alb. Lundkvist, här nedan kallad säljaren, å andra sidan, har denna dag överenskommit följande rörande förvärv för Svenska staten av aktiemajoriteten i Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya järnvägsaktiebolag, här nedan kallat järnvägsbolaget.

## § 1.

Med likvid och leverans den 1 juli 1944 (tillträdesdagen) överläter säljaren till köparen 93 475 st. aktier i järnvägsbolaget på följande villkor:

a) priset per aktie utgör etthundrasextioåtta (168) kronor, varav etthundra-sextiofem (165) kronor skola utgå i statsobligationer och tre (3) kronor i kontanter;

b) försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger, fr. o. m. nr 47 för rörelsen år 1944.

## § 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 procent ränta, räknat från och med den 1 juli 1944, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1954 samt vara utställda i valörer om 10 000, 5 000, 1 000, 500, 165 och 50 kronor.

Fördelningen å sagda valörer sker på sätt säljaren — senast den 1 april 1944 — äger bestämma, dock att obligationer om 165 kronor utställas endast till ett antal av högst 100 st.

## § 3.

Köparen förbinder sig intill den 1 juli 1945 att, på anfordran, jämväl inlösa övriga aktier i järnvägsbolaget till enahanda pris och villkor, som sägs här ovan i § 1 mom. a) och b) samt § 2, andra stycket. Sådan inlösen skall ske i Riksgäldskontoret från och med den 1 juli 1944.

## § 4.

Säljaren garanterar, att vederbörande bolagsledningar intill tillträdesdagen ej disponera järnvägsbolagets eller dess dotterbolags tillgångar eller ikläda bolagen förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse bolagens normala rörelse, därest ej Kungl. järnvägsstyrelsen lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

Säljaren garanterar vidare, att till samtliga under denna tid utlysta styrelsesammanträden i bolagen kallas de representanter, Kungl. järnvägsstyrelsen utser, vilka representanters yttrande skall inhämtas i frågor av större vikt.

Järnvägsbolaget äger å ordinarie bolagsstämma 1944 att av 1943 års vinstmedel fritt disponera över ett belopp motsvarande 7 procent å aktiekapitalet.

## § 5.

Köparen förbinder sig att i blivande avtal om införlivning med statens järnvägar av järnvägsbolagets järnvägar intaga bestämmelser rörande perso-

nalens anställnings- och lönevillkor likvärdiga med dem, som tillämpats vid hittills, jämlikt statsmakternas beslut vid 1939 års riksdag om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, skedda övertaganden av enskilda järnvägar.

## § 6.

Köparen förbinder sig att respektera av järnvägsbolaget redan fattade beslut enligt en till nämnden avlämnad förteckning i fråga om särskilda pensioner och understöd, och skall detta åtagande jämväl gälla då järnvägsbolagets järnvägar införlivas med statens järnvägar.

## § 7.

Med beslut å ordinarie bolagsstämma 1944 i frågorna angående bestämmanden 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 1944, 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.

## § 8.

Denna överenskommelse är träffad under förutsättning att Västerås stadsfullmäktige senast den 1 mars 1944 och Kungl. Maj:t senast den 15 juni 1944 godkänna densamma. Om sådana godkännanden inom angiven tid ej lämnats, har överenskommelsen förfallit utan anspråk från någondera sidan.

Stocholm den 9 februari 1944.

För KÖPAREN:

*Henning Leo*      *Nils Bolinder*

*K. A. Westman*

För SÄLJAREN:

*Alb. Lundkvist*

Bevittnas:

*Folke Rogard*

*Chr. Gemzell*

---

*Bilaga B.***Överenskommelse.**

Mellan Svenska staten genom nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor, här nedan kallad köparen, å ena, samt Bergslagens järnvägsaktiebolag, här nedan kallad säljaren, å andra sidan, har denna dag överenskommit följande rörande förvärv för Svenska staten av aktier i Stockholm-Västerås-Bergslagens nya järnvägsaktiebolag, här nedan kallat järnvägsbolaget.

**§ 1.**

Med likvid och leverans den 1 juli 1944 (tillträdesdagen) överlåter säljaren till köparen 10 637 aktier i järnvägsbolaget på följande villkor:

a) priset per aktie utgör etthundrasextioåtta (168) kronor, varav etthundra-sextiofem (165) kronor skola utgå i statsobligationer och tre (3) kronor i kontanter;

b) försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger fr. o. m. nr 47 för rörelsen år 1944.

**§ 2.**

Genom säljarens försorg skall före tillträdesdagen upprättas avräkningsnota, vilken 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 procent ränta, räknat från och med den 1 juli 1944, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1954 samt vara utställda i valörer om 10 000, 5 000, 1 000, 500, 165 och 50 kronor. Fördelningen å sagda valörer sker på sätt säljaren — senast den 1 april 1944 — äger bestämma, dock att obligationer om 165 kronor utställas endast till ett antal av högst 100 st.

**§ 3.**

Säljaren förutsätter, att järnvägsbolaget medgives att å ordinarie bolagsstämma 1944 av 1943 års vinstmedel fritt disponera över ett belopp motsvarande 7 procent å aktiekapitalet.

**§ 4.**

Säljaren förbinder sig att å nämnda ordinarie bolagsstämma utöva röst-rätt för ifrågavarande aktier och att därvid biträda förslag att frågor angående bestämmande av arvoden åt styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter jämte suppleanter och val av revisorer jämte suppleanter skola anstå till fortsatt stämma den 30 juni 1944, och förbinder säljaren sig att å den fortsatta stämman i dessa frågor rösta i enlighet med de anvisningar, köparen kommer att lämna.

**§ 5.**

Denna överenskommelse är träffad för nämndens del under förbehåll av godkännande av Kungl. Maj:t senast den 15 juni 1944 och för säljarens del under förbehåll att ett mellan nämnden och Västerås stad den 9 februari

1944 träffat avtal rörande förvärv av aktiemajoriteten i järnvägsbolaget varder godkänt på sätt däri förutsättes.

Stockholm den 9 februari 1944.

För KÖPAREN:

*Henning Leo      Nils Bolinder*  
*K. A. Westman*

För BERGSLAGERNAS  
JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG:

*Hjalmar Wijk*  
Enl. fullmakt

Bevittnas:

*Chr. Gemzell      Folke Rogard*

---

## Bilaga C.

## Överenskommelse.

Mellan Svenska staten genom nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor, här nedan kallad köparen, å ena, samt Gävle—Dala järnvägsaktiebolag, här nedan kallad säljaren, å andra sidan, har denna dag överenskommit följande rörande förvärv för Svenska staten av aktier i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag, här nedan kallat järnvägsbolaget.

## § 1.

Med likvid och leverans den 1 juli 1944 (tillträdesdagen) överlåter säljaren till köparen 10 728 aktier i järnvägsbolaget på följande villkor:

a) priset per aktie utgör etthundrasextioåtta (168) kronor, varav etthundra-sextiofem (165) kronor skola utgå i statsobligationer och tre (3) kronor i kontanter;

b) försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger fr. o. m. nr 47 för rörelsen år 1944.

## § 2.

Genom säljarens försorg skall före tillträdesdagen upprättas avräknings-nota, vilken 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 procent ränta, räknat från och med den 1 juli 1944, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1954 samt vara utställda i valörer om 10 000, 5 000, 1 000, 500, 165 och 50 kronor. Fördelningen å sagda valörer sker på sätt säljaren — senast den 1 april 1944 — äger bestämma, dock att obligationer om 165 kronor utställas endast till ett antal av högst 100 st.

## § 3.

Säljaren förutsätter, att järnvägsbolaget medgives att å ordinarie bolagsstämma 1944 av 1943 års vinstmedel fritt disponera över ett belopp motsvarande 7 procent å aktiekapitalet.

## § 4.

Säljaren förbinder sig att å nämnda ordinarie bolagsstämma utöva röst-rätt för ifrågavarande aktier och att därvid biträda förslag att frågor angående bestämmande av arvoden åt styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter jämte suppleanter och val av revisorer jämte suppleanter skola anstå till fortsatt stämma den 30 juni 1944, och förbinder säljaren sig att å den fortsatta stämman i dessa frågor rösta i enlighet med de anvisningar, köparen kommer att lämna.

## § 5.

Denna överenskommelse är träffad för nämndens del under förbehåll av godkännande av Kungl. Maj:t senast den 15 juni 1944 och för säljarens del under förbehåll att ett mellan nämnden och Västerås stad den 9 februari

1944 träffat avtal rörande förvärv av aktiemajoriteten i järnvägsbolaget varder godkänt på sätt däri förutsättes.

Stockholm den 9 februari 1944.

För KÖPAREN:

*Henning Leo        Nils Bolinder*  
*K. A. Westman*

För GÄVLE—DALA  
JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG:

*Hjalmar Wijk*  
Enl. fullmakt

Bevittnas:

*Chr. Gemzell        Folke Rogard*

---