

Nr 225.

Av herr **Widlund**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 29, angående anslag till allmänna järnvägslånefonden för femårsperioden 1917—1921.

Järnvägarnas stora betydelse för samhällets utveckling torde vara så väl känd i vårt land, att vidare ordande därom är obehöfligt. Det har också visat sig att där järnvägslinjer framdragas uppstår större livlighet i arbetet, förut obegagnade förvärvskällor tagas i anspråk och ett uppsving blir märkbart inom olika områden.

Järnvägarna i Sverige ägas, i runda tal, till en tredjedel av staten och till två tredjedelar av enskilda bolag. Huvudsträckorna, de norrländska tvärbanorna, på ett undantag när, samt vissa förbindelsesträckor i södra och mellersta delarna av landet äro statsbanor, under det de flesta förbindelsesträckorna äro i enskild ägo.

I byggnads- och trafiktekniskt hänseende äro järnvägarna delade i två klasser: *huvudbanor* samt *bäbanor*. För de förra äro vissa minimifordringar uppställda beträffande stigningar, kurvradier, skenvikt, hjultryck; tåghastigheten utsträckt uppåt, m. m. För de senare äro dessa fordringar lägre; olika för olika spårvidd, tåghastigheter o. d.

De enskilda järnvägarna koncessioneras av Kungl. Maj:t, och innehålla koncessionerna bestämmelser av ekonomisk och teknisk art. Taxorna för dessa järnvägar fastställas även av Kungl. Maj:t, och i fråga om säkerhetsföreskrifter, inspektion o. d. äro de underställda vederbörande officiella myndigheter. Vidare äro de, enligt kungl. kungörelsen av 8 november 1878, inbegripna bland sådana anläggningar, vilka åtnjuta skydd på sätt som omförmäles i kap. 19, §§ 11—14 strafflagen. De enskilda järnvägarna kunna således, praktiskt sett, anses vara fullt jämnställda med statens järnvägar i fråga om allmänrättsliga förhållanden.

De trakter, där enskilda järnvägar äro anlagda, förete högst betydande olikheter. Bergslagens och Dalarnes stora industriområden t. ex. betjänas

så gott som uteslutande av dylika järnvägar, och en given följd härav är, att dessa ombesörja en trafik fullt ut lika stor som de mera betydande statsbanesträckornas. Härtill kommer, att stora kvantiteter transitotrafik, på grund av det geografiska läget och gällande samtrafiksöverenskommelser, framföras över liknande enskilda sträckor. I andra, mera avlägset liggande landsdelar åter, och där endast obetydlig industri eller ingen sådan förekommer, bliva förhållandena annorlunda. Samtrafiksområdena äro begränsade, det lokala trafikområdets produktion och behov mindre, och trafiken på grund härav lägre; i många fall torde den till och med kunna betecknas såsom svag.

Men ehuru vissa lättnader äro tillämpade i fråga om själva byggandet av trafiksvagare järnvägar, eller med andra ord sådana som äro att anse som endast bi- och ortsbonor, äro dock bestämmelserna rörande driften, såsom säkerhets- och signalordningen, personalbesättning o. d., med ytterst obetydliga undantag lika för alla slags järnvägar. På grund härav blir de trafiksvaga sträckornas ekonomi högt betungad, dels emedan de lättnader som gällande föreskrifter medgiva äro relativt små, dels emedan driftkostnaderna, löpande på vissa titlar, proportionerligt sett, bliva högre för de trafiksvaga järnvägarna än för de trafikstarkare. Om också vissa regleringar under de senare tiderna vidtagits, torde dessa dock endast delvis kunna utjämna den skillnad, som genom här relaterade förhållanden framskapats.

Även om en järnvägsanläggning från början beräknas bliva trafiksvag och svagt ekonomiskt bärig, kunna dock många gånger fullt giltiga skäl förebringas för att järnvägen det oaktat bör komma till stånd. Ortsbehoven kunna i alla händelser kräva en förbindelse; sjöfarten kan hava nytta därav, en relipunkt i andra hänseenden kan nödvändiggöra lämpliga förbindelser o. s. v.

Frågan kan här måhända framställas huru man på förhand är i stånd att bedöma en järnvägsanläggnings ekonomi. En ytterst kortfattad redogörelse för de för en järnväg nödiga förarbetena torde därför böra framläggas.

Efter det en järnväg ansetts önskvärd i en viss trakt, företagas två undersökningar, en av ekonomisk och en av teknisk art.

Den *ekonomiska* omfattar utredning av befolkningsförhållanden, förmögenhet, inkomst- och fastighetstaxering, konsumtion och varuomsättning, tillgång och förekomst av skog, kreatur och lantbruk, utsikterna till och möjligheterna för industriella anläggningar, trakten ur turistsynpunkt, förhållande till förut befintliga kommunikationsföretag, lands- och vattenvägar m. m.

Den *tekniska* omfattar markundersökning och kostnadsberäkning för järnvägsbyggnad av olika typer, med bro- och tunnelbyggnader, behövlige förändringar av förut befintliga väganläggningar, storlek och anskaffningskostnad av rullande materiel, husbyggnader, personalbesättning o. s. v.

Efter det sannolikhetsresultaten av dessa undersökningar erhållits, kan frågan om huruvida järnvägen bör anläggas eller icke upptagas till prövning. Befinnas då de ekonomiska förutsättningarna ogynnsamma, men järnvägen det oaktat anses behövlige, finnas tre alternativ: att staten bygger järnvägen; att annat, förut befintligt järnvägsbolag utsträcker sin anläggning genom byggande av den projekterade sträckan; eller att statslån av lämplig storlek kan erhållas. Den senaste utvägen är den vanligaste och anlitas i mycket stor utsträckning, även av järnvägar som sedermera visat sig vara goda ekonomiska företag.

Betydelsen av statens hjälp till de enskilda järnvägsbolagen torde lämpligen kunna belysas av Kungl. Maj:ts proposition 29 till årets riksdag, varav framgår att den sammanlagda låneförsträckningen till dylika bolag intill år 1915 uppgår till kronor 92,634,143: 12.

De avsevärda summor, vilka på detta sätt av statsverket utbetalas till enskilda företag, komma visserligen det allmänna till godo, i det de enskilda järnvägarna, som förut nämnts, realiter intaga samma ställning som statsbanorna. Men även om hänsyn toges till denna omständighet, föreligger dock alltid möjligheten till direkta förluster på grund av att en del järnvägar med svag ekonomi helt eller delvis icke förmå fullgöra sina betalningsskyldigheter. Att dylika förluster även hava uppstått, framgår av riksdagens revisorers berättelse om granskningen av riksgäldskontorets räkenskaper. Sagda berättelse visar nämligen att riksgäldskontorets förluster på järnväglån vid 1912 års slut, genom avskrivningar eller på annat sätt, uppgingo till icke mindre än 3,489,934 kronor 65 öre. Om också direkta förluster icke alltid äro att befara, förekomma dock många fall, då förfallna skulder icke inbetalas. Vid 1912 års början häftade 22 järnvägsbolag i förfallna skulder till riksgäldskontoret för järnväglån till ett belopp av 4,681,625 kronor. Vid samma års slut uppgick summan till 5,783,479 kronor 15 öre, eller en ökning under året av 1,101,854 kronor 15 öre. Ifrågavarande järnvägsbolag hade samtliga under året ökat sin skuld, antingen genom uteblivandet av *all* inbetalning, eller ock till följd därav, att de inbetalade beloppen icke överstigit de å varje särskilt lån för år 1912 upplupna räntorna.

Att detta förhållande sedan icke förbättrats framgår av bankoutskottets memorial nr 2 av 22 januari detta år, vari omnämnes, att riksgäldskontorets förfallna fordringar *under år 1915* med tillägg av den 1 januari 1916 förfallna annuiteter ökats med 1,122,931 kronor 24 öre, oberäknat överräntor, som vid 1915 års slut uppgingo till 1,166,851 kronor 8 öre. Likaledes framgår av i Kungl. Maj:ts proposition nr 29 å sid. 12 intagen tabell, att under det inbetalningsprocenten å förfallna belopp under tiden 1861—1865 uppgick till 100 proc., densamma under tiden 1911—1914 endast uppgick till 19,8 proc.

Riksgäldskontorets herrar fullmäktige hava på övligt sätt infordrat förklaringar från de järnvägsbolag, som icke fullgjort sina skyldigheter. Av de avgivna svaren har framgått, att orsakerna i allmänhet varit följande: Inkomsterna hava icke betäckt driftkostnaderna, förbättring och förstärkning av banbyggnaden eller nyanskaffning av rullande materiel, eller vittomfattande reparationer hava varit nödvändiga, o. s. v. Några fall hava även förekommit, då enskilda fordringsägare erhållit företrädesrätt och skulder till dessa blivit betalda, under det skulderna till staten icke på vederbörligt sätt honorerats.

Detta förhållande är givetvis av allvarsam art och har även väckt riksgäldskontorets herrar fullmäktiges och herrar revisorers uppmärksamhet, varför en skrivelse avlåtits den 2 oktober 1913, se bil. 1, och en skrivelse den 15 januari 1914, se bil. 2.

Av dessa skrivelser framgår att vederbörande väl insett svårigheterna och vägt skälen å ömse sidor, men icke ansett sig kunna föreslå några vidare positiva åtgärder till olägenheternas avhjälpande. I skrivelse till 1910 års riksdag har dock framhållits önskvärdheten av noggranna beräkningar, vilket i sin tur föranlett riksdagen att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om starkare kontroll över de enskilda järnvägarna.

Frågan bör emellertid icke fortfarande förbliva olöst. Det svenska järnvägsnätet är ännu icke färdigbyggt, och för fortsatt utveckling av densamma är möjligheten att erhålla statslån av så vital betydelse, att densamma på det omsorgsfullaste måste skyddas. Varje olägenhet, som kan medföra hinder eller svårigheter i kommunikationernas utveckling, måste noga beaktas och på lämpligt sätt undanröjas. Det är därför av synnerlig vikt att en fråga av sådan omfattning som den här föreliggande ägnas all uppmärksamhet och på ett för samtliga parter tillfredsställande sätt löses.

Om en järnvägs ekonomi blivit så svag, att svårigheter för driftens

uppehållande inställa sig, blir givetvis första uppgiften att inskränka driftkostnaderna till det minsta möjliga. Goda transportmöjligheter äro emellertid av allra största betydelse för en järnvägs framgång, och det är därför av stor vikt att inskränkningarna icke drivas så långt, att den trafik som redan finnes blir lidande därav och söker sig andra vägar.

Det har redan vid olika tillfällen visat sig, att om driften och administrationen av en svag järnväg överlämnas till en annan med starkare ekonomi och trafik avsevärda förbättringar snart nog uppstå. Staten har för sin del övertagit vissa enskilda järnvägar, och att ett fortsatt förstatligande av de enskilda järnvägsanläggningarna skulle medföra högst avsevärda förbättringar för kommunikationerna inom vissa delar av landet är tydligt. Staten behöver huvudbanor med fullt utvecklad transportkapacitet, och på många håll, där såväl största möjliga transportkvantitet som hastighet fordras av järnvägarna, finnas nu, på grund av att enklare byggda bansträckor framdragits, endast starkt begränsade möjligheter. I andra landsdelar, där en konstant trafik är till finnandes, kunde, genom att staten övertog järnvägssträckorna och deras ekonomisering, privat, nu bundet kapital frigöras och komma andra näringar till godo, varigenom såväl traktens lokala ställning förbättrades som ock staten tillfördes en väsentlig ökning i trafikinkomster. Man kan nämligen förutsätta att statsbanorna på grund av det geografiska läget och gällande vagnsamtrafiksöverenskommelser till stor del få tillsläppa rullande materiel för sådana transporter, vilka under nuvarande förhållanden tillföra staten endast den s. k. samtrafiksandelen, under det i händelse av resp. bansträckors förstatligande hela fraktbeloppen tillföle staten utan nämnvärdare ökning av omkostnaderna. Vidare kan även tänkas den möjligheten att statsbana kan vara erforderlig inom ett visst område, men behovet därav ej så stort att omedelbart byggande ur statslig synpunkt är nödigt. De lokala behoven kunna däremot kräva en skyndsammare byggnad. Finnas då möjligheter att på privat väg åstadkomma järnvägens byggande, bör densamma kunna byggas såsom enskild bana för att förstatligas vid lämplig tidpunkt, utan omfattande vare sig administrativa eller tekniska åtgärder. Utsträckt förstatligande av enskilda järnvägar torde i få ord klargöra vad jag här velat avse.

En metod, som visat sig vara till stor nytta för ekonomiskt och praktiskt drivande av järnvägstrafik, är att under olika former sammanföra flera bolag tillhöriga järnvägar till större gemensamma förvaltningar. Härigenom möjliggöres ett bättre och rationellare utnyttjande av rullande ma-

terielen, tidtabellsuppläggningsen underlättas i hög grad och personalbesättningen kan omformas, så att de olika tjänstehavarna kunna placeras på ett för tjänstens utövande lämpligare och ändamålsenligare sätt. Inköpen av konsumtionsartiklar kunna ske i större skala, bättre priser och villkor erhållas på grund av den kvantitativa omfattningen o. s. v. Rent drifttekniskt sett är en dylik större förvaltning i avsevärt högre grad i stånd att möta och reglera oregelbundenheter i trafiken, såsom periodiska eller obestämda öknings- eller minskningar, uppstående på grund av särskilda förhållanden inom handel och industri, force majeure o. s. v. Flere exempel på nyttan av dylika anordningar med hänsyn till ekonomiskt svaga järnvägar kunna påvisas.

Förvaltningarna kunna bildas på flera sätt, och som exempel på olika konstruktion kunna nämnas: Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle, Blekinge kustbanor, Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägs- trafik m. fl.

Dylika förvaltningar hava dels övertagit statslån och andra skulder, dels lämnat vissa garantier för betalningarnas fullgörande, dels enligt överenskommelse övertagit vissa förpliktelser mot särskilda avskrivningar o. s. v. i olika former. Denna lösning av frågan om järnvägarnas ekonomiska administration torde kunna anses som den under nuvarande förhållanden mest lämpliga. På grund av sin smidighet och anpassningsförmåga med hänsyn till enskildheterna i varje särskilt fall, äro sådana förvaltningar till och med att föredraga framför förstatligande av enskilda bolags järnvägar, i synnerhet då från statsverkets sida direkt behov eller önskan att förvärva respektive anläggningar icke förefinnes eller kan anses komma att förefinnas inom rimlig framtid.

Som av närslutna bilagor framgår, hava inga rättsliga åtgärder blivit vidtagna mot järnvägsbolag, som icke fyllt sina förpliktelser gent emot statsverket. Detta bevisar att vederbörande väl insett järnvägarnas svårigheter och beaktat desamma. Det torde dock kunna ifrågasättas huruvida detta tillvägagångssätt under *alla* förhållanden är att anse som det bästa. Begreppet att statens fordran kan skjutas i bakgrunden har under årens lopp allt mera vuxit sig in, så att, om förändringar icke inträffa, fara föreligger för detta begrepps utvecklande till allmän praxis. Ett utsättande av en viss respittid för sådana bolag, som efter undersökning visat sig kunna inleverera större summor till statsverket än som blivit gjort, och efter denna tids utlöpande ett vidtagande av åtgärder i en eller annan riktning eller form, skulle säkerligen i många fall bibringa bolagen en

uppfattning helt avvikande från det här ovan nämnda begreppet. Huru kraftiga åtgärder, som lämpligen borde vidtagas, och huru långt staten därvid borde gå, vore givetvis beroende på förhållandena i varje särskilt fall.

De olika bolagen arbeta under mycket olika förhållanden, och på grund härav äro även deras anordningar betydligt avvikande från varandra. De inre administrativa och expeditionella metoderna förete så många och stora olikheter, att det hela verkar otillräckligt överskådligt. Vad som vid en järnväg föres åt ett håll, placeras vid en annan järnväg åt annat håll. Försök till standardisering hava gjorts upprepade gånger och resultaten kunna vara goda nog, men den verkliga enhetligheten och likformigheten saknas ännu i stor utsträckning. Ett exempel må anföras:

Svenska järnvägsföreningen upprättade för någon tid sedan en gemensam, likformig s. k. littereringstabell, d. v. s. bestämmelser för specialföreningen av inkomster och utgifter. Denna littereringstabell, i sig själv praktisk, enkel och väl genomtänkt, har antagits vid ett antal järnvägar och har härigenom likformighet i fråga om utgifternas fördelning i stor utsträckning vunnits. Men Svenska järnvägsföreningen är icke en myndighet, som äger att utfärda påbud och ålägga ansvar, om påbuden ej följas. Det ligger således i de olika bolagens eller förvaltningarnas eget skön att begagna sig av de standardiseringar som finnas eller ej. Fackmannen känner huru lätt en utgiftspost kan »littereras bort», d. v. s. placeras på flere eller färre olika titlar, allt efter önskan eller lämplighet, utan att det kan anses att orätt i någon form föreligger. Vidare märkes att avskrivningar icke äro systematiserade eller underkastade den kontroll som är önskvärd. Slitaget är givetvis stort å såväl rullande materielen som banöverbyggnaden, och att värdet därigenom hastigt förändras är naturligt. Genom att avskrivningarna icke äro underkastade statslig sakkunnig kontroll, kan värdet av bolagens egendom komma i stora, olämpliga fluktuationer, vilket i sin tur kan medföra mindre tillförlitliga uppgifter. En skärpt kontroll häröver, tillika med lagstadgade föreskrifter i saken, vore tvivelsutan till stor nytta för ett säkert bedömande av hithörande förhållanden.

Av ovanstående torde framgå, att förhållandena i fråga om enskilda järnvägarnas ekonomi och administration icke äro så väl ordnade som önskligt vore. Med hänsyn såväl till den stora utveckling som dessa järnvägar undergått, som ock deras ekonomiska, kommersiella och allmänna betydelse, är det uppenbart att förbättringar i ovan berörda hänseenden äro

väl av behovet påkallade. Störst och viktigast torde härvid betydelsen av deras ekonomiska ställning till statsverket vara. För att staten likasom hittills skall kunna bisträcka med lån, måste dess företrädesrätt i fråga om amorteringsskyldighet för bolagen hävdas.

I förut berörda skrivelser har detta även framhållits och önskan om skärpt kontroll uttryckts. Att skärpa kontrollen över såväl redan färdigbyggda och för trafik upplåtna järnvägar som ock nyanläggningar, till vilka statslån komma att försträckas, torde kunna låta sig göra; svårare är däremot att öva tillräcklig kontroll över sannolikhetsberäkningarna för de senare. Ett utsträckt skydd erbjudes visserligen uti sänkande av de genom förut omtalade undersökningarna erhållna trafikfaktorernas värde och höjande av utgiftsberäkningarna, men detta skydd torde näppeligen kunna anses vara tillräckligt effektivt. Dessutom skulle därigenom utsikterna för järnvägsnätets fortsatta ökning i viss mån försämrats, och orter, som av olika skäl kunna vara i behov av järnvägsförbindelse, löpa risken att icke erhålla sådan. Även om åtgärder i denna riktning kunna anbefallas, böra dock sådana icke erhålla så stor räckvidd, att kommunikationsväsendets utveckling och förbindelseomfattning därigenom bliva lidande. Är en ort av en eller annan anledning i behov av järnvägsförbindelse, är det oomtvistligt att sådan bör anordnas på lämpligaste möjliga sätt, även om undersökningarna för densamma giva vid handen att företaget blir svagare ekonomiskt.

Ett sätt att anordna förbindelser genom landssträckor där så svag trafik väntas, att förluster kunna befaras genom att bygga järnvägar på vanligt sätt, är att bygga så kallade lätta järnvägar, de tyska »Kleinbahnen» eller engelska »Light Railways». Dessa järnvägar göras avsevärt enklare i fråga om själva banbyggnaden, i det markens yta i det närmaste kan följas och höga bankar, dyrbara s. k. skärningar o. d. undvikas. Vidare förenklas driften i stor utsträckning genom den låga farten, 15—30 km. i timmen, som möjliggör stora inskränkningar i fråga om signaleringsanläggningar, säkerhetstjänst, m. m. Visserligen går utvecklingen för närvarande i den riktningen, att hastigheten på alla områden bör ökas, och forceringen av järnvägsdriften, särskilt vad farhastigheten vidkommer, är härvidlag icke minst, men det oaktat kan med alla skäl framhållas, att en järnväg med låg hastighet är att föredraga framför fullständig avsaknad av järnvägsförbindelse, i händelse de ekonomiska förhållandena icke tillåta en anläggning av hög klass.

Det torde kunna anses för givet, att om en järnvägsbyggnad i

enklare form blivit utförd i stället för nuvarande, skulle många järnvägsföretag som dragas med ekonomiska svårigheter hava haft vida lättare att ordna sina affärer, och förbindelsemöjligheterna det oaktat varit nöjaktiga för Ortsbehoven.

Att förändra en järnväg byggd efter det lätta systemet till standardbana har visserligen sina svårigheter, men dessa torde dock vara överkomliga om traktens uppsving skulle kräva större transportmöjligheter än dem en lätt järnväg erbjuder.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 29 förekommer å sid. 28 ett yttrande av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande den av riksdagen givna bestämmelsen, att Kungl. Maj:t skall insätta en med särskild instruktion försedd ledamot i direktionen för varje järnvägsaktiebolag, som innehar lån av staten. Styrelsen anser lämpligt att föreskrift lämnas där-om, att till sådan ledamot bör utses en person som är på området sakkunnig och ej är delägare i bolaget eller av detta mottagit förtroendeuppdrag eller avlönad befattning, samt att vid beviljande av lån till enskilda järnvägar ur allmänna järnväglånefonden, bland andra bestämmelser följande bör lända till efterrättelse:

»Till ledamot eller suppleant i direktionen för varje järnvägsaktiebolag, som innehar lån av staten, bör utses en person, som är fullt förtrogen med järnvägars såväl drift som underhåll och ej är delägare i bolaget eller av detta mottagit avlönad befattning eller förtroendeuppdrag.»

Om detta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande uttalar sig chefen för civildepartementet sålunda:

»Den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna bestämmelsen i fråga om förutsättningarna för att vara ledamot å statens vägnar eller suppleant för sådan ledamot i direktionen för järnvägsaktiebolag, som innehar lån av staten, synes mig icke behöfelig, då det väl måste förutsättas, att Kungl. Maj:t vid förordnande av ledamot eller suppleant tillser, att en opartisk och med angelägenheter av ifrågavarande art förtrogen person beklädes med sådant uppdrag.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande och förslag till instruktion torde icke allenast vara väl motiverat, utan fastmer en huvudpunkt i fråga om den statsliga kontrollen över de enskilda järnvägarna. Huru välbetrodde och opartiska de av Kungl. Maj:t förordnade direktions- eller styrelseledamöterna eller suppleanterna än äro, torde de rimligtvis icke besitta den sakkunskap i järnvägsärenden, som är erforderlig, då de i många, eller de flesta fall ägnat eller ägna sig åt helt andra kall eller sysselsätt-

ningar, härmed icke bortseende från de fall, då verklig sakkunskap förelegat.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalande förtjänar att ägnas den största uppmärksamhet, och torde ett beslut i enlighet därmed endast medföra gagn såväl för staten som för resp. järnvägsaktiebolag.

På grund av vad jag här ovan anfört, får jag härmed vördsamt hemställa:

att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 29 behagade besluta, att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om vidtagande av utredande åtgärder i syfte att utröna:

1:o. I vad mån och på vad sätt nuvarande enskilda järnvägar i Sverige må kunna förstärkas;

2:o. I vad mån bildandet av större trafikförvaltningar, omfattande flera bolags järnvägar, må kunna utvecklas och stödjas;

3:o. I vilken utsträckning och under vilka former åtgärder mot järnvägsbolag i och för indrivande av statsverkets fordringar hos dessa må kunna vidtagas;

4:o. I vilken utsträckning vederbörande myndigheter må kunna verka för standardisering av de enskilda järnvägsbolagens bokförings- och driftsmetoder;

5:o. I vad mån inskränkningar i nu gällande byggnads- och driftsbestämmelser för järnvägar kunna göras i och för erhållande av mindre kostsamma järnvägsförbindelser i olika trakter av landet; samt

6:o. I vad mån den statsliga kontrollen över de enskilda järnvägarna i allmänhet kan och bör utvidgas.

Stockholm den 7 februari 1916.

Thure Widlund.

Bil. 1.

»Till riksdagens herrar revisorer.

Av de järnvägsbolag, som hava erhållit statslån, hava åtskilliga underlåtit att i behörig ordning fullgöra dem åliggande inbetalningar till riksgäldskontoret. Härom hava såväl statsrevisorerna som riksdagen erhållit kännedom, statsrevisorerna genom bolagens revisionsberättelser och riksdagen genom de berättelser, som årligen avgivits av fullmäktige i riksgäldskontoret. Då uraktlåtenheten berott därpå, att järnvägen icke lämnat något trafiköverskott eller att trafiköverskottet icke varit större än det belopp, som till riksgäldskontoret inbetalats, hava fullmäktige icke ansett det vara billigt eller i statens intresse, att rättsliga anspråk gjorts mot bolaget gällande, och riksdagen har därvid låtit bero. Förhållandena äro emellertid annorlunda, då järnvägen väl lämnat trafiköverskott, som kunnat inbetalas till riksgäldskontoret, men detta icke använts för annuiteten å statslånet, utan till att gälda ränta och avbetalning å andra järnvägsbolagets skulder, ehuru staten för sitt lån ägt förmånsrätt framför övriga innehavare av inteckningar i järnvägen. Fullmäktige hava hittills ej heller gent emot sådana bolag vidtagit rättsliga åtgärder för att tillförsäkra staten att i främsta rummet utbekomma sin fordran. Även i dessa fall hava icke från statsrevisorernas sida framställts yrkanden eller av riksdagen lämnats föreskrifter om strängare förfarande mot de ifrågavarande järnvägsbolagen.

Fullmäktige vilja i detta sammanhang meddela, att de i sin berättelse till 1910 års riksdag särskilt påpekade, att ett stort antal av dessa bolag icke fullgjort föreskrivna inbetalningar å sina skulder till riksgäldskontoret och uttalade såsom önskvärt, att för framtiden de beräkningar rörande tilltänkta järnvägars anläggningskostnad och avkastningsförmåga, som läggas till grund för låneunderstödens beviljande, bliva uppgjorda med största omsorg och underkastas noggrann prövning, vilken fullmäktiges framställning föranledde en riksdagens skrivelse till K. Maj:t med anhållan om starkare kontroll beträffande enskilda järnvägsanläggningar.

Då det förhållandet, att bolag med åsidosättande av sina skyldigheter emot staten tillgodose andra fordringsägare, icke blott undantagsvis, utan mycket ofta förekommer, och då därjämte den föreställningen synes mera allmänt göra sig gällande, att de enskilda fordringsägarna böra i främsta rummet tillgodoses och statens rätt sättas i sista rummet, hava fullmäktige icke velat underlåta att fästa herrar revisorers uppmärksamhet därå samt lämna en uppgift å de järnvägsbolag, som hava gjort sig skyldiga till omförmälda förfaringssätt.

En granskning av de räkenskapsammandrag för år 1912, som avlämnats av statens i järnvägsbolagens revision deltagande ombud, utvisar, att nedan-nämnda bolag, vilka icke fullgjort sin betalningsskyldighet till riksgäldskontoret, under året använt följande belopp till ränta och avbetalning å lån till enskilda fordringsägare: — — — — —

De sakförhållanden, som i ovanintagna skrift beröras, äro av synnerligen allvarlig art och äga en vittgående statsfinansiell betydelse. Till ytterligare belysning härav meddelas följande översikt, utvisande för femårsperioden 1908—1912, vilka järnvägsaktiebolag vid årsskiftet häftade i förfallen skuld till riksgäldskontoret ävensom skuldens storlek. — — — — —

Av ifrågakommande översikt framgår, att antalet för förfallen skuld häftande bolag utgjorde:

år 1908	.....	17,
år 1909	.....	20,
år 1910	.....	19,
år 1911	.....	18,
år 1912	.....	22.

Av revisionsberättelserna för dessa år inhämtas tillika, att de betalningsskyldiga bolagens antal utgjorde:

år 1908	.....	40,
år 1909	.....	45,
år 1910	.....	45,
år 1911	.....	44.
år 1912	.....	49.

Uttryckt i procent hade alltså under femårsperioden av dessa bolag resp. 42.5 %/o, 44.44 %/o, 44.22 %/o, 40.91 %/o och 44.9 %/o brutit i betalningsskyldighetens fullgörande. Då detta procenttal, i och för sig högt, under femårsperioden i väsentlig mån ökats, har det synts revisorerna angeläget att i detta sammanhang fästa särskild uppmärksamhet härå.

Vad beträffar det sakförhållande, som i riksgäldsfullmäktiges skrivelse särskilt påpekas, nämligen att en mängd järnvägsbolag icke blott undantagsvis utan mycket ofta med åsidosättande av sina skyldigheter emot staten tillgodose andra fordringsägare, ävensom att den föreställningen bland bolagen synes mera allmänt göra sig gällande, att de enskilda fordringsägarna böra i främsta rummet tillgodoses och statens rätt sättas i sista rummet, måste revisorerna i allo dela de betänkligheter mot en sådan utveckling, åt vilka riksgäldsfullmäktige i sin förberörda skrivelse uppenbarligen velat giva uttryck. De betydande låneunderstöd, som staten beviljat för byggande av enskilda järnvägar, göra det till en vital statsangelägenhet, att säkerheterna för dessa lån ej till sitt värde förringas, och att den förfallna skuldsumman ej växer på ett sätt, som måste lända andra legitima lånebehov till förfång. Revisorerna vilja därför som sin uppfattning uttala, att det måste vara en synnerligen viktig angelägenhet, att principen om statens förmånsrätt för sin fordran av de enskilda järnvägarna ovägerligen upprätthålles.»

Bil. 2.

»Riksdagens senast församlade revisorer hava i sin berättelse angående riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning gjort uttalanden beträffande det förhållande, att vissa järnvägsbolag, vilka inneha statslån, uraktlåtit att verkställa stadgad räntelikvid och amortering å nämnda lån, men däremot använt tillgängliga medel till avbetalning å skuld till bolagens enskilda fordringsägare. I anledning härav hava fullmäktige i riksgäldskontoret låtit tillställa ifrågavarande järnvägsbolag utdrag av revisorernas berättelse i denna del för att bereda bolagen tillfälle att däröver avgiva förklaring.

Dylika förklaringar hava numera inkommit från samtliga de järnvägsbolag, som av revisorerna åsyftas; och anföra bolagen i dessa åtskilliga skäl till försvar för sin underlåtenhet att i första hand fullgöra betalningsskyldigheten gent emot staten.

I sådant avseende åberopas av ett flertal järnvägsbolag, att de kostnadsberäkningar för järnvägarnas anläggning, som legat till grund för bestämmandet av statslånen belopp, visat sig vara sig alltför låga, och att i följd härav betydande summor måst anskaffas för järnvägarnas fullbordande och utrustning med rullande materiel samt vidare för s. k. kompletteringsarbeten, bland vilka särskilt nämnas anläggning av sidospår, väganläggningar till stationerna o. d. I vissa fall har även den ursprungligen uppgjorda planen för järnvägsföretagen undergått förändringar av sådan omfattning, att bolagen därigenom tillskyndats dryga utgifter, som ej kunnat förutses. Vidare anföres att åtskilliga bolag ej erhållit den trafikinkomst, som från början beräknats, eller att trafiken ej motsvarat de verkliga kostnaderna för järnvägens anläggning. Stundom har även ett obehörigt dröjsmål med ordnandet av samtrafiken med andra järnvägar inverkat ofördelaktigt på bolagens eget trafikresultat. Vid tvenne järnvägar har trafiken betydligt minskats genom tillkomsten av nya kommunikationsföretag, i det ena fallet en hamnanläggning och i det andra två konkurrerande järnvägar. Slutligen hava även de årligen utgående anslutningsavgifterna till främmande banor under senare tid blivit avsevärt höjda.

Dessa för bolagens ekonomi ogynnsamma omständigheter hava tvingat bolagen att anskaffa nödiga medel genom att utöver statslånen upptaga lån hos enskilda. Ett och annat bolag har därvid erhållit understöd från de kommuner, som av järnvägen beröras, genom borgen. Ofta har även inträffat, att bolagsstyrelsens ledamöter personligen måst ikläda sig borgensansvar för de upptagna lånen. Såväl vid iklädandet av dessa borgensförbindelser som vid beviljandet av lån utan sådan säkerhet har utan tvivel i många fall förefunnits en tyst förutsättning, att de enskilda fordringsägarna vid räntelikvider och eljest skulle gå före staten oaktat den senares formella bättre rätt.

Riksgäldsfullmäktige förbise å ena sidan icke de betänkliga konsekvenser, som kunna uppkomma av en sådan föreställning och praxis. Å andra sidan bör dock ej lämnas obeaktat, att, därest ej nödiga medel på nämnda sätt anskaffats,

järnvägarnas drift i vissa fall ej kunnat fortsättas, vilket åter kunnat hava till följd, att staten måst efter bolagets konkurs övertaga järnvägen. Enahanda kunde förhållandet bliva, om staten på rättslig väg utkrävde sin förfallna fordran, något som givetvis icke får hindra riksgäldsfullmäktige att i varje särskilt fall noga pröva föreliggande omständigheter.

Förenämnda förklaringar av vederbörande järnvägsbolag överlämnas härjämte.»
