

Nr 274.

Av herr **Widlund**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående förstatligande av de enskilda järnvägarna m. m.

Järnvägarnas stora betydelse för samhällets utveckling torde vara så väl känd i vårt land, att vidare ordande därom är obehövt. 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 *bibanor*. För de förra äro vissa minimifordringar uppställda beträffande stigningar, kurvradier, skenvikt, hjultryck, tåghastighetens utsträckning uppåt m. m. För de senare äro dessa fordringar lägre; olika för olika spårvidd, tåghastigheter och dylikt.

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 och dylikt 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 omförmåles i kap. 19 §§ 11—14 strafflagen. De enskilda järnvägarna kunna således, praktiskt sett, anses fullt jämnställda med statens järnvägar i fråga om allmänrättsliga förhållanden.

De trakter, där enskilda järnvägar äro anlagda, förete högst betydande olikheter. Bergslagernas och Dalarnas stora industriområden t. ex.

betjänas så gott som uteslutande av enskilda 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 betraktas såsom svag.

Men ehuru vissa lättnader äro tillämpade i fråga om själva byggan- det av trafiksvagare järnvägar, eller med andra ord sådana som äro att anse såsom endast bi- och ortsbakor, äro dock bestämmelserna rörande driften, såsom säkerhets- och signalordningen, personalbesättning och dy- likt 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 ock-å vissa regleringar under de senare tiderna vidtagits, torde dock dessa endast delvis kunna utjämna den skillnad, som genom här relate- rade förhållanden framskapats.

Även om en järnvägsanläggning från början beräknas bliva trafik- svag och svagt ekonomiskt bärig, kunna dock många gånger fullt giltiga skäl förebringas för att järnvägen det oaktat bör komma till stånd. Orts- behoven kunna i alla händelser kräva en förbindelse, sjöfarten kan hava nytta därav, en relipunkt kan ock i vissa hänseenden nödvändiggöra lämp- liga förbindelser o. s. v.

Fråga kan här måhända framställas, huru man på förhand är i stånd att bedöma en järnvägsanläggnings ekonomi. En ytterst kortfattad redo- görelse för de för en järnväg nödiga förarbetena torde därför böra fram- läggas.

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, förmö- genhet, inkomst- och fastighetstaxering, konsumtion och varuomsättning, till- gång och förekomst av skog, kreatur och lantbruk, utsikterna till och möjlig- heterna för industriella anläggningar, trakten ur turistsynpunkt, förhållande till förut befintliga kommunikationsföretag, lands- och vattenvägar m. m.

Den *tekniska* omfattar markundersökningar och kostnadsberäkning för

järnvägsbyggnad av olika typer, med bro- och tunnelbyggnader, behövliga 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 behöfelig, 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 bliva goda ekonomiska företag.

Betydelsen av statens hjälp till de enskilda järnvägsbolagen torde lämpligen kunna belysas av Kungl. Maj:ts proposition 29 till 1916 års riksdag, varav framgick, att den sammanlagda låneförsträckningen till dylika bolag intill år 1915 uppgår till kronor 92.634,143:12. 1916 års riksdag beviljade dessutom 7,500,000 kronor för samma ändamål.

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 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 järnvägslån 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 järnvägslån 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 uteblivande 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 1916, 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 till 1916 års riksdag avlåtna propositioner angående anslag för kapitalökning å statens järnvägslånefonder, att under det inbetalnings-procenten å förfallna belopp under tiden 1861—1865 uppgick till 100 %, densamma under tiden 1911—1914 endast uppgick till 19,8 %.

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 hava 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 skulder 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 det, 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 svårigheter eller hinder 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 överlämnats till en annan med starkare ekonomi och trafik, avsevärda förbättringar snart nog upp-tå. 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 respektive bansträckors förstatligande hela fraktbeloppen tillföle staten utan nämnvärdare ökning av omkostnaderna. Vidare kan även tänkas den möjligheten, att en statsbana kan vara erforderlig inom ett visst område, men behovet därav ej så stort att omedelbart byggande ur statlig synpunkt är nödigt. De lokala behoven kunna däremot kräva en skyndsammare byggnad. Finnas då möjligheter att på privat väg åstadkomma järnvägens byggande, bör densamma byggas såsom enskild bana för att förstatligas vid lämplig tidpunkt utan omfattande vare sig administrativa eller tekniska åtgärder. Utsträckt förstatligande av enskilda järnvägar, föregånget av grundliga och allsidiga utredningar och undersökningar av ekonomisk och teknisk art, 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 flere bolag tillhöriga järnvägar till större gemensamma förvaltningar. Härigenom möjliggöres ett bättre och rationellare utnyttjande av rullande materielen, tidtabellsuppläggnigen 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 avsevärd högre grad i stånd att möta och reglera oregelbundenheter i trafiken, såsom periodiska eller obestämda ökningar eller minskningar, uppstående på grund av särskilda förhållanden inom handel och industri. Flera 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 i olika former o. s. v. 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, isynnerhet 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 avikande 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 på sin tid en gemensam likformig s. k. littereringstabell, d. v. s. bestämmelser för specialföringen av inkomster och utgifter. Denna littereringstabell i sig själv praktisk, enkel och väl genomtänkt, har antagits vid ett antal järnvägar, och har härigenom likformighet ifråga om utgifternas fördelning i stor utsträckning vunnits. Men Svenska Järnvägsföreningen är icke en myndighet, som äger att utfärda påbud och ålägga ansvar om påbuden icke 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 härigenom hastigt förändras är naturligt. Genom att avskrivningarna icke äro underkastade statlig, 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.

Att vad som härovan yttrats är av den art, att reglerande detaljerade lagbestämmelsers tillkomst är av behovet påkallad, bestyrkes ytterligare därav, att i Kungl. Järnvägsstyrelsens yttrande på grund av riksdagens andra kammars tredje tillfälliga utskotts skrivelse den 8 februari 1916 över en inom nämnda kammare väckt 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., förekommer följande utlåtande:

» — — — 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 resultaten av bolagens järnvägsrörelse

framgå dels för olika koncessionerade, ägande eller endast trafikerade järnvägslinjer, dels av annan rörelse än järnvägsdrift.

Antalet ursprungligen koncessionerade järnvägar utgör cirka 260, medan nuvarande antal enskilda järnvägar med självständig ekonomisk redovisning ej utgör mer än cirka 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 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 trafikerings- eller 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 hava 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 sin 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 sammanslagning vinna större trafikkapacitet och enhällighet i järnvägsdrift och taxeringsvärde, 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 taxeökning visa sig erforderlig, så torde det icke få anses obefogat, att densamma drabbar hela järnvägssammanslutningen.

Statens strävan är ju att låta alla landsdelar komma i åtnjutande av goda kommunikationer. Skapandet av kommunikationer i trakter, som ej kunna ensamma bära utgifterna för en 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 enskilda 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 compensation 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 flere synpunkter, även andra än de av motionären anförda, av en så ordnad bokföring, men ställer sig 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 proportionerligt 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 obero-

ende 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 sig styrelsen böra oförbehållsamt tillstyrka motionärens förslag.

För närvarande saknas nämligen föreskrift om skyldigheten 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 flere synpunkter och särskilt för att vid frågor om taxeförhöjning kunna bedöma, huruvida i och för sig järnvägsdriften 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 framhållande 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:ts utsedda ombud skola deltaga i revisionen av sådana bolags räkenskaper och till riksgäldskontoret avlämna femårsöversikter över nettointkomstens 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 flere skäl noggrant känna samtliga enskilda järnvägsbolags ekonomiska ställning. Behovet av en sådan kännedom framträder särskilt tydligt, då fråga uppstår om inlösen 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 respektive järnvägars tillgångar vara av betydelse att veta, att avskrivningar, respektive förnyelsefondsavsättningar, ske efter för alla järnvägar lika normer. Endast på detta sätt kan man få en tillförlitlig grund för bedömandet av det verkliga värdet av respektive järnvägars tillgångar, vilket ju är av betydelse såväl för t. ex. 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 finnes 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 förmålan att styrelsen har för avsikt att inom den närmaste tiden underkasta sitt eget bokförings-system och redovisningsväsende en ingående revidering, anser styrelsen, ehuru styrelsen ställer sig tveksam beträffande möjligheten att på ett praktiskt och ekonomiskt sätt genomföra en bandelvis 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 bestämmande 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».

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 bolaget 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 erbjödes visserligen uti sänkande av de genom förut omtalade undersökningar 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 försämrast, 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 ej 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 lämpligast möjliga sätt, även om undersökningarna för densamma giva vid handen att företaget blir svagare ekonomiskt.

Ett sätt att anordna förbindelser genom landsträckor där så svag trafik väntas, att förluster kunna befaras genom att bygga järnvägar på vanligt sätt, är att bygga så kallade lätta järnvägar (sekundär- och tertiärbanor).

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 järnvägsanläggning 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. Majts proposition nr 29 till 1916 års riksdag förekommer å sid. 28 ett yttrande av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträf-

fande 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 därom, 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 järnvägslånefonden, 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 behöfvig, 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 statliga kontrollen över de enskilda järnvägarna. Huru välbetrodda 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 i de flesta fall ägnat eller ägna sig åt helt andra kall eller selsättningar, 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 anført, får jag härmed vördsamt hemställa,

att riksdagen ville 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 förstatligas;

2:o. I vad mån bildande 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 enskilda järnvägsaktiebolag må kunna åläggas införande av ett enhetligt bokföringssystem, tillika med normerande bestämmelser för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder;

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

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

Stockholm den 1 febr. 1917.

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 inbetalts, hava fullmäktige icke ansett det vara rätt och billigt eller i statens intresse, att rättsliga anspråk gjorts mot bolaget gällande, och har riksdagen 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 rätt-liga åtgärder för att tillförsäkra staten att i främsta rummet utbekomma sin fordran. Även i dessa fall hava icke från statsrevisorernas sida framställts yrkande 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 anläggning-kostnad och avkastningsförmåga, som läggas till grund för laneunderstödens beviljande, bliva uppgjorda med största omsorg och underkastas noggrann prövning, vilken fullmäktiges framställning föranledde en riksdagens skrivelse till Kungl. 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 underlata att fästa herrar revisorers uppmärksamhet därå, samt lämna en uppgift å de järnvägsbolag, som hava gjort sig skyldiga till oförmådda förfaring-sätt.

En granskning av de räkenskaps-sammandrag för år 1912, som avlämnats av statens i järnvägsbolagens revision deltagande ombud, utvisar, att nedannämnda 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 ovanutagna 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 järnvägs-aktiebolag vid årsskiftet häftade i förfallen skuld till riksgäldskontoret ävensom skuldens storlek. — — —

Av ifrågavarande 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 %, 44,44 %, 44,22 %, 40,91 % och 44,9 % brustit 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 härpå.

Vad beträffar det sakförhållande, som i riksgäldsfullmäktiges skrivelse särskilt påpekas, nämligen att en mängd järnvägsbolag icke blott undantagsvis utan mycket ofta med åsido-ättande av sina skyldigheter emot staten tillgodose andra fordringsägare, ävensom att den föreställningen bland bolagen synes mera alluänt 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 förmänsrätt för sin fordran av de enskilda järnvägarna ovedersägligen 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, uraktlåtitt 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 bestämmande av statslånen belopp, visat sig vara 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 hamn-

anläggning, och i det andra två konkurrerande järnvägar. Slutligen hava även de årligen utgående anslutningsavgifterna till främmande banor under senare tider 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.»