

Nr 3.

Ankom till Riksdagens kansli den 11 februari 1910, kl. 4 e. m.

Utlåtande angående riksgäldskontorets förvaltning under den tid, som förflutit, sedan ansvarsfrihet senast tillerkändes fullmäktige i nämnda kontor.

Sedan bankoutskottet tagit kännedom om den af Riksdagens år 1909 församlade revisorer afgifna berättelsen om granskning af riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning samt genomläst de protokoll, som blifvit förda hos fullmäktige i riksgäldskontoret efter den 19 januari 1909, till och med hvilken dag ansvarsfrihet blifvit fullmäktige för deras i protokollen antecknade beslut och åtgärder tillerkänd, till och med den 20 januari 1910, hvilken dag fullmäktiges berättelse till Riksdagen blifvit afgifven, får utskottet nu meddela yttrande i anledning af berörda, sålunda verkställda granskning.

1:o).

Angående skillnaderna mellan å ena sidan statens ränteutgifter för lån upptagna för statens järnvägar samt för låneunderstöd till enskilda järnvägar och å andra sidan statens inkomster i behållna järnvägstrafikmedel samt af enskilda järnvägsbolags räntelikvider.

Till fullföljande af de uppgifter, som i ofvan angifna hänseende vid föregående riksdagar lämnats af statsutskottet, har utskottet sökt att, såvidt med förhandenvarande material kunnat ske, beträffande det senast tilländagångna året 1909 verkställa en uppdelning af statslånens sammanlagda belopp efter medlens användning för olika ändamål.

Ang. skillnaden mellan statens ränteutgifter och inkomster för järnvägslån.

Bih. till Riksd. Prot. 1910. 6 Saml. 1 Afd. 3 Häft. (Nr 3.)

1

De fonderade statslånen uppgingo vid 1909 års slut till	kronor	526,430,110: 22.
Därtill komma:		
dels ett under året upptaget tillfälligt lån	„	21,696,000: —
dels ock lån, för hvilka staten i sammanhang med inköp af järnvägar öfvertagit betalnings-skyldigheten, inalles	„	3,677,284: 15
	summa kronor	551,803,394: 37.

I anslutning till den uppdelning, som af statsutskottet vid 1909 års riksdag verkstälts (utlåt. nr 20), synes sistnämnda belopp, i rundt tal 552 miljoner kronor, kunna approximativt fördelas på följande sätt, nämligen:

för statens järnvägar	kronor	355,000,000: —
„ låneunderstöd till enskilda järnvägsanläggningar	„	54,500,000: —
„ andra ändamål	„	142,500,000: —
	summa kronor	552,000,000: —

Räntan å de fonderade statslånen har under år 1909 utgått med inalles	kronor	18,594,767: 34.
För öfriga ofvannämnda lån har räntan sagda år uppgått till sammanlagdt	„	772,891: 20
	summa kronor	19,367,658: 54.

I enlighet med ofvan angifna fördelning af själfva lånesumman skulle den del af nämnda ränteutgift, som belöper sig å *upplåningen för statens järnvägar*, kunna uppskattas till cirka .. kronor 12,455,600: —

För år 1909 har till statskontoret levererats behållning af trafikinkomster utaf statens järnvägar med	„	6,500,000: —
hvidan här skulle uppstå en brist af	kronor	5,955,600: —

Å *upplåningen för låneunderstöd till enskilda järnvägsanläggningar* skulle efter samma beräkningsgrund statens ränteutgift under år 1909 uppgå till
 cirka kronor | 1,911,600: — |

För samma år har till riksgäldskontoret inbetalts ränta å lånen till enskilda järnvägsbolag med, i rundt tal,	„	1,628,600: —
och skulle alltså här uppkomma en brist af	kronor	283,000: —

2:o.

Fullmäktige hafva å sid. 13—24 af sin till Riksdagen afgifna, i bankoutskottets memorial nr 2 intagna berättelse meddelat, hvilka *till betalning förfallna annuitetsbelopp* å de från riksgäldskontoret till kanal- och järnvägsanläggningars utförande samt till byggnader utgifna lån *icke* vid nämnda tid blifvit af vederbörande gäldade. Enligt hvad utskottet inhämtat, har efter berättelsens afgifvande icke inträffat annan förändring i berörda hänseende, än att direktionen för högre lärarinne-seminarium i Stockholm erlagt förfallen annuitet å lånet för inköp af byggnad åt seminariet.

*Ang. låne-
understöd till
enskilda järn-
vägar m. m.*

Af fullmäktiges redogörelse inhämtas, att nedannämnda järnvägsaktiebolag vid 1910 års ingång häftade i förfallen skuld till riksgäldskontoret för följande belopp, i hvilka icke medräknats upplupna s. k. öfverräntor, nämligen:

Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag	kronor	346,556: 03
Hultsfred—Västerviks	”	296,706: 03
Östra Centralbanans	”	555,533: 18
Sköfde—Axvalls	”	88,881: 25
Landskrona—Kjeflinge—Sjöbo	”	154,930: —
Siljans	”	459,375: 32
Järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda	”	12,569: 94
Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag	”	148,507: 94
Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag	”	43,468: 72
Orsa—Härjeådalens	”	83,288: 24
Östra Blekinge	”	91,378: 90
Mellersta Södermanlands järnvägsaktiebolag	”	23,336: 81
Åtvidaberg—Bjärka—Säby	”	13,050: —
Hessleholm—Markaryds	”	136,545: 92
Norra Södermanlands	”	681,406: —
Markaryd—Veinge	”	124,340: 95
Sala—Gysinge—Gäfle	”	166,504: 71
Slite—Roma	”	116,955: —
Ruda—Finsjö—Oskarshamns	”	21,748: 50
summa kronor		3,765,083: 44

Med inberäkning af de enligt amorteringsplanen förfallna beloppen å det i konkurs försatta

Svartälfs järnvägsaktiebolags lån	kronor	323,950: —
samt förfallna skuldbelopp för:		
Kinda kanalaktiebolag	„	362,786: 97
Seminarium för bildande af lärarinnor i Stockholm	„	2,950: —
Linköpings domkyrka	„	9,000: —
uppgingo den 1 januari 1910 riksgäldskontorets förfallna, obetalda fordringar för de ifrågasvarande lånen med frånräknande af öfverräntorna — inalles kronor 200,196: 93 — till sammanlagdt	„	4,463,770: 41

Till jämförelse mellan förhållandena under de senast förflutna åren får utskottet här nedan meddela sammanlagda beloppen af riksgäldskontorets fordringar för förfallna, men icke verkställda inbetalningar å utgifna lån för enskilda järnvägar, kanal- och slussanläggningar m. m. (oberäknadt upplupna öfverräntor å förfallna annuiteter):

vid början af år 1900	kronor	2,031,872: 33
„ „ „ „ 1901	„	2,184,776: 46
„ „ „ „ 1902	„	2,471,279: 06
„ „ „ „ 1903	„	2,593,918: 77
„ „ „ „ 1904	„	2,978,329: 88
„ „ „ „ 1905	„	2,414,023: 89 ¹⁾
„ „ „ „ 1906	„	2,044,888: 65 ¹⁾
„ „ „ „ 1907	„	2,457,777: 71
„ „ „ „ 1908	„	3,026,926: 87
„ „ „ „ 1909	„	3,737,819: 78
„ „ „ „ 1910	„	4,463,770: 41

Med afseende å denna fråga framhålla fullmäktige, hurusom af de meddelade uppgifterna framginge, att ett stort antal af de med statslån understödda enskilda järnvägsbolagen icke fullgjort föreskrifna inbetalningar å sina skulder till riksgäldskontoret. »Beloppet af sådana

¹⁾ Jämlikt särskilda beslut af Riksdagen har dels af Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags lån ett förfallet räntebelopp af 542,356 kronor 32 öre blifvit vid 1904 års slut i riksgäldskontorets räkenskaper fördt inom linjen och sedermera afskrifvet. dels ock af Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolags lån ett förfallet ränte- och kapitalbelopp af 649,198 kronor 97 öre år 1906 afskrifvits. Dessa afskrifningar hafva föranlett den minskning i summan af riksgäldskontorets förfallna fordringar, som de för åren 1905 och 1906 här ofvan angifna siffrorna utvisa.

restantier — yttre fullmäktige vidare — har ock år för år stigit och uppgår nu till en betydande summa. Visserligen torde man hafva anledning hoppas, att, i likhet med hvad i flera föregående fall skett, många järnvägsbolag, som nu under de första åren efter järnvägens öppnande för trafik icke äro i stånd att erlægga ränta och verkställa amortering å statslånet, framdeles skola få sina inkomster ökade och sin ekonomiska ställning så förbättrad, att skulden till staten kan af dem till fullo återgäldas. Men å andra sidan torde man icke kunna undgå att med afseende å några af järnvägsföretagen i fråga hysa grundade tvifvel beträffande deras framtida ekonomiska bärighet och i följd däraf äfven befara, att staten i vissa fall skall få vidkännas förlust på den lämnade försträckningen. Med hänsyn härtill vore det enligt fullmäktiges mening önskvärdt, att för framtiden de beräkningar rörande tilltänkta järnvägars anläggningskostnad och afkastningsförmåga, som läggas till grund för låneunderstödens beviljande, blifva uppgjorda med största omsorg och underkastas noggrann pröfning.»

Äfven utskottet har fäst sin uppmärksamhet vid den ständiga ökningen i restantierna å vissa enskilda järnvägars statslån, en ökning, som visserligen, hvad de senaste åren beträffar, kan i någon mån förklaras af den allmänna nedgången i de ekonomiska konjunkturerna, men som därjämte synes böra tillskrifvas omständigheter, hvilka gifva vid handen, att nu gällande villkor för de ifrågavarande lånens erhållande och åtnjutande knappast kunna i behörig grad skydda staten för förluster.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hafva, enligt hvad ofvan anförts, i förevarande afseende särskildt framhållit önskvärdheten af att för framtiden beräkningarna rörande tilltänkta järnvägars anläggningskostnad och afkastningsförmåga uppgöras med största omsorg och underkastas noggrann pröfning. Utskottet har med hänsyn därtill, efter framställd begäran, fått från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen emottaga det yttre, som tillika med vissa därtill hörande bilagor finnes detta utlåtande bilagdt. (Bil. I.)

På sätt närmare inhämtas af den utredning, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sålunda förebragt, har ifrågavarande ämne utgjort föremål för ett uttalande af 1905 års Riksdag, som i skrifvelse den 18 maj 1905 (nr 152) angående beviljande af ytterligare låneunderstöd för anläggning af järnväg från Orsa till Sveg, bland annat, framhållit angelägenheten af att för framtiden större omsorg och noggrannhet af vederbörande ämbetsverk ägnades åt granskning af de kostnadsberäkningar, som i enlighet med Riksdagens föreskrifter beträffande den till Kungl. Maj:ts

*Utskottets
yttrande.*

disposition ställda lånefonden för enskilda järnvägsanläggningar skulle läggas till grund såväl för bestämmande af det belopp, hvarmed i hvarje fall lån från fonden skulle kunna utgå, som ock vid pröfningen, huruvida ett jämte statslånet fullt tillräckligt, enskildt kapital funnes att tillgå för anläggningens utförande.

Efter att genom nådig remiss hafva anbefallts att till Kungl. Maj:t inkomma med yttrande och förslag med anledning af hvad Riksdagen sålunda anfört, hemställde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 2 april 1906¹⁾, att utöfver de villkor, som dittills plägat af Riksdagen uppställas för ifrågavarande låneunderstöd till enskilda järnvägar, måtte därjämte för erhållande af dylikt lån stadgas af Kungl. Maj:t,

att nya arbetsplanerna med tillhörande kostnadsberäkningar för sådan järnvägsanläggning skulle vara på sökandens bekostnad upprättade af den väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman eller annan sakkunnig person, som därtill af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter ansökan på sökandes bekostnad förordnades, äfvensom att redan förut genom annan person upprättad arbetsplan, som blefve lagd till grund för ansökau om statslån, skulle vara granskad på marken af en väg- och vattenbyggnadsstyrelsens på sökandes bekostnad förordnad tjänsteman eller annan sakkunnig person;

att arbetsplanerna enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda föreskrifter skulle upprättas på sådant sätt, att däraf medelst plan- och profil- samt nödiga tvärsektionsritningar, arbetsbeskrifning och kostnadsförslag med full tydlighet framginge de för företaget erforderliga arbetenas storlek och samtliga kostnader; samt

att för utöfvande under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen af en enligt särskild instruktion närmare angifven kontroll öfver arbetenas utförande för fullbordande af dylik järnvägsanläggning och öfver rätta användandet af de för vidkommande järnvägsaktiebolag tillgängliga medlen skulle af Kungl. Maj:t efter förslag af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utses en sakkunnig person, som jämväl borde förordnas dels att jämlikt nådig instruktion af den 22 oktober 1892 vara den af Kungl. Maj:t förordnade ledamoten i järnvägsbolagets styrelse, dels att vara statens öfvervakande ingenjör för arbetenas utförande.

Slutligen och på sätt Riksdagen ifrågasatt borde redan i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, före afgifvande af underdånigt utlåtande med tillstyrkande af statslån till enskilda järnvägsanläggningar, af låne-

¹⁾ Jfr sid. 15.

sökanden förebringas fullständigt bevis om förfogande af penningemedel, som jämte statslånen vore tillräckliga för järnvägsanläggningens utförande.

Med anledning af hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sålunda hemställt, har Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 12 april 1907 föreskrifvit, att arbetsplan rörande järnvägsanläggning, för hvilken statslån sökes, skall, för möjliggörande af planens tillförlitligare granskning, enligt af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelade särskilda detaljföreskrifter upprättas på sådant sätt, att däraf medelst plan- och profil-samt nödiga tvärsektionsritningar, arbetsbeskrifning och kostnadsförslag med full tydlighet framgå de för järnvägsanläggningen erforderliga arbetenas storlek och samtliga kostnader, hvarjämte väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anbefalldes att vid granskningen af sådana arbetsplaner med tillhörande kostnadsförslag tillse, huruvida kontrollundersökning på marken erfordrades för att utröna kostnadsförslaget tillförlitlighet samt att i sådant fall gå i författning därom på sökandenas bekostnad.

Vidare anbefalldes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, därest i visst fall beträffande ett med statslån understödt järnvägsföretag skärpt kontroll öfver arbetenas utförande samt rätta användandet af de för sådant företag tillgängliga medel skulle på grund af särskilda omständigheter befinnas nödig, hos Kungl. Maj:t göra framställning om meddelande af i sådant afseende erforderliga bestämmelser.

Af det ofvan anförda framgår, att numera strängare bestämmelser än förr gälla angående uppgörandet och granskningen af kostnadsförslagen beträffande enskilda järnvägsanläggningar, för hvilka statslån sökes. Men det visar sig ock, att dessa icke äro tillräckliga för att bereda staten trygghet mot förluster. Äfven om kostnadsberäkningarna uppgjorts med all möjlig omsorg och noggrannhet, kräfvdes till uppnående af ett godt resultat, dels att företaget ekonomi från början är baserad på en säker grundval och dels att dess ledning och förvaltning skötas på ett sådant sätt, att icke statens intressen trädas för nära.

I det förra afseendet synas de af Riksdagen uppställda villkoren knappast fullt betryggande. Enligt den lydelse, som dessa villkor för närvarande och sedan lång tid tillbaka äga, kräfvdes härutinnan, att det lånesökande bolaget skall styrka, att det förfogar öfver ett kapital, som jämte statslånet är fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla och hvaraf minst så stor del, som motsvarar hälften af den beräknade anläggningskostnaden, bör utgöras af inbetaladt eller tecknadt aktiebelopp eller eljest utan återbetal-

ningsskyldighet lämnadt tillskott till järnvägsanläggningens utförande.¹⁾ Inbetalningarna af det sålunda på annan väg än genom statslån åvägbragta kapitalet skola visserligen ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas, och före lyftningen af desamma²⁾, men det faktiska förhållandet synes mången gång vara, att statslånet utgör en alltför väsentlig tillgång för anläggningens genomförande, i det att en del af de öfriga medel, som för ändamålet påräknats, icke inflyter i behörig ordning. Det ligger i öppen dag, att ett dylikt förhållande alltifrån början i hög grad försvagar företagets ekonomi och innebär en stor fara för att förlust skall uppkomma. Då emellertid de ifrågasvarande villkoren äro af Riksdagen fastställda att gälla för hela den period 1907—1911, för hvilken det senast beviljade anslaget är afsedt, samt i hvarje fall det icke torde tillkomma bankoutskottet att i detta sammanhang afgifva något förslag till ändrade bestämmelser att tillämpas beträffande de nya låneanslag, som möjligen kunna blifva af Riksdagen beviljade, har utskottet ansett sig ej böra närmare ingå på denna del af den förevarande frågan.

Hvad därefter angår ledningen och förvaltningen af de företag, som här äro i fråga, stadgas i de ofvan anförda, af Riksdagen fastställda villkoren, att Kungl. Maj:t skall insätta en med särskild instruktion försedd ledamot i direktionen för hvarje järnvägsbolag, som innehar lån af staten, och utse en revisor att deltaga i granskningen af bolagets förvaltning och räkenskaper. Sådan instruktion, som nyss är nämnd, har ock utfärdats af Kungl. Maj:t den 22 oktober 1892.

Den kontroll, som sålunda är anordnad, synes emellertid icke innebära tillräcklig säkerhet för att statens intressen skola vederbörligen tillgodoses. Dels har det kunnat inträffa, att kontrollanten ej fått börja sin verksamhet, förrän bolaget redan hunnit vidtaga för dess ekonomiska ställning mycket betydelsefulla åtgärder; och dels har genom kontrollen ej kunnat förhindras, att bolagsförvaltningen såväl vid själfva järnvägsanläggningens utförande som ock sedermera vid ordnandet af driften och handhafvandet af bolagets angelägenheter i öfrigt förfarit på ett sådant sätt, som visat sig skadligt för statens intressen. Det vill därför synas, som om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen haft fullt fog för sitt yrkande på skärpt kontroll; och utskottet får för sin del ansluta sig till den tanke, som ligger till grund för styrelsens uttalande,

¹⁾ Jfr. 1909 års reglemente för riksgäldskontoret, § 18 mom. 2:o.

²⁾ L. c. mom. 3:o.

att en teknisk-ekonomisk kontroll bör anordnas för öfvervakande att de beräkningsgrunder, som följts vid statslåns anvisande, också lända till efterrättelse vid företagets utförande och förvaltning. Utskottet förutsätter emellertid därvid, att den kontroll, som med tillämpning af ofvan nämnda instruktion för närvarande äger rum, skall fortfarande bestå.

Då enligt gällande villkor för de ifrågavarande låneunderstödens beviljande anordnandet af statens kontroll är lagdt i Kungl. Maj:ts hand, får utskottet, med åberopande af hvad ofvan anförts, hemställa,

att Riksdagen må i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om vidtagande af erforderliga åtgärder för att utöfver den kontroll, som för närvarande äger rum genom statens med särskild instruktion försedda ombud i bolagsstyrelsen, måtte åstadkommas en för statens intressen betryggande teknisk-ekonomisk kontroll öfver de med statslån understödda enskilda järnvägarne såväl beträffande själfva anläggningarnas genomförande som ock med afseende å därmed sammanhängande förvaltningsåtgärder.

3:o.

Hvad i revisorernas berättelse om granskning af riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning blifvit anmärkt eller eljest anfördt har utskottet funnit icke vara af beskaffenhet att från utskottets sida påkalla något yttrande; och har utskottet funnit hvad vid läsningen af fullmäktiges protokoll förekommit ej böra föranleda någon utskottets anmälan eller hemställan.

Ang. revisionsberättelsen, m. m.

4:o.

Då utskottet vid den nu verkställda granskningen af riksgäldskontorets styrelse och förvaltning funnit fullmäktige i nämnda kontor hafva med nit och omsorg uppfyllt sitt viktiga och ansvarsfulla kall, tillstyrker utskottet,

Ang. ansvarsfrihet för riksgäldskontorets styrelse.

att fullmäktige i riksgäldskontoret må tillerkännas full ansvarsfrihet *dels* för den af Riksdagens år 1909 församlade revisorer granskade förvaltningen af riksgäldskontoret under år 1908, *dels ock* för alla beslut och åtgärder, som finnas antecknade i fullmäktiges protokoll från och med den 20 januari 1909 till och med den 20 januari 1910.

Stockholm den 11 februari 1910.

På bankoutskottets vägnar:

WERNER G. VON SCHWERIN.

Bilaga I.

Till Riksdagens Bankoutskott.

För Bankoutskottets räkning och med afseende bland annat å Riksgäldsfullmäktiges uttalande i sin berättelse för år 1909 angående *dels* den mindre goda ekonomiska ställningen vid några med statslån understödda enskilda järnvägar, *dels* önskvärdheten af att med hänsyn härtill för framtiden de beräkningar rörande tilltänkta järnvägars anläggningskostnad och afkastningsförmåga, som läggas till grund för låneunderstödens beviljande, blifva uppgjorda med största omsorg och underkastas noggrann pröfning, har under den 2 och 4 dennes anhållits om upplysningar angående *dels* de bestämmelser, som gälla beträffande granskningen af ansökningar om låneunderstöd af statsmedel för enskilda järnvägar, *dels* de af de sökande beräknade, af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkända och de verkliga kostnaderna för ett antal uppräknade, merendels äldre enskilda järnvägar.

Med anledning häraf får Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äran anföra, att förutom de af Riksdagen för dylika statslån stadgade allmänna villkoren om sökandenas skyldighet att bekosta kontrollundersökning, om fastställande genom Kungl. Maj:t af arbetsplan och den slutkostnad, som skall läggas till grund för statslånets beräkning, om statslånets begränsning till högst hälften af den sålunda fastställda anläggningskostnaden, om en af Kungl. Maj:t förordnad ledamot i och en revisor hos bolagsstyrelsen för öfvervakande af statens intressen vid bolagets förvaltning samt om skyldigheten för bolagen att underkasta sig Kungl. Maj:ts bestämmelser om samtrafik, kontroller m. m. har Kungl. Maj:t, efter det Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 2 april 1906 i saken afgifvit här i afskrift bifogade underdåniga utlåtande,¹⁾ genom nådigt bref den 12 april 1907, jämväl i afskrift här bifogadt, föreskrifvit bland annat, att arbetsplan rörande järnvägsanläggning, för hvilken statslån sökes, skall upprättas på ett mera fullständigt sätt än förut varit brukligt, och att Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle, ifall så vore erforderligt, föranstalta om undersökning på marken. Då det emellertid af den framlagda tablån öfver de 20 senaste åren 1886—1906 utrönt, att endast i några få fall den beräknade kostnaden mera väsentligt öferskridits, har Kungl. Maj:t icke funnit erforderligt att i vidare mån än nyss angifvits till efterrättelse fastställa de af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i bemälda underdåniga utlåtande den 2 april 1906 föreslagna villkoren om, att arbetsplanerna med tillhörande kostnadsberäkningar skulle vara upprättade under Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda förordnande och därmed följande öfvervakande och, att arbetets utförande skulle ställas under Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll icke blott beträffande det tillförlitliga byggnadssättet, utan också beträffande skötseln af

¹⁾ Se Bil. II, sid. 15.

hushållningen med de tillgängliga medlen, och att dessa blefve använda till lämpliga arbeten och för afsedda ändamål.

Kungl. Maj:t har emellertid allenast i ett enda fall uppdragit sådan teknisk-ekonomisk kontroll, åt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nämligen öfver användandet af ett till fullbordande af Orsa—Svegs nyligen afslutade järnvägsanläggning år 1905 anvisadt ytterligare statslån på 2,200,000 kronor.

Såsom allmän bestämmelse om sådan teknisk-ekonomisk kontroll, hvarom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därefter i regel i hvarje särskildt fall hemställt, har Kungl. Maj:t i förenämnda nådiga bref af den 12 april 1907 anbefallt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, därest i visst fall beträffande ett med statslån redan understödt järnvägsföretag skärpt kontroll öfver arbetenas utförande samt rätta användandet af de för sådant företag tillgängliga medel skulle på grund af särskilda omständigheter befinnas nödig, hos Kungl. Maj:t göra underdånig framställning om meddelande af i sådant afseende erforderliga bestämmelser.

Sådan anmälan har i intet fall af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorts, då för Styrelsen icke varit på förhand kända sådana omständigheter, som skolat ligga till grund för dylik anmälan.

Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens bestämmelser för upprättande af arbetsplaner och kostnadsberäkningar för enskilda järnvägar i allmänhet återfinnas i Styrelsens bifogade cirkulär den 2 januari 1901 samt i Styrelsens här i afskrift bifogade Promemoria angående arbetsplaner och kostnadsberäkningar för sådana enskilda järnvägsanläggningar, för hvilka statslån ifrågasättes. Denna promemoria har Kungl. Styrelsen i hvarje fall efter år 1906, då statslänefrågor för enskilda järnvägar handlagts, till efterrättelse tillställt den af Styrelsens distriktschefer, som förordnats att å marken granska förslagen och beräkningarne.

Sedan sådan yttre granskning af Styrelsens distriktstjänstemän utförts, verkställles Kungl. Styrelsens slutliga granskning å Styrelsens järnvägsafdelning, där promemorian upprättas enligt bifogade formulär, hvarefter undertecknad föredragande i hvarje fall genomgår och slutligen pröfvar den sålunda utförda granskningen.

En ännu mera ingående granskning hos Styrelsen är visserligen planerad, men torde på grund af Styrelsens begränsade tillgångar ej kunna tillämpas, förrän Styrelsens arbetskrafter ökats på sätt föreslagits i Styrelsen hos löneregleringskommittén hvilande förslag härom.

Resultatet af den på senare åren sålunda skärpta kontrollen har icke kunnat visa sig i större utsträckning, enär de företag, för hvilka förelegat sålunda granskade förslag, ännu ej äro så färdiga, att slutaafsyning kunnat äga rum mer än för Orsa—Svegs järnväg. I detta fall, där Styrelsen dessutom utöfvat teknisk-ekonomisk kontroll vid arbetenas utförande, har emellertid det af bolagets verkställande direktör, löjtnant A. Aulin den 17 februari 1906 upprättade, af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 30 juni samma år godkända förslaget kunnat så följas, att de verkliga kostnaderna icke öfverskridit de beräknade.

Beträffande de i Bankoutskottets förteckning af den 4:de dennes och i här bilagda tablå upptagna järnvägsanläggningarne,¹⁾ så grunda sig de flesta af dessa på äldre förslag, på sin tid upprättade mot lägsta möjliga arvoden och i vissa fall af personer utan ingenjörsutbildning, hvarför då Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på den tiden icke själf genom vederbörande tjänstemän verkställde planernas gransk-

¹⁾ Se Bil. III, sid. 21.

ning på marken, äfven större oriktigheter i dessa planer icke uppmärksammades. Ett exempel af dylik art är Östra Centralbanan, där det fastställda förslaget enligt sedermera vunnen erfarenhet varit behäftadt med mycket ödesdiga felaktigheter. I andra fall torde i regel icke befogad anmärkning kunnat göras mot de framlagda förslagen, utan beror den uppkomna skillnaden i flere af dessa fall på det sätt, hvarpå hushållningen med de tillgängliga medlen under arbetstiden och sedermera handhafs.

Såsom Styrelsen påvisat i sitt ofvannämnda underdåniga utlåtande den 2 april 1906 hafva bolagen icke sällan utfört helt andra och i och för sig dyrbarare anläggningar än de i arbetsplanerna angifna, och har Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll, som i dessa fall varit af enbart teknisk natur, icke kunnat häremot göra erinringar, då ändringarna varit, ehuru dyrbara, likväl tekniska förbättringar. I många fall intagas i de uppgifna slutsummorna utgiftsposter, som alls icke tillhöra anläggningskostnaderna, hvilka uteslutande äro de kostnader, som innefattas i de af Kungl. Maj:t fastställda slutkostnadssummorna.

I andra fall har icke tillräcklig teknisk sakkunskap fått göra sig gällande inom bolagens förvaltning o. s. v.

Utän att vidare ingå i dessa detaljer anser Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen det vara uppenbart, att så länge en fullt sakkunnig och oberoende teknisk-ekonomisk kontroll icke utöfvas vid de med statslån understödda enskilda järnvägsanläggningarna i likhet med hvad skett vid fullbordandet af Orsa – Svegs järnvägsbyggnad, lärer allt för ringa säkerhet föreligga, att äfven fullt riktiga arbetsplaner och kostnadsberäkningar komma att följas, utan att kostnaderna öferskridas. *Teknisk-ekonomisk* kontroll synes alltså böra vara oskiljaktligt förbunden med fordran på kostnadsberäkningarnas vederhäftighet.

Beträffande vidare järnvägarnes *afkastningsförmåga* får Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddela, att redan vid behandlingen hos såväl Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som Kungl. järnvägsstyrelsen af frågorna om koncession för de enskilda järnvägarna pläga s. k. trafikberäkningar, upprättade af statens eller enskilda järnvägars tjänstemän, föreligga och underställas granskning, med stöd hvaraf uttalanden i nämnda styrelser göras beträffande utsiktarna för de ifrågavarande företagens bärighet. Då statslån ifrågasättes, bifogas jämväl dylika utredningar, och har Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del på senare tider i regel fordrat framläggande af sådana uppgifter.

För att åskådliggöra huru i detta afseende de erhållna resultaten hafva gestaltat sig, har Styrelsen låtit upprätta bifogade tablå öfver de af Bankoutskottet den 4 dennes omskrifna järnvägsföretagen.

Häraf framgår att nettobehållningarna rätt mycket växlat i storlek och ibland nästan uteblifvit.

Äfven på detta område lärer ej de ursprungliga beräkningarna och planläggningarna kunna lämna någon säker grund för resultatens bedömande.

Liksom vid järnvägsarbetenas utförande lärer äfven vid järnvägstrafikens besörjande det ekonomiska slutresultatet i hög grad bero på det sätt, hvarpå förvaltningen skötes. Denna kan skötas dyrbart, och den kan skötas billigt. Resultatet beror vidare på konjunktursfrågor, hvilka svärligen i beräkningen rörande afkastningen kunna tagas i betraktande.

Resultatet är gifvetvis också beroende på trafikens storlek. Beräkningar häröfver låta sig verkställas med ganska stor tillförlitlighet, då det gäller lokal-

trafikens minimum, men då som oftast är fallet frågan är om att fixera transitotrafikens värde för beräkning af järnvägarnas afkastningsförmåga, inträder under alla förhållanden osäkerhet.

Transitotrafikens vägar ändras nämligen med tillkomsten af nya trafikleder, järnvägar, kanaler, hamnar m. m., hvilket icke läser med någon större grad af säkerhet kunna förutses vid afkastningsberäkningarnes utförande för tilltänkta nya järnvägar.

I regel utgör dock den säkrare lokaltrafiken ett så pass säkert stöd för företagens ekonomi, att utsikter icke desto mindre finnas för gynnsamma resultat.

För öfvervakande af järnvägsbolagens verksamhet, i hvad denna kan hafva inflytande på statens trygghet, för att statslånen varda till afsedt ändamål använda, och att bolagens förbindelser mot staten i öfrigt blifva vederbörligen uppfyllda, förordnar Kungl. Maj:t enligt nådig instruktion den 22 oktober 1892 särskild ledamot i järnvägsbolagens styrelser, men har Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i regel icke någon som helst befogenhet att i dessa afseenden inverka på eller öfvervaka ekonomiseringen vid de järnvägsanläggningar, som väl erhållit statslån, men ej fullgöra sina därmed åtagna förbindelser.

Ett förhållande, som synes anmärkningsvärdt särskildt med afseende på statens förbehållna inlösenrätt till de statslåneunderstödda järnvägarne, är, att, såsom af allmänna svenska järnvägsstatistiken framgår, vissa järnvägsförvaltningar årligen höja slutkostnadernas storlek. I de fall detta beror på, att kostnaderna för de årliga underhållsarbetena påförts anläggningssummans storlek, äro uppgifterna påtagligen icke riktiga.

Såsom en sammanfattning af dessa meddelanden får Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhålla, att för erhållande af nöjaktig öfverensstämmelse mellan beräknade och verkliga anläggningskostnader och afkastningsresultat vid enskilda med statslån understödda järnvägar torde erfordras,

att en teknisk-ekonomisk kontroll anordnas för öfvervakande, att de beräkningsgrunder, som följts vid lånens anvisande, också lända till efterrättelse vid företagens utförande och förvaltning.

Åberopade bilagor bifogas.

Stockholm den 7 februari 1910.

FRIDOLF WIJNBLADH.

B. Stafsing.

Bil. II.

Till Konungen

angående kostnadsberäkningar och kontroll öfver enskilda järnvägsbyggnader, för hvilka låneunderstöd af statsmedel begärts.

Genom nådigt bref den 16 juni 1905 har Eders Kungl. Maj:t, med öfverlämnande af ett tryckt exemplar af Riksdagens skrifvelse den 18 maj 1905 angående beviljande af ytterligare låneunderstöd för anläggning af järnväg från Orsa till Sveg, anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att till Eders Kungl. Maj:t inkomma med yttrande och förslag med anledning af hvad Riksdagen i sin berörda skrifvelse anført om angelägenheten af att för framtiden större omsorg och noggrannhet af vederbörande ämbetsverk ägnades åt granskning af de kostnadsberäkningar, som i enlighet med Riksdagens föreskrifter beträffande den till Eders Kungl. Maj:ts disposition ställda lånefonden för enskilda järnvägsanläggningar skulle läggas till grund såväl för bestämmandet af det belopp, hvarmed i hvarje fall lån från fonden skulle kunna utgå som ock vid pröfning, huruvida ett jämte statslånet fullt tillräckligt enskildt kapital finnes att tillgå för anläggningens utförande.

Med anledning af Eders Kungl. Maj:ts sålunda gifna föreskrifter får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånighet anföra följande.

Af Riksdagens ofvanberörda skrifvelse framgår, att, sedan Eders Kungl. Maj:t i proposition till Riksdagen framställt förslag att åt Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag måtte till fullbordande af den påbörjade järnvägsanläggningen mellan Orsa och Sveg kunna å det af Riksdagen enligt skrifvelse den 7 maj 1901 till låneunderstöd för enskilda järnvägar beviljade och till Eders Kungl. Maj:ts förfogande ställda extra anslag af 7,500,000 kronor anvisas ytterligare ett låneunderstödsbelopp af 2,200,000 kronor utan iakttagande af de i Riksdagens berörda skrifvelse stadgade villkor men med vissa förbehåll, Riksdagen vid behandling af nämnda förslag till en början erinrat, hurusom det för anläggningen af järnväg från Orsa till Sveg ursprungligen uppgjorda kostnadsförslaget slutat på en summa af 4,436,000 kronor med rullande materiel och 3,700,000 kronor utan sådan materiel; att, sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i utlåtande af den 18 februari 1901 på anförda skäl förklarar sig icke hålla för osannolikt, att järnvägen skulle kunna fullbordas för det sålunda beräknade kostnadsbeloppet, Eders Kungl. Maj:t den 15 mars samma år fastställt berörda kostnadsberäkning, i hvad den afsåg järnvägens anläggning utan rullande materiel, samt för anläggningens utförande beviljat Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag ett statslån till den beräknade kostnadens halfva belopp eller 1,850,000 kronor; att bolaget af det beviljade lånebeloppet utbekommit 1,233,000 kronor, och att på järnvägsanläggningen nedlagts sammanlagdt omkring 3,100,000 kronor, men att för anläggningens fullbordande numera af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknats vara erforderligt ytterligare 2,700,000 kronor, hvilket belopp

emellertid på af föredragande departementschefen anförda grunder ansetts böra höjas till omkring 2,886,000 kronor; och att kostnaden för järnvägen utan rullande materiel sålunda antages komma att belöpa sig till omkring 6,000,000 kr. i stället för det i fastställda kostnadsförslaget beräknade 3,700,000 kronor, hvarefter Riksdagen vidare anført att i de nya kostnadsberäkningarne visserligen hade, såsom och vid det redan utförda arbetet å banan skett, den från början bestämda maximilutningen af 16: 1000 nedbragts till 14: 1000, hvarjämte minimikurvradien ökats från 300 till 400 meter, att den af lutningsförhållandenas förbättring föranledda kostnadsökningen torde, på sätt särskildt påpekats till det mesta motvägas af besparing i följd af den minskning i väglängden, som vid banans omstakning vunnits, och att på det hela det icke kunde bestridas, att den kostnadsberäkning, som lagts till grund för bestämmande af statslånets belopp varit synnerligen otillförlitlig, att liknande förhållanden hade, om än ej i så hög grad som här vore fallet, förekommit äfven med afseende å flera andra enskilda järnvägsanläggningar, för hvilkas utförande statslån under senare tider beviljats; att i dessa fall vederbörande järnvägsbolag emellertid funnit utväg att, hufvudsakligen genom enskild upplåning anskaffa medel till banans fullbordande men att följderna af felberäkningen mången gång blifvit, att järnvägsföretaget under en lång följd af år fått arbeta med stora ekonomiska svårigheter och icke kunnat fullgöra sina förbindelser till staten, samt att i anledning af dessa förhållanden Riksdagen ansett sig böra framhålla angelägenheten af att för framtiden större omsorg och noggrannhet af vederbörande ämbetsverk ägnades åt granskning af de kostnadsberäkningar, som i enlighet med Riksdagens föreskrifter beträffande den till Eders Kungl. Maj:ts disposition ställda lånefonden för enskilda järnvägsanläggningar skulle läggas till grund såväl för bestämmande af det belopp, hvarmed i hvarje fall lån från fonden skulle kunna utgå som ock vid pröfning, huruvida ett jämte statslånet fullt tillräckligt enskildt kapital funnes att tillgå för anläggningens utförande.

Då nu Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämlikt Eders Kungl. Maj:ts nådiga befallning har att afgifva icke blott yttrande utan äfven förslag med anledning af hvad Riksdagen sålunda anført, anser sig styrelsen för klargörandet af de synpunkter, som vid förslagets upprättande böra iakttagas, så vidt möjligt böra redogöra för omfattningen af anmärkta missförhållandenas förekomst och de orsaker, som hufvudsakligen framkallat desamma.

Ur de för styrelsen tillgängliga handlingarna har styrelsen sålunda inhämtat om de med statslån på senare tider exempelvis efter 1887 fullbordade enskilda järnvägsanläggningarna, att de till grund för statslånets beviljande lagda beräknade kostnaderna och de för järnvägsanläggningarnas fullbordande utgjorda verkliga kostnaderna hafva uppgått till de respektive belopp, som för hvarje sådan järnväg angifves i följande tabell.¹⁾

Af denna tabell framgår sålunda, att verkliga kostnaden i de flesta fall visserligen något men dock i regel obetydligt öfverskridit den beräknade.

Beträffande särskildt den af Riksdagen i detta afseende omförmälda Orsa — Svegs järnväg har af den förnyade granskning styrelsen numera varit i tillfälle utföra öfver det för första statslånets bestämmande fastställda kostnadsförslaget, också otvifvelaktigt framgått, att dessa beräkningar varit alldeles för låga. Det af sökande-

¹⁾ Denna tabell har ansetts kunna här uteslutas.

bolaget för statslånets erhållande åberopade kostnadsförslaget var emellertid upprättadt af en med orts- och lokalförhållandena väl förtrogen och van undersökningsförrättare och torde granskning på marken ej hafva verkställts genom annan af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för ändamålet förordnad sakkunnig. Styrelsen har dock icke i behåll några handlingar eller promemorior, som utvisa på hvilka grunder styrelsens dåvarande ledamöter ansett sig kunna på sätt skett godkänna dessa kostnadsförslag.

Enahanda förhållande äger jämväl rum beträffande Klippan—Röstånga, Sala—Gysinge—Gäffe och Linköping—Kisa—Vimmerby järnvägar vid hvilka de beräknade kostnaderna jämväl väsentligt öfverskridits.

Beträffande åter de öfriga, i förestående tabell upptagna, järnvägsanläggningar där den beräknade och den verkliga kostnaden i någon mån öfverskrider eller understiger den beräknade, anser styrelsen, att skiljaktigheterna icke äro så stora, att de beräkningar, som legat till grund för statslånens anvisande i dessa fall, kunna med bestämdhet sägas vara felaktiga, då ju skiljaktigheterna kunna bero icke allenast på konstnadsberäkningarnas större eller mindre noggrannhet utan äfven på bland annat den hushållning, som följts vid arbetenas verkställande eller på de ändringar af tillhörande arbetsplaner, som i de flesta fall föreslagits vid företagets genomförande.

Allmänt bekant är ju att arbetsföretagens ledning utöfvar det största inflytande på arbetskostnaderna, och på denna arbetsledning eller hushållning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke haft att utöfva något som helst inflytande.

Lika känt är också att vid järnvägsanläggningars utförande man följt helt andra detaljbestämmelser än dem, som legat till grund för statslånets anvisande, och hafva i regel dessa afvikelser afsett förbättringar, såsom lutningarnas minskande, kurvradiernas ökande, ökning af banvallens bredd, höjning af rälsvikten, förstoring af husbyggnaderna och ökande af deras antal.

Mot dessa förbättringar har Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen så mycket mindre kunnat hafva något att invända, som styrelsen icke haft att taga någon kännedom om eller utöfva något inflytande på bolagens ekonomi, hvilken skötts helt och hållet efter bolagens egna godtfinnanden. Ej ens vid statslånens anvisande har det i regel ansetts nödigt, att styrelsen skulle utreda, huruvida lånetagaren förfogat öfver så stort belopp, att detta jämte statslånet uppginge till den storlek, som enligt kostnadsberäkningarna vore erforderlig för arbetets fullbordande. Först på senaste tid har af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dessa afseenden fordrats ekonomisk utredning, som dessförinnan vanligen verkställts i civildepartementet.

Den granskning, som numera utföres i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen öfver kostnadsberäkningar, hvilka läggas till grund för anvisande af statslån till enskilda järnvägar, är dock i regel förenad med granskning på fältet genom en af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän, och sker enhetsprisernas uppskattning med stöd af de uppgifter styrelsen härom inhämtar från nyss fullbordade eller pågående arbeten af liknande beskaffenhet.

De omständigheter som i synnerhet inverka på anläggningskostnaderna för en järnväg och som ofta nog ej med nöjaktig noggrannhet iakttages vid förslagens upprättande och kostnadsberäkningarnas utförande äro bland annat förekomsten af berg i skärningar, som på ytan synas bestå af jord, terrängens sidoslutning, som medför ökade massor och behof af vattnets afdikning ofvan skärningarna, samt, då fråga är om bankar på land eller än mera i vatten, stora sidoförskjutningar eller vertikala

sättningar, längden af de vägar, som de utschaktade jord- och bergmassorna måste transporteras, förekomsten af upplag samt sidotag, vattenafloppens storlek och antal, svårigheter vid grundläggningar för broar och konstbyggnader i och under vatten, byggnadsgrundernas beskaffenhet tillgången på duglig byggnadssten för broar, trummor och husbyggnader, tillgången på ballastgrus; husbyggnadernas antal och nödiga storlek, enhetsprisernas afpassande efter Orts- och tidsförhållandena, samt att i dessa priser bör ingå de vid hvarje arbete förekommande s. k. faux frais eller kostnader för diverse extra arbete och förlustig genom otjänlig väderlek och materialiernas mindre goda beskaffenhet eller tillfälligt förslösande af materiel och arbetskraft, oväntadt höga fordringar för tillstånd till anslutningar till angränsande banor, oberäknade kostnader för kapitalanskaffning eller höga administrationskostnader, rullande materielen omfattning och beskaffenhet med flera på slutresultatet inverkan faktorer.

Häraf torde framgå, att såväl kostnadsförslagets upprättande som deras granskning och anläggningens utförande bero på iakttagande af så många omständigheter och åtgärder, att endast den största noggrannhet och sakkunskap kan tillförsäkra goda resultat.

Tillsär man då huru dessa angelägenheter i verkligheten handhafvas, skall man finna till en början att själfva järnvägsundersökningarna och upprättandet af kostnadsförslagen i de flesta fall verkställas mot en så ringa ersättning, att det är otänkbart, att mera ingående utredning därför skall kunna förebibras, och i många fall utlämnas dessa undersökningsarbeten på entreprenad till den minstbjudande utan hänsyn till om den som erhåller uppdraget förvärfvat den sakkunskap och erfarenhet i såväl byggnads- som undersökningsfrågor, hvilka äro oundgängligen nödvändiga för ernående af tillförlitliga resultat. Oftast gå intressena till en början ut på att påvisa, att företaget kan genomföras för en kostnad, som ej är afskräckande, och då fråga är om statslån, där halfva beräknade kostnaden skall bestridas genom de sökandes egna medel, håller sig inom gränserna för de belopp, som kunna anskaffas genom aktieteckningar eller andra tillskott.

Sedan förslagen upprättats, äro förslagsställarne ofta nog ställda helt och hållet utom frågan och ansvarsfria för utgången. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen måste dock, om förslagen icke skola helt och hållet med åtföljande tidsutdräkt och kostnader omarbetas, taga de flesta af förslagsställarnes uppgifter för goda.

Visserligen har styrelsen under de senare åren i regel låtit en af sina tjänstemän på marken granska de ingifna planernas riktighet, men denna granskning kan dock ej blifva så effektiv, som om förslagen från början upprättades af dessa inför Styrelsen ansvariga tjänstemän.

Inom styrelsen sker granskningen i den utsträckning tillgången på personal i förhållande till den alltmera ökade arbetsbördan medgifver.

Mest svårberäkneliga torde därvid vara de kostnader, som erfordras för anslutning till andra järnvägar, då i regel icke aftal härom äro afslutade eller kunna afslutas vid den tidpunkt, då statslånen sökas.

För skötseln af arbetenas utförande samt för hushållningen med de tillgängliga medlen råda ensamt järnvägsföretagens förvaltning och har Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke något som helst inflytande härpå.

Det står sålunda dessa förvaltningar fritt att utföra anläggningarna på långt dyrbarare sätt än planen angifver.

På sätt ofvan nämnts utföras också järnvägarna ofta nog med bredare bankar, jämnare lutningar, större kurvradier, tjockare ballast, tyngre räls, dyrbarare hus-

byggnader och större förvaltningskostnader än förslagen afsett, och blifver således i dessa fall skillnaden mellan de beräknade och de verkliga kostnaderna helt och hållet oberoende af de utförda kostnadsberäkningarnas tillförlitlighet. Om sedermera företagen, på grund af de uppdrifna anläggningskostnaderna, iråka långvarigt ekonomiskt betryck, så torde skulden härför böra tillskrifvas ensamt vederbörande järnvägsförvaltning och hvilat i intet afseende på Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Då icke desto mindre öfverskridandet af de beräknade kostnaderna torde verka skadligt i vidsträckt omfattning, lärt det ligga stor vikt uppå att sådan ordning införes vid järnvägsföretagens genomförande, att detta i möjligaste mån undvikas.

Till ernående häraf anser Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen följande åtgärder böra vidtagas.

1:o undersökningarna för upprättande af arbetsplaner och kostnadsberäkningar skola utföras på mera fullständigt och tillförlitligt sätt än hittills varit brukligt.

2:o arbetsplanerna skola upprättas på sådant sätt, att medelst plan- och profilritningar samt nödiga tvärsektionsritningar, arbetsbeskrifningar och kostnadsberäkningar framgår såväl storleken af som kostnaden för alla förekommande arbeten.

3:o arbetenas utförande och de tillgängliga medlens användande skola underställas en verksam kontroll.

Beträffande då till en början den under 1:o angifna åtgärden, finner styrelsen syftemålet härmed säkrast och bäst uppnås, om de ifrågavarande arbetsplanerna och kostnadsberäkningarna upprättas på sökandenas bekostnad men genom de styrelsens tjänstemän, eller andra sakkunnige, som styrelsen därtill förordnar.

För möjliggörande af arbetsplanernas tillförlitliga granskning i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fordras, att dessa planer äro så upprättade, att alla förekommande arbeten kunna af dem beräknas och således att förekomsten af berg-, jord- och sidoschakter samt upplag äfvensom markens sidolutning och öfriga på kostnaderna inverkan faktorer uppgifvas med full tillförlitlighet och i enlighet med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens föreskrifter.

Den under 3:o omnämnda kontrollen öfver arbetenas utförande och rätta användandet af de för järnvägsanläggningens utförande tillgängliga medlen anser styrelsen kunna ordnas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den kontroll, som Eders Kungl. Maj:t föreskrifvit beträffande användandet af det till fullbordande af järnvägen Orsa—Sveg anvisade ytterligare lånebeloppet af 2,200,000 kronor. Härvid torde dock kunna vidtagas den förenklingen, att den för detta ändamål utsedde kontrollanten jämväl förordnas *dels* att jämlikt nådiga instruktionen af den 22 oktober 1892 vara den af Kungl. Maj:t förordnade ledamoten i järnvägsbolagets styrelse, *dels* att vara den i koncessionshandlingarna omförmälde statens öfvervakande ingenjör för arbetenas utförande.

Med stöd af hvad sålunda anförts får Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånighet hemställa, att utöfver de villkor, som hittills plägat af Riksdagen uppställas för erhållande af lån ur fonder för understödjande medels lån af enskilda järnvägar, som skola upplåtas för allmän trafik därjämte måtte för erhållande af dylikt lån af Eders Kungl. Maj:t stadgas;

att nya arbetsplanerna med tillhörande kostnadsberäkningar för sådan järnvägsanläggning skola vara på sökandens bekostnad upprättade af den Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman eller annan sakkunnig person, som därtill af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter ansökan på sökandes bekostnad förordnas, äfvensom

att redan förut genom annan person upprättad arbetsplan, som lägges till grund för ansökan om statslån, skall vara granskad på marken af en af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens på sökandes bekostnad förordnad tjänsteman eller annan sakkunnig person

att arbetsplanerna enligt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda föreskrifter upprättas på sådant sätt, att däraf medels plan- och profil- samt nödiga tvärsektionsritningar, arbetsbeskrifning och kostnadsförslag med full tydlighet framgår de för företaget erforderliga arbetenas storlek och samtliga kostnader;

att för utförande under Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen af en enligt särskild instruktion närmare angifven kontroll öfver arbetenas utförande för fullbordande af dylik järnvägsanläggning och öfver rätta användandet af de för vidkommande järnvägsaktiebolag tillgängliga medlen må af Kungl. Maj:t efter förslag af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utses en sakkunnig person, som jämväl må förordnas *dels* att jämlikt nådig instruktion af den 22 oktober 1892 vara den af Kungl. Maj:t förordnade ledamoten i järnvägsbolagets styrelse, *dels* att vara statens öfvervakande ingenjör för arbetenas utförande.

Slutligen torde på sätt Riksdagen ifrågasatt redan i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och före afgifvande af underdånigt utlåtande med tillstyrkande af statslån till enskilda järnvägsanläggningar, af lånesökanden förebringas fullständigt bevis om förfogande af penningemedel, som jämte statslånen äro tillräckliga för järnvägsanläggningens utförande.

Stockholm den 2 april 1906.

Underdånigst
FRIDOLF WIJNBLADH.

B. Stafsing.

Bil. III.

P. M.

angående kostnader för en del äldre enskilda järnvägar, där annuiteten å erhållet statslån ej tillfullo gäldats.

Järnvägens namn.	Spårvidd m.	Längd km.	Trafik-tillstånd år.	Kostnad-enl. konces-sionsför-slaget.	Vid statslånets beviljande beräknad och fastställd kostnad.	Verklig kostnad vid afsyning.
Västervik—Åtvidaberg—Bersbo	0.891	86.1	1879	3,250,000	3,250,000	3,177,000
Siljans *)	1.435	37.0	1884	1,953,000	1,754,000	1,819,000
Karlsdal-Grythytted (Svartålf järnv.)	„	35.0	1889	682,000	704,000	802,900
Hesseholm—Vittsjö *)	„	22.0	1890	678,000	679,400	747,200
Norra Södermanlands	„	121.7	1895	3,565,000	3,600,000	3,898,000
Norrköping—Söderköping—Vikbolandet	0.891	62.7	1895	1,480,000	1,434,000	1,601,000
Orsa—Sveg	1.435	123.0	1909	—	6,000,000	5,999,000
Östra Blekinge **)	1.067	43.0	1899	992,800	1,075,000	1,132,000
Klintehamn—Roma	0.891	23.0	1898	430,000	430,000	436,200
Slite—Roma	„	33.4	1902	680,000	680,000	779,800
Östra—Centralbanan	1.435	100.0	1902	3,285,000	3,420,000	5,045,000
Sala—Gysinge—Gäfle	„	98.5	1901	3,092,000	3,092,000	4,037,000
Kjällige—Sjöbo	„	48.8	1906	1,872,000	2,400,000	2,836,000
Sköfde—Axvall	0.891	21.3	1904	739,500	739,500	926,900
Valdemarsvik—Söderköping	„	39.3	1906	1,118,000	1,183,000	1,805,000

*) För dessa järnvägar är kostnaden angifven utan rullande materiel, för alla öfriga med rullande materiel.

**) Statslån för denna järnväg var af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afstyrkt.