

## Nr 6.

Ankom till riksdagens kansli den 12 maj 1916 kl. 2 e. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 6, i anledning av herr Åkerlunds motion, nr 129, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning rörande lämpligheten att vid fastställelse av taxor för trafik å enskilda järnvägar meddela vissa föreskrifter m. m.*

*Närvarande:* herrar von Sneidern, Kahlström\*, Widlund\*, Johansson i Brånalt, Kloo, Modig\*, Svensson i Kompersmåla, Osberg\*, Larsson i Kroken samt Gylfe.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Uti en inom andra kammaren väckt motion, nr 129, som för förberedande behandling hänvisats till utskottet, har herr Åkerlund hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida för ett riktigt bedömande av järnvägsaktiebolagens ekonomi vid ansökningar om fastställelse av förslag till trafiktaxor, det funnes nödigt ålägga dem att, där så ej redan skedde, föra sina räkenskaper så, att av dem tydligen framginge resultatet av bolagens järnvägsrörelse dels å de bolagens banor, för vilkas byggande bolagen erhållit koncession, dels å de banlinjer, som bolag sedermera kommit i besittning av vare sig genom köp eller genom förvärvande av aktiemajoritet i andra järnvägsaktiebolag, dels av trafik, som järnvägsaktiebolag med sin personal och materiel ombesörjde å

andra bolags banor, dels även resultaten av de övriga verksamhetsgrenar sådant bolag möjligen utövade; samt att Kungl. Maj:t vid prövning av ovannämnda ansökningar täcktes tillse, att den trafikerande allmänheten ej ålades högre trafikumgälder än annars skulle erfordrats för täckande av förluster, som järnvägsaktiebolag kunnat åsamka sig i anledning av spekulationsaffärer och undermålig skötsel av sin järnvägsrörelse.

I fråga om motiveringen för denna hemställan hänvisar utskottet till motionen.

Över motionen hava kungl. järnvägsstyrelsen ävensom svenska järnvägsföreningen avgivit utlåtanden, vilka äro såsom bilagor härvid fogade.

*Utskottet.*

Motionären stöder sin framställning däruppå, att han iakttagit, hurusom Kungl. Maj:t vid olika tillfällen beviljat ägare av enskilda järnvägar rätt att tillämpa höjda taxor å av dem trafikerade banor i sådana fall, där sammanslagning på ett eller annat sätt ägt rum av järnvägar, vilka förut befunnit sig under särskilda förvaltningar. Då dylika taxeförhöjningar naturligtvis även förekommit i sådana fall, där en i fråga om den ekonomiska bärkraften mindre välsituerad järnväg eller sådan, där de ekonomiska förhållandena kanske rent utav omöjliggjort fortsatt självständig drift, uppgått uti annat och med större ekonomisk bärkraft utrustat järnvägsföretag, synes motionären härav hava dragit den slutsatsen, att framställningen om taxeförhöjningen i dylika fall i allmänhet måst vara följden av den försämring i den ekonomiskt starkare järnvägens egen ekonomi, som inträtt därigenom, att denna järnväg efter sammanslagningen haft att balansera de ekonomiska bristerna hos den inköpta eller på annat sätt övertagna järnvägen. Härjämte förmenar sig motionären hava iakttagit dels att ansökningar av ovannämnda art icke alltid blivit av Kungl. Maj:t prövade med vederbörlig hänsyn till befogenheten av de begärda taxeförhöjningarna, dels ock att detta i sin ordning berott därpå, att Kungl. Maj:t med det av den efter sammanslagningen gemensamma järnvägsförvaltningen tillämpade bokföringssystemet saknat möjlighet för ett riktigt bedömande av frågan i vad mån den ifrågasatta taxeförhöjningen vore betingad av de ekonomiska förhållandena vid den ena eller den andra av de sammanslagna järnvägarna. Enligt motionärens uppfattning vore det under alla omständigheter synnerligen stötande, att trafikanterna inom en viss järnvägs trafikområde finge vidkännas ökade trafikumgälder med anledning av att järnvägsför-

valtningen, kanske i syften, som borde vara för en sund järnvägs politik främmande, övertagit det ekonomiska ansvaret för ett annat järnvägsföretag, som visat sig icke kunna av egen kraft fortfara, och som ur trafiksynpunkt vore utan betydelse för befolkningen inom ovannämnda område.

Såsom i ännu högre grad stötande framstår för motionären det förhållandet, att taxeförhöjningar enligt motionärens uppfattning även hava kunnat beviljas, utan att, på grund av bokföringens beskaffenhet, möjlighet förefunnes till kontroll däröver, att vederbörande trafikanter icke komme att drabbas av ökade trafik kostnader till följd av att järnvägsförvaltningen övertagit eller intresserar sig i förlustbringande företag, som icke varit att till järnvägsdrift hänföra.

På grundvalen av ovan angivna uppfattning åsyftar motionären, såsom kungl. järnvägsstyrelsen uttryckt sig, en utredning av behovet av att de enskilda järnvägarna åläggas att föra sina räkenskaper så, att resultaten av bolagens järnvägsrörelse framgå dels för olika koncessionerade, ägande eller endast trafikerade järnvägs linjer dels av annan rörelse än järnvägsdrift.

Men härjämte påyrkar motionären ett påpekande från riksdagens sida för Kungl. Maj:t, att vid prövning av ansökningar om taxeförhöjningar hänsyn icke måtte få tagas till sådan försämrad ekonomisk ställning hos sökanden, som föranletts av spekulationsaffärer eller undermålig skötsel av järnvägsdriften.

Detta motionärens framhållande av spekulationsaffärer som en ofta förekommande anledning till krav å taxeförhöjningar sett i belysning av i motionens motivering förekommande uttalanden synes giva vid handen, att motionären icke fullt objektivt bedömt spörsmålen rörande enskilda järnvägars sammanförande under gemensam förvaltning. Utskottet har icke kunnat undgå den uppfattningen, att motionären överskattar det antal fall, där dylik sammanslagning skulle hava ägt rum i spekulationssyfte och som följd härav drivits till den principiella åsikten, att dylika sammanslutningar vore av beskaffenhet att böra med hänsyn till trafikanternas behöriga intressen motarbetas.

I den mån en dylik åskådning ligger till grund för motionen, har utskottet icke kunnat understödja densamma.

Enligt utskottets mening torde väl kunna antagas, att även om fall förekommit, då vid olika järnvägs linjers sammanförande under gemensam förvaltning spekulationsintresset skadligt medverkat, i allmänhet dock

helt andra synpunkter och intressen varit de för sammanslagningen avgörande.

Utskottet hyser även den uppfattningen, att en utveckling av vårt enskilda järnvägsväsende i den riktning, att smärre, ekonomiskt mindre bärkraftiga järnvägar efter hand komme att förenas med andra järnvägar till större och mera bärkraftiga järnvägskomplex, måste anses vara till båtнад för vårt kommunikationsväsende i dess helhet, detta, på sätt järnvägsstyrelsen närmare angivit, såväl ur nationalekonomisk synpunkt som med hänsyn till den trafikerande allmänhetens krav i trafikavseende.

Vad särskilt beträffar dylika sammanslagningars inverkan på trafiktaxorna anser sig utskottet kunna på de av järnvägsföreningen angivna skäl dela föreningens uttalade åsikt, att rättvisligen ej någon anmärkning bör riktas mot den av sammanslagningen förorsakade utjämningen av järnvägsfrakterna för de trakter, som utgöra de sammanslagna järnvägarnas trafikområde. Detta får nämligen i regel en sådan fördel av sammanslagningen, att en någon del av området möjligen träffande taxeförhöjning i varje fall ej bör betraktas såsom hinder för dylik sammanslagning.

Av utskottets nu angivna ståndpunkt framgår också, att utskottet icke skulle hava velat bidra till en framställning, åsyftande att införa sådana bestämmelser rörande de enskilda järnvägarnas bokföring, som kunde komma att motverka sammanslutningar till större järnvägsenheter.

Å andra sidan har utskottet icke kunnat förneka riktigheten av den i motionen uttalade åsikten, att på de enskilda järnvägsbolagens bokföring bör ställas det kravet, att densamma bör vara så inrättad, att möjlighet förefinnes för de myndigheter, som hava att granska och pröva eventuella ansökningar om taxeförhöjningar, att bilda sig ett riktigt omdöme om den ekonomiska bärigheten av de olika järnvägslinjer, som tillhöra bolaget eller eljest stå under detsammas förvaltning.

Och då utav järnvägsstyrelsens i ärendet avgivna utlåtande framgår, att förhållandena härutinnan för närvarande icke äro tillfredsställande såväl för det av motionären åsyftade ändamålet som än mer för andra viktiga ändamål, har utskottet icke velat ställa sig helt och hållet avvisande gent emot motionärens yrkanden beträffande bokföringens ordnande med hänsyn till de under en järnvägsförvaltning lydande särskilda bandelar.

Vidkommande åter frågan om järnvägsbolags bokföringsskyldighet beträffande av bolaget bedriven rörelse, som ej är att hänföra till järnvägsdrift, anser utskottet i likhet med kungl. järnvägsstyrelsen det i motionen härom framställda yrkande böra vinna riksdagens beaktande.

Utskottet vill dock i detta sammanhang påpeka, att kravet på en bokföring, av vilken med tydlighet framgår det ekonomiska resultatet av järnvägsdriften, skilt från resultatet av vid sidan därav bedriven annan verksamhet, icke får uppfattas på sätt, som möjligen kunde framgå av kungl. järnvägsstyrelsens utlåtande, eller att vid avgöranden rörande ansökningar om taxeförhöjningar under inga omständigheter hänsyn finge tagas till resultatet av bolagets verksamhet vid sidan av järnvägsdriften. Sådan verksamhet kan nämligen stå i det intima samband med järnvägsdriften, att den rent av är en förutsättning för densamma, likaväl som järnvägsdriften kan vara en nödvändig förutsättning för den vid sidan av densamma bedrivna verksamheten. Under sådana omständigheter synes det utskottet vara obilligt, om vid ansökningar om taxeförhöjningar ingen hänsyn skulle få tagas till bolagets förlust på en verksamhet, varförutan resultatet av järnvägsdriften skulle blivit sämre än om sådan verksamhet icke bedrivits. Lika obilligt torde det vara, om ett gynnsamt resultat av dylik verksamhet icke skulle få tagas i beräkning utan taxeförhöjning kunna erhållas för den ekonomiskt ogynnsamma järnvägsdriften, som dock varit en nödvändig förutsättning för den å den andra verksamheten uppkomna vinsten.

Utskottet vill i detta sammanhang, ehuru frågan därom ligger utom motionens ram och således ej kan bli föremål för något yrkande från utskottets sida, understryka järnvägsstyrelsens påpekande av önskvärdheten av att åtgärder vidtagas för åstadkommande av enhetlighet och likformighet i de enskilda järnvägarnas bokföring och redovisning.

Slutligen finner utskottet motionären icke hava förebragt skäl, som böra föranleda till sådan framställning från riksdagens sida, som av motionären avses ifråga om Kungl. Maj:ts prövning av eventuella ansökningar om taxeförhöjningar.

På grund av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

att andra kammaren måtte, i anledning av herr Åkerlunds motion nr 129, för sin del besluta, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, det täcktes Kungl. Maj:t taga i övervägande, om och

i vilken utsträckning de enskilda järnvägsaktiebolagen böra åläggas att föra sina räkenskaper så att av dem tydligt framgår resultatet av bolagens rörelse dels å olika banor och dels å verksamhetsgrenar, som icke äro att hänföra till egentlig järnvägsdrift.

Stockholm den 12 maj 1916.

På utskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.

*Bilaga 1.*

Till Konungen.

Sedan riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott i skrivelse den 8 februari 1916 hos Eders Kungl. Maj:t anhållit om järnvägsstyrelsens yttrande över en inom nämnda kammare väckt motion, nr 129, om skrivelse till Eders Kungl. Maj:t angående utredning rörande lämpligheten att vid fastställelse av taxor för trafik å enskilda järnvägar meddela vissa föreskrifter m. m., har Eders Kungl. Maj:t den 11 nästlidne februari anbefallt järnvägsstyrelsen att avgiva och till Eders Kungl. Maj:t inkomma med det av utskottet sålunda begärda yttrandet.

Till åtlydnad härav får järnvägsstyrelsen i underdånighet anföra följande:

Motionärens framställning går icke ut på utredning rörande erforderliga bestämmelser för vinnande av en systematisk likformig bokföring av de enskilda järnvägarnas inkomster och utgifter, till vilken fråga styrelsen sedermera återkommer, utan på en mera begränsad utredning, nämligen rörande behovet av att de enskilda järnvägarna åläggas att föra sina räkenskaper så, att resultatet av bolagens järnvägsrörelse framgå dels för olika koncessionerade, ägande eller endast trafikerade järnvägslinjer, dels av annan rörelse än järnvägsdrift.

Antalet ursprungligen koncessionerade järnvägar utgör c:a 260, medan nuvarande antal enskilda järnvägar med självständig ekonomisk redovisning ej utgör mer än c:a 150. Dessa siffror visa, att åläggandet av särskild bokföringsskyldighet för varje koncessionerad bandel, på sätt motionären synes önska, skulle drabba en hel del järnvägar och leda till en väsentlig höjning av de enskilda järnvägarnas bokföringskostnader. Det kan möjligen vara att befara, att en sådan skyldighet skulle motverka den sammanslutning till större järnvägsenheter, som ur flera ekonomiska synpunkter snarare synes böra stödjas.

Ett studium av de svenska järnvägssammanslutningarnas historia visar, att sammanslutningar, ordnade efter flera olika linjer, kommit till stånd i huvudsakligt syfte att nedbringa kostnaderna för allmän förvaltning, tågrörelse och rullande materiel, ävensom att äldre banor genom nybyggnad, tecknande av aktier i eller övertagande av trafikeringen av andra järnvägar utökat eller kraftigt medverkat till utökning av det järnvägsnät, från vilket bolagets äldre banor tillföras trafik. I båda dessa fall ligga givetvis järnvägsekonomiska principer till grund för sammanslutningarna. Enligt styrelsens åsikt ha dessa, vare sig de avsett redan byggda banor eller att befordra tillkomsten av nya, i stort sett varit till gagn såväl för de speciella järnvägsintressena som för landet i dess helhet. Att vid dylika sammanslagningar en ekonomiskt kraftigare bana måste stödja en svagare, och att detta förhållande kan medföra en försämring av den kraftigare banans ekonomi, kan icke förnekas, men å andra sidan må framhållas, att vederbörande järnvägar genom sammanslagningen vinna större trafikkapacitet och enhetlighet i järnvägsdrift och taxeväsende, samt att deras drift- och förvaltningskostnader i regel kunna väsentligt nedbringas till fromma för såväl den starkare som den svagare järnvägens ekonomi.

Det är givet, att inom ett större järnvägsområde vissa linjer skola giva större avkastning än andra, samt att driften å någon linje till och med kan gå med förlust. Skulle på grund härav en taxeeökning visa sig erforderlig, så torde det icke få anses obefogat, att densamma drabbar hela järnvägssammanslutningen. Statens strävan är ju att låta alla landsändar komma i åtnjutande av goda kommunikationer. Skapandet av kommunikationer i trakter, som ej kunna ensamma bära utgifterna för järnväg, måste därför till stor del baseras på utjämningar i taxehänseende inom större områden. Så är förhållandet beträffande statens järnvägar, och det bör icke anses oriktigt att tillämpa samma princip på de enskilda järnvägarna. Det torde därför i allmänhet vara fullt riktigt, att man vid taxeförhöjningar fäster avseende vid järnvägsdriftens ekonomi i dess helhet och icke på de skilda bandelarnas bärighet.

Motionärens antagande, att järnvägsstyrelsen skulle tämligen lätt tillstyrka bifall till järnvägsbolags framställningar om taxeförhöjningar, får styrelsen på det bestämdaste tillbakavisa. Styrelsen underkastar alltid dylika framställningar en ingående prövning med ledning av vederbörande järnvägsbolags styrelse- och revisionsberättelser för lämpligt antal år samt med fästat avseende vid järnvägens skötsel och andra omständigheter, som kunna tjäna till frågans allsidiga belysning. Styrelsen plägar jämväl taga i övervägande, huruvida en begärd förhöjning kan anses skälig i jämförelse med gällande taxor å andra järnvägar. Härtill kommer, att allmänheten genom Kungl. Maj:ts befallningshavandes i vederbörande län försorg sättes i tillfälle att vid fastställelse av nya eller ändrade taxor för enskilda järnvägar ingiva protester och erinringar. Detta tillfälle iakttages visserligen ganska sparsamt, men då så sker, tagas de ingivna protesterna i noggrant övervägande. Under de senaste nio åren har Kungl. Maj:t i enlighet med styrelsens avstyrkande avslagit framställningar om taxeförhöjning för ett 30-tal järnvägar, vilkas framställningar ansetts sakna tillräckligt fog. Av övriga under samma tidrymd gjorda framställningar om taxeförhöjning har en

stor del beviljats först efter avsevärda nedprutningar och utjämningar; andra förhöjningar hava varit endast skenbara, i det att de egentligen blott utgjort kompensation för det samtidiga införandet av statens järnvägars godsindelning och därmed följande lägre klassificering av transportföremålen. I de fall, då begärd avgiftsförhöjning tillstyrkts och bifallits utan villkor, har alltid vederbörande järnvägs ekonomiska ställning ansetts fullt motivera förhöjningen.

Vad beträffar önskemålet om särskild bokföring för vid olika tillfällen koncessionerade eller annorledes förvärvade eller arrenderade linjer vill styrelsen emellertid icke förneka önskvärdheten ur flera synpunkter, även andra än de av motionären anförda, av en så ordnad bokföring, men ställer sig dock tveksam till möjligheten att bokföringsmässigt genomföra den av motionären ifrågasatta räkenskapsklyvningen. Några skäl till denna tvekan skola här anföras.

Att inom ett järnvägsbolag fördela inkomsterna på olika bandelar proportionellt mot i resp. transporter tillryggalagda transportlängder å olika linjer går visserligen för sig, men vid en sådan fördelning tages icke erforderlig hänsyn till det förhållande, att frakten teoretiskt består av dels ersättning för stationskostnader, vilken ersättning bör utgå oberoende av transportlängd, dels av ersättning för framdragningskostnader och dels av bidrag till allmänna kostnader och ränta. Att inom ett och samma bolag finna teoretiskt tillfredsställande grunder för inkomsternas fördelning på olika linjer torde möta vissa svårigheter. Likaså finnas svårigheter för utgifternas riktiga fördelning. Skulle åt resp. järnvägsbolag överlåtas att, vart och ett för sitt järnvägsområde, fastställa fördelningsprinciper, finge bokföringen givetvis icke karaktären av bokföring utan av kalkyler, om vilka det kunde befaras att de bleve föga belysande, missvisande eller till och med subjektivt färgade. Fastställelse genom statlig myndighet av generella grunder för fördelning av inkomster och utgifter torde åter möta avsevärda svårigheter på grund av förhållandenas ständigt skiftande natur.

Vad därefter angår motionärens yrkande om särskild bokföring, så att resultatet av annan rörelse än järnvägsdriften framkommer skilt från själva järnvägsdriftresultatet, finner styrelsen sig oförbehållsamt böra tillstyrka motionärens förslag.

För närvarande saknas nämligen föreskrift om skyldighet för bolagen att föra särskilda räkenskaper för järnvägsrörelsen och för annan i samband därmed driven rörelse, såsom av jordförsäljning, sjöfartsrörelse, elektricitetsverk, grusförsäljning, hotellrörelse m. m.

Ur flera synpunkter och särskilt för att vid frågor om taxeförhöjning kunna bedöma, huruvida järnvägsdriften i och för sig verkligen leder till så dåligt ekonomiskt resultat, att taxeförhöjning är av nöden, vore det av vikt, att föreskrift funnes, att för driften skall föras särskild från andra driftsgrenar skild bokföring. Ty givetvis böra trafikanterna icke genom höjda taxor tvingas att uppehålla andra affärgrenar.

I sammanhang med framhållandet av detta önskemål får styrelsen emellertid betona önskvärdheten av reglerande bestämmelser, över huvud taget, för de enskilda järnvägarnas bokföring och redovisningsväsen.

Under direkt ekonomisk kontroll av staten stå endast sådana järnvägsbolag,



som erhållit och icke slutamorterat statslån. Av Kungl. Maj:t utsedda ombud skola deltaga i revisionen av sådana bolags räkenskaper och till riksgäldskontoret avlämna femårsöversikter över nettoinkomstens användning. Järnvägsbolagen äro själva skyldiga att till riksgäldskontoret insända balans- samt vinst- och förlusträkningar. För övriga enskilda järnvägar föreligger ingen permanent statlig kontroll rörande deras ekonomiska förhållanden. Staten behöver det oaktat av flera skäl noggrant känna samtliga enskilda järnvägsbolags ekonomiska ställning. Behovet av en sådan kännedom framträder särskilt tydligt, då fråga uppstår om statsinlösen av viss järnväg eller om taxeförhöjningar, men det gör sig ock gällande såväl vid den årliga inkomsttaxeringen som vid förhandlingar mellan statens och enskilda järnvägar rörande ekonomiskt samarbete i det ena eller andra hänseendet, t. ex. rörande gemensamt begagnande av föreningsstationer. Med hänsyn till sin bokföring äro de enskilda järnvägsbolagen icke underkastade andra bestämmelser än dem, som jämlikt nya aktiebolagslagen gälla för aktiebolag i allmänhet. Det kan emellertid ifrågasättas, om icke dessa bestämmelser äro för litet detaljerade för de speciella behov, staten har av en utförlig och noggrann bokföring rörande de enskilda järnvägarna.

Visserligen hava av en inom Svenska järnvägsföreningen tillsatt kommitté utarbetats och av föreningen år 1910 publicerats littereringstabeller, avseende fastställelse av bokföringslitteror för olika slag av inkomster och utgifter. De enskilda järnvägarna ha emellertid icke förpliktat sig att i sin bokföring tillämpa berörda tabeller. Ej heller äro dessa genomgående så uppställda, som ur synpunkten av statlig kontroll synes önskvärt. Till följd av denna brist på bindande bokföringsföreskrifter ha de många och utförliga data rörande de enskilda järnvägarnas ekonomiska förhållanden, som Allmän järnvägsstatistik numera (särskilt från år 1913) innehåller, ej alltid kunnat utarbetas enligt enhetliga grunder. Säkerhet finnes därför ej för att uppgifterna äga värde för en inbördes jämförelse.

Vidare kan ifrågasättas, om ej aktiebolagslagens föreskrifter angående avskrivning eller avsättning till förnyelsefond böra beträffande järnvägsaktiebolag fullständigas. Såsom motiv härför kan anföras, att avskrivning eller avsättning till förnyelsefond visserligen skall verkställas enligt aktiebolagslagen, men föreskrifter saknas rörande de normer, som härvid skola följas, varför resultatet blivit mycket varierande avskrivningsbelopp såväl vid olika järnvägar som vid en och samma järnväg under olika år.

Givetvis måste det för bedömande av värdet av resp. järnvägars tillgångar vara av betydelse att veta, att avskrivningar resp. förnyelsefondsavsättningar ske efter för alla järnvägar lika normer. Endast på detta sätt kan man få en tillförlitlig grund för bedömande av det verkliga värdet av resp. järnvägars tillgångar, vilket ju är av betydelse såväl t. ex. för penninginstitut, som anmodas att lämna lån till viss järnväg, som ock för bedömande i statistiskt och nationalekonomiskt syfte av järnvägarnas ekonomiska ställning.

Härtill kommer en annan, måhända än viktigare synpunkt. Enligt aktiebolagslagen skall den årliga avskrivningen eller avsättningen till förnyelsefond motsvara den värdeminskning, som ett bolags egendom undergår genom ålder,

nyttjande eller annan därmed jämförlig anledning. De enskilda järnvägsaktiebolagen intaga i många hänseenden en särställning på grund av järnvägarnas egenartade natur. Det måste beträffande dessa bolag anses vara av alldeles särskild vikt, att aktiebolagslagens berörda föreskrifter fullt efterlevas, så att verklig säkerhet vinnes för att bana och rullande materiel genom årligt underhåll hålles uppe i fullt trafikdugligt skick. Enligt vad styrelsen har sig bekant, förekomma ifråga om flera enskilda järnvägar brister i detta hänseende.

På grund av det ovan anförda och med förmälan att styrelsen har för avsikt att inom den närmaste tiden underkasta sitt eget bokföringssystem och redovisningsväsende en ingående revidering, anser styrelsen, ehuru styrelsen ställer sig tveksam beträffande möjligheten att på ett praktiskt och ekonomiskt sätt genomföra en bandelsvis ordnad bokföring, sig likväl med hänsyn till de fördelar, som en sådan bokföring skulle medföra, ej böra helt avstyrka motionärens yrkande.

Styrelsen finner alltså för sin del önskvärt,

*att* en utredning kommer till stånd rörande lämpligheten av reglerande bestämmelser för de enskilda järnvägarnas bokföring,

*att* bestämdare normer än f. n. utarbetas rörande disponibla vinstens användning, särskilt rörande avskrivning resp. avsättning till förnyelsefond,

*att* de enskilda järnvägsbolagen böra åläggas föra sina räkenskaper så, att de ekonomiska slutresultaten av järnvägsdriften framgå utan sammanblandning med de ekonomiska resultaten av annan till den egna järnvägsdriften ej hänförlig verksamhet, samt

*att* vid förstberörda utredning till prövning upptages frågan rörande möjligheten eller lämpligheten att ordna bokföringen så, att av räkenskaperna framgå de ekonomiska resultaten för olika koncessionerade bandelar och arrenderade banor.

Stockholm den 27 april 1916.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

*John Flodin.*

*Gunnar V. Alving.*

---

Bilaga 2.

Till Riksdagens andra kammarens tillfälliga utskott nr 3.

Med skrivelse till Svenska järnvägsföreningen den 8 nästlidne februari har utskottet, i ändamål att bereda föreningen tillfälle att yttra sig över en inom riksdagens andra kammare av herr E. Åkerlund väckt motion nr 129, översänt ett exemplar av motionen i fråga, i vilken hemställes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla,

I. att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida för ett riktigt bedömande av järnvägsaktiebolags ekonomi vid prövning av ansökningar om fastställelse av förslag till trafiktaxor, det finnes nödigt att ålägga dem att, där så ej redan sker, föra sina räkenskaper så, att av dem tydligt må framgå:

a) resultaten av bolagens järnvägsrörelse dels å de bolagens banor, för vilkas byggande bolagen erhållit koncession, och dels å de banlinjer, som bolag sedermera kommit i besittning av vare sig genom köp eller genom förvärvande av aktiemajoritet i andra järnvägsaktiebolag,

b) resultaten av trafik, som järnvägsaktiebolag med sin personal och materiel ombesörjer å andra bolags banor; och

c) resultaten av de övriga verksamhetsgrenar, sådant bolag möjligen utövar; samt

II. att Kungl. Maj:t vid prövning av ansökningar, som ovan nämnts, täcktes tillse, att den trafikerande allmänheten ej ålägges högre trafikumgälder, än annars skulle erfordrats, för täckande av förluster, som järnvägsaktiebolag kunnat åsamka sig i anledning av spekulationsaffär och undermålig skötsel av sin järnvägsrörelse.

I anledning härav får föreningen härmed äran anföra följande:

Vad först angår punkten I a) i den anhållan, motionären hemställt skola göras, kan föreningen för sin del icke finna något oriktigt däri, att, därest en järnväg uppgått uti och sammansmält till ett med annan järnväg, det icke allt fortfarande föres särskilda räkenskaper för vardera järnvägens drift, utan inkomster och utgifter bokföras gemensamt för båda järnvägarna.

Om än en sådan förening eller sammanslagning av järnvägar, som motionären åsyftar, kan föranleda därtill, att de sammanslagna järnvägarna komma att, betraktade såsom en enhet, utvisa lägre avkastning än den av järnvägarna, som förut haft den högsta avkastningen, samt att det blir nödvändigt att för den nya järnvägsenheten fastställa en taxa, som är högre än den, som skulle erfordrats för sistnämnda järnväg, därest sammanslagning icke ägt rum, torde dock en dylik sammanslagning, till följd av den möjlighet till mera rationell drift, som därigenom beredes, ofta medföra, att de sammanslagna järnvägarna, såsom

enhet betraktade, lämna en avkastning, som är lika stor som eller högre än den avkastning, någon av järnvägarna före sammanslagningen utvisat.

Skulle så icke bliva händelsen lärer dock avkastningen å de sammanslagna järnvägarna komma att bliva större än avkastningen å den järnväg, som före sammanslagningen lämnat den minsta avkastningen; och torde såsom följd härav en eljest nödvändig taxeförhöjning för sistnämnda järnväg ej sällan kunna undvikas.

De sammanslagna järnvägarnas behandling såsom en enhet medför således en utjämning av järnvägsfrakterna för de trakter, som utgöra de sammanslagna järnvägarnas trafikområde.

Mot en sådan utjämning synes föreningen icke rättvisligen kunna göra anmärkning.

Beträffande punkten I b) i förberörda, av motionären ifrågasatta anhållan, håller föreningen före, att den trafik, som här avses, står i sådant samband med trafiken på bolagets egen järnväg, att det icke kan föreligga anledning att stadga skyldighet för bolaget att särskilt för sig bokföra inkomster och utgifter för ifrågavarande rörelse.

Med avseende å punkten I c) är att märka, att järnvägsaktiebolags bolagsordning skall stadfästas av Kungl. Maj:t. Det är givetvis att förutsätta, att Kungl. Maj:t icke meddelar stadfästelse å en bolagsordning, som för bolaget angiver en verksamhet, som icke hänförs till järnvägsdrift och vad därmed står i samband.

Vid sådant förhållande och då ett järnvägsaktiebolag icke må utöva annan verksamhet än som överensstämmer med dess bolagsordning, synes det föreningen icke böra ifrågakomma att meddela föreskrift i det av motionären angivna hänseendet.

Vad slutligen angår punkten II är föreningen av den åsikten, att det icke kan förutsättas annat än att Kungl. Maj:t vid prövning av ansökning om fastställelse av taxa för en järnväg tager hänsyn till alla på frågan inverkan omständigheter och förty icke, därest ett järnvägsaktiebolag skulle till följd av åtgärd, som vidtagits i strid mot bolagsordningens bestämmelse om bolagets verksamhet visar mindre god ställning, lämnar detta obeaktat.

Sådan framställning till Kungl. Maj:t, som motionären ifrågasatt, synes föreningen därför icke kunna anses påkallad.

Under åberopande av vad föreningen nu anfört tillåter föreningen sig hemställa, att utskottet måtte icke finna skäl tillstyrka bifall till ifrågavarande motion.

Stockholm den 11 mars 1916.

Svenska järnvägsföreningen

*F. W. H. Pegelow.*