

## Nr 130.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående införlivande i statsbanenätet av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar; given Stockholms slott den 2 mars 1945.*

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.

*Fritiof Domö.*

---

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

Närvarande:

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

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

Frågan om ett statsförvärv av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar hade länge varit aktuell, då statsmakterna år 1944 beslöt att förvärva aktiemajoriteten i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag, i fortsättningen benämnt S. W. B.

Redan hösten 1939 igångsatte järnvägsstyrelsen vissa tekniska och ekonomiska utredningar rörande S. W. B. Förhandlingar om statsinlösen upptogs

*Bihang till riksdagens protokoll 1945. 1 saml. Nr 130.*

därefter under hösten 1940 men ledde ej till resultat. Nya förhandlingar upptogs i slutet av år 1941, och genom en den 14 januari 1942 dagtecknad promemoria underrättades min företrädare i ämbetet av järnvägsstyrelsen om att en preliminär överenskommelse mellan parterna föreläge. Efter överläggning i statsrådsberedning meddelade emellertid departementschefen järnvägsstyrelsen, att han ansåge den föreslagna uppgörelsen oförmånlig för staten, varför han 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 tala för att S. W. B:s järnvägar införlivades med statsbanenätet, ansåg min företrädare det lämpligt, att möjligheterna för ett förvärv undersöktes på nytt. Han 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 träffade nämnden den 9 februari 1944 överenskommelser med respektive Västerås stad, Bergslagens järnvägsaktiebolag och Gävle—Dala järnvägsaktiebolag om förvärv av aktiemajoriteten i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag. Enligt dessa överenskommelser skulle 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 inneburo vidare, att de dåvarande aktieägarna skulle 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 förband sig staten 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 skulle med tillämpning av det i avtalen fastställda priset uppgå till 25 200 000 kronor. Av detta belopp skulle 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 skulle gäldas kontant.

Kungl. Maj:t föreslog i propositionen 1944: 186 riksdagen att *dels* besluta statsförvärv av aktierna i S. W. B. på avtalade villkor, *dels ock* anvisa ett investeringsanslag av 25 200 000 kronor till ändamålet. Riksdagen biföll Kungl. Maj:ts förslag (skrivelse nr 276).

I den skrivelse den 11 februari 1944, vari nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor underställde Kungl. Maj:t förutnämnda överenskommelser, berörde nämnden även frågan om S. W. B:s järnvägars framtida införlivande med statsbanorna. Nämnden anförde därom att, sedan staten förvärvat ifrågavarande aktieposter, åtgärder borde vidtagas för ett sådant införlivande. Lämpligast syntes där-

vid 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.

I sitt utlåtande i ärendet den 24 februari 1944 framhöll järnvägsstyrelsen, att styrelsen vore ense med nämnden därom, att med sådan införlivning ej borde anstå längre tid än vad som krävdes för ärendets omsorgsfulla planering och handläggning.

Vid behandlingen i statsrådet av förenämnda proposition anförde min företrädare, att inlemmandet av ifrågavarande järnvägar i statsbanenätet förväntades kunna ske den 1 juli 1945, att S. W. B. därvid borde träda i likvidation och avtal träffas om överlåtelse av S. W. B:s alla tillgångar och skulder till staten samt att frågan härom borde underställas 1945 års riksdag. Detta departementschefens anförande återgavs utan erinran vid ärendets behandling i riksdagen.

I skrivelse den 10 februari 1945 har *järnvägsstyrelsen* meddelat, att staten intill utgången av år 1944 förvärvat 144 844 aktier i S. W. B. eller närmare 96,6 % av aktiestocken. Såvitt järnvägsstyrelsen kunnat finna, hade hittills icke något inträffat av natur att böra föranleda ändring i tidigare planer beträffande S. W. B:s järnvägars införlivande med statsbanorna. Aktieförvärvet hade fortskridit i ett fullt tillfredsställande tempo. Alla av frågan berörda hade jämväl inställt sig på en avveckling av bolagsdriften den 1 juli 1945. Sålunda föreläge bland annat ett mellan 1943 års järnvägspensionsutredning och delegerade för understödsföreningen S. W. B. pensionskassa träffat villkorligt avtal om statens övertagande av kassans rörelse från och med nämnda dag.

Järnvägsstyrelsen har härefter diskuterat de former, under vilka frågan om S. W. B:s införlivande med statsbanenätet borde underställas riksdagen. Styrelsen — som för sin del föreslagit, att det år 1940 vid införlivandet med statens järnvägar av järnvägar tillhörande vissa då befintliga statliga järnvägsbolag tillämpade förfarandet skulle komma till tillämpning — anför härom följande.

Man synes lämpligen kunna tillämpa det förfaringssätt, som år 1940 kom till användning vid motsvarande åtgärder beträffande de då förefintliga sex järnvägsbolag i Skåne och Småland, i vilka staten innehade den helt övervägande delen av aktierna. Med hänsyn till det förhållandet, att staten redan förfogade över nyssberörda järnvägsbolags egendom, varför vid nödiga avtals träffande verklig motpart till staten icke fanns, ansågs då icke behövt att, på sätt städse skett och sker beträffande överenskommelser, som icke blott formellt utan också reellt avse statsförvärv av enskild egendom, underställa riksdagen fullständiga avtalsförslag. Kungl. Maj:ts förslag i ärendet (propositionen 1940: 164) innehöll därför endast hemställan, att riksdagen måtte

*dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att ifrågavarande järnvägsbolag skulle träda i likvidation,

*dels* föreskriva, att de järnvägar, vilka tillhörde bolagen i fråga, skulle från och med viss angiven tidpunkt införlivas med statens järnvägar,

*dels* ock anvisa för transaktionernas genomförande erforderliga anslag.

Det fall, som järnvägsstyrelsens förevarande framställning avsåge, vore, anför styrelsen, i stort sett analogt med nu berörda fall från år 1940. Då det, såsom redan framhållits, blott formellt men icke reellt vore fråga om statsförvärv av enskild egendom, hade styrelsen därför icke funnit nödigt att i detta sammanhang meddela de sedvanliga sammanställningarna av uppgifter angående järnvägarnas tekniska och ekonomiska förhållanden ävensom utvecklingen därutinnan under sistförflutna årtionde. Styrelsen erinrar, att sådana uppgifter för tiden fram till årsskiftet 1942/43 lämnats i propositionen 1944: 186.

S. W. B:s senaste balansräkning — per den 31 december 1943 — har följande utseende.

<i>Tillgångar.</i>	Tusental kronor	<i>Skulder.</i>	Tusental kronor
Järnvägsanläggningen .....	42 146	Statslån .....	637
Rullande materiel .....	17 601	Till statslån hörande anstånds- ränta .....	127
Inventarier .....	1 875	Obligationslån .....	7 008
Diverse fastigheter .....	1 327	Till obligationslån hörande anståndsränta .....	175
Värdehandlingar .....	217	Reverslån .....	5 488
Diverse ofullbordade arbeten	469	Svävande skulder .....	6 890
Förråd .....	2 253	Skattereserv .....	1 512
Bank och postgiro .....	69	Aktiekapital .....	15 000
Diverse räkningar .....	2 135	Reservfond .....	1 500
		Dispositionsfond .....	1 526
		Förnyelsefond .....	24 961
		Vinst (för året och balanserad från föregående år) .....	3 268
	<hr/>		<hr/>
	Summa kronor 68 092		Summa kronor 68 092

Beträffande de i balansräkningen upptagna låneskulder, vilka exklusive anståndsräntor utgöra cirka 13 135 000 kronor, upplyser järnvägsstyrelsen, hurusom av tillgängligt siffermaterial framginge, att denna lånesumma kunde beräknas den 1 juli 1945 hava nedgått till i runt tal 12 195 000 kronor med följande fördelning.

	Kronor
Statslån .....	614 573: 09
Obligationslån, av $\frac{15}{7}$ 1897, 3,5 % .....	5 029 000: —
» » $\frac{15}{4}$ 1898, 3,5 % .....	1 466 000: —
Reverser av $\frac{1}{9}$ 1934, $3\frac{3}{4}$ % .....	265 954: 26
» » $\frac{1}{9}$ 1934, 4 % .....	1 044 423: 44
» » $\frac{1}{12}$ 1934, $3\frac{3}{4}$ % .....	295 504: 70
» » $\frac{1}{12}$ 1934, 4 % .....	1 492 033: 48
» » $\frac{1}{3}$ 1935, 4 % .....	566 972: 72
» » $\frac{1}{5}$ 1936, 4 % .....	225 613: 77
» till S. W. B. pensionskassa:	-
av $\frac{17}{11}$ 1938, 4 % .....	1 000 000: —
» $\frac{29}{3}$ 1940, 5 % .....	194 902: 29
	<hr/>
	Summa kronor 12 194 977: 75

I anslutning till denna sammanställning anför järnvägsstyrelsen beträffande regleringen av S. W. B:s låneskuld i huvudsak följande.

Beträffande statslånet, vilket på sin tid utbetalats för byggandet av Enköping—Heby—Runhällens järnväg, erfordras ingen annan åtgärd än en överföring i den centrala statsbokföringen från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond. Till statslånet hörande anståndsrenta å 126 843 kronor bör, i anslutning till hittills följd praxis, avvecklas sålunda, att ett mot anståndsrentans nuvärde svarande belopp av järnvägsstyrelsen inbetalas till riksgäldskontoret.

Övriga lånebelopp, uppgående till i runt tal 11 580 000 kronor, böra tills vidare upptagas att passera över riksstaten. Visserligen föreligger, som redan nämnts, förslag om statsövertagande av S. W. B. pensionskassa, en åtgärd, vilken, om densamma genomföres, kommer att omvandla de båda lånen från sagda kassa till lån från statens järnvägar. Det är emellertid sannolikt, att frågan om sistnämnda statsövertagande kommer att bli avgjord senare än här förevarande ärende.

Till nu anförda lånebelopp är att lägga en summa av 545 000 kronor, motsvarande de låneskulder — däribland 195 000 kronor till S. W. B. pensionskassa — som åvila S. W. B:s för bilrörelsen svarande dotterbolag, vilka torde komma att träda i likvidation vid lämplig tidpunkt i anslutning till avvecklingen av S. W. B.

För regleringen erforderligt investeringsanslag skulle alltså enligt styrelsens beräkningar uppgå till cirka (11 580 000 + 545 000) 12 125 000 kronor, varav dock vid samtidigt övertagande av S. W. B. pensionskassa (1 000 000 + 194 902: 29 + 195 000) 1 389 902 kronor 29 öre eller cirka 1 390 000 kronor icke komme att tagas i anspråk.

Styrelsen har i detta sammanhang även upptagit vissa Stockholms stad och Västerås stad berörande frågor, vilka äga samband med villkoren för obligationslånen. Styrelsen anför härom följande.

Till obligationslånet av den 15 april 1898 hör en anståndsrenta om 175 000 kronor, vars förekomst beror på vid lånets upptagande träffad överenskommelse av innehåll, att Stockholms stad, som garanterat lånet, skulle vid behov tillskjuta ett års ränta samt bolaget vara skyldigt ersätta utlägget först när stadens garanti för lånet upphört att gälla eller lånet konverterats till en lägre ränta. Någon ränta å stadens tillskott skulle ej beräknas. — Under förutsättning att staden lämnar sitt samtycke därtill, torde inbetalning för denna anståndsrenta böra ske på analogt sätt som för anståndsrentan till statslånet. I detta sammanhang må jämväl nämnas, att sagda överenskommelse innehåller bestämmelsen, att bolaget icke äger utan stadens medgivande överlåta järnvägen på annan. Framställning med hemställan om sådant medgivande har gjorts av S. W. B:s styrelse.

Med införlivandet av S. W. B:s järnvägar övertager järnvägsstyrelsen jämväl skyldigheten att tills vidare trafikera de av Stockholms stad ägda järnvägarna Sundbyberg—Ulvsunda och Spånga—Lövsta.

För en del av bolagets reverslån står Västerås stad i borgen, men denna omständighet torde icke medföra några komplikationer.

Förutom de nämnda lånen förekomma i S. W. B:s räkenskaper vissa skuldbelopp, motsvarande de statsmedel, som investerats i den pågående banelektrifieringen. Härom har järnvägsstyrelsen meddelat följande.

I skrivelse den 30 mars 1944 hemställde järnvägsstyrelsen — under förutsättning av bifall till Kungl. Maj:ts proposition om förvärv av aktier i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag — att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till elektrifiering av den nämnda bolag tillhöriga linjen Stockholm—Tillberga—Köping bevilja bolaget ett lån på 12 500 000 kronor. I proposition den 12 maj 1944, nr 279, föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1944/45 för här ifrågakvarande ändamål anvisa till förslag för lån till nämnda bolag ett investeringsanslag av 12 500 000 kronor. Sedan riksdagen bifallit propositionen, har överenskommelse i enlighet med av Kungl. Maj:t godkänt förslag träffats mellan järnvägsstyrelsen och bolaget om lånet i fråga. Enligt denna skall järnvägsstyrelsen tillhandahålla bolaget medel allteftersom elektrifieringen fortskrider.

Vid S. W. B:s järnvägars inlemmande i statsbanenätet bleve, anför järnvägsstyrelsen, statens järnvägar i fråga om sagda elektrifieringslån såväl låntagare som långgivare. Transaktionen kunde följaktligen avvecklas genom en intern bokföringsåtgärd.

Beträffande vissa i samband med järnvägsförvärv övertagna svävande skulder och rörliga tillgångar, vilka varit beroende jämväl av affärsresultatet under den tid, som förflutit mellan uppgörelsens träffande och egendomens övertagande, och följaktligen ej kunnat till sitt belopp förutberäknas tillnärmelsevis exakt, hade, anför järnvägsstyrelsen, i alla tidigare fall bestämts, att desamma skulle föras å det särskilda utjämningskonto, benämnt Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar, vilket upplagts i statens järnvägars räkenskaper med anledning av statsmakternas beslut år 1940. I sagda samlingskonto ingående delkonton för varje särskilt förvärv hade hållits öppna till och med kalenderåret efter det, då förvärvet skett.

I förevarande hänseende hade, fortsätter järnvägsstyrelsen, styrelsen nu icke att föreslå någon ändring *i sak*, då det näppeligen torde kunna tänkas något lämpligare förfarande än att tills vidare balansera nämnda, ej förutbestämbara tillgångs- och skuldposter på ett särskilt konto. Uppenbart vore emellertid, att frågan *formellt* kommit i ett annat läge i och med genomförandet från och med den 1 juli 1944 av nuvarande budget- och bokföringsordning för de statliga affärsverken. Rörande de bokföringsåtgärder, som i anledning härav kunde bliva påkallade i samband med införlivandet av S. W. B:s järnvägar med statsbanenätet, anför järnvägsstyrelsen närmare följande.

Enligt förutvarande ordning fungerade utjämningskontot som en fond, sidoställd med pensionsfonderna, förnyelsefonden och markförvärvsfonden. Kontot möjliggjorde alltså magasinering under obestämd tid av medel, vilka liksom fondmedlen temporärt stodo till förfogande såsom rörelsekapital. Det karakteristiska för nuvarande ordning är däremot, att alla inflytande medel, som icke tillhöra driften, d. v. s. i första hand avsättningarna till det värdepapperskonto, vari nyssnämnda fonder ingått, omedelbart tagas i anspråk för investering. I konsekvens härmed har den 1 juli 1944 även inköpskontots överskottssaldo — i den mån detsamma hänförde sig till avslutade delkonton, uppgående till i runt tal 2,1 miljoner kronor — inlagts i värdepapperskontot och motsvarande medelsbelopp därmed blivit disponibelt för in-

vestering. På samma sätt kommer att förfaras med framdeles uppkommande överskottssaldon, vilkas belopp sålunda komma att bli sidoställda med avsättningarna till värdeminskningskontot. Härmed följer emellertid, att å ett delkonto eventuellt uppträdande bristsaldo visserligen kan statistiskt utjämnas mot tidigare överskottssaldon men finansiellt kommer att få samma verkan som en minskning av sagda avsättningar.

Då sålunda det förutvarande allmänna utjämningskontot reducerats till att bli en statistisk rubrik inom värdeminskningskontot, medan kontona för varje särskilt förvärv bibehållit sin uppgift, synes bästa anslutning mellan bestämmelserna rörande förevarande konton å ena sidan samt de allmänna budget- och bokföringsföreskrifterna å andra sidan ernås, om det föreskrives

a) att i samband med visst järnvägsförvärv övertagna rörliga tillgångar och svävande skulder skola föras å ett för förvärvet ifråga avsett utjämningskonto (inköpskonto) samt

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

Med bestämmelsen vid b) torde följa, att saldot skall upptagas i redovisningen över tillkomna investeringsmedel.

Delkonto avslutas för närvarande före utgången av kalenderåret närmast efter det, under vilket förvärvet äger rum. Vid ifrågasatt övergång till bokföring budgetårsvis bör avslutning ske före utgången av budgetåret närmast efter det, under vilket förvärvet äger rum, d. v. s. i här förevarande fall före utgången av budgetåret 1946/47.

De svävande skulder, som sålunda vore avsedda att föras å inköpskonto, utgjordes, anför järnvägsstyrelsen, till en betydande del av skatter till stat och kommuner. Vid fortsatt bolagsdrift skulle dessa skatter hava bestritts med löpande inkomster, och det kunde vid sådant förhållande förefalla i viss mån betänkligt att bokföra desamma å ett konto, vars belastning medförde ökning av statens järnvägars förräntningspliktiga kapital. Järnvägsstyrelsen hade på denna punkt intet bestämt yrkande att framföra men ville ifrågasätta, att det toges under övervägande, huruvida icke sagda skatter lämpligen borde bestridas med driftmedel, för det fall och i den mån vid övertagandet erhållna likvida medel ej försloget för ändamålet.

Det här sagda gällde, fortsätter styrelsen, om de skatter, vilka belöpte på rörelsen intill tidpunkten för övertagandet och följaktligen i en likvidationsbalans kunde bokföras som skuld. Vad åter anginge den utskiftnings-skatt, som följde med avvecklingen av S. W. B. jämte dotterbolag, syntes en särskild anordning vara om också icke ofrånkomlig så dock mycket starkt motiverad. Såsom meddelats i propositionen 1944:186, hade storleken av denna skatt, vilken helt ginge till staten, av järnvägsstyrelsen beräknats till omkring 2,5 miljoner kronor. Då det här vore fråga om en inkomst för statsverket, som staten överhuvud icke skulle ha erhållit om S. W. B. förblivit i enskild ägo, ville det synas oegentligt att låta utgiften i fråga belasta vare sig anläggningskapitalet, såsom fallet bleve om densamma fördes å inköpskontot, eller det löpande överskottet av järnvägsdriften. Beträffande dessa skatter hemställde järnvägsstyrelsen därför, att till desammas bestridande måtte å riksstatens driftbudget under sjätte huvudtiteln anvisas ett förslagsanslag av 2 500 000 kronor. — Om utgiften skulle bli något större eller något

mindre än beräknat, vore i detta fall tydligen utan någon betydelse, då ändringen automatiskt kompenseras av motsvarande ändring å driftbudgetens inkomstsida.

Beträffande hos S. W. B. anställd personal har järnvägsstyrelsen meddelat, att densamma torde komma att i samma omfattning som vid tidigare förstatligade järnvägar övergå i statens järnvägars tjänst. Villkoren vore också avsedda att bliva i huvudsak lika med dem, som tillämpats vid tidigare statsförvärv. I anledning av att S. W. B:s järnvägar i praktiken redan vore under statlig förvaltning syntes emellertid den sedvanliga övergångstiden på sex månader lämpligen kunna uteslutas och personalen sålunda erhålla rätt att redan från och med den 1 juli 1945 vinna anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor.

Med hänsyn till föreliggande överenskommelser om statsövertagande av vissa pensionskassors rörelse hade det, anför järnvägsstyrelsen, befunnits erforderligt att företaga vissa ändringar i den avtalsparagraf (§ 5), vilken plägade reglera den vid statsförvärven övertagna personalens förhållanden. I samband därmed hade, efter överläggningar med personalens organisationer, sagda paragraf i förevarande fall jämväl i övrigt erhållit en i viss mån annan lydelse.

I jämförelse med motsvarande bestämmelser i tidigare träffade avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar förete de nya bestämmelserna i förevarande hänseende följande skiljaktigheter.

Vid inlemmande av enskild järnväg i statens järnvägar från och med den 1 juli visst år har hittills gällt, att begränsning av lönen till högsta löneklassen inom den lönegrad, som skall gälla för viss tjänsteman, tillämpats redan från och med sistnämnda dag, trots att den enskilda järnvägens anställnings- och lönevillkor i övrigt plägat gälla under de första sex månaderna i statens järnvägars regi. Enligt nu föreslagen lydelse skall begränsning av lönen ske först från och med den tidpunkt, då personalen i allmänhet överföres på aktiv stat och övergår till vid statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor. För S. W. B. är ändringen i fråga utan betydelse, då de båda tidpunkterna för införlivandet och för placeringen å aktiv stat äro avsedda att sammanfalla.

Övergångsstaten i dess hittillsvarande form skulle slopas och all personal, som ej entledigas, få på sig tillämpade statens järnvägars bestämmelser, alltså icke enbart de extra förmånerna av olika slag utan även lönevillkoren, d. v. s. löneklassplacering skulle ske för alla tjänstemän på samma sätt, som hittills skett enbart för tjänstemän på aktiv stat.

Sådan ordning införes beträffande lönesättningen, att löner och personliga tillägg vid indexändring behöva omräknas endast en gång per kvartal, nämligen från och med första månaden i kvartalet, då nytt index eventuellt träder i tillämpning vid statens järnvägar, ehuru detta vid enskilda järnvägar sker först från och med andra månaden i kvartalet.

Löneklassplacering skall ske med hänsynstagande till vederbörandes löneförhållanden på den ort, där han är placerad omedelbart före järnvägens övertagande av staten, och således ej som hittills efter den ort, där vederbörande är placerad omedelbart före uppförandet på aktiv stat.



Det vore sålunda avsett, anför järnvägsstyrelsen, att samtliga övertagna tjänstemän hädanefter skulle inplaceras på befattningar inom den lönegrad, som för vederbörande komme att angivas i personalbilagan till blivande avtal om järnvägens överlåtelse till staten. Detta innebure således, att befattningar å övergångsstat skulle begäras för de befattningshavare, vilka icke kunde omedelbart placeras på aktiv stat.

Personalparagrafen komme vidare, enligt vad styrelsen upplyser, att kompletteras med ett nytt moment av innehåll, att vid eventuellt statsövertagande av sådan enskild pensionsinrättning, i vilken befattningshavare vore pensionsförsäkrad, därvid avtalade pensionsvillkor skulle träda i tillämpning, oavsett vad i sådant hänseende stadgats i personalparagrafen.

Enligt blivande avtal om införlivande av S. W. B. med statens järnvägar skulle, fortsätter styrelsen, de vid S. W. B. anställda befattningshavarna äga rätt att — med vissa förbehåll — övergå i statens järnvägars tjänst. Därav följde bland annat, att de enligt det vid statens järnvägar gällande avlöningsreglementet skulle erhålla lön i efterskott vid varje månads slut. Flertalet av befattningshavarna vid S. W. B. med månadslön erhöle emellertid sin lön redan den 20 i månaden, varvid sålunda lön för en tredjedels månad utginge i förskott. Vid övergång till statens järnvägars tjänst den 1 juli 1945 inträdde för dessa befattningshavare det förhållandet, att avlöningsterminen skulle, om särskild åtgärd icke träffades, komma att omfatta cirka 40 dagar i stället för en månad, nämligen från den 20 juni till den 31 juli. Då en så avsevärd tidrymd mellan utbetalningstillfällena kunde verka betungande för tjänstemännen, hade S. W. B:s styrelse tänkt sig att av billighetsskäl till ifrågavarande befattningshavare med partiell förskottsbetalning av lönen — dock endast till befattningshavare som vunnit anställning i bolagets tjänst senast från och med den 1 juli 1944 — den 30 juni 1945 utbetala en tredjedels månadslön. Järnvägsstyrelsen hade intet att erinra mot den åtgärd, som från bolagets sida åsyftades, och styrelsen hade för avsikt att, därest statsmakterna icke funne för gott uttala annan mening, intaga en bestämmelse av nämnd innebörd i avtalet. Järnvägsstyrelsen ville i detta sammanhang erinra om Kungl. Maj:ts brev den 19 juni 1919, varigenom Kungl. Maj:t lämnade det medgivandet, att vid övergång från förskottslön till efterskottslön vid statens järnvägar den 1 juli 1920 lön finge utbetalas den 1 juli med samma belopp, som enligt förut gällande avlöningsbestämmelser.

Järnvägsstyrelsen berör härefter frågan om distriktsindelningen och föreslår, att S. W. B:s järnvägar — i avvaktan på en vid det fortsatta förstatligandet erforderlig reglering av distrikts- och sektionsindelningen överhuvudtaget vid statens järnvägar — provisoriskt inordnas i första distriktet med huvudort i Stockholm.

Beträffande behovet av personal i högre lönegrad än den 20:e anför järnvägsstyrelsen i huvudsak följande.

Det stora bankomplex, varom här är fråga, kan ej inordnas i befintliga sektioner, utan nya ban-, maskin- och trafiksektioner måste bildas. Det är avsett, att dessa skola tills vidare, liksom för närvarande är fallet, er-

hålla Västerås som huvudort. För dessa sektioner erfordras sektionsföreståndare, som för bansektionens vidkommande bör tillhöra lönegraden A 27, under det att maskin- och trafiksektionsföreståndarna böra hänföras till lönegraden A 26. Som närmaste man till bansektionsföreståndaren erfordras en ingenjör i lönegraden A 22 och för trafiksektionsföreståndaren en byråassistent i lönegraden A 21.

För den utökning av arbetsuppgifterna, som tillkommer verkstads-tjänsten och kontrollkontoret, erfordras vidare följande befattningar i lönegraden A 21 och högre, vilkas inrättande kräver beslut av riksdagen, nämligen för verkstadstjänsten en verkstadsingenjör i lönegraden A 26 och å kontrollkontoret en kontrollör i lönegraden A 21.

Av stationerna äro följande, vid räkning efter 1938 års trafik, hänförliga till klass 2 eller högre, nämligen Västerås till klass 1 B samt Sundbyberg, Enköping och Köping till klass 2.

För samtliga nu uppräknade tjänster torde komma att finnas tjänstemän vid den enskilda järnvägen, som enligt blivande personalbilaga till förvärvs-avtalet skola övertagas i respektive lönegrader, dock med undantag för bansektionsföreståndaren, vilken måste tillföras från statens järnvägar. Anstalt härför har vidtagits.

Vidare finnas vissa tjänstemän med löneställning motsvarande lägst A 21, beträffande vilka man måste räkna med nödvändigheten att tills vidare uppföra desamma på övergångsstat och för vilka befattningar å sådan stat således torde komma att erfordras, nämligen för en telegrafingenjör i lönegraden A 26, en kamrer i lönegraden A 24, två ingenjörer i lönegraden A 22 och tre byråassistenter i lönegraden A 21.

Vid S. W. B. finnes för närvarande även en maskindirektör, som den 1 maj 1950 uppnår stadgad pensionsålder men för vilken motsvarande befattning icke finnes eller lämpligen kan beredas vid statens järnvägar. Styrelsen avser träffa överenskommelse med ifrågavarande tjänsteman om förtidspensionering.

Vad gäller personal i lönegraden A 20 och därunder har järnvägsstyrelsen förklarat sig senare komma att ingiva förslag till Kungl. Maj:t.

Införlivandet i statens järnvägar av viss tidigare enskild järnvägslinje innebär bland annat, att för statens järnvägar gällande taxor och föreskrifter komma att tillämpas för linjen ifråga. Med hänsyn till det förhållandet att, vad godssamtrafiken beträffar, denna tillämpning är beroende av att vederbörliga ändringar av samtrafikstabellen hinna utfärdas av verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik, har dock i alla tidigare avtal om järnvägsförvärv intagits en reservation beträffande tidpunkten för det fullständiga inlemmandet i taxehänseende. På samma sätt bör, enligt järnvägsstyrelsens mening, förfaras i fråga om S. W. B.

Beträffande S. W. B. tillkommer emellertid, fortsätter styrelsen, dels den omständigheten att järnvägen tillhör Bergslagens zontarifförening, dels det förhållandet att en av bolagets linjer, nämligen Norberg—Klackberg, icke är ansluten till den allmänna godssamtrafiken. Förstnämnda omständighet medför, framhåller järnvägsstyrelsen, att enligt gällande avtal — vilket utlöper först vid årsskiftet 1945/46 — det fullständiga inlemmandet i person-taxehänseende icke kan ske tidigare än vid sagda tidpunkt.

Vad åter angår sistnämnda linje av bispårskaraktär, förutsätter järnvägs-

styrelsen, att det skall ankomma på styrelsen att framdeles besluta, huruvida densammans särställning i taxehänseende skulle bibehållas samt om vid fraktberäkning för sändningar till och från denna linje avstånden borde genomräknas.

Järnvägsstyrelsen meddelar till slut, att styrelsen vid ärendets behandling samrått med S. W. B:s styrelse, som — ur de synpunkter bolagsstyrelsen hade att beakta — förklarat sig icke hava något att erinra mot vad järnvägsstyrelsen i ärendet föreslagit. Bolagsstyrelsen hade vid samrådet ansett sig icke böra ingå på frågan om organisationen för järnvägsdriftens handhavande efter järnvägens inlemmande i statens järnvägar.

Under återopande av det anförda har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

*dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag skall träda i likvidation,

*dels* föreskriva, att Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar skola från den 1 juli 1945 införlivas med statens järnvägar,

*dels* till förvärv av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar för budgetåret 1945/46 å kapitalbudgeten under Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 12 125 000 kronor,

*dels* till bestridande av med likvidationen av Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag förenade skatter för budgetåret 1945/46 å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 2 500 000 kronor,

*dels ock* medgiva, att i personalförteckningen för statens järnvägar antalet befattningar över lönegraden A 20 måtte, räknat från den 1 juli 1945, ökas med följande antal i respektive lönegrader, nämligen

Lönegrad	Antal
<i>På ordinarie stat:</i>	
A 27 Förste baningenjör .....	1
A 26 Maskiningenjör .....	1
Trafikinspektör .....	1
Verkstadsingenjör .....	1
A 24 Stationsinspektör klass 1 B .....	1
A 22 Ingenjör .....	1
Stationsinspektör klass 2 .....	3
A 21 Byråassistent .....	1
Kontrollör .....	1
<i>På övergångsstat:</i>	
A 26 Telegrafingenjör .....	1
A 24 Förste byråsekreterare .....	1
A 22 Ingenjör .....	2
A 21 Byråsekreterare .....	3

I beslutet om järnvägarnas införlivande med statens järnvägar borde angivas, att de därefter skulle tills vidare tillhöra första distriktet.

Beträffande de på den övertagna rörelsen belöpande, vid övertagandet ej gäldade skatterna har järnvägsstyrelsen i anslutning till det förut anförda ifrågasatt, huruvida icke dessa skatter borde bestridas med statens järnvägars driftmedel, för det fall och i den mån vid övertagandet erhållna likvida medel ej förslå för ändamålet.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* hava den 15 februari 1945 avgivit utlåtande i ärendet.

Fullmäktige hava därvid förklarat sig icke hava något att erinra mot de av järnvägsstyrelsen föreslagna åtgärderna, i vad avser det budgettekniska och bokföringsmässiga genomförandet av transaktionen.

Fullmäktige yttra i ärendet vidare följande.

Bland de i järnvägsbolagets balansräkning upptagna låneskuldnerna, som från och med den 1 juli 1945 äro avsedda att förvaltas av riksgäldskontoret, ingår ett 3,5 % obligationslån av den 15 juli 1897 med ett oguldet lånebelopp å 5 029 000 kronor. Detta lån, som skall vara slutamorterat den 15 juli 1961, kan återbetalas från och med den 15 juli 1945 efter 3 månaders uppsägning. Åtgärder för uppsägning av lånet torde före den 15 april 1945 böra vidtagas genom bolagets försorg.

Vidare ingå bland bolagets skulder en del reverslån, löpande med 3 $\frac{3}{4}$  % och 4 % ränta, å sammanlagt 3 890 502 kronor 37 öre. Även dessa lån torde genom bolagets försorg böra, i den mån så kan ske, uppsägas till återbetalning snarast möjligt.

För den händelse staten skulle före järnvägens förststatligande komma att övertaga S. W. B. pensionskassa, torde medel för täckande av bolagets skuld till kassan för de båda lånen å sammanlagt 1 194 902 kronor 29 öre icke behöva anvisas å riksstaten. För det fall att kassan, såsom järnvägsstyrelsen synes hava förutsatt, icke skulle bliva övertagen före nämnda tidpunkt, torde frågan om återbetalning eller konvertering av bolagets hos kassan mot 4 % och 5 % upptagna lån böra övervägas.

*Riksräkenskapsverket* har i ett den 17 februari 1945 avgivet utlåtande anført, att ämbetsverket endast funnit anledning till erinran mot järnvägsstyrelsens hemställan i ett avseende. Ämbetsverket åsyftar järnvägsstyrelsens förslag, att för bestridande av med likvidationen av Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag förenade skatter — utskiftningssskatt — skulle å driftbudgeten under kommunikationsdepartementets huvudtitel anvisas ett förslagsanslag å 2 500 000 kronor. Hur ifrågavarande skatteutgift borde täckas vore närmast en intern bokföringsfråga, eftersom skatten — vilken skulle drabba aktieägaren, d. v. s. statens järnvägar — komme att i sin helhet redovisas bland statens inkomster under rubriken skatter. I förevarande fall kunde enligt riksräkenskapsverkets mening endast två alternativ för lösning av detta spörsmål komma i fråga, nämligen antingen att utskiftningssskatten betraktades såsom en inköpskostnad, i vilket fall den komme att täckas från investeringsanslaget, eller att skatten behandlades såsom en utgift, vilken skulle täckas i samma ordning som driftkostnaden. Riksräken-

skapsverket ansåge sig endast kunna förorda det senare alternativet. Skatten komme i så fall att minska S. W. B:s och därmed även statens järnvägars överskott samtidigt som den komme att öka uppbörden å inkomsttiteln utskiftnings- och ersättningsskatt.

Vid ett bifall till järnvägsstyrelsens förslag i vad avser regleringen av utskiftningskatten skulle den utskiftningskatt, som följde med S. W. B:s trädande i likvidation, dels öka budgetens utgiftssida med ett utgiftsbelopp under sjätte huvudtiteln och dels öka inkomstsidan med ett inkomstbelopp å vederbörande skattetitel. Enligt riksräkenskapsverkets förslag komme skatten att sänka överskottet av statens järnvägar och öka inkomsterna av utskiftningskatt, varför varken inkomstsidans eller utgiftssidans netto genom denna formella transaktion påverkades.

Riksräkenskapsverket har däremot förklarat sig dela järnvägsstyrelsens uppfattning, att på den övertagna rörelsen belöpande, vid övertagandet ej guldna skatter borde bestridas med statens järnvägars driftmedel för den händelse och i den utsträckning vid övertagandet erhållna likvida medel icke försloge för ändamålet.

Då statsmakterna år 1944 fattade beslut om statsförvärv av aktierna i S. W. B., förutsattes, att S. W. B:s järnvägar skulle från och med den 1 juli 1945 införlivas med statsbanenätet samt att S. W. B. därvid skulle träda i likvidation och avtal träffas om överlåtelse på staten av bolagets alla tillgångar och skulder. Järnvägsstyrelsen har därefter — med anlitande av det för ändamålet anvisade investeringsanslaget å 25 200 000 kronor — till och med den 31 december 1944 för statens räkning förvärvat närmare 96,6 % av aktiekapitalet i järnvägsbolaget.

*Departements-  
chefen.*

Då någon omständighet av natur att böra föranleda ändring i tidigare planer beträffande S. W. B:s järnvägars inlemmande i statsbanenätet icke inträffat, torde frågan om en avveckling av bolagsdriften nu böra upptagas till behandling och förslag i ämnet underställas riksdagens prövning. Beträffande formen för avvecklingen torde i allt väsentligt kunna följas samma förfarande, som tillämpades vid införlivandet år 1940 med statens järnvägar av de s. k. statliga järnvägsbolagens järnvägar. Något fullständigt förslag till avtal angående det formella statsförvärvet skulle sålunda icke behöva föreläggas riksdagen. Jag torde i det följande kunna inskränka mig till att angiva allenast huvudgrunderna för transaktionens genomförande.

Efter inlemmandet i statsbanenätet av S. W. B:s järnvägar böra de till dessa järnvägar hörande anläggningsvärdena och kapitalbeloppen i statsbokföringen upptagas på samma sätt som motsvarande värden och belopp för statens järnvägar i övrigt. Kapitalbehållningen i statens järnvägars fond bör följaktligen ökas med dels den av förenämnda investeringsanslag bestridda köpesumman för aktierna i S. W. B., dels ett belopp lika med summan av bolagets av staten övertagna låneskulder per den 1 juli 1945. Statslånet bör, såsom i liknande fall skett, omföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond. Nuvärdet av anståndsrentan på statslånet bör av järn-

vägsstyrelsen tillgodoföras riksgäldskontoret över det särskilda utjämningskontot med rubriken Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar. Övriga bundna lånebelopp, utgörande den 1 juli 1945 enligt järnvägsstyrelsens beräkningar 12 125 404 kronor 66 öre, böra enligt gällande regler för statsbokföringen passera över riksstaten. Av sistnämnda belopp beräknas dock 1 389 902 kronor 29 öre icke komma att tagas i anspråk, därest S. W. B. pensionskassa samtidigt övertages. Frågan om pensionskassans övertagande har i annat sammanhang upptagits av chefen för finansdepartementet. Investeringsanslagets belopp torde sålunda här kunna begränsas till (12 125 404: 66 — 1 389 902: 29) 10 735 502 kronor 37 öre eller avrundat 10 735 600 kronor. Den till obligationslånet av den 15 april 1898 hörande, Stockholms stad tillkommande anståndsrentan å 175 000 kronor torde såsom en svävande skuld böra regleras över det förutnämnda inköpskontot för utbetalning till staden i enlighet med gällande låneavtal. Övertagna svävande skulder i övrigt liksom övertagna likvida medel och rörliga tillgångar böra ävenledes föras på utjämningskontot. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att framdeles meddela erforderliga bokföringsföreskrifter.

Beträffande uppsägning av vissa av järnvägsbolagets lån torde, på sätt riksgäldsfullmäktige förordat, erforderliga åtgärder böra vidtagas genom bolagets försorg.

I anslutning till vad riksräkenskapsverket i ärendet anfört finner jag mig efter samråd med chefen för finansdepartementet böra förorda, att täckning för de särskilda skatter, som följa med S. W. B:s likvidation och utskiftningen av bolagets egendom, beredes av statens järnvägars driftmedel. Likaledes böra i förevarande fall på den övertagna rörelsen belöpande, vid övertagandet icke guldna skatter bestridas av driftmedel, i den mån vid övertagandet erhållna likvida medel ej förslå för ändamålet.

Av järnvägsstyrelsens framställning framgår, att S. W. B:s järnvägar icke må överlätas å annan utan att Stockholms stad medgivit en sådan överlåtelse. Detta sammanhänger med att staden på sin tid iklätt sig viss garanti för bolagets obligationslån av den 15 april 1898. Då staden genom ett statsförvärv av järnvägarna uppenbarligen icke såsom garant kommer i en sämre ställning, torde medgivandet vara av allenast formell natur. Enligt vad jag under hand inhämtat, har Stockholms stads drätselnämnd nyligen hos stadsfullmäktige tillstyrkt medgivande för S. W. B. att på staten överlåta sin järnväg under förutsättning, att staten åtager sig betalningsskyldighet för bolagets ifrågavarande obligationslån samt inträder i de skyldigheter, som på grund av gällande låneavtal åvila bolaget gentemot staden.

Den hos S. W. B. vid tidpunkten för järnvägarnas införlivande anställda personalen torde komma att i samma utsträckning som vid tidigare förstatligade järnvägar övergå i statens järnvägars tjänst. Villkoren förutsätts dock bliva på vissa punkter jämkade i förhållande till dem, som tillämpats vid tidigare statsförvärv. Härutinnan hänvisar jag till järnvägsstyrelsens framställning. I likhet med järnvägsstyrelsen finner jag i förevarande fall, då fråga är om en järnväg vilken i realiteten redan befinner sig under statlig för-

valtning, den sedvanliga övergångstiden på sex månader lämpligen kunna utslutas, i följd varav personalen sålunda skulle erhålla rätt att redan från och med den 1 juli 1945 vinna anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor.

Vad järnvägsstyrelsen anfört om utbetalning under vissa förutsättningar av en tredjedels månadslön till vissa befattningshavare i S. W. B:s tjänst, vilka hittills erhållit partiell förskottsbetalning av lönen, föranleder icke någon invändning från min sida. Därest riksdagen ej finner anledning till erinran härutinnan, lärer stadgande i ämnet komma att intagas i blivande avtal angående järnvägarnas övertagande av staten.

I samband med införlivandet av S. W. B:s järnvägar med statens järnvägar erfordras en ökning av antalet befattningar i lönegraden A 21 och högre lönegrader. Härför tarvas beslut av riksdagen. Mot järnvägsstyrelsens hemställan i angivna hänseende har jag icke funnit anledning till erinran. Jag avser att framlägga förslag i detta ämne vid anmälan i annat sammanhang av frågor angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid kommunikationsverken.

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

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

*dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag skall träda i likvidation,

*dels* föreskriva, att Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar skola från den 1 juli 1945 införlivas med statens järnvägar,

*dels ock* till *Förvärv av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar* för budgetåret 1945/46 å kapitalbudgeten under Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av ..... kronor 10 735 600.

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

Ur protokollet:

*Fredric Hawerman.*