

## Nr 29.

Ankom till Riksdagens kansli den 8 april 1910 kl. 11 f. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 5  
med anledning af förslag om skrifvelse till Kungl. Maj:t  
angående vissa ändringar i uppställningen af statsbanor-  
nas utgifter och inkomster m. m.*

Uti en inom Andra kammaren af herr Crafoord väckt och till utskottet 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 inverkande faktorer m. m. samt 2) att statsbanornas kostnads- och arfvodesstat fortast möjligt underställes Riksdagens pröfning.

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 tillkommen 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

debit 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 penningeförvaltande verk genom riksdagsbeslut få sina stater fastställda med undantag af 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 utvecklats, 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, tilläckligt för annuiteten, är det ju rätt förklarligt, att den undantagsställning, som beredts kungl. järnvägsstyrelsen, fått fortfara.

Emellertid hafva andra förhållanden inträffat. Vår statsbaneindustri har utvecklats 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 här af 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 häröfvan berörda svårighet, att så långt i förväg beräkna statsbaneutgifterna, bortfalla.»

Motionärens slutyrkande utmynnar i en hemställan om sådana detaljändringar i uppställningssättet af statsbanornas bokförings- och redovisningstabläer, 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.

*Utskottets  
yttrande.*

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 tydligen pekar fram emot i sin motivering — *statsbanornas ekonomiska bärighet*. Så angifver motionären enligt järnvägsstyrelsens berättelse för 1908, att det i statsbanorna nedlagda kapitalet uppgår till 518,882,880 kr. 49 öre samt att inbetalningen till statskontoret, alltså afkomsten, uppgick till 1,05 %, medan skillnaden mellan den erforderliga annuiteten och dessa disponibla 1,05 % måste fyllas genom skattemedel.

Utskottet, som finner hvad motionären här framhållit vara ej endast kärnpunkten i motiveringen utan en fråga af det allra största statsekonomiska intresse, har ansett sig böra något närmare undersöka det förhållande som motionären med detta bragt på tal. Det har därvid emellertid visat sig, att de af motionären angifna siffrorna ej kunna anses vara de för bedömande af statsbanornas ekonomiska drift mest belysande, och detta på den grund att de angifva det till statsverket inlevererade beloppet i procent af medelanläggningskostnaden under året.

Emellertid bör för en beräkning af statsbanornas rentabilitet, ej endast den bokförda anläggningskostnaden läggas till grund, utan hela det kapital som vid årets slut finnes bundet i statsbanorna, således såväl anläggningskostnad

för bana, värde å rullande materiel med de afskrifningar, som under årens lopp gjorts i form af »sloping», som förlagskapital, — förråd, reservdelar, material och kassa, ett totalkapital, som i statsbanornas summariska redovisning för år 1908 upptages till 520,146,450 kronor och för år 1909 till 544,582,087 kronor.

Vid det under innevarande år afhållna teknikermötet var till diskussion upptaget ämnet: »Staten i konkurrens med den enskilda industrien.» Inledaren yttrade därvid: »Om vi därefter öfvergå till de ekonomiska synpunkterna i frågan, så finnas äfven här en del säregna förhållanden att taga hänsyn till. Om staten konkurrerar med enskilda bör man gifvetvis äga rätt att fordra, att dess driftkostnadskalkyler äro fullt tillförlitliga, så att icke genom ofullständigheter i detta afseende staten kommer att trycka ned priserna för den enskilda industrien. Strängt taget är ju detta icke något, som gäller speciellt för staten, utan som hör under de allmänna reglerna för en sund konkurrens, men det synes dock vara befogadt att särskildt markera detta, då det på åtskilliga håll inom statens verk (om också ej inom dess rent industriella företag) lär förekomma, att vid uppgörandet af driftkostnadsberäkningar ingen hänsyn toges till ränta och afskrifning af anläggningskapitalet. Detta är naturligtvis fullständigt oriktigt, ty om driftkostnadsberäkningar utföras på detta sätt, och produktionen afyttras efter dessa beräkningar, så betyder det naturligtvis, att staten säljer produktionen med förlust, och att denna förlust direkt täckes af de skattdragande, något som torde vara oförenligt med sunda principer. Jag anser mig böra framhålla att denna princip att driftkostnadsberäkningarna böra uppgöras på normalt sätt bör vara gällande icke allenast när det är fråga om staten i direkt konkurrens med enskilda såsom leverantör till tredje man, utan äfven när det gäller statens leveranser för egen räkning, d. v. s. när det gäller att afgöra, huruvida staten kan framställa en viss produkt, det må nu vara hvad som helst, billigare, än hvad den betingar vid inköp från annat håll.»

Den princip inledaren sålunda framhöll underströks än mera af ett flertal talare vid den debatt som följde, och framhölls, att statens ekonomiserande verk, äfven när de följa den här framhållna principen vid sin rentabilitetskalkyl, dock alltid hafva en bestämd fördel framför enskilda företag af samma art, nämligen friheten från skatter.

Ehuru debatten i hufvudsak torde hafva varit riktad mot statens leveranspris för elektrisk ström, synas de principiella uttalanden, som gjordes, dock äga full tillämpning äfven på järnvägsdriften.

Vid denna fastställes nämligen statens järnvägars taxa för all person- och gods-samtrafik mellan statens och enskilda järnvägar. Af bankoutskottets vid innevarande riksdag utlåtande nr 3 angående låneunderstöd åt enskilda järnvägar samt Riksdagens skrivelse i detta ärende framgår klart Riksdagens uttalade fordran, att i enskilda järnvägar såsom statslån placeradt kapital skall af dessa järnvägar både förräntas och amorteras. Det synes utskottet då som en naturlig konsekvens, att den fordran äfven måste kunna uppställas, att det i statsbanorna nedlagda kapitalet åtminstone förräntas. Till räntefot bör lämpligen läggas den effektiva medelräntan å Sveriges statslån, hvilken för närvarande visserligen något öfverstiger 3,8 %, men har utskottet ansett sig i sin kalkyl böra stanna vid denna siffra. Med denna räntefot, och de af statsjärnvägarna i deras officiella statistik samt summariska redovisning angifna beloppen å bundet statskapital, utgifter och inkomster som grund, har utskottet uppgjort nedanstående belysande tabell:

	1906	1907	1908	1909
Bundet statskapital	488,613,042	500,205,837	520,146,450	544,582,087
3,8 % ränta därå	18,567,295	19,008,021	19,765,565	20,694,119
Utgifter	42,017,524	51,229,162	57,315,889	55,102,200
Summa	60,584,819	70,237,183	77,081,454	75,796,319
Inkomster	60,017,283	64,063,421	64,321,372	63,975,637
Brist å statsbanedriften att täckas genom skatter	567,536	6,173,762	12,760,082	11,820,682

Af tabellen framgår den högst betydliga brist vid enbart förräntning af det bundna kapitalet som uppstått vid statsbanedriften under de senare åren, uppgående för de två sista till i rundt tal 12 millioner kronor per år. Nu är det visserligen så, att hela det i statsbanorna bundna kapitalet ej utgöres af upplånade penningar, som med nödvändighet måste både förräntas och amorteras, men största delen af vår statsskuld har dock blifvit använd för statsbanornas behof.

Väl måste det erkännas, att vissa delar af statsbanorna ej kunna för närvarande förutsättas äga bärighet, i det de byggts med afsikt att tillgodose en landsändas ekonomiska och kulturella intressen, samt att de meromkostnader, som årligen äro förknippade med dessa banors drift, kunna anses upp-

vägas genom den utveckling af landets industri och bärkraft, till hvilka statsbanorna otvifvelaktigt kraftigt bidragit.

Af intresse för nu berörda frågor torde vara det som framhålles i 1909 års Riksdags revisorers berättelse om granskning af riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning å sid. 41, jämfäst med slutsiffrorna å sid. 22, 40 och 42.

Revisorerna anföra, att »de af riksgäldskontoret upptagna fonderade lånen hufvudsakligen blifvit använda, dels till bekostande af statens järnvägsbyggnader och dels till anslag eller lån till enskilda järnvägsanläggningar.»

Å sid. 22 angifvas de ursprungliga lånebeloppen till enskilda järnvägar hafva utgjort 58,473,996 kronor 96 öre, och å sid. 42 den till riksgäldskontoret inbetalta ränta och amortering å lån till enskilda järnvägsanläggningar hafva under åren uppgått till 85,711,981 kronor. Landets statsskuld uppgick år 1909 till 537,422,744 kronor. Statsbanorna hafva för sin c:a 6 gånger större andel i statsskulden till statskontoret inbetalt en sammanlagd summa af endast 289,965,463 kronor och 16 öre.

Utöfver förräntning och amortering af statslånen hafva många af de enskilda järnvägarna att förränta och amortera lån till enskilda lånegifvare och vissa af dessa järnvägar hafva, äfven under de senaste åren, kunnat lämna utdelning till sina aktieägare, hvilka för *samtliga* enskilda järnvägar för år 1906 i medeltal utgjorde å stamaktie 3,36 % och å preferensaktie 2,84 %, medan motsvarande utdelning för de *normalspåriga* enskilda järnvägarna uppgick till resp. 3,67 % och 2,80 %.

Det ligger naturligen nära till hands att tänka sig, att medlet för betryggande af statsbanornas bärighet helt enkelt vore en höjning af de olika tarifferna för person- och godsbefordran. Utskottet har emellertid den uppfattningen, att mycket står att vinna utan att denna utväg behöfver tillgripas, och styrkes i denna sin uppfattning genom en jämförelse af, dels de ofvan anförda siffrorna, dels de siffror rörande statens och enskilda järnvägar, hvilka finnas angifna i Sveriges officiella statistik i sammandrag 1910, tab. 68.

Statsbanornas totala längd uppgick 1906 till 4,199 kilometer och de enskilda normalspåriga järnvägarnas till 5,855 kilometer, hvarför en jämförelse under vissa förbehåll kan anses vara befogad och belysande.

För år 1906 var statsbanornas trafikinkomst i medeltal per dag och bkm. 38,82 kronor och uppgick driftkostnadsprocenten till 70,46 %, motsvarande således 27,85 kronor i driftkostnad per dag och bankilometer.

De enskilda normalspåriga järnvägarnas trafikinkomster uppgingo samma år per dag och bankilometer till i medeltal 22,55 kronor, därvid medeldriftkostnadsprocenten utgjorde 61,84 % och således driftkostnaden 13,94 kronor per dag och bankilometer, utgörande i det närmaste endast 50 % af motsvarande kostnad vid statsbanorna.

Under åren 1907, 1908 och 1909 hafva visserligen bruttoinkomsterna, hvilka med c:a 1 % öfverstiga trafikinkomsterna, vid statsbanorna uppgått till respektive 40,77, 40,48 och 40,09 kronor per dag och bankilometer, men utgiftsprocenten har därjämte stigit till för de olika åren respektive 79,97 %, 89,11 % och 86,13 %. Statsbanornas utgifter per dag och bankilometer har således under dessa år uppgått till respektive kronor 32,63, 36,07 och 34,53.

Sannolikt hafva äfven de enskilda järnvägarnas driftkostnader under dessa år stigit, hvaröfver dock fullständig statistik ännu ej finnes tillgänglig, men detta rubbar ej betydelsen eller värdet af föregående jämförelse.

Utskottet förbiser ej de anledningar, som förefinnas till större driftkostnad vid statsbanorna mot vid de enskilda järnvägarna, såsom den tätare trafiken och statsbanornas nattåg med därpå följande ökad personal, men skillnaden i omkostnader är dock för stor att kunna häraf förklaras.

Då man härtill betänker att för såväl person- som godssamtrafiken samma taxa tillämpas å både statens och enskilda banor, och att skillnaden i lokaltaxorna i allmänhet endast företer obetydligare afvikelser, måste man göra sig den frågan, hvarpå beror då detta statsbanornas ogynnsamma ekonomiska resultat? Kunde utskottet uttömmande besvara denna fråga vore därmed en viktig faktor funnen för förverkligandet af ett bättre ekonomiskt resultat af statsbanedriften. Men nu är det så, att resultatet af statsbanedriften är beroende af en mängd ingripande faktorer af såväl bestående som föränderlig art, och hvilka utskottet ej anser sig hvarken ägnadt eller hafva skäl inlåta sig på att söka klarlägga.

För utskottet står det nämligen som ett klart och ovedersägligt faktum, att våra statsbanors drift lämnar ett synnerligen klen ekonomiskt resultat.

Med detta faktum för ögonen och med vetskap om att statsbanorna äro landets största ekonomiska verk, med ett bundet kapital af c:a 550 millioner och en årlig kostnads- och arfvodesstat af c:a 60 millioner kronor, synes det utskottet 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 skattebörda, som för närvarande är fallet.

Härpå kanske svaras: allt är redan vidtaget, eller skall af järnvägsstyrelsen vidtagas hvad rimligen kan af densamma begäras, och Riksdagen har ju för endast ett par år sedan bifallit en omorganisation afsedd att underlätta och förbättra verkets skötsel.

Hvad nu järnvägsstyrelsen och dess åtgärder vidkommer, så kan det ej vara utskottets mening att utan vidare skjuta skulden för statsbanornas dåliga ekonomiska resultat på järnvägsstyrelsen, ty af de förhållanden som kunna förutsättas influera på resultatet torde endast en del kunna af järnvägsstyrelsen omgestaltas emedan t. ex. omorganisationsfrågor och dylikt afgöras genom Riksdagen. I öfrigt torde de löpande göromålen för verkets skötsel och drift så helt taga styrelsens tid i anspråk, att något afsevärdt arbete därutöfver svårligen kan fordras. Att emellertid vissa åtgärder som torde bereda järnvägsstyrelsen ökad arbete, krävas, framgår af öfverrevisorernas berättelse för år 1908, hvarur utskottet, då denna berättelse ej blifvit till Riksdagens ledamöter utdelad, anser sig böra anföra följande:

»Angående räkenskaperna få öfverrevisorerna anföra följande.

Vid granskning af hufvudboken hafva öfverrevisorerna funnit, att statsbanornas anläggningskonto och statsanslags kapitalkonto icke upptaga värdena af sådana bandelar, för hvilka fullständig sluträkenskap icke blifvit genom statens järnvägsbyggnaders försorg upprättad. Sådan räkenskap upprättas, enligt hvad öfverrevisorerna inhämtat, i de flesta fall först flera år efter det järnvägslinjen i fråga blifvit för trafik öppen. Följden häraf har blifvit, att följande genom statens försorg byggda bandelar icke äro i hufvudboken upptagna:

Långsele—Boden .....	öppnad för trafik den	6 aug. 1894
Vännäs—Umeå .....	» » » »	29 sept. 1896
Krylbo—Frövi .....	» » » »	12 dec. 1900
Gellivare—Riksgränsen.....	» » » »	15 nov. 1902
Uddevalla—Skee .....	» » » »	16 dec. 1903
Uddevalla—Tingstad .....	» » » »	i juni 1907

Anläggningskostnaden för dessa bandelar uppgick den 31 december 1908 till 87,025,508 kr. 88 öre.

Icke heller finnas i hufvudboken upptagna följande af staten inköpta enskilda järnvägar, nämligen:



Luleå—Gellivarebanan .....	öfvertagen af staten den 9 aug. 1891
Väst kustbanan .....	» » » » 1 jan. 1896
Örebro—Frövi järnväg .....	» » » » 1 » 1900
Örebro—Svartå » .....	» » » » 1 » 1907
Strömstad—Skee » .....	» » » » 1 » 1907

Inköps- och kompletteringskostnaden vid 1908 års slut för dessa banor uppgick till 38,840,430 kr. 03 öre.

Vid 1908 års utgång utgjorde anläggnings- och byggnadskostnaden för de under byggnad varande bandelarna:

Morjärv—Lappträsk jämte landsvägen Boden—Lappträsk,

Östersund—Ulriksfors,

Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen samt

Järna—Norrköping,

sammanlagdt 3,541,031 kr. 74 öre, hvartill komma kostnaderna för undersökningar för den s. k. Inlandsbanan med 431,917 kr. 12 öre. Dessa kostnader, tillsammans 3,972,948 kr. 86 öre, återfinnas icke heller i hufvudboken.

Kostnaden, 7,971,642 kr. 08 öre, för de provisoriska anordningarna vid Stockholms centralstation, hvilka arbeten afslutades under år 1908, saknas likaledes i hufvudboken. I nämnda belopp ingår jämväl värdet af inköpta fastigheter med 749,000 kronor.

Samtliga dessa belopp, tillsammans 137,810,529 kr. 85 öre, återfinnas icke å statsbanornas anläggningskonto. Följden häraf har blifvit, att statsjärnvägarnas i hufvudboken angifna värde icke på långt när uppgår till det i järnvägarna nedlagda kapitalbeloppet.

Ifrågavarande belopp finnas visserligen intagna i en hufvudboken bilagd sammanställning, benämnd: »Statens järnvägars kapitalräkning, omfattande tiden från första byggnadsåret till och med år 1908». Men denna sammanställning, som innehåller en hel del uppgifter, delvis approximativa, hvilka icke förekomma i hufvudboken, äger med denna intet organiskt sammanhang.

Då hela statsbanenätet med hvad därtill hörer bör vara i hufvudboken redovisadt, anse öfverrevisorerna, att bokföringen bör så omläggas, att byggnads-, kompletterings- och inköpskostnaderna för samtliga ofvan uppräknade järnvägslinjer äfvensom kostnaderna för de provisoriska bangårdsanordningarna vid Stockholms centralstation och för under byggnad varande bandelar intagas å vederbörande konton i hufvudboken samt att framdeles vid påbörjandet af arbetet på någon ny järnvägslinje denna

upptages i hufvudboken redan från och med det år, då den första utbetalningen för linjen i fråga ägt rum; och hålla öfverrevisorerna före, att denna komplettering af hufvudboken bör omedelbart företagas, oberoende af den här nedan vidrörda frågan om verkställande af utredning angående bokföringens reformering.

Till följd däraf, att ofvannämnda järnvägslinjer icke äro på respektive konton i hufvudboken intagna, återfinnes icke heller där den till dem hörande rörliga materielen, d. v. s. den materiel, som anskaffats för anslag, anvisade till byggnad af järnvägslinje jämte rörligt materiel, eller som öfvertagits jämte de inköpta enskilda järnvägarna.

Men äfven rörande den i hufvudboken redovisade rörliga materielen tillämpas ett förfaringssätt, som öfverrevisorerna anse mindre lämpligt. Denna materiel återfinnes nämligen icke i sin helhet på de fyra konton i hufvudboken, som upptaga kostnaderna för rörlig materiel. Af dessa fyra konton redovisa ett materiel inköpt för statsanslag och tre materiel upphandlade för trafikmedel. Förstnämnda konto, kalladt »rörlig materiel och inventarier för extra statsanslag», är den rullande materielens hufvudkonto och slutade vid 1908 års utgång med ett belopp af 90,601,737 kr. 31 öre. Häruti ingår likväl en summa af 988,584 kr. 20 öre, utgörande af anslagsmedel inköpta inventarieeffekter till och med år 1885, äfvensom det belopp, 2,678,674 kr. 58 öre, hvarmed ångfärjorna bokförts. Men på intet af ifrågavarande fyra konton återfinnes den rörliga materiel, som anskaffats medelst statsanslag, anvisade gemensamt till byggande af viss järnvägslinje samt inköp af rörlig materiel, utan är denna materiel jämte själfva byggnadskostnaderna, i de fall där fullständig sluträkenskap för järnvägsbyggnaden aflämnats, i hufvudboken redovisad på statsbanornas anläggningskonto.» — — —

»Dessutom vilja öfverrevisorerna rörande hufvudboken ifrågasätta, huruvida icke en förändring i redovisningen af utgifterna för drift och underhåll borde företagas på så sätt, att särskilda konton upplades för styrelsen och för distriktschefsexpeditionerna, att af nu befintliga konton det för administrativa afdelningen utginge samt de öfriga, för ban-, trafik- och maskinafdelningarna, sålunda hädanefter endast upptogo inkomster och utgifter för distrikten. Denna afdelning af hufvudbokföringen blefve därmed ordnad i öfverensstämmelse med de principer för gruppering af hufvuddelarna af järnvägsadministrationen, som i andra fall tillämpats från det den nya organisationen trädde i kraft.

Vid granskningen af bokföringen hafva öfverrevisorerna funnit, att

å styrelsens kammarkontor för hvarje månad upprepas största delen af den litterabokföring, som förut verkstälts å distriktens olika afdelningar och expeditioner och hvilken ligger till grund för de bokslutsrapporter, som skola på vissa tider till nämnda kontor insändas. Denna dubbling, som beträffande administrativa, ban- och trafikafdelningarna afser utgifterna per kassa, utföres hufvudsakligen för kontrollerande af en del af förenämnda rapporter, nämligen kassautgiftssummorna, och beträffande maskinafdelningen för kontrollering af en del af debetsummorna i denna afdelnings bokslutsrapport. Då ifrågavarande arbete årligen drager en betydande kostnad utan att, så vidt öfverrevisorerna kunnat finna, medföra motsvarande nytta, anse sig öfverrevisorerna böra ifrågasätta, huruvida icke ett upprepande af denna litterabokföring inom styrelsen, hvad angår distriktens utgifter, kan anses onödig och därför borde upphöra. Enligt hvad öfverrevisorerna inhämtat, läser hinder icke möta, att de journaler, som i omskrifna hänseenden föras vid distrikten, insändas någon tid efter redovisningsårets slut till kammarkontoret att där jämte tillhörande verifikationer, som det åligger nämnda kontor att månatligen emottaga, förvaras till dess räkenskaperna i sin helhet före slutet af oktober månad hvarje år till kamrarrätten insändas.

Frågan om förändring af det vid bokföringen tillämpade littererings-systemet har äfven varit föremål för öfverrevisorernas pröfning.

För verkställande af utredning och afgifvande af förslag i fråga om ny litterering af inkomster och utgifter vid statens järnvägar tillsatte järnvägsstyrelsen den 20 oktober 1906 en kommitté, bestående af fem personer, tillhörande olika delar af järnvägsförvaltningen. Enligt hvad öfverrevisorerna inhämtat, avslutade emellertid kommittén utan resultat sina arbeten redan samma år den tillsattes. Några åtgärder för denna frågas bringande till lösning hafva, såvidt öfverrevisorerna kunnat finna, icke sedan dess af järnvägsstyrelsen vidtagits.

Vid 1909 års riksdag var frågan om en förändring af statens järnvägars bokföringssätt föremål för behandling i anledning af en motion med nämnda syfte. Motionen gaf dock ej anledning till någon Riksdagens åtgärd. I ett underdånigt utlåtande af den 19 januari innevarande år, i anledning af en af Riksdagens revisorer i berättelse öfver verkställd granskning af statens järnvägstrafik under år 1907 framställd anmärkning mot bokföringen rörande centralverkstaden i Örebro, har järnvägsstyrelsen förklarat, att en tidsenlig förändring af statens järnvägars hela bokförings-system står på dagordningen.

Det har vid behandling af denna fråga icke kunnat undgå öfverrevisorerna, att det för driftkostnadernas bokföring afdelningsvis tillämpade littereringssystemet icke numera kan anses anpassadt efter de ändamål, det är afsedt att tjäna. Syftemålet med littereringen har varit i främsta rummet att medelst bokföringen söka framställa en så detaljerad driftkostnadsstatistik som möjligt. Utvecklingen af littereringssystemet och anordningarna för att genom detsamma erhålla nödigt statistiskt material synas emellertid icke hafva hållit jämna steg med trafikens utveckling och de fordringar, som numera måste ställas på en kostnadsstatistik rörande ett företag af statens järnvägars omfång.

Öfverrevisorerna hafva icke varit i tillfälle att ägna bokföringsfrågan den grundliga detaljpröfning, som måste föregå framläggandet af förslag till tidsenlig omgestaltning af bokföringssystemet i dess helhet. Enligt öfverrevisorernas förmenande skulle frågans lösning bäst främjas därigenom, att Eders Kungl. Maj:t täcktes åt en eller flera sakkunniga uppdraga att utarbete förslag till de förändringar i statens järnvägars bokföringssystem, som efter förutgången utredning kunna befinnas önskvärda.»

»De vid årets början och slut vid statsjärnvägarna befintliga lokomotivens och vagnarnas antal jämte de kapitalvärden (anskaffningskostnaden i medeltal), som denna materiel representerar, utgjorde enligt uppgifter från maskinbyrån:

	Den 1 jan. 1908		Den 31 dec. 1908	
	Antal	Anskaffningskostnad	Antal	Anskaffningskostnad
Lokomotiv.....	799	40,629,050	830	42,988,140
Vagnar för persontrafik.....	1,789	21,676,280	1,939	24,063,930
Vagnar för godstrafik.....	19,602	55,870,130	20,134	58,605,120
Summa kr.	—	118,175,460	—	125,657,190

Såsom öfverrevisorerna ofvan på tal om räkenskaperna framhållit, är den rörliga materielen i hufvudboken redovisad dels på för denna materiel afsedda fyra olika konton, dels på statsbanornas anläggningskonto, hvarförutom den del af den rörliga materielen, som anskaffats för anslag, gemensamt beviljade till nybyggnad af järnvägslinjer och rörlig materiel,

icke alls återfinnes i hufvudboken, i de fall, där fullständig sluträkenskap för järnväglinjerna i fråga ej blifvit aflämnad.

Till jämförelse mellan de verkliga kostnaderna för rörlig materiel och inventarier samt ofvanstående i medeltal beräknade anskaffningskostnad, 125,657,190 kr., hafva öfverrevisorerna ur tillgängliga handlingar sökt uttaga de kostnader, i generalräkningarna för de olika bandelarna benämnda »trafikutredning m. m.», hvarmed respektive konton för rörlig materiel och inventarier enligt öfverrevisorernas förmenande borde ökas. Dessa kostnader uppgingo vid 1908 års slut till 34,671,523 kr. 23 öre. Af detta belopp äro 18,033,828 kr. 62 öre, såsom varande upptagna i den ursprungliga anläggningskostnaden för sådana bandelar, för hvilka fullständig sluträkenskap aflämnats, redovisade å statsbanornas anläggningskonto, från hvilket konto de böra öfverföras till kontot rörlig materiel och inventarier för extra statsanslag. Återstoden, 16,637,694 kr. 61 öre, bör samtidigt med den egentliga anläggnings-, ombyggnads- och kompletteringskostnaden för förutnämnda af staten byggda, inköpta eller genom statens försorg under byggnad varande banor, för hvilka fullständig sluträkenskap icke aflämnats, införas i hufvudboken.

Om vid 1908 års slut dessa bokföringsåtgärder vidtagits samt kostnaderna för ångfärjorna öfverförts till särskildt konto, kulle kontot för rörlig materiel och inventarier för extra statsanslag hafva balanserat med en summa af 122,594,585 kr. 96 öre.

Lägges härtill kostnaden, 5,373,246 kr. 35 öre, för materiel, som anskaffats för trafikmedel, så skulle bokförda värdet af statsjärnvägarnas rörliga materiel vid 1908 års slut hafva uppgått till 127,967,832 kr. 31 öre.

Öfverrevisorerna anse emellertid, att järnvägsstyrelsen, innan antydda bokföringsåtgärder verkställas, borde beträffande storleken af nu omhandlade kostnader, hvilka af öfverrevisorerna anmärkts såsom varande till en del uppförda å statsbanornas anläggningskonto och till en del icke alls i hufvudboken redovisade, föranstalta om en utredning, hvarigenom en i möjligaste mån exakt siffra kunde erhållas.»

Belysande för statsbanedriften synes äfven vara den af öfverrevisorerna meddelade tablån rörande trafikökningen m. m. under de senast förflutna fem åren samt de anförda tabeller med jämförelser med vissa utländska järnvägar, hvilka utskottet ansett sig böra framlägga som bilaga.

Utan att ur de i tabellerna befintliga siffrorna vilja draga några bestämda slutsatser eller särskildt framhålla några jämförelser, hvilket otvifvelaktigt skulle kunna göras, anser dock utskottet att siffrorna tala för att det från vissa af de utländska järnvägarna kunde finnas mycket att inhämta för bedömande af statsbanedriften och de åtgärder som kunna anses lämpade att göra densamma mer ekonomisk.

Det andra svar som kunde gifvas mot vidtagande af åtgärder för statsbanornas ekonomisering var, att en omorganisation så nyligen genomförts, att Riksdagen borde vänta med att vidtaga några nya åtgärder intill dess man fått se verkningarna af denna omorganisation.

Denna gick ut på en decentralisation, med ökad makt att afgöra och besluta i vissa frågor förlagd hos distriktscheferna och som följd däraf borttagande af ett fåtal öfverdirektörer inom styrelsen och dessas ersättande af ett mångdubbelt större antal föredragande byråchefer. Att för utskottet inlåta sig på en granskning af ändamålsenligheten i denna förändring af målens handläggning inom styrelsen eller en kritik af omorganisationen i dess helhet har ej ansetts lämpligt, utan inskränker sig utskottet till att anföra hvad öfverrevisorerna härom säga:

»Hvad angår den från och med år 1908 tillämpade nya organisationen för järnvägsstyrelsen med underlydande förvaltningar, så har denna organisation varit i verksamhet allt för kort tid, för att öfverrevisorerna skola hafva kunnat bilda sig något bestämdt omdöme rörande organisationens ändamålsenlighet.

För att i någon mån belysa verksamheten på järnvägsstyrelsens byråer hafva öfverrevisorerna ansett sig böra meddela följande från de olika byråerna lämnade uppgifter rörande vid 1908 års början inbalanserade, under året inkomna och afgjorda samt vid årets slut kvarliggande ärenden:

Byråer.	Från föregående år balanserade ärenden.	Inkomna diarieförda ärenden.	Summa.	Afgjorda ärenden.	Till följande år balanserade ärenden.	Af dessa inkomna 1908.
Administrativa byrån.....	56	272	328	283	45	15
Kameral- » .....	39	431	470	443	27	10
Ban- » .....	—	521	521	425	96	96
Bankonstruktions- » .....	—	66	66	55	11	11
Bangårds- » .....	—	30	30	12	18	18
Telegraf- » .....	—	149	149	149	—	—
Maskin- » .....	—	1,007	1,007	982	25	25
Förråds- » .....	—	796	796	796	—	—
Maskininspektions- » .....	—	855	855	855	—	—
Trafik- » .....	13	2,037	2,050	2,019	31	31
Tidtabells- » .....	—	355	355	355	—	—
Militär- » .....	—	833	833	814	19	19
Persontaxe- » .....	—	2,125	2,125	2,106	19	19
Inrikes godstaxe- » .....	—	965	965	902	63	63
Utrikes godstaxe- » .....	—	758	758	728	30	30
Elektriska » .....	—	394	394	394	—	—
	108	11,594	11,702	11,318	384	337

Att på grund af dylika uppgifter för ett enda år draga några slutsatser angående verksamheten på de olika byråerna, låter sig icke göra. Värdet af ofvanstående uppgifter förringas dessutom däraf, att 1908 var det första år, under hvilket den nya organisationen verkade. Först när motsvarande uppgifter för en följd af år föreligga, kunna tillförlitliga slutsatser möjligen af dem dragas.»

Att kungl. järnvägsstyrelsen själf ej hyser den förhoppning om omorganisationens inflytande på statsbanorna i ekonomiskt afseende, att genom detsamma afkastningen kan ökas så, att statsbanorna kunna förränta det i dem nedlagda kapitalet, det torde klart och tydligt framgå af järnvägsstyrelsens i oktober 1908 afgifna yttrande till Försvarskommittén med anledning af hemställan om upplysning till hvilket årligt belopp den behållna inkomsten af statens järnvägstrafik kunde för den närmast följande tioårsperioden beräknas, och där det heter:

»Om hvarje ekonomisk beräkning för så lång tid framåt som tio år måste blifva osäker, gäller detta i särdeles hög grad rörande statens järnvägar. Såsom försvarskommittén antydt, äro här okända framtida faktorer, ägnade att höja eller minska en nu beräkningsbar nettobehållning, till sina verkningar synnerligen viktiga.

Främst torde härvid böra nämnas järnvägsnätets utsträckning under tioårsperioden. Oafsedt Bohuslänsbanans sammanknytning med det öfriga bannätet och ångfärjeförbindelsens upprättande mellan Trelleborg och Sassnitz, komma, enligt hvad för närvarande kan antagas, följande bandelar att före eller vid periodens midt öppnas för allmän trafik:

Östersund—Ulriksfors—Strömsund .....	123 km.
Järna—Norrköping .....	117 »
Morjärv—Lappträsk .....	47 »
Bastuträsk—Skellefteå .....	65 »
	Summa 352 km.

Trafikens blifvande omfattning är å flertalet af dessa nya förbindelseleder genom trafikberäkningar någorlunda känd; och torde kunna antagas, att beträffande nämnda nytillkomna bandelar inkomster och utgifter under de år, hvarom här är fråga, komma att ungefärligen balansera hvarandra, sålunda torde uppkommande brist å de nordliga komma att uppvägas af driftöfverskott å linjen Järna—Norrköping. Nämnda bandelar torde således kunna i beräkningen rörande nettobehållningen lämnas ur räkningen.

Hvilka ekonomiska verkningar för statens järnvägar en under perioden eventuellt företagen revidering af godstaxan kommer att utöfva, är omöjligt att angifva; och hafva förty i beräkningen tarifferna ansetts för hela perioden vara de för närvarande gällande.

Det allmänna ekonomiska läget under tidsperioden är ovisst. Särskildt i beaktande däraf att penningkrisen i utlandet synes öfvervunnen, torde det emellertid ej vara oberättigadt att antaga, att produktionen i Sverige inom en ej alltför aflägsen framtid skall komma att återtaga sin år 1908 afbrutna utveckling.

Ovissheten i nämnda afseenden äfvensom i andra, t. ex. rörande stenkolspriser, löner m. m. har omöjliggjort en i detalj gående undersökning. I den statistiska utredning, som styrelsen låtit verkställa, har man därför med beaktande af nytillkomna kända förhållanden sökt utföra beräkningen hufvudsakligen med ledning af de genomsnittsresultat, de gångna åren lämnat.



Af den statistiska utredning, för hvars närmare detaljer det ej torde vara af nöden här redogöra, framgår, beträffande bruttoinkomsterna, att inkomststegringen ansetts böra sättas något lägre än för närmast föregående tidsperiod eller till 4 procent årligen, i hvilken inkomststegring dock icke inberäknats den stora malmtrafiken, för hvilken särskilda förhållanden råda, som betinga särskilda beräkningar.

I fråga om utgifterna har de gångna årens utgiftskurva icke ansetts kunna lämna någon direkt vägledning för bedömande af utgifterna under nästföljande tioårsperiod, särskildt i beaktande af den år 1908 genomförda löneregleringen, utan har man utgått från 1908 års beräkningsbara utgifter och år för år ökat dessa med mot trafikökningen svarande utgiftsbelopp.

Resultatet af den statistiska utredningen utvisar, att under ofvan angifna förutsättningar den sannolika nettobehållning af statens järnvägar, som kan till statskontoret inlevereras, i medeltal per år för perioden 1908—1917 torde kunna angifvas till i rundt tal 13,000,000 kronor, därvid dock är att märka, att afsevärdt lägre belopp faller på periodens början och stegring af samma belopp först omkring periodens midt inträder.»

Som synes beräknar styrelsen nettointkomsten 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.

Af det anförda framgår således, att de åtgärder, som för statsbanornas ekonomiska drift må vara nödvändiga att vidtaga, endast i ringa utsträckning kunna vidtagas enbart genom järnvägsstyrelsens försorg, i all synnerhet då järnvägsstyrelsen ej förfogar öfver medel, tillgängliga för en utredning af den omfattning och sannolikt rätt dyrbara art, som här skulle påfordras. Enligt utskottets uppfattning bör således Riksdagen taga saken i egna händer och tillse hvilka åtgärder som måste vidtagas i denna viktiga statsaffär.

För att emellertid kunna afgöra denna betydelsefulla fråga är en saklig utredning nödvändig. Det skulle ju i första hand kunna synas lämpligt att åt öfverrevisorerna öfverlämnades att utföra densamma med åläggande att jämväl inkomma med det förslag i ämnet, hvartill utredningen kunde föranleda, då ju ett sådant uppdrag ej alltför mycket ginge utom deras nuvarande åligganden.

Öfverrevisorerna, som nu förordnas per år, hafva emellertid detta uppdrag som bisyssla, och kan det ej gärna begäras, att de, för det jäm-

förelsevis ringa arfvode de uppbära, skulle kunna åtaga sig ett så omfattande arbete som ett sådant uppdrag skulle innebära. De äro dessutom tillsatta med hänsyn till fyllande af en annan uppgift och hafva äfven själfva fattat denna så, att de mera skola ägna sin uppmärksamhet åt granskning af de inköp och öfriga åtgärder, som vidtagits af styrelse- eller distriktförvaltningar, och angifva de ändringar, som i ett eller annat afseende af dem synas böra vidtagas, än att själfva komma med detaljförslag till ändringar eller nyanordningar. Så framgår ju af här förut anfördt citat från öfverrevisorernas berättelse, att de rörande omgestaltning af statsbanornas bokföringssystem anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes låta åt en eller flere sakkunniga uppdraga att utarbета förslag till de förändringar i statens järnvägars bokföringssystem, som efter förutgången utredning kunna befinnas önskvärda, och har utskottet erfarit, att särskildt tillkallade sakkunniga för närvarande äro sysselsatta med detta arbete.

Annorlunda skulle ju förhållandet vara, om öfverrevisorerna tillsattes för längre tid och om vid personbesättningen särskildt afseende fästes vid att deras uppdrag äfven afsåge ett detaljeradt följande af driften och utarbetande af förslag till nyanordning samt arvodet därvid höjdes så, att med detsamma kunde ställas fordran på ett odeladt arbete från öfverrevisorernas sida.

Så som förhållandet emellertid nu är, står det för utskottet klart, att ett uppdrag sådant som det här afsedda ej lämpligen bör eller kan påläggas öfverrevisorerna.

Detta uppdrag synes nämligen utskottet böra omfatta först ett studium af statsbanedriften ur ekonomisk synpunkt med tillhjälp af tillgänglig statistik eller med de ändringar i densamma, som under arbetet kunna visa sig behöfliga. Sedan på detta sätt framkommit de områden af statsbanedriften, där ändringar särskildt visa sig behöfliga, borde dessa mera ingående studeras såväl i statistiskt afseende som rent praktiskt.

Därefter böra enligt utskottets åsikt företrädesvis motsvarande grenar af järnvägsdriften ingående studeras vid olika utländska järnvägsförvaltningar, ej endast i angränsande utan äfven i öfriga europeiska länder och i Amerika. Med de rika erfarenheter till grund, som på detta sätt torde vinnas, borde sedan kunna utarbetas de förslag till förändringar i vår statsbanedrift, som böra vidtagas för att statsbanorna må blifva ett ekonomiskt bärkraftigt företag.

Ett sådant uppdrag synes utskottet ej böra lämnas till en större kommitté, utan anförtros åt ett par, högst tre, på olika områden sakkunniga

och utom statens järnvägar stående personer, som ägde att vid behöf tillkalla särskilda sakkunniga.

Rörande den senare delen af herr Crafoords hemställan, »att statsbanornas kostnads- och arfvodesstat fortast möjligt underställes Riksdagens pröfning», vill utskottet anföra följande.

Ehuru statsbanornas kostnads- och arfvodesstat, uppgående till i rundt ta 60 millioner, är den största vid något af statens verk, är den dock den enda, som fastställles utan Riksdagens hörande. Väl bestämmas af Konung och Riksdag gemensamt löner och arvode 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 arvoden af järnvägsförvaltningen ensam. 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.

På grund af motionärens motivering och yrkande samt hvad utskottet i anledning däraf här ofvan anført, får utskottet därför föreslå:

att Andra kammaren ville för sin del besluta, att Riksdagen må i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa:

1) att Kungl. Maj:t ville uppdraga åt två, högst tre sakkunniga och utom statens järnvägar stående personer att efter en allsidig utredning inkomma med förslag till de åtgärder, som böra vidtagas för att göra statsbanedriften till ett ekonomiskt bärkraftigt företag, samt därefter till Riksdagen inkomma med det förslag, hvartill denna utredning må kunna föranleda, samt

2) att Kungl. Maj:t må snarast möjligt vidtaga sådan åtgärd, att statsbanornas kostnads- och arfvodesstat må årligen i samband med statsverkspropositionens framläggande underställas Riksdagens pröfning.

Stockholm den 5 april 1910.

På utskottets vägnar:

TH. FÜRST.

Herr Camitz har anhållit få antecknadt, att han ej deltagit i ärendets slutbehandling inom utskottet.

## Bilaga.

## Tabeller ur öfverrevisorernas berättelse om granskning af statens järnvägars räkenskaper och förvaltning år 1908.

I. Rörande trafikökningen m. m. under åren 1904—1908 ha öfverrevisorerna meddelat följande tablå:

	1904	1905	1906	1907	1908	Ökning i procent	
						1907 —1908	1904 —1908
Banlängd ..... km.	4,195	4,192	4,192	4,303	4,345	1,0	3,6
Lokomotivkilometer i tåg ..... km.	19,983,779	19,917,180	21,352,028	23,025,577	23,738,129	3,1	18,8
Vagnaxelkilometer... »	723,784,308	735,839,766	795,705,288	830,896,874	834,429,889	0,4	15,3
Bruttotonkilometer... »	5,379,011,743	5,546,066,231	6,055,982,872	6,487,328,682	6,699,452,567	3,3	24,5
Nettotonkilometer ... »	1,224,711,944	1,265,248,924	1,354,575,636	1,425,583,267	1,440,862,621	1,1	17,6
Antal resande..... st.	13,247,298	13,353,844	14,916,356	16,968,185	17,401,825	2,6	31,4
Bruttoinkomster..... kr.	52,937,271	54,736,906	60,017,283	64,063,422	64,321,372	0,4	21,5
Utgifter för drift och underhåll ..... »	38,036,333	39,319,607	42,017,525	51,229,163	57,315,890	11,9	50

II. Personalens ökning under åren 1905—1909 visar följande tabell:

	1905	1906	1907	1908	1909
Vid styrelsen .....	384	404	429	483	472
» distrikten:					
distriktschefsexpeditionerna .....	36	36	36	41	39
banafdelningen.....	2,181	2,181	2,199	2,264	2,260
maskinafdelningen. inkl. ångfärjan...	2,702	2,858	3,239	3,623	3,782
trafikafdelningen .....	5,225	5,480	6,079	6,608	6,617
Ordinarie .....	10,528	10,959	11,982	13,019	13,170
Ökning .....	—	4.09 %	9.33 %	8.65 %	1.16 %
Icke ordinarie (i medeltal för året) .....	11,074	11,607	12,332	13,029	—
Ökning .....	—	4.81 %	6.25 %	5.65 %	—

## III. Tablå öfver förhållandet mellan personalens antal och trafikintensiteten,

	1904.							190			
	Sverige.	Norge.	Danmark.	Preussen och Hessen.	Bayern.	Sachsen.	Österrike.	Sverige.	Norge.	Danmark.	Preussen och Hessen.
Vagnaxelkilometer per bankilom. 1000-tal	173	84	192	453	311	419	275	176	85	197	478
Antal personal:											
inalles.....	21,105	4,070	10,570	392,641	52,802	41,550	102,840	21,574	4,103	10,746	413,508
per bankilometer.....	5.0	1.9	5.8	11.7	8.6	15.2	11.9	5.1	1.9	5.8	12.1
per 100,000 vagnaxelkilometer.....	2.92	2.30	2.99	2.58	2.77	3.64	4.32	2.93	2.23	2.93	2.52

## ämförelse med vissa utländska statsjärnvägars trafi

	1904.							1905.				
	Sverige.	Norge.	Danmark.	Preussen och Hessen.	Bayern.	Sachsen.	Österrike.	Sverige.	Norge.	Danmark.	Preussen och Hessen.	
Tågkilometer per bankilometer 1000-tal	4.46	3.28	6.16	11.51	8.35	10.87	6.98	4.53	3.32	6.23	12.0	
Vagnaxelkilometer per bankilom. 1000-tal	173	84	192	453	311	419	275	176	85	197	47	
Vagnaxelkilometer per tågkilometer .....	39	26	31	39	37	39	39	39	25	32		
Inkomst af personbiljetter per personkilometer .....	öre	3.02	2.68	2.52	2.21	2.77	2.49	2.06	3.12	2.63	2.51	2.2
Inkomst af godstrafik per godstonkilometer .....	öre	3.19	3.69	4.65	3.20	3.43	3.90	3.25	3.13	3.58	4.61	3.1
Bruttoinkomst per dag och bankilometer kr.	34	18	53	116	73	123	65	36	18	55	12	
»   » tågkilometer .....	2.81	1.95	3.14	3.68	3.20	4.16	3.40	2.86	2.02	3.23	3.7	
»   » vagnaxelkilometer... öre	7.29	7.64	10.05	9.35	8.61	10.78	8.61	7.41	7.92	10.21	9.3	
Utgifter per dag och bankilometer ... kr.	25	14	42	70	53	82	49	26	14	43	7	
»   » tågkilometer .....	2.02	1.56	2.49	2.22	2.32	2.76	2.59	2.06	1.51	2.51	2.2	
»   » vagnaxelkilometer..... öre	5.24	6.12	7.97	5.65	6.25	7.16	6.58	5.32	5.91	7.93	5.7	
Utgiftsprocent .....	71.8	80.1	79.3	60.5	72.5	66.4	76.4	71.8	74.7	77.7	60.6	

upprättad till jämförelse med vissa utländska statsjärnvägar.

1905.			1906.							1907.						
Bayern.	Sachsen.	Österrike.	Sverige.	Norge.	Danmark.	Preussen och Hessen.	Bayern.	Sachsen.	Österrike.	Sverige.	Norge.	Danmark.	Preussen och Hessen.	Bayern.	Sachsen.	Österrike.
314	425	280	190	84	206	506	325	441	344	193	90	217	531	333	454	357
52,366	41,928	107,642	22,265	4,127	10,975	448,035	53,809	42,906	141,313	23,968	4,142	11,408	486,318	55,295	44,072	152,689
8.3	15.2	12.3	5.3	1.9	5.8	12.8	8.4	15.4	13.5	5.6	1.9	6.0	13.7	8.6	15.7	14.4
2.65	3.57	4.40	2.80	2.22	2.88	2.53	2.59	3.48	3.92	2.83	2.11	2.76	2.59	2.57	3.46	4.03

och ekonomi hafva öfverrevisorerna låtit uppgöra följande tabell.

1905.			1906.							1907.						
Bayern.	Sachsen.	Österrike.	Sverige.	Norge.	Danmark.	Preussen och Hessen.	Bayern.	Sachsen.	Österrike.	Sverige.	Norge.	Danmark.	Preussen och Hessen.	Bayern.	Sachsen.	Österrike.
8.31	11.03	7.11	4.83	3.28	6.33	12.65	8.48	11.23	7.87	5.11	3.43	6.61	13.26	8.78	11.52	8.35
314	425	280	190	84	206	506	325	441	344	193	90	217	531	333	454	357
38	39	39	39	26	33	40	38	39	44	38	26	33	40	38	39	43
2.78	2.49	2.08	2.82	2.81	2.52	2.19	2.75	2.48	2.10	2.81	2.83	2.52	2.10	2.39	2.42	2.10
3.41	3.92	3.21	3.20	3.86	4.65	3.17	3.39	3.85	3.11	3.18	3.85	4.63	3.17	3.30	3.89	3.09
75	129	68	39	20	57	130	79	138	83	41	21	59	135	80	143	89
3.31	4.27	3.49	2.94	2.20	3.27	3.76	3.42	4.47	3.83	2.90	2.24	3.25	3.70	3.34	4.52	3.87
8.78	11.08	8.83	7.52	8.54	10.04	9.41	8.91	11.38	8.76	7.68	8.56	9.90	9.26	8.81	11.48	9.06
53	87	50	27	14	45	82	56	90	58	33	15	50	91	58	97	66
2.34	2.87	2.58	2.07	1.52	2.60	2.36	2.42	2.93	2.75	2.32	1.58	2.74	2.50	2.40	3.08	2.90
6.19	7.45	6.56	5.26	5.90	7.97	5.89	6.30	7.46	6.14	6.14	6.04	8.37	6.26	6.32	7.74	6.78
70.5	67.2	74.2	70.0	69.1	79.4	62.6	70.7	65.5	69.9	80.0	70.6	84.5	67.5	71.7	68.2	74.8