

## Nr 23.

Ankom till Riksdagens kansli den 19 maj 1910 kl. 3 e. m.

*Första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 13,  
i fråga om Andra kammarens beslut med anledning af  
förslag om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående vissa  
ändringar i uppställningen af statsbanornas utgifter och  
inkomster m. m.*

Uti en inom Andra kammaren af herr Crafoord väckt och till dess tredje tillfälliga utskott för behandling hänvisad motion, nr 187, föreslås en skrifvelse till Kungl. Maj:t, angående 1) ändrad öfverskådligare uppställning af statsbanornas utgifter och inkomster jämte å dessa inverkan af faktorer m. m. samt 2) underställande Riksdagens pröfning fortast möjligt af statsbanornas kostnads- och arfvodesstat.

Till stöd för sitt yrkande anför motionären följande: »Inom landet finnes en allmänt utbredd åsikt, att vår ekonomiska ställning är mycket god, och att vår statsskuld, som tillkommit för produktiva ändamål, så fullständigt motsvaras af räntegifvande valuta, att vi bland öfriga nationer intaga ett synnerligen gynnsamt läge.

Hufvudsakligen ligger statsskulden placerad i våra statsbanor, hvarför, så länge statens järnvägsindustri lämnade ett öfverskott, som kunde täcka annuiteten å statsskulden, ofvan berörda finansiella uppfattning hade fog för sig.

Sedan några år tillbaka har ett ändradt förhållande inträdt, i det att årligen en så obetydlig del af statsbanornas trafikinkomster blifvit öfrig till annuitetsmedel, att statsbudgeten fordrat nya skatter för att få

debet och kredit att gå ihop — ett förhållande, som man dessutom med visshet kan förutse fortfarande skall komma att äga rum, intill dess att omkostnaderna för statsbanornas förvaltning nedbringas på samma gång som inkomsterna på allra bästa sätt tillvaratagas.

Vid studiet af statsverkspropositionen finner man, att samtliga statens penningförvaltande verk genom riksdagsbeslut få sina stater fastställda med undantag för statsbanorna.

Detta förhållande har antagligen sin grund i att vid tiden för statsbaneanläggningarnas början här i landet man i saknad af erfarenhet hade svårt att på förhand beräkna detta verks stat och sedermera en gammal praxis utvecklat sig, att Kungl. Maj:t årligen bemyndigat kungl. järnvägsstyrelsen att af omhänderhafda medel bestrida de löpande utgifterna, som nu börja närma sig 60,000,000 kr.

Så länge utgifterna så handhades, att ett öfverskott årligen uppstod tillräckligt för annuiteten, är det ju rätt förklarligt, att den undantagsställning, som beredts kungl. järnvägsstyrelsen, fått fortfara.

Emellertid hafva andra förhållanden inträffat. Vår statsbaneindustri har utvecklat sig till ett af landets största företag och balanserar enligt järnvägsstyrelsens senaste underdåniga berättelse för 1908 med ett nedlagdt kapital af 518,882,880 kr. 49 öre. Då inbetalningen till statskontoret samtidigt uppgick till 5,050,000 kr., utgjorde alltså afkomsten 1.05 %. Skillnaden mellan den erforderliga annuiteten och disponibla 1.05 % måste således fyllas genom pålagor, som Riksdagen hade att påtaga sig.

De oerhörda ekonomiska svårigheter, som häraf blifva en följd, ligga i öppen dag — och då härtill kommer, att Riksdagen årligen för statsbanornas rationella drift har att påtaga sig högst afsevärda belopp, synes det mig riktigt, att Riksdagen på ett mera öfverskådligt sätt än hittills sättes i tillfälle att följa statsbaneindustrien, hvarför jag i fjol motionerade om skrifvelseförslag till Kungl. Maj:t om förändradt bokföringssystem vid statens järnvägar — denna motion föll dock i Riksdagen, men blef redan af årets öfverrevisorer upptagen, i det att dessa »efter en ingående granskning af Statens järnvägars bokföringssystem» i underdånighet hemställt till Kungl. Maj:t om tillsättande af en kommitté för att utreda denna fråga.

Ur flera synpunkter synes det mig riktigt, att Riksdagen sättes i tillfälle att godkänna statsbanornas arfvodes- och kostnadsstat.

Emot en sådan anordning synes mig intet annat skäl tala än svårigheten för kungl. järnvägsstyrelsen att så lång tid i förväg som en Riks-

dagens pröfning skulle fordra uppgöra en tillförlitlig stat, hvilken ej blefve alltför approximativ. Med bokföringssystemets omläggning efter moderna principer skulle dock dessa svårigheter helt och hållet bortfalla.

Då nu emellertid en kommitté för riksbokföringens omdaning är i arbete, kunde man tänka sig, att en modern omläggning af de faktorer, som inverka på realiserandet af önskemålet, att Riksdagen skulle få tillfälle fastställa statsbanornas stater liksom de öfriga verkens, vore realiserbar.

Genom att ändra bokslutsåret från kalenderår till tiden 30 juni—1 juli skulle här ofvan berörda svårighet att så långt i förväg beräkna statsbaneutgifterna bortfalla.»

Andra kammarens utskott har föreslagit, att kammaren ville för sin del besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa, »att Kungl. Maj:t dels ville vidtaga sådana åtgärder, att Riksdagen, genom en öfverskådlig och praktisk uppställning af statsbanornas utgifter och inkomster jämte å dessa inverkande faktorer, med biläggande af öfverrevisorernas berättelse, må årligen blifva satt i tillfälle att följa gången af denna statens viktigaste affär, dels snarast möjligt vidtoge sådan åtgärd, att statsbanornas kostnads- och arfvodesstat årligen, i samband med statsverkspropositionens framläggande, må underställas Riksdagens pröfning»; och har mot detta utskottets förslag reservation afgifvits af herr Camitz.

Utskottets hemställan har bifallits af Andra kammaren, hvarefter ärendet öfverlämnats till Första kammaren, som hänvisat detsamma till förberedande behandling af sitt första tillfälliga utskott.

Andra kammarens utskott yttrar till en början: »Motionärens slutyrkande utmynnar i en hemställan om sådana detaljändringar i uppställningssättet af statsbanornas bokförings- och redovisningstablåer, att desamma, jämförda med öfverrevisorernas berättelse, må underlätta för Riksdagen att årligen följa gången af denna statens viktigaste affär, hvilkens kostnads- och arfvodesstat begäres för framtiden skola blifva underställd Riksdagens pröfning.

*Andra kam-  
marens ut-  
skotts ytt-  
rande.*

Ehuru detta yrkande kan sägas allenast afse vissa detaljändringar, framgår dock af motiveringen motionärens starkt kända önskan och kraftiga sträfvan efter att genom de så föreslagna ändringarna kunna, om ock endast småningom, vinna eller nå det mål, som han tydligt pekar fram emot i sin motivering — *statsbanornas ekonomiska bärighet.*»

Härefter lämnas en utredning om resultatet af statens järnvägars drift under åren 1906—1909; och framgår af en upprättad tablå, att, med en beräkning af 3.8 % ränta (effektiva medelräntan å Sveriges statslån) å det i statens järnvägar bundna kapitalet, under hvardera af de två sista åren uppkommit en brist å statsbanedriften af i rundt tal 12 millioner kronor, som måst täckas genom skatter. Under åren 1906 och 1907 åter uppgick motsvarande brist till i runda tal respektive en half och sex millioner kronor. Utskottet uppdrager härefter en jämförelse mellan resultaten af statens järnvägars och de enskilda järnvägarnes drift samt ingår i någon mån på orsakerna till de förras sämre afkastning än de senares.

Efter att hafva förklarat, att utskottet finner det vara en bjudande plikt för Riksdagen att i hvad på den ankommer söka i tid vidtaga sådana åtgärder, att statsbanedriften möjligast ekonomiseras och upphör att vara den skattebörd, som för närvarande är fallet, åberopas utdrag af öfverrevisorernas berättelse för år 1908, hvaraf, bland annat, inhämtas, att öfverrevisorerna gjort åtskilliga anmärkningar mot statens järnvägars bokföring; och synes utskottet härmed afse att gifva skäl för sitt första yrkande.

Utskottet åberopar vidare kungl. järnvägsstyrelsens i oktober 1908 afgifna yttrande till försvarskommittén med anledning af hemställan om upplysning till hvilket årligt belopp behållna inkomsten af statens järnvägstrafik kunde för den närmast följande tioårsperioden beräknas; och framgår af nämnda yttrande, bland annat, att under nämnda tid de beslutade nya utsträckningarna af järnvägsnätet ej kunna antagas tillföra statens järnvägar något nämnvärdt öfverskott, äfvensom att den årliga nettoinkomsten beräknas till i medeltal 13,000,000 kronor, medan räntan å det i statsbanorna bundna kapitalet redan nu uppgår till 20,694,119 kronor och sannolikt kommer att afsevärdt ökas under följande år.

Härefter ifrågasätter utskottet en utredning genom sakkunniga af de åtgärder, som för statsbanornas ekonomiska drift borde vidtagas, utan att dock på grund af motionens begränsning anse sig kunna i sådant afseende göra någon hemställan, och anför slutligen:

»Ehuru statsbanornas kostnads- och arfvodesstat, uppgående till i rundt tal 60 millioner, är den största vid något af statens verk, är den dock den enda, som fastställes utan Riksdagens hörande. Väl bestämmas af Konung och Riksdag gemensamt löner och arfvoden för hvarje olika grad af ordinarie tjänstemän inom järnvägen, men tjänstemännens antal bestämmes till största delen af Kungl. Maj:t ensam på järnvägsstyrelsens förslag och extra personalens såväl antal som arfvoden af järnvägsförvaltningen ensamt.

Utskottet vill i detta sammanhang endast framhålla, att när t. ex. öfverrevisorerna säga, att det synnerligen otillfredsställande resultatet af statens järnvägars drift år 1908 har sin hufvudsakliga orsak däri, att den af Riksdagen fastställda nya lönestaten, innefattande betydande aflöningsförbättringar för järnvägspersonalen i dess helhet, trädt i kraft från och med början af år 1908, så bör detta ses i sammanhang med personalökningen. Ty ej kunde Riksdagen förmoda, när den nya lönestaten antogs, att järnvägsförvaltningen skulle, samtidigt med denna lönestats genomförande, vidtaga en sådan ökning af personalens antal, som framgår af öfverrevisorernas berättelse, eller med 8.65 % å ordinarie personal och 5.65 % å extra personalen, och detta i all synnerhet då denna personalökning ej kan motiveras af en motsvarande ökning i driften, hvilken endast uppgick till 0.4 % å bruttoinkomsten.

Ehuru utskottet uppskattar de svårigheter, som, åtminstone i början, torde möta för vidtagande af sådana anordningar från järnvägsstyrelsens sida, att denna statsbanornas kostnads- och arfvodesstat må kunna uppgöras i så god tid, att den skall kunna föreläggas Riksdagen till pröfning, så tror dock utskottet, att dessa svårigheter böra kunna öfvervinnas och i allt fall ej kunna anses uppväga det värde för staten, som en sådan Riksdagens pröfning komme att innebära.»

---

Hvad först de senare årens stora brist i järnvägsdriften beträffar, vill utskottet åberopa, hvad kungl. järnvägsstyrelsen yttrar uti sin i »Bidrag till Sveriges officiella statistik» införda underdåniga berättelse för 1908:

*Utskottets  
yttrande.*

»För ifrågavarande redovisningsår är särskildt anmärkningsvärd den afsevärda nedgången i statens järnvägars nettoinkomst. Ökningen af bruttoinkomsten, hvilken för år 1907 uppgick till omkring 4,000,000 kronor, har under året varit relativt obetydlig och icke tillräcklig att motväga den betydande stegringen af utgifterna. Huru för treårsperioden 1906—1908 nettoinkomsten utfallit och driftkostnaderna, fördelade i personal- och andra kostnader, ställa sig, framgår af följande tabell:

	1906.	1907.	1908.
	Kr.	Kr.	Kr.
Bruttoinkomst .....	60,017,283	64,063,422	64,321,372
Driftkostnad: (inkl. bidrag till pensionsinrättningen)			
Personalkostnad .....	20,815,452	27,768,214	31,067,283
Annan kostnad .....	21,202,073	23,460,949	26,248,607
Summa .....	42,017,525	51,229,163	57,315,890
Nettoinkomst .....	17,999,758	12,834,259	7,005,482
Inleverering till statskontoret .....	17,300,000	12,350,000	5,050,000

Utgiftsökningen uppgick för tiderna 1906—1907, 1907—1908 och 1906—1908 till nedan anförda belopp och procenttal:

	1906—1907.		1907—1908.		1906—1908.	
	mill. kr.	proc.	mill. kr.	proc.	mill. kr.	proc.
Personalkostnad .....	6.95	33.4	3.30	11.9	10.25	49.3
Annan kostnad .....	2.26	10.7	2.79	11.9	5.05	23.8
Summa	9.21	21.9	6.09	11.9	15.30	36.4

Kostnaderna för personalens aflöning hafva emellertid ökat i ej obetydligt högre grad än hvad ofvanstående siffror utvisa, enär aflöningarna till banarbetare samt verkstads- och förrådsarbetare, hvilka, bokförda på underhållsarbeten, icke ingå i anförda personalkostnad, jämväl ökat. Ökningen af denna personals årslöner beräknas för tiden 1906—1908 till i rundt tal 1.30 mill. kronor. Den totala utgiftsökningen från år 1906 för utbetalda löner m. m. uppgår således för år 1908 till cirka 11.55 mill. kronor, fördelade sig på:

ordinarie personal..... cirka 7.59 mill. kr.

extra personal, inkl. banarbetare, verkstads-

och förrådsarbetare..... » 3.96 » »

Anförda ökning af utbetalda lönebelopp m. m. från år 1906 till år 1908, 11.55 mill. kronor, utgörande 75 procent af hela den under samma

tid inträdda utgiftsökningen, 15.30 mill. kronor, är hufvudorsaken till nettoinkomstens nedgång.

Personalkostnadernas starka stegring betingas åter dels af genomförda lönerogleringar, dels af personalökning. Rörande de genomförda lönerogleringar må följande erinras.

På hösten 1906 reglerades lönerna för den extra personalen, hvarvid ställdes i utsikt närmare anpassning af de då beslutade lönerna efter de högre aflöningar för den ordinarie personalen, som vid blifvande löneroglering kunde komma att fastställas.

Vid 1907 års riksdag genomfördes berörda löneroglering för den ordinarie personalen. Genom Riksdagens beslut om höjning af arvodena för den lägsta gruppen befattningshafvare m. fl. uppkom härvid en ökning af omkring en half million kronor utöfver hvad vid bifall till Eders Kungl. Maj:ts förslag skolat ifrågakomma. Vid lönerogleringen medgafs s. k. genomgående tjänstårsberäkning, hvilket förhållande i viss mån bidragit till ökningen i aflöningsbeloppen för den ordinarie personalen under år 1908 och jämväl kommer att under år 1909 extraordinärt öka utgifterna för denna personals aflöning.

I anledning af de sålunda fattade besluten hafva lönerna för den extra personalen slutgiltigt reglerats med tillämpning från september år 1907.

Rörande personalens antal hänvisas till de uppgifter, som i kapitlet rörande tjänstepersonalen meddelas. Såsom där anförda medeltal rörande personalantalet pr 100,000 vagnaxelkilometer utvisa, har personalökningen fortgått något starkare än trafikökningen, beroende däraf, att denna icke motsvarat de förväntningar, man ställt på densamma på grund af föregående års erfarenheter och vid personalens anställande kända konjunkturer. Endast successivt hafva anordningarna för driftens behöriga skötsel kunnat anpassas efter de förhållanden, som inträdt i och med trafikstegringens minskning eller uteblifvande.

I afseende å andra kostnader än personalkostnader märkes ökningen i stenkolsprisen; under det att enhetspriset per ton utgjorde år 1906 13 kronor 50 öre, var samma pris år 1907 och 1908 resp. 14 kronor 50 öre och 14 kronor 70 öre. Beträffande särskildt underhållskostnader må anmärkas — förutom ofvan berörda, hit hänförliga aflöningar — förstärkningsarbeten å broar m. m. å linjen Stockholms central—Liljeholmen till en kostnad af omkring 625,000 kronor samt utbyte af räler och sliprar till belopp af omkring 600,000 kronor. Stegringen i driftkostnader är i öfrigt beroende på ökad rörelse.»

Af denna redogörelse framgår, att det är den af Riksdagen beslutade

löneförhöjningen, hvilken i det väsentligaste, såsom öfverrevisorerna i sin ofvan åberopade berättelse för år 1908 äfven påpekat, vållat det otillfredsställande resultatet af de senaste årens järnvägsdrift i jämförelse med det för de närmast föregående åren. En bidragande orsak har ock varit, att, särskildt enligt 1907 års stat, personalökningen fortgått starkare, än trafikökningen senare, på grund af de nedåtgående konjunkturerna, visat sig kräfva; något som dock gifvetvis under de närmaste åren kommer att utjämnas.

Hvad angår, att resultatet vid statens järnvägar, äfven fränset det under de senare åren, öfver hufvud taget måste anses klen med afseende å räntan på det nedlagda kapitalet samt är sämre än vid de enskilda järnvägarna, angifver redan Andra kammarens utskott åtskilliga, enligt dess mening dock otillräckliga, förklaringsgrunder härtill. I detta afseende vill utskottet särskildt framhålla, att en mycket stor del af statsbanenätet är byggdt för att tjäna viktiga statsuppgifter, utan att det vid deras byggande tagits hänsyn till, att de under lång tid ej ens kunde beräknas bära sina driftkostnader, ännu mindre förränta sin kostnad; samt att äfven i många andra fall budgethänsynen fått vika för de nationella och national-ekonomiska.

Dessutom vill utskottet i detta sammahang framhålla, att staten vid utfölvande af hvarje industriell rörelse, sålunda äfven vid driften af statsjärnvägarna, är ställd under ett svårt tryck såväl från ofvan som nedan, ofvanifrån från konsumenterna, i detta fall trafikanterna, och nedifrån från arbetarne, hvilka, i högre grad än af privata arbetsgifvare, kräfva ökade löneförmåner.

Utskottet, som gifvetvis anser frågan om statsbanornas ekonomiska bärighet af den största betydelse, går nu att taga i betraktande de af Andra kammarens utskott föreslagna åtgärder och vill då, beträffande det första yrkandet eller rörande sådana åtgärder, att Riksdagen genom en öfverskådlig och praktisk uppställning af statsbanornas utgifter och inkomster jämte å dessa inverkan de faktorer, med biläggande af öfverrevisorernas berättelse, kunde årligen blifva satt i tillfälle att följa gången af denna statsaffär, till en början erinra, att redan af öfverrevisorernas förenämnda berättelse framgår, att dessa ägnat statsbanornas bokföring sin uppmärksamhet. Enligt uppgift af Andra kammarens utskott hafva äfven sakkunnige blifvit tillkallade för att utarbete förslag till förändringar i statens järnvägars bokföringssystem. Utskottet har inhämtat, att detta hufvudsakligen gäller den icke minst viktiga förrädsbokföringen, samt att från och med innevarande år en del förändringar i hufvudbokföringen



med anledning af öfverrevisorernas framställning vidtagits. Med den utveckling, som bokföringsväsendets teknik undergår, torde inom statens järnvägars bokföring kunna ytterligare vidtagas åtskilliga förbättringar och förenklingar. Med anledning af hvad sålunda anförts antager utskottet, att nu ifrågavarande önskemål kommer att i möjligaste mån vinnas, förutan någon skrifvelse från Riksdagen.

Hvad angår den andra delen af Andra kammarens utskotts hemställan eller att statsbanornas kostnads- och arfvodesstat fortast möjligt underställes Riksdagens pröfning, vill utskottet först anföra, att ett studium af statens järnvägars administrativa historik visar, att det anmärkta förhållandet tillkommit på Riksdagens initiativ.

I 1893 års järnvägskommittés betänkande (II<sup>6</sup> sid. 79) läses:

»Sedan Riksdagen från och med år 1868 årligen fastställt utgiftsstat för statens järnvägstrafik för nästföljande år, anhöll 1877 års Riksdag i skrifvelse den 22 maj nämnda år, att Kungl. Maj:t måtte låta tillse, huruvida icke i en blifvande riksstat måtte kunna af järnvägstrafikmedlen allenast upptagas den behållning, staten kunde för året af samma trafik påräkna, hvarvid Riksdagen dock tillika uttalade den åsikt, att arfvodesstaten för trafikpersonalen borde dädanefter som dittills af Kungl. Maj:t och Riksdagen regleras. Med bifall till en af Kungl. Maj:t nästföljande års Riksdag gjord framställning i ämnet, beslöt därefter sistnämnda Riksdag, att, med bibehållande af den ordning, att frågor om förändring i gällande, af Kungl. Maj:t och Riksdagen gemensamt antagna grunder för aflöning åt ämbets- och tjänstemän samt betjante vid statens järnvägstrafik komme att dädanefter som dittills underställas Riksdagens pröfning, bland anslagen under sjätte hufvudtiteln icke vidare skulle upptagas och beräknas det för »statens järnvägstrafik» erforderliga belopp.»

Samma kommitté uttalade också sin anslutning till den åsikt, som 1878 af Kungl. Maj:t och Riksdagen gjorts gällande, att i riksstaten endast borde upptagas den för vederbörande år påräknade behållningen af statens järnvägstrafik. Däremot borde till Riksdagens granskning framläggas icke blott frågor om ändring i de af Kungl. Maj:t och Riksdagen gemensamt antagna grunderna för personalens aflöning utan äfven de allmänna bestämmelser, som reglerade arten af personalens ställning, d. v. s. frågan huruvida fullmakt eller allenast förordnande borde erhållas å vederbörande befattningar o. d. I själfva verket innebure detta senare det samma, som redan år 1868 ägde rum, i det att Kungl. Maj:t då förelade Riksdagen »de hufvudsakligaste bestämmelserna i afseende å villkoren för personalens anställning».

Liknande grunder ha alltså blifvit följda. Det område, där praxis varit mest vacklande, har gällt frågan, i hvilken omfattning framställning om anslag till nya byggnader samt om- och tillbyggnader äfvensom anskaffning af rullande materiel borde göras hos Riksdagen. Härom yttrade kommittén, att järnvägsstyrelsen framhållit angelägenheten däraf, att om- och tillbyggnader, hvilka afsåge att möjliggöra upptagandet af en oförutsedd större trafik, måtte, äfven om de vore af större omfattning, få utföras, oaktadt Riksdagens mening ej hunnit inhämtas. Kommittén, som funnit hvad styrelsen i detta hänseende anfört beaktansvärdt, hade trots det af styrelsen framhållna praktiska krafvet likasom ock Riksdagens anslagsmyndighet kunna tillgodoses, om Kungl. Maj:t, där ett dylikt arbete syntes böra ofördröjligen utföras för besörjande af en påräknad ökad trafik, hvars upptagande för statsbanorna uppenbarligen vore afsevärdt ekonomiskt fördelaktigt, läte bestrida därför erforderliga kostnader med af statskontoret förskotterade medel, hvilka sedermera af Kungl. Maj:t för nästkommande Riksdag anmäldes till ersättande. Motsvarande tillvägagående torde i öfrigt böra iakttagas jämväl i fråga om anskaffandet af rullande materiel, då omständigheterna kunde vara sådana, att den ökade trafiken icke utan ökning i något visst slags materiel kunde upptagas.

De åskådningar, som kommittén uttalade, gjorde sig gällande vid den proposition, som Kungl. Maj:t aflämnade till 1897 års Riksdag och som i det väsentligaste blef af densamma antagen.

Till slut vill utskottet åberopa, hvad kommittén för afgifvande af yttrande och förslag beträffande förändrad organisation af järnvägsstyrelsen säger i sitt utlåtande af den 4 augusti 1906 under rubrik »Styrelsens handlingsfrihet alltför inskränkt»:

»Hvad som från affärsmässighetens synpunkt i hög grad skiljer statens järnvägars förvaltning från ett enskildt industriellt eller merkantilt företag, är den jämförelsevis ringa handlingsfrihet, som tillkommer styrelsen och den bundenhet af hänsynen till det formellt riktiga, som gör sig gällande såväl för styrelsen som för de särskilda befattningshafvarne».

---

»Det synes eljest kommittén vara uppenbart, att ett för långt gående specificerande i Riksdagens beslut om anslag till nya byggnader och anläggningar från affärsmässighetens synpunkt kan medföra betydande olägenheter. Det är nämligen att märka, att, för att t. ex. 1907 års Riksdag skall bevilja anslag för utförandet af en anläggning, behovet af denna anläggning skall af linjemyndigheterna förutses redan våren 1906 för att

ingå i distriktsförvaltningens förberedande uppgift å behöfliga nya byggnader och anläggningar m. m., hvilken uppgift skall vara ingifven till styrelsen före den 1 juni 1906. Kostnaderna för denna anläggning skola därefter af de lokala myndigheterna beräknas, så att de kunna ingå i distriktsförvaltningens definitiva förslag till nya byggnader och anläggningar, som skall ingifvas till styrelsen före den 1 oktober 1906. Det anslag åter, som beviljas af 1907 års Riksdag, är, med undantag af belopp, beträffande hvilka Riksdagen särskildt medgifver, att de få förskottsvis utanordnas under samma år, afsedt att utbetalas först under år 1908. Behovet af en ny byggnad eller anläggning vid statens järnvägar kan således i allmänhet icke tillfredsställas förrän tidigast ett år och i de flesta fall först två år, sedan det gjort sig gällande eller eljest kunnat förutses. Men en järnvägsförvaltning måste, om den skall skötas affärsmässigt, äga möjlighet att smidigt anpassa sig efter trafikförhållandena, sådana dessa vid hvarje särskild tidpunkt yppa sig, och framför allt måste den kunna möjliggöra och främja uppkomsten af ny betydande trafik genom att i tid vidtaga erforderliga anordningar för dess skötande»;

samt längre fram i sin hemställan:

»För att undanröja eller minska den bundenhet för styrelsen, som sålunda äger rum beträffande användandet af nu ifrågavarande anslag, samt den svårighet, som förefinnes för järnvägsförvaltningen — icke endast för den myndighet, som har förvaltningens ledning om hand, utan också för den, som ombesörjer dess skötsel — att tillgodose jämförelsevis oförutsedda trafikbehof, anser kommittén, att i framställningarna om anslag till nya byggnader och anläggningar böra närmare angifvas endast sådana behöfliga byggnader eller anläggningar, för hvilka kostnaden beräknas utgöra 10,000 kronor eller därutöfver. För mindre byggnader och anläggningar äfvensom för oförutsedda sådana bör däremot endast upptagas en större gemensam summa, hvilken efter nuvarande förhållanden torde kunna begränsas till 500,000 kronor.»

Med anförande af detta kommitténs uttalande gjorde Kungl. Maj:t i 1908 års statsverksproposition framställning om ett sådant anslag å kronor 500,000, och beviljades detsamma af Riksdagen.

De skäl, som hittills föranledt Riksdagen att anse lämpligast, att statsbanornas kostnads- och arfvodesstat icke må underställas Riksdagens pröfning, anser utskottet fortfarande äga giltighet och finner sig alltså icke kunna biträda det gjorda yrkandet i detta afseende.

; På grund af hvad sålunda anförts hemställer utskottet,

att Första kammaren icke måtte biträda Andra  
kammarens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 19 maj 1910.

På utskottets vägnar

G. LAGERBJELKE.

---