

## Nr 12.

Ankom till riksdagens kansli den 11 maj 1917 kl. 12 m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 12 i anledning av herr Widlunds motion nr 274 om skrivelse till Kungl. Maj:t angående förstatligande av de enskilda järnvägarna m. m.*

*Närvarande: herrar von Sneidern, Widlund\*), Johansson i Brånalt\*), Modig, Carlsson i Solberga\*), Ericsson i Ätvidaberg, Larsson i Kroken, Skareen, Elisson\*) och Höglund i Strömstad.*

\*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Uti en inom andra kammaren väckt till utskottet för förberedande behandling hänvisad motion, nr 274, har herr Widlund hemställt, 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 kunde förstatligas; 2:o) i vad mån bildande av större trafikförvaltningar omfattande flera bolags järnvägar kunde utvecklas och stödjas; 3:o) i vilken utsträckning och under vilka former åtgärder mot järnvägsbolag i och för indrivande av statsverkets fordringar hos dessa kunde vidtagas; 4:o) i vilken utsträckning enskilda järnvägsaktiebolag kunde åläggas införande av ett enhetligt bokförings-system, tillika med normerande bestämmelser för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder; 5:o) i vad mån inskränkningar i nu gällande byggnads- och driftsbestämmelser för järnvägar kunde göras i och för

*Bihang till riksdagens protokoll 1917. 13 saml. 3 avd. 12 häft. (Nr 12.)* 1

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 kunde och borde utvidgas.

I fråga om motiveringen för denna hemställan hänvisar utskottet till motionen ävensom till en av motionären utarbetad promemoria, vilken är härvid fogad såsom bilaga.

Över motionen hava fullmäktige i riksgäldskontoret, kungl. järnvägsstyrelsen och kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgivit infortrade utlåtanden, vilka, jämte ett utskottet tillhandakommet protokollsutdrag rörande ärendets behandling hos fullmäktige, äro fogade vid detta utlåtande såsom bilagor.

**Utskottet.**

Vid 1916 års riksdag avgav andra kammarens tredje tillfälliga utskott ett av kammaren bifallet gemensamt utlåtande över väckta motioner om statsinlösen av Västra centralbanan och trafikleden Karlskrona—Göteborg. Häri yttrade utskottet följande:

»Utskottet hyser den uppfattningen, att det nuvarande ekonomiska läget gör det till en nödvändighet för statsmakterna att vid prövning av frågor om kapitalutlägg för förvärvande av redan i gång varande enskilda företag iakttaga stor försiktighet. Förhållandena inom världspolitiken hava åstadkommit anspråk å statskassan, som väsentligen överskrida de under normala förhållanden förefintliga. Härjämte föranleder önskan att utnyttja inträffade eller förväntade högkonjunkturer i förening med det numera särskilt starkt kända behovet av att kunna genom tillgodogörande av egna naturtillgångar åstadkomma största möjliga oberoende i förhållande till utlandet till stora kapitalutlägg för statens affärsdrivande verk. Samtidigt som dylika anspråk ställas på statskassan är denna för fylld av sitt lånebehov för närvarande hänvisad till den inhemska länemarknaden med dess höga räntesatser.

Under sådana omständigheter förefaller det utskottet uppenbart, att under rådande förhållanden eventuellt tillgängliga statsmedel böra, såvitt landets kommunikationsväsen angår, i första hand reserveras för utökande av i statens hand redan befintliga kommunikationsleders trafikförmåga ävensom anläggande av nödvändiga nya sådana leder, samt endast i händelse av särskilt tvingande omständigheter eller särskilt gynnsamma tillfällen statsinlösen av enskilda järnvägar bör äga rum.

Utskottet anser sig även böra påpeka, att, i den mån statsinlösen av enskilda järnvägar bör förekomma utöver de fall, då nyttan av statsförvärv är i särskilt hög grad framträdande, nödvändighet föreligger att tillse att sådana inköp ske med bevarande och utveckling av planmässighet i

statens järnvägspolitik. Innan därför en allmän utredning föreligger om vilka enskilda järnvägar det kan ligga i statens intresse att förvärva — och att den nuvarande tidpunkten med dess ekonomiska osäkerhet är olämplig för en dylik utredning är uppenbart — finner utskottet skäl föreligga till ökad försiktighet vid ståndpunktstagande till från olika håll framförda förslag om statsförvärv av olika enskilda järnvägar».

Utskottet anser, att de synpunkter, åt vilka 1916 års utskott gav uttryck, fortfarande äga giltighet. Frånsett huvudspörsmålet, huruvida en statsinlösen i större skala av de enskilda järnvägarna är önskvärd och nyttig, anser utskottet, att de nuvarande osäkra ekonomiska förhållandena ävensom de stora krav, som icke minst från kommunikationsverkens sida ställas på statskassan, göra det olämpligt att nu upptaga denna fråga till avgörande. Ej heller järnvägsstyrelsen, som ställer sig sympatisk till den föreslagna utredningen, ifrågasätter dess omedelbara utförande, utan förordar, att riksdagen med begäran om utrednings verkställande åt Kungl. Maj:t överlämnar avgörandet av lämplig tidpunkt för dess företagande. Utskottet anser emellertid, att, då enligt dess förmenande denna tidpunkt är tämligen avlägsen, ett sådant förfarande icke är lämpligt. För utskottet står nämligen klart, att, om staten ekonomiskt engagerar sig i en överflyttning i dess ägo av de enskilda järnvägarna i större skala, detta kommer att menligt påverka statens förmåga att uppfylla dess stora uppgifter med avseende på ordnandet av särskilt Norrlands trafikförhållanden ävensom omdanandet av det nuvarande järnvägsnätet, så att detta kommer att motsvara den ökade trafikens krav. Och att dessa uppgifter i främsta rummet böra uppfyllas, därom torde alla vara eniga. Därför kan enligt utskottets uppfattning frågan om en eventuell inlösen av de enskilda järnvägarna ej bliva aktuell, förrän såväl den nuvarande kristiden är över som ovan omnämnda stora arbeten nalkas sin fullbordan. Att under sådana omständigheter genom begäran om en framtida utredning nu fatta ett avgörande beträffande det stora spörsmålet, anser utskottet ej lämpligt, utan bör detta överlämnas åt en kommande riksdags fria beprövande.

Vad beträffar det andra av motionärens yrkanden eller utredning rörande möjligheten att stödja bildandet av större trafikförvaltningar omfattande flera bolags järnvägar, har andra kammaren vid förra riksdagen även varit i tillfälle att uttala sig om lämpligheten av en dylik centralisering av vårt järnvägsväsende. I en av kammaren godkänd motivering till utlåtande över en då av herr Åkerlund väckt motion yttrade tredje tillfälliga utskottet: »Utskottet hyser även den uppfattningen, att en utveckling av vårt enskilda järnvägsväsende i den riktning, att snärre ekonomiskt mindre bärkraftiga järnvägar efter hand komme att förenas med andra järnvägar

till större och mera bärkraftiga järnvägskomplex, måste anses vara till båtad 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». Utskottet delar till fullo denna uppfattning. Av järnvägsstyrelsens och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens bifogade utlåtanden framgår, att dessa styrelser äro av samma åsikt. Utskottet kan däremot icke dela vare sig väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning, att utvecklingen så starkt verkar i riktning av sammanslagning, att därtill befrämjande åtgärder äro obehöfliga, eller järnvägsstyrelsens, att alla medel saknas att stimulera den önskade utvecklingen. Enligt utskottets förmenande äger staten såväl i sin makt över taxeförhöjningar som i sin fordringsrätt i förhållande till åtskilliga järnvägsföretag medel, som, om de målmedvetet utnyttjas, skulle kunna verka åtskilligt till befrämjande och stödjande av dylika samman slutningar.

I ett av järnvägsstyrelsen till 1916 års tredje tillfälliga utskott avgivet utlåtande med anledning av herr Åkerlunds ovannämnda motion påvisar järnvägsstyrelsen den noggranna undersökning, som densamma företager för att utröna respektive järnvägars behov av taxeförhöjningar. För att bättre kunna utföra dessa undersökningar önskar styrelsen, att en enhetligare bokföring genomföres vid de enskilda järnvägarne, ävensom att noggranna bestämmelser fastställas för avskrivning eller avsättning till förnyelsefond. Dessa önskingar kommer utskottet söka tillmötesgå genom sin hemställan i anledning av punkt 4 av motionen.

Nu förmenar utskottet, att, om järnvägsstyrelsen vid sin undersökning av det ansökande bolagets ekonomiska ställning skulle finna, att behovet av taxeförhöjning har sin orsak i en oekonomisk drift, som kan avhjälpas genom bildande av större järnvägsenheter, bör det tryck till bildandet av dylika enheter, som en vägran av taxeförhöjning kan innebära, utnyttjas. Då utskottet finner ådagalagt, att den splittring, som vidlåder det enskilda järnvägsnätet är nationalekonomiskt och samhälleligt skadlig, anser det statsåtgärder, som åsyfta en större enhetlighet, berättigade. Överhuvud taget synes utskottet, att det statsingripande, som hittills förekommit beträffande de enskilda järnvägarne något ensidigt varit inriktat på tillvaratagande av de statsfinansiella intressena ävensom trafiksäkerhetens tillgodoseende, under det att de nationalekonomiska och samhälleliga synpunkterna blivit mindre uppmärksammade än som mången gång kunnat vara önskligt. På grund av att kommunikationsanstalternas säregna karaktär gör de samhälleliga intressenas tillbörliga beaktande till en nödvändighet i vida högre grad än vid andra privata företag, finner utskottet nämnda förhållande kräva rättelse.

Av järnvägsstyrelsens bifogade utlåtande framgår, trots det erkännande, som av styrelsen lämnas de enskilda järnvägsbolagen för gott samarbete, att det ej lyckats styrelsen att till trafikens fromma åstadkomma den enhetlighet och ekonomi i samtrafik och banors och materiels utnyttjande, som vore önskvärd. Enligt utskottets förmenande bör statsmakten på trafikväsendets område intaga den ledande och ordnande ställning, att splittringstendenser icke få omöjliggöra ett effektivt utnyttjande av alla resurser till allmän och enskild nytta. Saknas därför nu laglig befogenhet för Kungl. Maj:t eller det centrala ämbetsverk, som härvidlag bör representera det allmännas intresse, att tillbörligen tillgodose detsamma, bör övervägas vilka lagstiftningsåtgärder, som kunna vidtagas för att fylla denna brist.

Att man härvidlag bör gå tillväga med största grannlaghet så framt berättigade privata intressen därigenom skulle bliva lidande är självklart. Det för vårt järnvägsväsendes utveckling hittills till största gagn verksamma enskilda och kommunala intresset är även för framtiden behövtligt och statens ingripande får icke vara av natur att avskräcka detsamma från fortsatt verksamhet. Men utskottet förmenar, att statens tekniska och ekonomiska kontroll- och ledande verksamhet i förhållande till landets *hela* järnvägsnät och till dess fromma kan utvidgas utöver vad nu är fallet utan sådana menliga följder och fastmer till gagn för de enskilda företagen själva.

Ett led i denna utvecklade statsverksamhet äro åtgärder i syfte att främja bildandet av större järnvägsenheter. Den av motionären föreslagna utredningen angående detta spörsmål anser sig utskottet böra förorda. Utskottet har därför icke förbisett den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påpekade faran av att större järnvägssammanslutningar skulle kunna tillvälla sig större makt i samhället än önskligt är. Men häremot vill utskottet ställa den ökade maktbefogenhet gent emot det enskilda järnvägsväsendet, som staten enligt utskottets förmenande bör taga. Statens plikt att ingripa emot övergrepp av privatkapitalistiska trustsammanslutningar, som äro av långt mindre samhällelig betydelse än järnvägarne, är ju numera allmänt erkänd. Detsamma måste givetvis bli förhållandet, om dylika farliga tendenser skulle visa sig beträffande eventuella större järnvägssammanslutningar.

Beträffande motionärens framställning under punkt 3 eller begäran om utredning rörande indrivning av statens fordringar hos enskilda järnvägsbolag, har utskottet därom föga att tillägga utöver vad som därom omförmäles i riksgäldsfullmäktiges bifogade utlåtande och vad som i saken av utskottet yttrats under föregående punkt i betänkandet. Hur beklagliga de ökade restantierna på amorteringar och räntor på statslånen än

äro, delar utskottet den uppfattning, åt vilken 1914 års riksdag gav uttryck. Dock anser utskottet som förut blivit uttalat, att, om genom påtryckning på gäldenären eller genom lämpliga omläggningar av lånen ur allmän synpunkt fördelaktiga större järnvägsenheter kunna bildas, dylika åtgärder böra företagas. Då denna fråga emellertid kommer till övervägande genom bifall till utskottets hemställan i anledning av punkt 2 av motionen, finner utskottet ej anledning förorda bifall till nu behandlade yrkande.

Vid punkt 4 gör motionären ett yrkande om åtgärder, som 1916 års tredje tillfälliga utskott med anledning av herr Åkerlunds ovannämnda motion var i tillfälle att förorda. Utskottet ansluter sig till föregående års utskotts uppfattning. Samtliga hörda myndigheter, riksgäldsfullmäktige, järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vitsorda behovet av ett enhetligt bokföringssystem för de enskilda järnvägarne ävensom regler för avskrivningar eller avsättningar till förnyelsefonder, allt på skäl som framgå av närslutna yttranden och som utskottet finner övertygande. Utskottet kommer därför att förorda bifall till denna punkt i motionen.

Av ämbetsverkens yttranden framgår, att det spörsmål, som motionären framför under punkt 5, redan är beaktat genom den s. k. trafiksäkerhetskommitténs betänkande av år 1907 och däröver avgivna utlåtanden, vilket allt för närvarande är beroende på Kungl. Maj:ts prövning. Även har vid koncessions beviljande till de banor, som nu i västra delarna av landet skola utföras med lån ur den s. k. gränsbanefonden, ett mindre dyrbart byggnads sätt och mindre stränga tekniska bestämmelser medgivits. Under sådana omständigheter finner utskottet för närvarande härutinnan ej anledning till någon framställning till Kungl. Maj:t.

Vad till sist den statliga kontrollen över de enskilda järnvägarne beträffar, anser utskottet i överensstämmelse med sina under punkt 2 gjorda uttalanden, att en dylik utvidgad kontroll, rätt utövad, kan vara till kommunikationsväsendets gagn. Särskilt anser utskottet såväl med hänsyn till statens finansiella intresse som stor långivare som till det stora kommunala kapital, som är i järnvägarne engagerat, ävensom till den stora allmänhetens intresse av välskötta kommunikationer med lägsta trafiktaxor, att en noggrannare ekonomisk kontroll är av nöden. Redan har en förbättrad ekonomisk kontroll av kostnadsförslagen till nya järnvägsbyggnader ävensom av själva byggnadsarbetet kommit till stånd och visat sig gagnelig. Att dessa kontrollåtgärder, som hittills endast omfattat med statslån utförda järnvägar, i överensstämmelse med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning utsträckas även till de järnvägar, som ej komma i åtnjutande av

statslån, finner utskottet lämpligt. Vidare skulle en förbättrad ekonomisk kontroll av järnvägar under drift vinnas, om Kungl. Maj:t vid utseende av ombud i de enskilda järnvägarnes styrelser toge större hänsyn än nu är fallet därtill att endast med järnvägars drift och förvaltning erfarna personer utsåges. Även vid utseende av revisorer hos de med statslån understödda järnvägar anser utskottet önskvärt, att liknande synpunkter finge göra sig gällande.

På grund härav får utskottet hemställa,

att andra kammaren i anledning av herr Widlunds motion nr 274 för sin del måtte besluta, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla dels att det täcktes Kungl. Maj:t utreda,

1:o) i vad mån bildandet av större trafikförvaltningar, omfattande flere bolags järnvägar, kan främjas och stödjas;

2:o) i vilken utsträckning enskilda järnvägsaktiebolag må kunna åläggas införande av ett enhetligt bokföringssystem, samt för sådana bolag stadgas normerande bestämmelser för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder;

3:o) i vad mån den statliga kontrollen över de enskilda järnvägarne kan och bör utvidgas, dels ock att Kungl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder som av denna utredning kan föranledas.

Stockholm den 10 maj 1917.

På utskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.

---

## Bilaga 1.

## V. P. M. till motion angående enskilda järnvägar.

I den till årets riksdag av undertecknad väckta motionen angående vissa förändringar beträffande de enskilda järnvägarna i Sverige, såväl i administrativt, som delvis i järnvägstekniskt hänseende yrkas bland annat följande:

Utredning om:

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

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

I anknytning till dessa yrkanden torde denna P. M. kunna anses utgöra ett preliminärt förslag, avseende att klargöra huvuddragen av de förändringar av järnvägarnas förvaltning och administration, vilka kunna tänkas härflyta ur dessa yrkanden. De med förändringarna sammanhängande ekonomiska angelägenheterna äro i detta förslag icke på något sätt berörda, utan böra göras till föremål för särskilda undersökningar och utredningar.

P. M. är uppdelad i tre huvuddelar:

I. Statsförvärv av enskilda järnvägar.

II. Inrangering av flere järnvägar under gemensamma förvaltningar.

III. Inrättande av en enskilda järnvägarnas centralförvaltning.

Vardera av de tre huvuddelarna kan behandlas för sig eller i gemenskap med de övriga.

## I.

## Statsförvärv av enskilda järnvägar.

*De järnvägar som främst böra ifrågakomma:*

I. Malmö—Trällebogs och Trälleborg—Rydsgårds järnvägar, Ystad—Skivarps, Ystad—Gärnsnäs—S:t Olov och S:t Olov—Brösarp av Ystadsbanorna, Brösarp—Långebro av Östra Skånes järnvägar, Blekinge kustbanor, Östra Blekinge järnväg, Kalmar—Torsås, Kalmar—Berga och Ruda—Oskarshamns järnvägar, Västervik—Gamleby eller annan lämplig plats av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar, samt Valdemarsvik—Norrköping av Vikbolandsbanan.

II. Hälsingborg—Hässleholms järnväg, sträckan Kristianstad—Hässleholm av Kristianstad—Hässleholms järnvägar.

III. Karlskrona—Växjö, Växjö—Alvesta, Borås—Alvesta och Göteborg—Borås järnvägar, samt den projekterade sträckan Borås—Ulricehamn—Jönköping.

IV. Uddevalla—Vänersborg—Herljunga, Borås—Herljunga och Varberg—Borås järnvägar.

V. Stockholm—Nynäs järnväg.

VI. Orsa—Härjedalens järnväg, sträckan Mora Noret—Orsa av trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle järnvägar och Dala—Hälsinglands järnväg.



*Motivering.*

Om man såsom huvudmotiv uppställer två synpunkter: att staten bör ha ledningen av trafiken å utfartsvägarna från landets inre till hamustäder och hamnplatser, samt att staten bör vara ägare till sådana järnvägar, som äro föreningssträckor mellan olika förut befintliga statsbanelinjer, torde man i stort sett ha kommit ganska nära vad som i allmänhet kan motivera förstatligande av enskilda järnvägar. Mera detaljerade motiveringar äro dock i vissa fall erforderliga, varför de huvudsakliga skäl som förestavat de här omnämnda statsförvärven här nedan angivas.

Motivet för förstatligande av *grupp I* är att anordna en kustbana utefter landets södra ostkust, liknande västkustbanan. De nuvarande mindre järnvägarna kunna visserligen anses fylla Ortsbehoven inom de trakter där de gå fram, och göra säkerligen detta till full tillfredsställelse, men såsom en verkligt god led i kommunikationsväsendet, och som bärare av en kraftigare, långgående trafik, måste de anses såsom *ej* tillfredsställande. Dels äro de av olika spårvidd och transportkapacitet, dels äro de bundna av omkringliggande större järnvägar med hänsyn till förbindelser och tidtabeller och på grund därav helt säkert hindrande ett raskt framförande av en större trafikmängd, dels fördras slutligen biljettpriiser och frakter genom de olika tarifferna och samtrafikstilläggen. Skulle däremot de angivna banorna förändras i erforderlig mån och kompletterande nybyggnader Oskarshamn—Västervik och från Valdemarsvik söderut till lämplig plats göras, så att en statsägd standardbana komme till stånd löpande utefter kusten från Norrköping till Malmö, kunde en verkligt god förbindelse mellan landets östra provinser sinsemellan samt mellan dessa och rikets övriga delar erhållas, och en ofantligt mycket större transportförmåga beredas det sydligare statsbanenätet, något som säkerligen måste anses erforderligt, även om flerspårsbyggnaden av östra och södra stambanorna snart nog blir fullt genomförd.

Beträffande *grupp II* torde det vara tillräckligt att påpeka järnvägarnas läge mellan två, eventuellt tre av statsbanenätets huvudlinjer samt de tarifförändringar i för allmänheten fördelaktig riktning, som bleve en följd av förstatligandet.

För *grupp III* torde det förstnämnda huvudmotivet i viss mån kunna tillämpas, men andra synnerligen starka skäl förefinnas även. Landets största kronovarv betjånas för närvarande *uteslutande* av enskilda järnvägar, vilket måste anses i och för sig i hög grad olämpligt. Ännu kraftigare framstår detta i belysning av det förhållandet, att den direkta förbindelsen mellan ifrågavarande kronovarv och landets största hamnstad i sin helhet går över enskilda järnvägssträckor. Då dessutom Karlskrona varv, på grund av sitt synnerligen lämpliga läge, med all sannolikhet kommer att inom snar framtid betydligt utvidgas för möjliggörande av skeppsbyggeri i stor omfattning, framstår nödvändigheten av dessa järnvägslinjers förstatligande ännu tydligare.

Genom statsförvärf av *grupp IV* vunnas vad som framhålls i det första av huvudmotiven. Två hamnar skulle därigenom komma att betjånas direkt av statsbanenätet, utfarten från och infarten till landet för export- och importgods i hög grad underlättas och stockningar i trafiken vid Göteborg och Hälsingborg i betydande omfattning undanröjas. Härtill kommer den ur allmänsynpunkt mycket viktiga tarifförändring, som skulle uppstå genom arrangementet.

Då Nynäshamn dels är isfri, dels utgångspunkt för gottlandstrafiken och dels av stor betydelse som en av uthamnarna för huvudstaden samt en för industri i större omfattning synnerligen lämplig ort med stora utvecklingsmöjligheter, torde skälen för förstatligande av den som *grupp V* upptagna Stockholm—Nynäs järnväg vara starka

nog. Då dessutom järnvägsförbindelse direkt med Södertälje från Nynäsbanan projekteras, tydligen i avsikt att göra denna stads storindustriella anläggningar oberoende av de svaga sjökommunikationerna, stärkas skälen för förstatligande än mera.

Vad *grupp VI* beträffar, torde dessa banors läge tydligt nog tala för statsförvärvet. Orsa—Härjedalens järnväg samt sträckan Mora—Noret—Orsa skapa den naturliga fortsättningen av statsbanesträckan Kristinehamn—Mora till Inlandsbanan. Dala—Hälsinglands järnväg skapar en likaledes naturlig förbindelse mellan norra stambanan och inlandsbanan. Det andra av de förut nämnda huvudmotiven är således här i allo tillämpligt.

Genom förstatligande av järnvägar enligt denna P. M. skulle statsbanenätet ökas med i runt tal 2000 km. Det betydande tillskott, som härigenom beredes de statsadministrerade kommunikationerna, torde komma att utöva en avsevärd inverkan på statsverkets ekonomi, i det, även om utlägget vid förvärvet bleve betydligt stort, stora summor av järnvägslån kunde återfås och möjligen komma andra företag till godo samt den direkta trafikinkomsten väsentligt ökas.

## II.

### Inrangeringar av flere järnvägar under gemensamma förvaltningar.

#### *De gemensamma förvaltningarnas omfattning.*

1:o. Alla enskilda järnvägar i Skåne, söder om linjen Hälsingborg—Hässleholm—Kristianstad, Ängelholm—Klippans järnväg, Östra Skånes- och Kristianstad—Hässleholms järnvägars resp. sträckor till Hästveda och Älmhult, samt Sölvesborg—Olovström—Älmhults järnvägar. (900 km.).

2:o. Skåne—Smålands, Hässleholm—Markaryds- och Markaryd—Veinge järnvägar, Varberg—Ätrons järnväg, Halmstad—Nässjö och Västra Centralbanan samt Tidaholms järnväg, Kalmar järnvägar, Näs-jö—Oskarshamns järnväg och Östra Centralbanan med Åtvidaberg—Björkasäby järnvägar. (1200 km.).

3:o. Samtliga smalspåriga järnvägar i Västergötland med eventuellt projekterade nybyggnader. (500 km.).

4:o. Norra Östergötlands järnvägar, Mellersta Östergötlands, Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs- och Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägar, Norsholm—Västervik—Hultsfreds och Vikbolandets icke statsförvärvade delar, Vimmerby—Spångenäs järnväg, Växjö—Virserums järnväg med dess projekterade utsträckning till Hultsfred samt Vetlanda järnvägar. Härtill torde komma vissa redan projekterade nybyggnader samt kompletterande. (770 km.).

5:o. Nuvarande trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle järnvägar, Dalslands järnväg, Nora Bergslags järnvägar, Uppsala—Enköpings järnväg med dess projekterade fortsättningar. (1830 km.).

6:o. Nuvarande trafikbolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar, Norra Södermanlands och Mellersta Södermanlands järnvägar, Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnvägar samt den projekterade sträckan Katrineholm—Köping, om denna ej blir statsbana. (5- à 600 km.).

7:o. Samtliga järnvägar å Gottland. (180 km.).

8:o. Samtliga nuvarande smalspåriga järnvägar i Uppland öster om statsbanorna och Uppsala—Gävle järnväg samt eventuellt tillkommande nya smalspåriga sträckor inom samma område. (300 km.).

9:o. Uppsala—Gävle och Gävle—Ockelbo järnvägar, Ostkustbanan samt Härnösand—Sollefteå järnväg. (500 km.).

S:a c:a 6800 km.

*Järnvägar, som ej intagits i gemensamma förvaltningar.*

De järnvägar som ej grupperats i denna P. M. torde kunna betraktas såsom huvudsakliga lokalbanor och såsom sådana förvaltas och trafikeras.

Vad de i södra Småland och Blekinge befintliga banorna av 1,067 m. spårvidd (Karlshamn—Vislanda—Bolmen, Halmstad—Bolmen, Hönshylte—Kvarnamåla, Växjö—Tingsryd och Bredåkra—Tingsryds järnvägar) beträffar, torde, på grund av deras läge, särskild hänsyn till desamma böra tagas. Skola dessa järnvägar bibehållas i sitt nuvarande skick, kunna de antingen förenas till en förvaltning eller trafikeras såsom nu. Skulle det befinnas förmånligare att bryta den isolering, som dessa järnvägar ställas inför på grund av sin olämpliga spårvidd och då alla dem omgivande banor bliva normalspåriga, böra måhända även de ombyggas till normalspåriga och tilläggas förvaltning 2.

Lysekils järnväg och Göteborg—Särö, den senare dock nu nämnd endast i samband med nya projekt, äro likaledes järnvägar, till vilka särskild hänsyn bör tagas. Genom utredning bör kunna utrönas, huruvida Lysekils järnväg skall förstärkas på grund av huvudmotiv *ett* för förstärkande av enskilda järnvägar, eller om dess huvudsakliga uppgift är att tjäna lokalintressena.

Beträffande övriga ej upptagna järnvägar bör utredas, huruvida trafiken å desamma är sådan, att de skola drivas som första klass järnvägar, eller om de lämpligen kunna förändras till sekundär- eller tertiärbanor, i enlighet med yrkandet i punkt 5 i motionen.

*Motivering.*

Vid sammanställande av förvaltningarna har hänsyn tagits till följande tre huvudpunkter:

- 1:o. Järnvägarnas inbördes läge och spårgemenskap.
- 2:o. Förhållandet till omkringliggande järnvägar, samt
- 3:o. Spårvidden.

Då det med trafikgemenskapen avses, att den rullande materien skall kunna utnyttjas så rationellt som möjligt, böra följaktligen endast järnvägar med samma spårvidd sammanföras för undvikande av dels en dyrbar ombyggnad, dels slopandet av en fullt eller åtminstone gott duglig rullande materiel, i den utsträckning detta kan låta sig göra.

De olika sträckornas och järnvägarnas geografiska läge inverkar givetvis på vagnrörelsens riktning, såväl inom den egna förvaltningen som i samtrafik med andra, och det är därför synnerligen viktigt att tomgång i största möjliga utsträckning undvikas. Vidare gäller att tillse, att vagnar ej få passera över för många förvaltningars linjer. En trävarulastad vagn, exempelvis från en Kalmarbanestation till Göteborg för export, kommer, vare sig den går över Alvesta eller Nässjö, att beröra endast *en* förvaltning utom den egna. Skulle svårigheter på grund av trängsel eller blockad vara tillfinnandes för vagnens mottagande i Göteborg, kan densamma dirigeras till Varberg eller Uddevalla, utan att flera förvaltningar beröras. Av en transport från samma

järnväg till Malmö beröres likaledes endast *en* främmande förvaltning, vare sig vagnen går över Nässjö, Alvesta eller den föreslagna nya statsbanelinjen uteder södra ostkusten.

För rena undantagsfall som kunna ifrågakomma, då flera förvaltningar beröras, kunna helt säkert lämpliga taxebestämmelser till undvikande av onödig fraktfördyring åstadkommas. Skulle en sådan trafik visa tendens att bli fast och ökas i avsevärd grad, bör givetvis undersökas huruvida trafiken är värd ett sådant arrangemang som en eventuell kompletteringssträcka på något håll för att undvika omlastningar och andra störande ingrepp i trafikens raska gång och utveckling eller fördyringar, som på ett eller annat sätt kunde komma att verka skadligt, i form av banavgifter, växlings- och tilläggsavgifter o. d.

### *Organisation.*

Med stöd av redan gjorda erfarenheter från flere större järnvägar torde kunna sägas, att en lämplig organisationsform för förvaltningar av här avsett slag redan finnes.

En verkställande direktör och chef för förvaltningen är högsta verkställande styresman och ansvarar direkt inför styrelsen för förvaltningens skötsel. En avdelningsföreståndare för vardera av ban-, trafik- och maskinavdelningarna samt, om så erfordras, för administrativa avdelningen handhar ledningen av resp. avdelning och ansvarar inför verkställande direktören för densamma. Äro förvaltningarna så stora att skötseln av resp. avdelningar ej kan handhavas av avdelningsföreståndaren ensam, uppdelas avdelningarna i sektioner, med var sitt sektionsbefäl i spetsen, och äro dessa sektionsbefäl underställda resp. avdelningsföreståndare i tjänsten samt inför dessa ansvariga för sektionernas detaljerade skötsel.

För en järnväg med för våra förhållanden ordinär trafik, ordinärt stationsantal samt ordinär personalbesättning torde en bansträcka av omkring 300 km. bilda en lämplig sektion, men bör denna sträcka naturligtvis minskas i den mån trafiken ökas.

## III.

### Enskilda järnvägars centralförvaltning.

#### *Nuvarande centrala institutioner.*

Det enskilda järnvägsnätet i Sverige är till sin sammansättning att anse som avsevärt heterogent. De olika järnvägarna hava byggts med huvudsakligt ändamål att gagna ortsintressena, och på grund härav hava uniformerande faktorer endast kommit att inverka i den mån statsmyndigheterna haft med järnvägsanläggningarna att skaffa. En del centraliseringar hava dock under årens lopp uppstått, dels i form av sammanslagningar av järnvägar, dels i form av föreningar, och bland dessa senare är Svenska järnvägsföreningen den mest betydande. Därefter följa Svenska järnvägarnas Arbetsgivareförening, vars ändamål framgår av benämningen, Enskilda järnvägars pensionskassa, Enskilda järnvägars försäkringsanstalt mot olycksfall (J. O. F. A.) och Järnvägsassuransföreningen. Bland centrala institutioner torde även kunna räknas Enskilda järnvägars milkontor i Örebro, vilket äges av privatpersoner men intager ett slags offentligt ställning vid de enskilda järnvägarna.

#### *Gemensam centralförvaltning.*

En ny, gemensam centralförvaltning, omfattande de olika redan befintliga centrala institutionerna och kompletterande dessa genom vissa utvidgningar, torde kunna organiseras som ett centralt ämbetsverk. Den skulle i sådan form kunna få följande sammansättning:

1:o. *Enskilda järnvägarnas överstyrelse*, bestående av de olika avdelningsföreståndarna i centralförvaltningen och linjeförvaltningarnas chefer samt rådgivande medlemmar inom och utom järnvägsfacket, liknande järnvägsrådet.

2:o. *Verkställande utskottet*, bestående av vissa avdelningsföreståndare, med adjungeringsrätt.

3:o. *Avdelningen för drifts- och trafikärenden*, i stort sett den nuvarande järnvägsföreningen.

4:o. *Avdelningen för personal- och löneärenden*, nuvarande arbetsgivareföreningen.

5:o. *Avdelningen för pensions-, understöds- och försäkringsärenden*, nuvarande pensionskassan, olycksfallsanstalten och assurancesföreningen.

6:o. *Avdelningen för kontrollärenden och statistik*. A. Trafikkontroll. B. Milkontroll. C. Statistik.

A. Det gemensamma kontrollkontor som förut föreslagits inom Svenska Järnvägsföreningen, men ännu ej kommit till utförande. B. Det nuvarande enskilda järnvägars milkontor i Örebro, vilket skulle helt förvärfvas och i erforderlig grad utvidgas. C. Ett gemensamt statistiskt kontor för erhållande av en fullkomligt likformig och fullständig statistik över de enskilda järnvägarnas rörelse, vilken statistik i nuvarande form ej kan anses fylla den alltmåra växande trafikens eller administrationernas fordringar.

7:o. *Avdelningen för upphandlings- och förrådsärenden*.

### *Motivering.*

Närmare motivering för överstyrelsens konstitution torde knappast vara erforderlig i detta sammanhang. Styrelsen torde endast undantagsvis behöva sammankallas utom till årsstämmorna, vilka kunde givas en form något liknande den nuvarande järnvägsföreningens årsstämmor. Denna förenings distriktsindelning liksom arbetsgivareföreningens distriktsindelning böra givetvis upplösas.

Vad avdelningarna beträffar, torde deras arbete framgå redan av indelningen. Det helt nya statistiska kontorets betydelse inses tydligt nog därav, att de olika förvaltningarnas sammanlagda bansträckor uppgå till i runt tal 6,800 km., och att för dessa järnvägar likformiga statistiska uppgifter och utredningar ännu saknas. Kungl. järnvägsstyrelsen har redan uttalat sig i detta avseende, och samtliga övriga myndigheter torde säkerligen kunna anses vara ense om behovet.

Två eventuella nyheter, som skulle komma att falla under avdelningen för drifts- och trafikärenden, äro: ett *annonserings- och reklambankontor* samt ett *tryckeri*.

De enskilda järnvägarnas annonsering utgör, i stort sett, endast tidtabellerna i »Sveriges Kommunikationer», sedan »Tågtidtabellen» nedlagts. »Sveriges Kommunikationer» är ett privat företag, som dock på grund av sin art borde vara järnvägarnas egendom. Vidare borde specialtidtabeller och dithörande upplysningslitteratur i betydligt större utsträckning komma till användning, än vad nu är fallet. Ett intimare samarbete med Turisttrafikförbundet och Svenska Turistföreningen skulle måhända vara av betydelse, och samtliga dithörande ärenden torde kräva sitt eget kontor.

Beträffande tryckeriet bemärkes, att de summor, som f. n. åtgå till biljettryck, blanketter av olika slag m. m., äro högst avsevärda, och att det väl kan ifrågasättas, om det nuvarande arrangemanget att låta trycka på olika håll är det bästa. Ett järnvägarnas eget tryckeri skulle möjliggöra, att hinder i järnvägstrycket genom överbelastning med andra arbeten hos vederbörande tryckerier undvekes, och att dåliga tryck-

saker, som ibland måste godtagas på grund av trängande behov, ej behöfve eller fin förekomma.

Den nya avdelningen för upphandlings- och förrådsärenden torde kräva en närmare speciell utredning, varför den här endast kan beröras i breda drag.

Genom anordnande av gemensam upphandling av sådana varor som användas vid alla järnvägar, såsom kol, oljor, trassel, stål och järn av olika slag, syllar, vissa slag av verktyg o. s. v. skulle den fördelen vinnas, att avsevärt större kvantiteter kunde upphandlas, och priser, betalningsvillkor o. d. därigenom förbättras. En annan fördel vore, att uppköp kunde göras direkt från producenterna och mellanhänder undvikas. Slutligen skulle den större ekonomiska kraft, centralförvaltningen komme att äga, i hög grad bidra till lättbeten att anskaffa nödiga produkter mot bättre villkor.

Att statens järnvägar redan börjat vidtaga åtgärder för förrådsärendenas skiljande från maskinavdelningen och inrättande av en särskild förrådsavdelning, visar på att ordnandet av upphandlings- och förrådsväsendet efter dessa linjer är tillämpligt och nyttigt även för de enskilda järnvägarna. Vid trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle tillämpas f. ö. redan principen, i det de olika förråden tid efter annan uppgiva sina behov av vissa förbrukningsartiklar, gemensamma anbud infordras och upphandling göres i större kvantiteter, varefter effekterna distribueras. Erfarenheterna av detta tillvägagångssätt äro enbart gynnsamma. Allt talar således för att en centralisering av de enskilda järnvägarnas upphandling ur flere synpunkter är förmånlig.

De personalförändringar, som komma att bli en följd av en omorganisation enligt denna P. M., torde givetvis bli föremål för specialutredning i likhet med ett antal andra frågor, som tränga sig fram på grund av och i samband med motionen.

På grund av yrkandena i motionen och på grund av vad i denna P. M. framföres, förorsakas givetvis vittomfattande arbeten, och att många svårigheter komma att uppstå är självfallet. Dessa hinder böra dock ej vara oöverkomliga.

Vidare bör bemärkas, att de förändringar som här avses icke endast komma att inverka på järnvägarna, utan även i största utsträckning få en allmännyttig betydelse, till gagn för såväl stat, kommuner och ekonomiska inrättningar som för de enskilda individerna.

Stockholm 18<sup>3</sup> 1917.

Thure Widlund.

## Bilaga 2.

### Utlåtande av herrar riksgäldsfullmäktige.

›Till riksdagens andra kammarens tillfälliga utskott nr 3.

I skrivelse av den 23 nästlidne mars har utskottet med anledning av en inom andra kammaren av herr Widlund väckt motion, nr 274, angående förstatligande av de enskilda järnvägarna m. m. anhållit om fullmäktiges utlåtande över motionen, i den mån densamma berörde fullmäktiges förvaltningsområde; och få fullmäktige i frågan anföra följande.

I förevarande motion har yrkats, 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.

Av dessa olika frågor kunna endast de under mom. 1, 3 och 4 anses i mer eller mindre mån beröra riksgäldskontorets verksamhetsområde; och vilja fullmäktige därför inskränka sig till att låta sitt yttrande omfatta dessa.

Vad först beträffar frågan, i vad mån och på vad sätt nuvarande enskilda järnvägar i Sverige må kunna förstätligas, framhåller motionären, att staten för sin del redan övertagit vissa enskilda järnvägar och att tydligt vore, att ett fortsatt förstätligande av de enskilda järnvägsanläggningarna skulle medföra högst avsevärda förbättringar för kommunikationerna inom vissa delar av landet. Staten behöfde huvudbanor med fullt utvecklad transportkapacitet; och på många håll, där behovet av sådana banor föreläge, finnes nu, på grund av att enklare byggda bansträckor framdragits, endast starkt begränsade möjligheter. I andra landsdelar, där en konstant trafik nu vore tillfinnandes, kunde, genom att staten övertog järnvägssträckorna och deras ekonomisering, nu bundet privat kapital frigöras och komma andra näringar till godo, varigenom såväl traktens ekonomiska ställning förbättrades som ock staten tillfördes en väsentlig ökning i trafikinkomster. Av dessa och andra skäl funne motionären önskvärt, att ett utsträckt förstätligande av enskilda järnvägar kunde komma till stånd, dock föregånget av grundliga allsidiga utredningar och undersökningar av såväl ekonomisk som teknisk art.

Fullmäktige vilja för sin del icke bestrida, att ett övertagande från statens sida av enskilda järnvägsanläggningar skulle kunna, på sätt motionären framhållit, medföra fördelar för de trakter, som beröras av dessa järnvägar. I vissa fall kan det jämväl föreligga ett starkt direkt statsintresse att en järnvägsanläggning, som, vare sig med eller utan låneunderstöd av staten, utförts och drives av ett enskilt bolag, övergår i statens ägo. I åtskilliga fall har ock, då nämnda förutsättning varit för handen, staten begagnat sin rätt till inlösen av enskilda järnvägsanläggningar. Å andra sidan saknas det ej exempel på, att staten, för att rädda sin in-tecknade fordran för statslån, sett sig nödsakad övertaga enskilda järnvägar, som av en eller annan anledning kommit på obestånd.

Att, såsom motionären synes önska, staten skulle i större omfattning övertaga järnvägar, som nu ägas av enskilda bolag, lärer enligt fullmäktiges mening av statsfinansiella skäl icke böra komma i fråga. En avsevärd del av de enskilda järnvägarna i landet äro så litet bärkraftiga, att staten genom deras övertagande och drivande icke skulle erhålla skäligen avkastning å det nedlagda kapitalet och i många fall åsamkas stor förlust. De siffror, som av motionären anförts å sid. 3 och 4 i motionen, torde vara tillräckligt belysande i detta hänseende. Ett övertagande från statens sida i stor skala av enskilda järnvägar skulle därjämte medföra ett behov av lånemedel,

som, åtminstone under nuvarande förhållanden, då statens upplåning måste ske inom landet, icke torde kunna tillgodoses utan allt för starkt inkräktande på andra legitima lånebehov.

Enligt fullmäktiges mening bör ett övertagande från statens sida av enskilda järnvägsanläggningar även för framtiden ske med stor varsamhet och endast i sådana enskilda fall, då starka direkta statsintressen göra ett förvärv önskvärt.

Av vad fullmäktige nu anfört lär framgå, att fullmäktige icke anse sig böra tillstyrka någon utredning i det av motionären i mom. 1:o i hans hemställan angivna syftet.

Fullmäktige övergå nu till behandling av frågan, i vilken utsträckning och under vilka former åtgärder mot järnvägsbolag i och för indrivande av statsverkets fordringar hos dessa må kunna vidtagas.

Efter att hava lämnat en del uppgifter angående omfattningen av statens låneunderstöd till de enskilda järnvägsbolag och de förluster staten lidit på dessa lån samt i korthet omförmält de åtgärder, som plägat vidtagas gent emot de järnvägsbolag, som icke behörigen fullgjort sin betalningsskyldighet till staten, framhåller motionären, att vederbörande, d. v. s. fullmäktige och statsrevisorerna, väl insett och beaktat dessa bolags svårigheter, i det att några rättsliga åtgärder mot dem icke blivit vidtagna. Ej heller hade fullmäktige eller revisorerna kunnat föreslå några positiva åtgärder till de anmärkta olägenheternas afhjälpan. Frågan borde emellertid, enligt motionärens mening, icke förbli olöst. Det svenska järnvägsnätet vore ännu icke färdigbyggt och för fortsatt utveckling av detsamma vore möjligheten att erhålla statslån av så vital betydelse, att densamma på det omsorgsfullaste måste skyddas. Det vore därför av synnerlig vikt att en fråga av sådan omfattning ägnades all uppmärksamhet och blefve löst på ett för samtliga parter tillfredsställande sätt.

Till en början vilja fullmäktige här komplettera motionärens uppgifter om vad i denna fråga hittills förekommit.

I sin till 1910 års riksdag avgivna berättelse framhöll fullmäktige, att ett stort antal av de med statslån understödda enskilda järnvägsbolagen icke fullgjort föreskrivna betalningar å sina skulder till riksgäldskontoret, och uttalade såsom önskvärt, att för framtiden de beräkningar, rörande tilltänkta järnvägars anläggningskostnad och avkastningsförmåga, som lades till grund för låneunderstöds beviljande, bleve uppgjorda med största omsorg och underkastades noggrann prövning. Denna fullmäktiges framställning föranledde en riksdagens skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om starkare kontroll beträffande enskilda järnvägsanläggningar. Bestämmelser i denna riktning hava ock sedermera meddelats av Kungl. Maj:t.

I en till 1913 års statsrevisorer ställd skrivelse upptogo fullmäktige ånyo frågan angående vissa järnvägsaktiebolags försummelse att fullgöra sin betalningsskyldighet till staten och anförde därutinnan, bland annat, följande.

I de fall då denna uraktlåtenhet berott därpå, att järnvägen icke lämnat något trafiköverskott eller att överskottet icke varit större än det belopp, som inbetalats till riksgäldskontoret, hade fullmäktige icke ansett det vara billigt eller i statens intresse att rättsliga anspråk gjordes emot bolagen gällande; och riksdagen har låtit därvid bero. Förhållandena vore emellertid annorlunda, då en järnväg väl lämnat trafiköverskott, som kunnat inbetalas till riksgäldskontoret, men detta icke använts för gäldande av annuiteten å statslånet utan till ränta och avbetalning å andra järnvägsbolagets skulder, ehuru staten för sitt lån ägt förmånsrätt framför övriga innehavare av inteckningar i järnvägen. Fullmäktige hade dittills ej heller gent emot sådana bolag vid-



tagit rättsliga åtgärder. Även i dessa fall hade icke från statsrevisorernas sida framställts yrkanden eller av riksdagen lämnats föreskrifter om strängare förfarande emot de ifrågavarande järnvägsbolagen. Då det förhållandet, att bolag med åsidosättande av sina skyldigheter mot staten tillgodosåge andra fordringsägare, mycket ofta förekomme, och den föreställningen syntes mera allmänt göra sig gällande, att de enskilda fordringsägarna borde i första rummet tillgodoses och statens rätt sättas i sista rummet, hade emellertid fullmäktige icke velat underlåta att fästa revisorernas uppmärksamhet å saken.

I skrivelsen lämnade fullmäktige jämväl en förteckning över de järnvägsbolag vilka gjort sig skyldiga till ovan omförmälda förfaringsätt.

De sakförhållanden, som i fullmäktiges ifrågavarande skrivelse berördes, funno statsrevisorerna vara av synnerligen allvarlig art och äga en vittgående statsfinansiell betydelse; och förklarade sig revisorerna i allo delar de betänkligheter mot en sådan utveckling, åt vilka fullmäktige i sin skrivelse givit uttryck. De betydande låneunderstöd, som staten beviljat för byggande av enskilda järnvägar, gjorde det till en vital statsangelägenhet, att säkerheterna för dessa lån ej till sitt värde förringades och att den förfallna skuldsumman ej växte på ett sätt, som måste lända andra legitima lånebehov till förfång. Revisorerna ville därför som sin uppfattning uttala, att det måste vara en synnerligen viktig angelägenhet att principen om statens förmånsrätt för sin fordran av de enskilda järnvägsbolagen ovägerligen upprätthölls.

Sedan fullmäktige lämnat de i fullmäktiges ovanberörda skrivelse till revisorerna förtecknade järnvägsbolagen tillfälle att avgiva förklaringar över vad revisorerna sålunda uttalat, överlemnade fullmäktige de med anledning därav inkomna förklaringarna till riksdagen med en skrivelse av den 15 januari 1914, vilken såsom bil. 2 finnes bifogad herr Widlunds förevarande motion. Fullmäktige sammanfattade i densamma, vad från järnvägsbolagens sida i huvudsak anförts till ursäkt för underlåtenheten att i första hand fullgöra betalningsskyldigheten gent emot staten, samt framhöllo, att i många fall, då järnvägsbolag upptogo lån hos enskilda, utan tvivel förefunnits en tyst förutsättning, att de enskilda fordringsägarna vid räntelikvider och eljest skulle gå före staten, oaktat denna senares formella bättre rätt. Vidare anförde fullmäktige, att fullmäktige å ena sidan icke förbisåge de betänkliga konsekvenser, som kunde uppkomma av en sådan föreställning och praxis. Å andra sidan borde dock ej lämnas obeaktat, att därest ej nödiga medel på nämnda sätt anskaffats, järnvägarnas drift i vissa fall ej kunnat fortsättas. Detta åter hade kunnat få 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 finge hindra fullmäktige att i varje särskilt fall pröva föreliggande omständigheter.

I sitt med anledning av denna fullmäktiges skrivelse avgivna utlåtande (nr 4 vid 1914 års förra riksdag), yttrade bankoutskottet bland annat, att då man ej kunde bortse från, att de enskilda järnvägarna, ehuru tillkomna för att gagna ortsintressen, verkat i en för det allmänna fördelaktig riktning genom att höja jordbruket och fastighetsvärdet samt lätta förutsättningarna för industriens och andra näringars gynnsamma utveckling och framgång, det under sådana förhållanden ingalunda syntes utskottet vara obestriddigt, att utbetalningar till enskilda fordringsägare av förfallna räntor och amorteringar innebure ett sådant obehörigt gynnande av andra fordringsägare, att staten i dessa fall borde obetingat gripa in för att med till buds stående rättsmedel göra sin rätt gällande. Snarare förefölle det utskottet, att omständigheterna mången gång borde mana till varsamhet för staten i dess uppträdande, så att dess eget bästa och

andras ekonomiska välfärd ej äventyrades. Att nu, fortsatte utskottet, angiva vissa linjer, efter vilka riksgäldskontoret borde i förekommande fall handla till värnande av statens sätt och tryggnad av statens säkerhet, vore emellertid mycket vanskligt, då de grundläggande förhållandena kunde växla på mångfaldigt sätt och ställa sig olika i olika fall. Under hänvisning till de bestämmelser, som återfunnos i riksgäldskontorets reglemente § 22 mom. 3 och § 60 ansåg utskottet något sådant ej heller erforderligt. Dessa föreskrifter gäve, enligt utskottets uppfattning, åt fullmäktige en så vid handlings- och prövningsrätt, att den finge anses tillfyllest. Utskottet ville dock uttala den mening, att, innan fullmäktige skrede till att på rättslig väg utkräva förfallen fordran, de måtte i varje särskilt fall noga undersöka och överväga, huruvida en sådan åtgärd vore av föreliggande omständigheter verkligan påkallad och komme att lända till bätnad för staten. På grund av vad utskottet anfört hemställde utskottet, att vad statsrevisorerna i ärendet yttrat icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Båda kamrarna beslöto i enlighet med utskottets hemställan. I den debatt, som uppstod vid ärendets behandling i andra kammaren, yttrades av en talare, att, om man ville undvika de olägenheter och de förluster för statsverket, som uppstode genom att statslåneunderstödda enskilda järnvägar icke kunde uppfylla sina skyldigheter mot statsverket, det enda säkra botemedlet vore, att staten, då den lämnade ut sina lån, sörjde för att undersökningarna om järnvägarnas blivande kostnader och räntabilitet bleve så grundliga och säkra som möjligt. Endast på det sättet kunde man verkligan vinna ett tillfredsställande resultat.

Av vad i den föreliggande frågan sålunda förekommit framgår, att riksdagen ej ansett sig böra lämna fullmäktige ytterligare föreskrifter utöver dem, som redan återfinnas i riksgäldskontorets reglemente rörande bevakandet av statens rätt gent emot de med statslån understödda järnvägsbolag, som icke ordentligt fullgöra sin betalningsskyldighet mot staten, utan i stället ålagt fullmäktige varsamhet i sitt uppträdande gent emot dessa bolag. Vid sådant förhållande synes det fullmäktige, som om åtminstone för närvarande genom en utredning icke mycket stode att vinna. Såsom av motionären omnämnts, erhålla de bolag, som brista i sin betalningsskyldighet, genom fullmäktiges försorg erinran om denna jämte anmodan att inkomma med förklaring om anledningen till sin försummelse. Så gott som undantagslöst framgå av de inkomna förklaringarna, att anledningarna till försummelsen varit sådana, att i betraktande av bankoutskottets ovan berörda, av riksdagen utan erinran lämnade uttalanden några vidare åtgärder icke kunna ifrågakomma. Därest en avgiven förklaring skulle vara från nämnda synpunkt otillfredsställande, komme fullmäktige givetvis icke att låta sig nöja med densamma utan vidtaga ytterligare åtgärder för bevakande av statens rätt.

Såsom ovan blivit nämnt, beslöt 1910 års riksdag, i syfte att för framtiden de beräkningar, som lades till grund för beviljande av låneunderstöd till järnvägsbolag, måtte bliva uppgjorda med största omsorg och underkastas noggrann prövning, en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om starkare kontroll beträffande enskilda järnvägsanläggningar; och har denna skrivelse föranlett meddelandet av bestämmelser rörande skyldighet för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i enlighet med av styrelsen avgivet förslag utöva en ingående teknisk-ekonomisk kontroll över alla enskilda järnvägsanläggningar, som utföras med låneunderstöd av staten. Enligt vad fullmäktige inhämtat, har denna kontroll visat sig synnerligen effektiv, så till vida som, sedan densamma kommit till stånd, de beräknade anläggningskostnaderna för de järnvägar, som fallit under denna kontroll, icke i något fall blivit överskridna. Då sålunda en av de

viktigaste anledningarna till åtskilliga enskilda järnvägars bristande bärighet och bolagens därav följande oförmåga att fullgöra sin betalningsskyldighet till staten synes vara undanröjd, torde det kunna förväntas, att de enskilda järnvägar, som tillkomma under denna skärpta kontroll, skola visa sig bättre än en stor del av de äldre möjliggöra ordentligt återbetalande av erhållna statslån.

Av vad här ovan blivit anfört, torde framgå, att fullmäktige icke finna en utredning i förevarande fråga för närvarande av omständigheterna påkallad.

Under mom. 4 hemställer motionären om utredning, i vilken utsträckning enskilda järnvägsaktiebolag må kunna äläggas införande av ett enhetligt bokföringssystem, tillika med normerande bestämmelser för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder.

I sin motivoring framhåller motionären, att de olika järnvägsbolagen arbetade under mycket olikartade förhållanden och att på grund därav deras anordningar vore betydligt avvikande från varandra. De inre administrativa och expeditionella metoderna företedde så många och stora olikheter, att det hela icke verkade tillräckligt överskådligt. Vad som vid en järnväg fördes åt ett håll, placerades vid en annan åt annat håll. Försök till införande av verklig enhetlighet och likformighet hade gjorts utan att dock hava lett till tillfredsställande resultat.

Motionären åberopar jämväl vad järnvägsstyrelsen på begäran av andra kammarens tredje tillfälliga utskott vid 1916 års riksdag yttrat i denna fråga med anledning av en inom nämnda kammare väckt motion nr 129. Styrelsen betonar där önskvärdheten av, att reglerande bestämmelser meddelas för de enskilda järnvägarnas bokföring och redovisningsväsen. Under framhållande av att staten av flera skäl behövde noggrant känna samtliga enskilda järnvägsbolags ekonomiska ställning, men att detta under nuvarande förhållanden mötte svårigheter, då under direkt ekonomisk kontroll av staten stode endast sådana järnvägsbolag, som erhållit och icke slutamorterat statslån, uttalar sig styrelsen för meddelande av detaljerade bestämmelser rörande grunderna för järnvägsbolags avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder. Det måste enligt styrelsens mening för bedömande av värdet av respektive järnvägars tillgångar vara av betydelse att veta, att avskrivningar, respektive förnyelsefondsavsättningar skedde efter för alla järnvägar lika normer. Endast på detta sätt kunde man erhålla en tillförlitlig grund för bedömande av det verkliga värdet av respektive järnvägars tillgångar, vilket ju vore av betydelse såväl för t. ex. penninginstitut, som anmodades att lämna lån till viss järnväg, som ock för bedömande i statistiskt och nationalekonomiskt syfte av järnvägarnas ekonomiska ställning. Härtill komme, att det beträffande järnvägsbolagen vore av alldeles särskild vikt, att de för dem givna föreskrifterna angående beloppet av årlig avskrivning och avsättning till förnyelsefond fullt efterlevdes, så att verklig säkerhet funnes för, att bana och rullande materiel genom årligt underhåll hölles uppe i fullt trafikdugligt skick.

Fullmäktige dela för sin del motionärens och järnvägsstyrelsens mening om önskvärdheten av införande av full likformighet beträffande de enskilda järnvägsbolagens bokföring samt enhetliga bestämmelser för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder. Detta skulle givetvis i hög grad underlätta överblickandet av järnvägsbolagens ekonomiska ställning. Från riksgäldskontorets synpunkt är möjligheten att kunna bilda sig en tillförlitlig uppfattning av ett järnvägsbolags ställning av grundläggande betydelse, då det gäller att bedöma utsikterna för de med statslån understödda järnvägsbolagen att kunna fullgöra sina förbindelser till staten. Under nuvarande förhållanden är ett sådant bedömande ofta förenat med svårigheter.

På grund av vad nu blivit anfört anse sig fullmäktige kunna biträda motionärens hemställan om utredning i nu förevarande hänseende.

Protokollsutdrag, utvisande en skiljaktig mening, som vid detta ärendes behandling förekommit, bifogas.

Stockholm den 20 april 1917.

	<i>Emil Kinander.</i>	
<i>Axel Ekman.</i>	<i>G. Lagerbjelke.</i>	<i>Gustaf Kobb.</i>
<i>H. S. Tamm.</i>	<i>Karl Hildebrand.</i>	<i>Erik Palmstierna.</i>
		<i>John Hägglund.»</i>

*Bilaga 3.*

»*Utdrag av protokollet vid herrar fullmäktiges i riksgäldskontoret ssmmankomst den 20 april 1917.*

§ 10.

Företogs ånyo till behandling herr Widlunds vid sammankomsten den 29 nästlidne mars, § 8 i protokollet, bordlagda motion nr 274 angående skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning rörande förstatligande av de enskilda järnvägarna m. m.

Efter överläggning beslöto herrar fullmäktige i ärendet till andra kammarens tillfälliga utskott nr 3 avgiva yttrande av innehåll registraturet för denna dag utvisar.

Friherre Palmstierna anmälde reservation mot vissa delar av motiveringen i berörda skrivelse. Som ovan.

Enligt protokollet:  
*John Hägglund.»*

*Bilaga 4.*

*Utlåtande av järnvägsstyrelsen.*

»Till Konungen.

Sedan riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott anhållit om järnvägsstyrelsens yttrande över en inom nämnda kammare väckt motion, nr 274, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående förstatligande av de enskilda järnvägarna m. m., har järnvägsstyrelsen genom nådig remiss den 23 februari 1917 anbefallts att avgiva och till Eders Kungl. Maj:t inkomma med det av utskottet sålunda begärda yttrandet, och får styrelsen till åttlydnad härav i underdånighet anföra följande.

I berörda motion hemställles

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 äläggas 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 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 statliga kontrollen över de enskilda järnvägarna i allmänhet kan och bör utvidgas.

Efter mottagande av den nådiga remissen har genom utskottets ordförande järnvägsstyrelsen tillhandahållits här bilagda promemoria berörande under 1:o) och 2:o) här ovan angivna spörsmål, jämte bifogade två kartor, vilken promemorias innehåll här nedan närmare beröres.

### *I. Statsförvärf av enskilda järnvägar.*

Motionären anför härutinnan bland annat följande.

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.

De trakter, där enskilda järnvägar äro anlagda, förete högst betydande olikheter. Bergslagens och Dalernas stora industriområden till exempel 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.

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 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

Motionärens  
motivering.

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 trafikinkomsten. 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 fraktkosten tillföle staten utan nämrvärdare 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 med motionen avses.

I ovan berörda promemoria har motionären framlagt ett preliminärt förslag avseende att klargöra huvuddragen av de förändringar av järnvägarnas förvaltning och administration, vilka kunna tänkas härflyta ur de under 1:o) och 2:o) i motionen gjorda yrkanden. De med förändringarna sammanhängande ekonomiska angelägenheterna vore i förslaget icke på något sätt berörda, utan borde, anser motionären, göras till föremål för särskilda undersökningar och utredningar.

Motionären anger sex särskilda grupper av enskilda järnvägar, som syntes böra förstatligas och anför därvid, att om man såsom huvudmotiv uppställde två synpunkter, att staten borde ha ledningen av trafiken å utfartsvägarna från landets inre till hamnstäder och hamnplatser, samt att staten borde vara ägare till sådana järnvägar, som vore föreningssträckor mellan olika förut befintliga statsbanelinjer, torde man i stort sett ha kommit ganska nära vad som i allmänhet kunde motivera förstatligande av enskilda järnvägar.

Genom förstatligande av järnvägar enligt det av motionären angivna programmet skulle statsbanenätet ökas med i runt tal 2,000 kilometer. Det betydande tillskott, som härigenom bereddes de statsadministrerade kommunikationerna torde komma att utöva en avsevärd inverkan på statsverkets ekonomi, i det, även om utläggget vid förvärven bleve betydligt stort, stora summor av järnvägslån kunde återfås och möjligen komma andra företag till godo, samt den direkta trafikinkomsten väsentligt ökas.

Järnvägsstyrelsens yttrande.

Den trafikerade banlängden av Sveriges järnvägar utgjorde under januari 1917, statens järnvägar 5,314 kilometer och enskilda järnvägar 9,509 kilometer.

Motionärens preliminära förslag innebär nu en väsentlig förskjutning av proportionen mellan statsbane- och enskilda järnvägar, i det han tänkt sig förstatligandet av:

Grupp I. Enskilda järnvägar för bildande av en kustbana utefter landets södra och östra kust, liknande Västkustbanan, med kompletterande nybyggnader av en järnväg Oskarshamn—Västervik och från Valdemarsvik söderut till lämplig plats, allt till en längd av omkring.....	km. 740
Grupp II. Linjen Kristianstad—Hälsingborg .....	» 107

Transport km. 847

	Transport km.	847
Grupp III. Linjen Karlskrona—Växjö—Alvesta—Borås—Göteborg, samt den projekterade sträckan Borås—Ulricehamn—Jönköping		» 463
Grupp IV. Linjen Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga, Borås—Herrljunga och Varberg—Borås		» 220
Grupp V. Nynäsbanan		» 55
Grupp VI. Linjerna Orsa—Härjedalen och Orsa—Bollnäs		» 255
	Summa km.	1,840

Innan styrelsen ingår på frågan, huruvida någon utredning under nuvarande förhållanden bör igångsättas i den av motionären under denna punkt angivna riktning, torde här något närmare beröras de fördelar och olägenheter, som över huvud taget kunna tänkas vid ett förstatligande av enskilda järnvägar.

Det torde icke låta sig förnekas, att vid den utomordentligt starka trafikrörelse på järnvägarna inom landet, som kriget på kontinenten och haven skapat, erfarenheter gjorts inom järnvägsdriften och förvaltningen, vilka låta tydligt framstå det ur allmän synpunkt mindre lyckliga däruti, att landets järnvägsnät — och speciellt de normal-spåriga järnvägarna av någon större betydelse — är så splittrat som det är uti statsbanor under järnvägsstyrelsens förvaltning och ett stort antal, från varandra och statsbanorna mer eller mindre fristående järnvägar under enskild förvaltning.

Visserligen verka de emellan järnvägsstyrelsen och de flesta enskilda järnvägsförvaltningarna träffade avtalen dels om samtrafik, dels om ömsesidigt användande av vagnar till ett mera fullständigt utnyttjande av järnvägarnas samlade resurser, än vad som skulle hava varit fallet, om varje järnvägsenhet opererar helt och hållet för sig, men inskränkningarna i dispositionsfriheten för ett dylikt fullständigt utnyttjande äro dock mångahanda och de menliga följderna därav påtagliga.

Vid de regler för transportvägarna, som samtrafiksöverenskommelsen skapar, är man sålunda oftast förhindrad att vid trafiköverbelastning å en järnvägslinje fördela trafiken genom avledande till andra linjer, vilka måhända samtidigt äro mindre upptagna. Till förfång för varuomsättningen och utbytet av transportarbetet kan alltså ofta järnvägslinjernas samlade transportförmåga icke utnyttjas.

Väl torde man kunna påstå, att varje enskild järnvägsförvaltning söker att på bästa möjliga sätt med tillgängliga resurser handhava fördelningen och dispositionen i övrigt av sin godsvagnspark såväl vid transporter inom den ägande banan som vid tillämpningen av överenskommelsen angående ömsesidigt användande av vagnar. Vad statsbanorna angår, har ock järnvägsstyrelsens strävan varit inriktad på att söka ernå det bästa resultat härutinnan vid sin på grund av statsbanenätets längdutsträckning dock vida svårare uppgift. Det är emellertid givet, vad vagnrörelsen över hela järnvägsnätet inom landet angår, att endast ett mera ojämnt och ofullständigt tillgodogörande av vagnmaterielen kan uppnås, så länge densamma icke står helt till gemensam disposition och kan centralt efter enhetliga grunder fördelas. Ofta kan på grund av olika trafikförhållanden en bana hava gott om vagnar, samtidigt som en annan arbetar med större eller mindre brist. Betungande tomvagnstransporter för vagnars återförande till ägande bana kunna aldrig undvikas, så länge vagnarna ej få disponeras fritt för lastning i varje riktning. Ett allmänt vagnförbund skulle visserligen råda bot på flera av olägenheterna härvidlag, men det är icke fastslaget, att ett sådant kan åstadkommas på frivillighetens väg och utan mer eller mindre direkta upp-

offringar från statsverkets sida, vilkas ekonomiska innebörd näppeligen låter sig beräknas.

Vad som här ovan är sagt om godsvagnar, har även sin tillämplighet beträffande lokomotiven, vilkas utnyttjande i sambruk endast undantagsvis avtalats emellan olika järnvägsförvaltningar.

Beträffande tidtabellsväsendet och genomförandet av transportplaner för regelbundet framgående gods må framhållas, att de särskilda banornas olika lokala intressen och olika kapacitet ofta nog kunna hava menlig inverkan, då det gäller att härvidlag träffa för det allmänna trafikbehovet mest ändamålsenliga dispositioner.

Inom taxeväsendet möta måhända de ur nationalekonomisk synpunkt allra största olägenheterna med sakernas nuvarande ordning. Under trycket av de alltjämt stegrade driftkostnaderna och inför nödvändigheten att söka i möjligaste mån vidmakthålla de olika järnvägsföretagens ekonomiska ställning, har man måst företaga taxeregleringsåtgärder, som på grund av olika förhållanden inom de särskilda järnvägsföretagen föranlett, att de redan förut nog så betänkligt olika taxorna och de växlande grunder, varefter taxorna reglerats, blivit än mera olikformiga. Sålunda förekomma numera vid vissa enskilda järnvägar betydligt högre fraktkostnader än vid andra — för att icke jämföra med statens järnvägar — och detta förhållande måste givetvis hava menlig inverkan på näringslivets utveckling inom därav berörda orter samt verka förryckande på de förutsättningar, efter vilka affärsmän och industrier borde hava att arbeta inom olika järnvägars trafikområde. Visserligen inverkar gällande avtal angående samtrafik härvidlag något utjämnande, men det är väl att märka, hurusom vid försändelser i samtrafik tillkomma på grund av enskilda järnvägars behov vissa tilläggsavgifter, s. k. banavgifter, i större eller mindre omfattning, vilka betydligt reducera värdet av den över hela avståndet fallande taxa, som är den egentliga innebörden av samtrafiken. Till följd av de enskilda järnvägarnas allt större och större behov av fraktökning i samtrafik, kan man rent av säga att det numera ofta förhåller sig så, att under det statens järnvägar få vidkännas den fraktknäckning, vilken följer av den med avståndet fallande taxans tillämpning på längre avstånd än över den egna järnvägen, de enskilda banorna fått skillnaden mellan vad som skulle hava tillkommit dem enligt egen lokaltaxa och dem tillkommande samtrafiksandel utjämnad genom dylika instuckna banavgifter.

Beträffande utnyttjandet av personalen gäller i tillämpliga delar, vad som ovan sagts om transportmedlens användning. Härtill kommer en ur social synpunkt synnerligen beaktansvärd omständighet, nämligen att de vid järnväg anställda under nuvarande förhållanden på grund av de enskilda järnvägarnas olika goda ekonomi måste erbjudas väsentligt olika avlöningsvillkor och andra förmåner, trots att det arbete, som utföres, i stort sett torde kunna sägas vara lika vid de olika järnvägsföretagen och av samma betydelse för det allmänna.

Vad slutligen beträffar arbetet för att med den fortgående utvecklingen en järnväg må nå den trafikkapacitet, som svarar mot trafikens krav, så är det tydligt, att svårigheter härutinnan ofta måste möta, särskilt för de ekonomiskt svagare järnvägsföretagen, och att alltså erforderlig trygghet i detta hänseende vid nu rådande splittning icke kan vara för handen. Det kan väl invändas, att bristande beredskap hos någon svagare bana endast kan vara av mera lokal betydelse för dess trafikområde, men det är dock att märka, hurusom även större och viktigare banor, framför allt statens, kunna hava känning och men av bristande förmåga hos andra banor beträffande företagandet av erforderliga utvidgnings- och förstärkningsarbeten. Detta kan beträffande



anordningar å linje och mellanstationer gälla järnvägar, över vilka samtrafiksvägar framgå, men framför allt äro särskilt de stora järnvägsförvaltningarna berörda av frågan uti ärenden rörande förändring eller utvidgning av föreningsstationer, vilka ofta utgöra mycket viktiga och för trafikarbetet på långa linjesträckor bestämmande järnvägsgeografiska knutpunkter. Mången gång kunna nämligen de erforderliga anläggningarna på berörda håll bliva på grund av anslutande järnvägs inflytande på och medintresse i desamma fördröjda eller till och med förhindrade på ett för den framtida trafikkapaciteten synnerligen menligt sätt.

Styrelsen har i det föregående i viss mån stött sig på och åberopat de erfarenheter, som vunnits under de pressande högtrafikförhållanden, vilka bestått och ännu bestå under krigstiden, och det torde kunna invändas, att, då man med sannolikhet har att vänta en nedgång i det under krigstiden onormalt uppdrivna trafikbehovet, en återgång beträffande driftförhållandena till vad som förut varit mera normalt skall komma att inträffa. Emellertid torde vara uppenbart, att i viss, om än ej så märkbar omfattning, de påvisade olägenheterna av järnvägarnes splittring på flera enheter redan förut förefunnits. Vidare är att märka, att även vid en mera normalt fortgående utveckling trafiken efter hand kommer att stiga och icke endast uppnå de mått den för närvarande äger utan givetvis bliva ännu större. Härvidlag vill styrelsen hänvisa till närlagda beräkning för perioden 1918—1927 av trafik, inkomster, utgifter och nettoinkomst vid statens järnvägar. Vid den tidpunkt då trafiken efter en eventuellt tillfällig nedgång åter når sin nuvarande höjd eller ökas än mer därutöver, kvarstå i fullaste utsträckning de framhållna olägenheterna och svårigheterna med berörda splittring.

Med sitt påvisande i det förestående av dylika svårigheter att för det allmännas bästa handhava trafiken på ett mera rationellt sätt och erbjuda uniformitet i taxe- och andra områden inom hela järnvägsnätet inom landet, vill styrelsen ingalunda underkänna, utan tvärtom särskilt betona hurusom i stort sett från de enskilda förvaltningarnas sida allt gjorts för att i intym samverkan med statsbanorna på under för handen varande förhållanden bästa sätt tillvarataga möjligheterna och undanröja svårigheter för järnvägsdriften. Styrelsen har här ovan redan berört huruledes från de enskilda förvaltningarnas sida på bästa möjliga sätt handhafts dispositionen av godsvagnparken såväl i den lokala trafiken som i fråga om vagnsamtrafiken och det torde samtidigt böra erinras om den samverkan, som till landets gagn lett till överenskommelse rörande samtrafik. Det torde såväl inom berörda som andra områden kunna sägas, att även under nuvarande former samarbetet mellan statsjärnvägarne och de enskilda banorna varit mycket gott, liksom att på de allra flesta håll de enskilda järnvägarne fyllt sin uppgift synnerligen väl och flerstädes i väl så hög grad som om de varit statsbanor. Det måste också erinras därom, att tillkomsten av enskilda banor, såsom motiönären också framhåller, varit av synnerligen stor betydelse för stora delar av vårt land, vilka tvivelsutan eljest länge fått vänta på järnvägsförbindelser, om deras tillkomst skulle varit beroende på statens åtgörande. Allt erkännande är att lämna åt den enskilda företagsamhet, som till åtnåd för det allmänna bragt dessa kommunikationsmedel till utförande.

Även om all hänsyn tages till dessa här senast berörda omständigheter är det emellertid otvivelaktigt att ett förstatligande i större utsträckning av de enskilda normalspåriga järnvägarna skulle tjäna till att undanröja vissa här ovan påvisade svårigheter och olägenheter och således medföra betydande fördelar för landets järnvägsväsen och därmed även för det allmänna i dess intima beroende av järnvägskommunikationerna.

Beträffande de fördelar som härigenom skulle vara att vinna torde ock i detta sammanhang böra framhållas, att genom en omfattande centralisering besparingar i administrationskostnader torde kunna vara att vinna. Man torde vidare kunna räkna med billigare materialinköp särskilt för de stora artiklarna stenkol och annat lokomotivbränsle, varvid bl. a. stenkol kunde tillföras de utvidgade statsbanorna över flera importplatser, än som nu på grund av gällande fraktbestämmelser är möjligt. Med en genomförd centralisering bör också följa en billigare verkstadsdrift.

Några direkta olägenheter i drifts- och förvaltningshänseende att uppställa emot de stora fördelar på dessa områden, vilka uppenbarligen äro förenade med ett förstatligande i stor skala av de enskilda normalspåriga järnvägarna, kan järnvägsstyrelsen icke finna föreligga.

I nationalekonomiskt hänseende måste däremot följande viktiga omständighet vara att beakta.

De enskilda järnvägarna arbeta ofta var för sig under driftsekonomiska förhållanden, svarande mot trafikens storlek å respektive banor, medan statens järnvägars drift och taxor äro avpassade mera efter de möjligheter och behov, som skapas av trafikens omfattning för nätet i dess helhet. I medeltal per bankilometer är vagnrörelsen vid statens järnvägar mer än dubbelt så stor som vagnrörelsen vid de enskilda normalspåriga järnvägarna. De allra flesta av dessa senare arbeta därför under avsevärt mindre förhållanden än statens järnvägar. En följd härav är, att de enskilda järnvägarna ofta måste av ekonomiska hänsyn dels till förfång för den allmänna utvecklingen begränsa sin trafikkapaciteten bestämmande tekniska utrustning, dels, såsom ovan antytts, betala lägre löner till sin personal och dels slutligen beräkna högre tariffer än statens järnvägar. Vid ett förstatligande, som komme att medföra förbättring och uniformitet i berörda hänseende, måste man därför motse ökade driftkostnader och måhända även i vissa fall vid taxans sänkning minskade inkomster. Först en noggrann undersökning torde emellertid kunna giva vid handen i vad mån en reglering av taxorna för det sålunda samlade statsbanenätet bör komma till stånd i syfte att på inkomstsidan motväga de ökade utgifter som ett förstatligande eventuellt kan medföra. Av betydelse härvidlag är givetvis, att en del av de enskilda järnvägarna äga en mycket god ekonomi och lämna en god avkastning, samt att de alltså skulle kunna beräknas komma att i viss mån hidraga till upphjälpanDET av totalresultatet, som skulle röna menlig inverkan av övertagandet av de svagare järnvägarna. Å andra sidan är dock att märka, att ägarerna av förstnämnda järnvägar av flerahanda skäl icke alltid torde önska statsinlösen, och att, då rätt till inlösen enligt koncessionsbestämmelserna ej alltid förefinnes, statens inlösen kan komma att ställa sig dyr och kräva så betydande kapitalutlägg, att den bättre avkastningen för avsevärd tid framåt icke kan göra sig på antytt sätt gällande.

Den korta tid, som kunnat stå styrelsen till buds vid avgivande av yttrande över föreliggande motion har givetvis icke tillåtit styrelsen att härvidlag liksom icke heller på andra berörda områden närmare intränga i och utveckla det synnerligen betydelsefulla och omfattande föreliggande spörsmålet. Styrelsen har måst inskränka sig till att mera allmänt beröra vissa kända inverkanDE omständigheter samt att framdraga några allmänt erkända synpunkter, men en förut-sättning för några mera bestämda uttalanden måste givetvis vara, att en ingående utredning och noggrann undersökning av alla på frågan inverkanDE faktorer först företages. Det synes emellertid styrelsen på grund av vad som här ovan anförts, som skulle det ganska vissa antagandet kunna göras, att ett förstatligande av de enskilda järnvägarna i omfattning, som kan befinnas

lämplig och inom gränsen för statens ekonomi möjlig att företaga, skulle medföra till **överbärande** del fördelar för det allmänna.

För styrelsen framstår det emellertid såsom mera ovisst, huruvida av statsekonomiska hänsyn ett övertagande av de enskilda järnvägarna i någon större utsträckning skall kunna realiseras.

Det är visserligen sant, vad som av motionären framhålles, att vid en statsinlösen mycket betydande enskilda kapital skulle lösgröas och komma den enskilda verksamheten till godo, men å andra sidan måste staten förutsättas ikläda sig en högst betydligt ökad skuldbörda. Även är att beakta, att emot inköp i större utsträckning av enskilda järnvägar kan åberopas, dels att stora kapitalplaceringar äro oundgängligen nödvändiga för utbyggnad av de trafikerade statsbanelinjerna, dels att de kapital, som statsverket kan avse för nya statens järnvägsföretag, i första hand torde böra användas för anläggande av statsbanor i sådana trakter, där större trafikbehov föreligga, men där man icke kan tänka sig, att järnväg kan åstadkommas genom enskilt initiativ.

Redan ifråga om inlösen av Mora—Vänerns järnväg, vilken inlösen av statsmakterna beslöts vid 1916 års riksdag, hävdade ock styrelsen den uppfattning, att man måste ställa sig synnerligen betänksam gent emot de avsevärt stora kapitalutlägg, som från statens sida erfordrades vid förvärfv av enskilda järnvägar, då man ju måste vänta sig, att dylika penningbehov skulle menligt inverka på möjligheten att erhålla anslag för anläggande av järnvägar i trakter, där sådana icke förut funnos byggda. För en del enskilda järnvägar måste dock ifrågakomma undantag, såsom förhållandena voro särskilt beträffande Mora—Vänerns järnväg, för vilket styrelsen i sitt förslag i frågan ock närmare redogjorde.

Det torde ock kunna sägas, att från statsmakternas sida vid samma års riksdag anlades enahanda synpunkter i ämnet.

Sålunda bifölls inom andra kammaren vederbörande utskotts avstyrkande utlåtande rörande här nedan berörda motion nr 213 i samma kammare. Utskottet uttalade därvid, att utskottet hyste den uppfattningen, att det nuvarande ekonomiska läget gjorde det till en nödvändighet för statsmakterna att vid prövning av frågor för kapitalutlägg för förvärfvande av redan i gång varande enskilda företag iakttaga stor försiktighet. Förhållandena inom världspolitiken hade åstadkommit anspråk å statskassan, som väsentligen överskredde de under normala förhållanden förefintliga. Härjämte föranledde önskan att utnyttja inträffade eller förväntade högkonjunkturer i förening med det numera särskilt starkt kända behovet av att kunna genom tillgodogörande av egna naturtillgångar åstadkomma största möjliga oberoende i förhållande till utlandet till stora kapitalutlägg för statens affärsdrivande verk. Samtidigt som dylika anspråk ställdes på statskassan vore denna för fyllande av sitt lånebehov för närvarande hänvisad till den inhemska lånemarknaden med dess höga räntesatser. Under sådana omständigheter förefölle det utskottet uppenbart, att under rådande förhållanden eventuellt tillgängliga statsmedel borde, såvitt landets kommunikationsväsende anginge, i första hand reserveras för utökande av i statens hand redan befintliga kommunikationsleders trafikförmåga ävensom anläggande av nödvändiga nya sådana leder, samt endast i händelse av särskilt tvingande omständigheter eller särskilt gynnsamma tillfällen statsinlösen av enskilda järnvägar borde äga rum. Utskottet ansåg sig även böra påpeka, att, i den mån statsinlösen av enskilda järnvägar borde förekomma utöver de fall, då nyttan av statsförvärfv var i särskilt hög grad framträdande, nödvändighet föreläge att tillse, att sådana inköp skedde med bevarande och utveckling av planmässighet i statens järnvägspolitik. Innan därför en allmän utredning föreläge om

vilka enskilda järnvägar det kunde ligga i statens intresse att förvärva — och att den dåvarande tidpunkten med dess ekonomiska osäkerhet vore olämplig för en dylik utredning vore uppenbart — funne utskottet skäl föreligga till ökad försiktighet vid ståndpunkttagande till från olika håll framförda förslag om statsförvärv av olika enskilda järnvägar.

Ifråga om Mora—Vänerns järnväg erinrade vederbörande departementschef vid ärendets behandling i statsrådet, att väl fullmäktige i riksgäldskontoret, som lämnats tillfälle att avgiva yttrande i ärendet, ansett sig böra framhålla såväl att under nuvarande svåra penningförhållanden varje beslut, som innebure en ökning av statens skuldsättning, måste ingiva betänkligheter och borde fattas endast på synnerligen vägaude skäl, och att i nu förevarande fall dessa betänkligheter vore så mycket större, som det ifrågasatta köpet skulle medföra en avsevärd ökning av statsskulden ej blott för själva inköpet utan även för banans iståndsättande och förbättring. Även från departementschefens sida uttalades, att staten givetvis borde, särskilt i föreliggande tider, vara betänksam att åtaga sig nya skuldbördor, men ansågs av honom, att de skäl, som talade för köpet ifråga, vägde mera än betänkligheterna ur nyssnämnda synpunkt.

Enligt styrelsens uppfattning torde det också vara uppenbart, att uti föreliggande fråga icke något bör företagas, vilket kan hava en menlig inverkan på statens möjligheter att allt bättre i mån så kräves utrusta de redan ägande banorna eller att anlägga nya, utvecklingen i olika landsändar tjänande sådana. Det framstår alltså som en huvudförutsättning för ett mera allmänt förstatligande av de enskilda järnvägarna, att en statsinlösen av dessa bygges på en stor finansoperation för sig, sannolikt baserad på andra grunder än vid statens vanliga upplåning. Det synes styrelsen, som skulle det här exempelvis kunna ifrågasättas, att statsverket för utlösendet av ägarna till de enskilda järnvägsföretagen utställer särskilda skuldförbindelser, vilkas förräntning skulle aligga statens järnvägar. Även härvidlag måste emellertid allt bero på de resultat, vartill man vid en framtida utredning kan komma.

Motionärens hemställan går nu också allenast ut på en utredning, i vad mån och på vad sätt nuvarande enskilda järnvägar i Sverige må kunna förstatligas. Under sistlidna år har styrelsen vid avgivande den 11 mars 1916 av infortrat utlåtande över en inom riksdagens andra kammare väckt motion nr 213 om utredning rörande statens förvärvande av de enskilda järnvägarna Karlskrona—Växjö, Växjö—Alvesta, Alvesta—Borås och Göteborg—Borås förklarar sig vidhålla förut från styrelsens sida gjort uttalande därom, att nyssnämnda förbindelseled vore av den vikt för det allmänna, att antagligen förr eller senare statsmakterna skulle tinna det med det allmännas intresse förenligt att inränga denna led i statsbanenätet. Fråga gällde dock, ansåg styrelsen, huruvida under rådande förhållanden tidpunkten kunde anses lämplig för statsinköp av dessa järnvägar. Härvid kunde erinras, att betydande järnvägsbyggnader för såväl nyanläggning i de norrländska bygderna som utvidgningsarbeten å stationer och linjer vid de färdiga statsbanorna, däribland dubbelspårsanordningar och större bangårdsanläggningar voro under utförande eller planerades till utförande under den närmaste framtiden. Varförutom vore ifrågasatt inköp av enskilda järnvägar av ej ringa omfattning i förbindelse med inlandsbanan, liksom ock för den närmaste tiden vore att emotse krav på betydande statsanslag för anskaffande av rullande materiel. Då i motionen särskilt betonades nödvändigheten att försätta viss del av ifrågavarande förbindelseled i fullt statsbanemässigt skick, vore ju ock att beakta de under de förevarande onormala förhållandena rådande högt uppdrivna prisen å arbetskrafter och materialier. Med hänsyn till det sålunda berörda hölle styrelsen före, att under alla förhållanden

rätta tidpunkten för det ifrågasatta statsinköpet icke kunde anses vara inne, och, där-  
est denna styrelsens uppfattning godtoges, syntes ej heller vara lämpligt att igångsätta  
en utredning i ämnet, vars resultat kanske först längre fram i tiden skulle läggas till  
grund för statsmakternas beslut, men då befinnas i större eller mindre grad missvisande.

De skäl, som styrelsen här förebragt, hava givetvis allt fortfarande gällande kraft.  
Särskilt kan man ännu icke överskåda, huru förhållandena på flera berörda områden  
kunna komma att utveckla sig. Tiden har dock fortskridit och man torde närma sig  
bättre möjligheter att kunna förutse och kalkylera de trafik- och ekonomiska förhål-  
landen, vilka i första rummet äga inflytande på frågan. Då härtill kommer, att erfarenheter även på senare tiden samlats, som kraftigt tala för en undersökning, huru-  
vida någon ändring till det bättre beträffande i det förestående anförda olägenheter  
med rådande splittring inom järnvägsväsendet kan vara att vinna, vill styrelsen alltså  
icke längre ställa sig avvisande till den gamla tanken på utredning uti föreliggande  
spörsmål. Man kan emellertid icke säga, att förhållandena ännu inbjuda till dylik ut-  
rednings omedelbara företagande, och bör det alltså enligt styrelsens förmenande helt  
läggas i Kungl. Maj:ts hand att bedöma, då den lämpliga tidpunkten kan vara inne  
att påbörja de undersökningar och övriga arbeten, som för utredningen kunna vara  
erforderliga. En omständighet, som enligt styrelsens förmenande dock kan tala för ett  
beslut om utredningens företagande inom en icke alltför avlägsen tidpunkt, är den, att  
frågan om de enskilda järnvägarnas förstatligande, som ovan anförts, äger visst sam-  
manhang med den vid statens järnvägar nu aktuella taxefrågan, och det kan alltså  
med anledning därav måhända vara önskvärt, att någon närmare inblick i spörsmålet  
kan vinnas, innan man går till slutligt avgörande beträffande taxekommitténs ännu  
icke slutbehandlade förslag.

Vid företagande av en dylik utredning torde ock böra till behandling upptagas  
frågan om möjligen en arrendering i större skala av enskilda järnvägar skulle kunna  
genomföras, därest inköp för statens räkning skulle ställa sig oförmånligt. Om än  
därvid ej skulle vinnas den i nationalekonomiskt avseende kanhända viktigaste fördel,  
som skulle följa av de enskilda järnvägarnas förstatligande eller uniformitet i taxehän-  
seende enligt för statens järnvägar gällande grunder, skulle dock vid dylikt arrende  
vissa andra ovan berörda fördelar för det allmänna komma att ernås samt givetvis  
därtill erfarenheter under arrendetiden vinnas angående önskvärdheten att framdeles  
företaga åtgärder för berörda bandelars slutgiltiga inkorporering i statsbanenätet.

Slutligen må här anmärkas, att då frågan här gäller allenast, huruvida en utred-  
ning i motionärens syfte bör företagas eller ej, har ej styrelsen funnit anledning yttra  
sig rörande den av motionären preliminärt gjorda gruppering av de enskilda järnvägar,  
som vore av natur att böra förstatligas. Skall emellertid en dylik utredning göras,  
bör den ej inskränkas till de av motionären anförda järnvägarna.

På grund av det anförda får styrelsen alltså tillstyrka att å tid, som Eders  
Kungl. Maj:t kan pröva lämplig, utredning företages i det av motionären under här  
behandlade punkt angivna syfte.

*II. Inrangering av flera enskilda järnvägar under gemensamma förvaltningar,  
i samband varmed motionären upptagit frågan om  
inrättande av en enskild järnvägarnas centralförvaltning.*

I motionen anføres i förevarande fråga följande.

En metod, som visat sig vara till stor nytta för ekonomiskt och praktiskt dri-  
vande av järnvägstrafik, är att under olika former sammanföra flera bolag tillhöriga

Motionärens  
motivering.

järnvägar till större gemensamma förvaltningar. Härigenom möjliggöres ett bättre och rationellare utnyttjande av rullande materielen, 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 och så vidare. 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 handeln och industrien. 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 järnvägstrafik 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 och så vidare. 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.

I berörda promemoria föreslås i förevarande avseende — oberäknat de av motionären till statsförvärv ifrågasatta järnvägar — en uppdelning av enskilda järnvägar till en banlängd av omkring 6,800 kilometer i nio särskilda förvaltningsområden, som torde kunna landskapsvis rubriceras i korthet sålunda:

grupp I: järnvägar i Skåne .....	900 km.
grupp II: » » Småland, Halland samt södra Väster- och Östergötland .....	1,200 »
grupp III: smalspåriga järnvägar i norra Västergötland .....	500 »
grupp IV: » » » Östergötland med kompletteringar .....	770 »
grupp V: järnvägar tillhörande trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle med flera järnvägar .....	1,830 »
grupp VI: järnvägar tillhörande trafikbolaget Grängesberg—Oxelösund med flera järnvägar inemot .....	600 »
grupp VII: järnvägar på Gottland .....	180 »
grupp VIII: » i Uppland .....	300 »
grupp IX: » utefter Bottniska viken .....	500 »

Summa 6,780 km.

Övriga enskilda banor skulle förvaltas såsom lokalbanor.

Vidare uppskisseras en organisation för en var förvaltning med en verkställande direktör, avdelningsföreståndare och i förekommande fall sektionsföreståndare, varjämte föreslås en gemensam centralförvaltning med en överstyrelse, ett verkställande utskott och fem avdelningar, en för drifts- och trafikärenden, en för personal- och löneärenden, en för pensions-, understöds- och försäkringsärenden och en avdelning för kontrollärenden och statistik samt en för upphandlings- och förrådsärenden.

Då styrelsen under sistlidna år hade att yttra sig över en inom riksdagens andra 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., hade styrelsen, såsom ock av motionären refereras, anledning att yttra sig i nu förestående spörsmål.

Styrelsen meddelade därvid i samband med frågan om bokföringsskyldighet för varje koncessionerad bandel, att det möjligen kunde vara att befara, att en sådan skyldighet skulle motverka den sammanslutning till större järnvägsenheter, som ur flera ekonomiska synpunkter syntes böra stödjas. Ett studium av de svenska järnvägssammanslutningarnas historia visade, att sammanslutningar, ordnade efter flera olika linjer, kommit till stånd i huvudsakligt syfte att nedbringa kostnaderna för allmän förvaltning, tågrörelser och rullande materiel, ävensom att äldre banor genom nybyggnad, tecknande av aktier i eller övertagande av trafikeringen av andra järnvägar utökad eller kraftigt medverkat till utökning av det järnvägsnät, från vilket bolagets äldre banor tillfördes trafik. I båda dessa fall lägo givetvis järnvägsekonomiska principer till grund för sammanslutningarna. Enligt styrelsens åsikt hade 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 kunde medföra en försämring av den kraftigare banans ekonomi, kunde icke förnekas, men å andra sidan kunde framhållas, att vederbörande järnvägar genom sammanslagning vunne större trafikkapacitet och enhetlighet i järnvägsdrift och taxeringsvärde, samt att deras drift- och förvaltningskostnader i regel kunde väsentligt nedbringas till fromma för såväl den starkare som den svagare järnvägens ekonomi.

Vad sålunda i föregående fråga förut uttalats av styrelsen, vidhåller styrelsen.

Det måste givetvis vara till stor fördel icke endast för de enskilda järnvägarna utan också för allmänheten, att sådana sammanslagningar komma till stånd. I stället för ett flertal i ekonomiskt hänseende heterogena bandelar måste det vara fördelaktigt att få en eller annan kraftig trafikförvaltning, som på ett mera ekonomiskt och för allmänheten bättre sätt kan sköta trafiken. Dock torde härvid böra beaktas, att, därest tillåtelse lämnas att till en järnvägsenhet sammanföra flera olika linjer, statens rätt att inlösa varje särskild del bibehålles.

Om än styrelsen sålunda i princip ansluter sig till de synpunkter motionären i ämnet framlagt, ställer sig styrelsen synnerligen tveksam, huruledes det åsyftade önskemålet skall nås genom ingripande från statens sida. De särskilda järnvägsförvaltningarna hava väl i regel att stödja sig på för dem utfärdade koncessionsbestämmelser och det är svårt att inse vilket tryck skulle utövas på förvaltningarna för åstadkommande av ytterligare sammanslutningar utöver redan existerande. Frågan härom torde såsom hittills allt fortfarande komma att lösas på frivillighetens väg och i den mån med utvecklingen följer till båtнад för intressenterna ett insläende på den av motionären antydda väg.

Styrelsen finner alltså, även med allt erkännande av de av motionären i ärendet framlagda synpunkter, icke anledning föreligga att vidtaga den av motionären i detta avseende föreslagna utredning.

I sammanhang härmed tillåter sig styrelsen erinra i anledning av motionärens yttrande om bristen på likformighet och fullständighet i statistiken för de enskilda järnvägarna, att, därest härmed avsetts den av järnvägsstyrelsen utgivna publikationen

»Allmän järnvägsstatistik» och de månatliga uppgifterna i »Järnvägsstatistiska meddelanden», klandret är i stort sett obefogat, vilket i synnerhet är fallet, om man med järnvägarnas rörelse menar den å järnvägarna bedrivna trafiken. Efter den omläggning av »Allmän järnvägsstatistik», som genomförts från och med berättelsen för år 1914, torde kunna sägas, att denna statistik i fråga om järnvägarnas tekniska förhållanden samt trafikens storlek och beskaffenhet tillfredsställer stora fordringar på likformighet och fullständighet. Beträffande åter järnvägarnas ekonomiska förhållanden har visserligen likformighet i största möjliga utsträckning eftersträfvats men torde ej helt kunna vinnas, så länge ej bestämda normer för bokföringen äro lagligen föreskrivna. Det är också en föreskrift i nämnda avseende, som styrelsen tidigare förordat, och vartill styrelsen under punkt IV här nedan återkommer.

### III. Åtgärder mot järnvägsbolag för indrivande av statsverkets fordringar.

Då detta spörsmål ej synes i någon vidare mån beröra statens järnvägars förvaltningsområde, torde vara tillfyllest här allenast anmärka, att anordningar synas böra vidtagas för att mera effektivt än nu äger rum hävda statens företrädesrätt i fråga om järnvägsbolags amorteringsskyldighet till statsverket.

### IV. Enhetligt bokföringssystem för enskilda järnvägar samt normerande bestämmelser för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonden.

I detta ämne framhåller motionären följande.

Motionärens  
motivering.

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 påbudet 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 materiellen 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 ditörande förhållanden.

Järnvägs-  
styrelsens  
yttrande.

Såsom motionären refererar har styrelsen i ovanberörda utlåtande över förenämnda motion nr 129 inom andra kammaren vid 1916 års riksdag haft anledning att närmare ingå på nu föreliggande fråga. Beträffande då väckt yrkande om särskild bokföring, så att resultatet av annan rörelse än järnvägsdriften framkomme skilt från själva järnvägsdriftresultatet, funne sig styrelsen oförbehållsamt kunna tillstyrka motionärens förslag. För närvarande saknades 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 flera synpunkter och särskilt för att vid frågor om taxeförhöjning kunna bedöma, huruvida i och för sig järnvägsdriften verkligen ledde till så dåligt ekonomiskt resultat, att taxeförhöjningen vore av nöden, vore det av vikt, att föreskrift finnes, att för driften skall föras särskild från andra driftgrenar skild bokföring. Ty givetvis borde trafikanterna icke genom höjda taxor tvingas att uppehålla andra affärgrenar.

I sammanhang med framhållande av detta önskemål fann styrelsen sig emellertid böra betona önskvärdheten av reglerande bestämmelser över huvud taget för de enskilda järnvägarnas bokföring och redovisningsväsen.

Under direkt ekonomisk kontroll av staten stode endast sådana järnvägsbolag som erhållit och icke slutamorterat statslån. Av Kungl. Maj:t utsedda ombud skulle deltaga i revisionen av sådana bolags räkenskaper och till riksgäldskontoret avlämna femårsöversikter över nettoinkomstens användning. Järnvägsbolagen vore själva skyldiga att till riksgäldskontoret insända balans- samt vinst- och förlusträkningar. För övriga enskilda järnvägar föreläge ingen permanent statlig kontroll rörande deras ekonomiska förhållande. Staten behövde det oaktat av flera skäl noggrant känna samtliga enskilda järnvägsbolags ekonomiska ställning. Behovet av en sådan kännedom framträdde särskilt tydligt, då fråga uppstod om inlösen av viss järnväg eller om taxeförhöjningar, men det gjorde sig ock gällande såväl vid den årliga inkomsttaxeringen som vid förhandlingar mellan staten och enskilda järnvägar rörande ekonomiskt samarbete i det ena eller andra hänseendet, till exempel rörande gemensamt begagnande av föreningsstationer. Med hänsyn till sin bokföring vore de enskilda järnvägsbolagen icke underkastade andra bestämmelser än dem, som jämlikt nya aktiebolagslagen gällde för aktiebolag i allmänhet. Det kunde emellertid ifrågasättas om icke dessa bestämmelser vore för litet detaljerade för de speciella behov, staten hade av en utförlig och noggrann bokföring rörande de enskilda järnvägarna.

Visserligen hade 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 hade emellertid icke förpliktat sig att i sin bokföring tillämpa berörda tabeller. Ej heller vore dessa genomgående så uppställda, som ur synpunkten av statlig kontroll syntes önskvärdt. Till följd av denna brist på bindande bokföringsföreskrifter, hade de många och utförliga data rörande de enskilda järnvägarnas ekonomiska förhållanden, som »Allmän järnvägsstatistik» numera (särskilt från år 1913) innehöll, ej alltid kunnat utarbetas enligt enhetliga grunder. Säkerhet finnes därför ej för att uppgifterna ägde värde för en inbördes jämförelse. Vidare kunde ifrågasättas, om ej aktiebolagslagens föreskrifter angående avskrivning eller avsättning till förnyelsefond borde beträffande järnvägsaktiebolag fullständigas. Såsom motiv härför kunde anföras, att avskrivning eller avsättning till förnyelsefond visserligen skulle verkställas enligt aktiebolagslagen, men föreskrifter saknades rörande de normer, som härvid skulle 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 förnyelsefondavsättningar, skedde efter för alla järnvägar lika normer. Endast på detta sätt kunde man få en tillförlitlig grund för bedömandet av det verkliga värdet av respektive järnvägars tillgångar, vilket ju vore 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 komme 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 intoge i många hänseenden en särställning på grund av järnvägarnes egenartade natur. Det måste beträffande dessa bolag anses vara av alldeles särskild vikt, att aktiebolagslagens berörda föreskrifter fullt efterlevdes, så att verklig säkerhet funnes för, att bana och rullande materiel genom årligt underhåll hölles uppe i fullt trafikdugligt skick. Enligt vad styrelsen hade sig bekant, förekomme ifråga om flera enskilda järnvägar brister i detta hänseende.

På grund av det ovan anförda och med förmålan att styrelsen hade för avsikt att inom den närmaste tiden underkasta sitt eget bokföringssystem och redovisningsväsende en ingående revidering, funne styrelsen det önskvärt,

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

att bestämdare normer än för närvarande utarbetades rörande disponibla vinstens användning, särskilt rörande avskrivning — respektive avsättning till förnyelsefond,

att de enskilda järnvägsbolagen borde åläggas föra sina räkenskaper så, att de ekonomiska slutresultaten av järnvägsdriften framginge utan sammanblandning med de ekonomiska resultaten av annan till den egna järnvägsdriften ej hänförlig verksamhet.

Dessa av styrelsen gjorda uttalanden i ämnet får styrelsen vidhålla. Uppenbarligen vore det till stor fördel för en fullt riktig överblick över det enskilda järnvägsnätet, om järnvägarnas bokföringssystem komme att skötas efter enhetliga grunder och att normerande bestämmelser funnes för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder. Detta icke minst såsom ovan redan berörts med hänsyn till nu föreliggande svårigheter att på rätt sätt värdesätta en järnväg, som skall inlösas på statsverkets räkning. Och i än högre grad skulle en likformig och mera överskådlig bokföringsmetod vara av gagn vid bedömande av de fraktsatser som böra få tillämpas å järnvägen.

En statens myndighet bör här ingripa granskande, då under nuvarande förhållanden i många fall torde inträffa, att influtna driftsmedel icke uteslutande komma till den användning, eller i redovisningen så upptagas, att driftsresultatets slutsiffra blir den riktiga.

För styrelsen, som har att avge yttrande över framställningar från de enskilda järnvägarna rörande ändringar i deras taxor, innebär frånvaron av månatlig utgiftsstatistik för de enskilda järnvägarna en mycket kännbar olägenhet, vilken särskilt under senare tid vid genomförandet av de hittills beviljade provisoriska taxeregleringar berett styrelsen stora svårigheter. Styrelsen bör givetvis vid avgivandet av yttranden rörande ändringar i de enskilda järnvägarnas taxor hava tillgång till fullständiga uppgifter över vederbörande järnvägars inkomster, utgifter m. m. fram till den senaste månad, för vilken uppgifter kunna ifrågakomma. Både vid utgången av de perioder, då ett flertal järnvägars taxor i vanlig ordning skola förnyas och särskilt vid de nuvarande starka fluktuationerna i taxeväsendet, är det förenat med stor tidspilla att infordra dylika uppgifter, vilka då måhända icke finnas utarbetade och därför kräva tid att anskaffa.

För att möjliggöra vederbörande ärendens skyndsamma behandling, anser sty-

relsen det vara ändamålsenligt och får påyrka, att föreskrift utfärdas därom att de enskilda järnvägarna månatligen sammanställa sina utgifter och till järnvägsstyrelsen successivt insända rapport därom. Inflytande uppgifter kunna, om så kan anses önskvärt, icke behöva tryckas utan kunna behandlas som sådana statistiska detaljuppgifter, vilka icke få delges allmänheten.

För avhjälpan av nu anmärkta olägenheter har även från styrelsens sida vidtagits vissa åtgärder för att i samförstånd med representanter för de enskilda järnvägarna ordna denna fråga, men i saknad av lagligt bemyndigande har styrelsen icke kunnat genomföra sitt ovan berörda program i frågan.

Skulle nu, såsom motionären påyrkar, frågan om ett enhetligt bokföringssystem för de enskilda järnvägarna närmare utredas, torde vad styrelsen nu senast i ämnet anfört även böra tagas i övervägande.

Här torde böra erinras, att även vederbörande utskott inom andra kammaren vid 1916 års riksdag, som hade att yttra sig över förenämnda motion nr 129, ansåg sig, om än frågan därom låge utom motionens ram och således ej kunde bli föremål för något yrkande från utskottets sida, böra understryka järnvägsstyrelsens påpekande av önskvärdheten av att åtgärder vidtoges för åstadkommande av enhetlighet och likformighet i de enskilda järnvägarnas bokföring och redovisning.

Slutligen må påpekas, att vederbörande utskott i första kammaren i sitt avstyrkande av berörda motion nr 129 bland annat framhöll, att då järnvägsstyrelsen hade för avsikt att under den närmaste tiden underkasta sitt eget bokföringssystem och redovisningsväsende en ingående revidering, syntes det utskottet som borde i alla hänseelser i den genom motionen väckta frågan om särskild bokföring för varje koncessionerad bandel och för rörelse vid sidan av järnvägsdriften, resultatet av berörda revidering avvaktas. Säkerligen skulle en dylik revision bjuda åtskilliga uppslag, vilkas utnyttjande, såvitt enskilda järnvägar anginge, i sin mån skulle vara ägnade att tjäna de syften, som med andra kammarens beslut avsetts.

Av vad styrelsen här ovan anfört i den föreliggande frågan torde framgå, att styrelsen till fullo instämmer med motionären i hans under denna punkt gjorda hemställan, därvid styrelsen särskilt vill betona önskvärdheten av att vid utredningen även beaktas vad styrelsen i fråga om material för bedömande av taxeändringar för de enskilda järnvägarna här ovan berört.

På grund av det anförda får styrelsen, med vidhållande av sina förut i ämnet gjorda uttalanden tillstyrka motionärens under denna punkt gjorda hemställan om utredning i denna fråga, vid vilken utredning torde tagas i övervägande det av styrelsen nu senast i ämnet gjorda yrkande.

#### V. Byggnads- och driftsbestämmelser för sekundär- och tertiärbanor.

Motionären anför i frågan följande.

Ett sätt att anordna förbindelse 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).

Motionärens  
motivering.

Dessa järnvägar göras avsevärt enklare i fråga om själva banbyggnaden, i det markens yta i det närmaste kan följas och höga bankar, dyrbara så kallade skärningar och dylikt 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 orsksbehoven.

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.

Järnvägsstyrelsens yttrande.

Även i förevarande ämne har styrelsen haft tillfälle förut uttala sig, i det styrelsen vid avgivande den 31 mars 1910 av infortrat underdånigt utlåtande över den så kallade trafiksäkerhetskommitténs betänkande rörande de enskilda järnvägarna närmare ingått på denna fråga. I anslutning till uttalande från de enskilda järnvägarnas sida framlade styrelsen på närmare angivna skäl ett förslag till gruppering av de enskilda järnvägarna med hänsyn till deras betydelse för den allmänna rörelsen eller i

A. *Huvudbanor*, det är banor, som stå i förbindelse med grannländernas järnvägar direkt eller medelst tågfarjor, banor som förbinda stora trafikcentra eller ett nät av sekundärbanor med en stor trafikled eller med ett stort trafikcentrum, eller banor som äro av stor vikt ur försvarssynpunkt, och för vilka samtliga slag vissa jämförelsevis stora fordringar måste uppställas å byggnadssätt och anordningar för trafikens skötsel för möjliggörande av stor trafikförmåga.

B. *Sekundärbanor* (bibanor), det är banor, som förbinda mindre betydande orter eller järnvägar med varandra eller med huvudbanor, för vilka sekundärbanor gäller att väsentligen lägre fordringar än för huvudbanor måste och kunna ställas på byggnadssätt och anordningar för trafikens skötsel.

C. *Tertiärbanor* (ortsbanor), det är banor, som tillgodose rent lokala trafikbehov, som förbinda små orter sinsemellan eller som skaffa utfartsväg åt trakter med mycket gles befolkning och ringa utvecklingsmöjlighet eller som förmedla en enstaka industris transportbehov.

Vidare föreslog styrelsen vissa närmare angivna huvudfordringar för de olika grupperna.

Vad sålunda förut av styrelsen och även av andra i ärendet hörda myndigheter och korporationer i frågan andragits, är ju avsett tagas i övervägande vid slutlig handläggning inom vederbörande departement av berörda kommittés betänkande med däröver avgivna yttranden, och de av motionären andragna synpunkter i ämnet torde ock därvid komma till benäget beaktande.

För den skull synes den av motionären under denna punkt gjorda hemställan ej böra föranleda vidare åtgärd.

Styrelsen vill i detta sammanhang fästa uppmärksamheten därvid att inom järnvägsstyrelsens pågår kommittéutredning inom samma område berörande statens järnvägars signal- och säkerhetsordning och att en sammanjämkning av trafiksäkerhetskommitténs arbetsresultat och liknande resultat av berörda kommitté synes bliva av nöden.

## VI. Utvidgning av den statliga kontrollen över de enskilda järnvägarna.

Härom yttrar motionären följande.

Att skärpa kontrollen över såväl redan färdigbyggda och för trafik upplåtna järnvägar som och 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 försämrade, och orter, som av olika skäl kunna vara i behov av järnvägsförbindelser, löpa risken att icke erhålla sådana. 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.

Motionärens  
motivering.

Motionären åberopar ock ett yttrande av 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. Enligt denna styrelsens mening vore lämpligt att föreskrift lämnades därom att till sådan ledamot borde utses en person, som vore på området sakkunnig och ej vore 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 borde lända till efter rättelse:

»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.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande och förslag till instruktion syntes motionären vara väl motiverat och 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 vore, kunde de rimligtvis icke besitta den sakkunskap i järnvägsärenden, som vore erforderlig, då de i många eller i de flesta fall ägnat eller ägnade sig åt helt andra fall eller sysselsättningar, härmed icke bortseende från de fall, då verklig sakkunskap förelegat. Berörda styrelsens uttalande förtjänade att ägnas den största uppmärksamhet, och torde ett beslut i enlighet därmed endast medföra gagn såväl för staten som för resp. järnvägsaktiebolag.

Det av motionären nu upptagna spörsmål om utvidgad kontroll från statens sida över de enskilda järnvägarna torde kunna uppdelas i dels ekonomisk och teknisk kontroll över befintliga enskilda järnvägar dels skärpt kontroll i fråga om tillkomsten av enskild järnväg.

Järnvägs-  
styrelsens  
yttrande.

Vad den ekonomiska kontrollen beträffar, synes spörsmålet härom lämpligen böra upptagas till behandling i samband med den av styrelsen här ovan under punkt IV förordade utredning rörande enhetligt bokföringssystem för enskilda järnvägar.

Frågan om den tekniska kontrollen åter är beroende på Eders Kungl. Maj:ts prövning genom det av trafiksäkerhetskommittén avgivna förslag till kontrollförordning, däröver järnvägsstyrelsen berörda den 31 mars 1910 sig yttrat.

Då vid slutliga prövningen av sagda kommittés betänkande även de av motionären framhållna förhållanden torde komma under bedömande, synes vad i motionen avses rörande skärpt teknisk kontroll ej böra föranleda vidare åtgärd. Och enahanda torde förhållandet vara beträffande skärpt kontroll vid tillkomst av enskild järnväg, då detta spörsmål synes böra och kunna av statsmakterna företagas till behandling i samband med prövningen av den föreslagna nya koncessionslagen.

Styrelsen vill dock i detta samband framhålla, att de senaste årens erfarenhet i flera fall påvisat nödvändigheten såväl av helt förändrade grunder för kontroll särskilt i driftavseende över de enskilda järnvägarna överhuvud taget som ock av förtydligande eller ändring av gällande författningar rörande de enskilda järnvägarnas drift, och att styrelsen med anledning härav är betänkt på att till Eders Kungl. Maj:t inkomma med de ytterligare förslag härutinnan, som med stöd av den gångna tidens erfarenhet påkallas.

Slutligen må erinras, att den erfarenhet och de rön, som inhämtats efter inrättandet av den nya säkerhetsinspektörsbefattningen vid statens järnvägar torde kunna giva uppslag och vara fruktbärande även i fråga om kontroll å säkerhetstjänsten vid de enskilda järnvägarna.

På grund av det anförda får styrelsen i anledning av motionärens hemställan under denna punkt i underdänighet allenast hemställa, att frågan om den av motionären avsedda ekonomiska kontrollen över enskilda järnvägar måtte tagas i övervägande i samband med den av styrelsen under punkt IV här ovan förordade utredning rörande ett enhetligt bokföringssystem för de enskilda järnvägarna.

Vid behandlingen av detta ärende hava jämväl närvarit järnvägsfullmäktige Waller och Strömberg, överingenjören Fogelmarck samt byråcheferna Löfmarck, von Friesen, Åberg och Almqvist.

Stockholm den 26 april 1917.

Underdänigst

*Axel Granholm.*

*Ivar Virgin.*

*John Flodin.*

*Per Kjellin.»*

*Bilaga 5.*

*Utlåtande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.*

»Till Konungen.

Genom nådig remiss den 23 februari 1917 har Eders Kungl. Maj:t anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att avgiva underdänigt utlåtande över en i riksdagens andra kammare av herr Widlund den 1 februari 1917 väckt motion om skrivelse till Eders Kungl. Maj:t angående förstatligande av de enskilda järnvägarna med mera, och får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till åtlydnad av den sålunda givna nådiga befallningen i underdänighet anföra följande.

Efter en utförlig motivering, delvis stödd på skrivelser den 2 oktober 1913 från riksgäldskontorets fullmäktige och den 15 januari 1914 från riksgäldskontorets revisorer

angående omständigheter i fråga om enskilda järnvägars sätt och möjligheter att avbetala sina statslån, framställer motionären sina önskemål i det avhandlade ämnet, sammanfattade i nedan angivna punkter, beträffande vilka utredande åtgärder skulle vidtagas, nämligen:

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 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 statliga kontrollen över de enskilda järnvägarna i allmänhet kan och bör utvidgas.

Om dessa olika punkter må här nedan anföras följande.

1:o) *I vad mån och på vad sätt nuvarande enskilda järnvägar i Sverige må förstatligas.*

Motionären utgår härvid från, att det allmänna skulle draga nytta av ett dylikt förstatligande och åberopar härför bland annat, att staten med sina trafiktekniska och andra möjligheter skulle hava större utsikter att driva och administrera ekonomiskt svaga järnvägar, så att förbättringar snart nog skulle uppstå, varjämte, genom fortsättande av det påbörjade förstatligandet av enskilda järnvägar, högst avsevärda förbättringar skulle uppstå. Tillika skulle härigenom en del nu i enskilda järnvägar bundet privat kapital genom statsinköp av respektive banor frigöras och kunna komma andra näringar till godo. I konsekvens till det ovan anförda, som i huvudsak avser redan befintliga järnvägar, anser motionären i fråga om blivande järnvägar, att, om möjligheter förefinnas att på privat väg åstadkomma en järnväg, så bör densamma byggas som enskild järnväg för att förstatligas vid lämplig tidpunkt utan omfattande vare sig administrativa eller tekniska åtgärder.

I anledning av denna motivering anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen emellertid, att de framställda problemen böra kunna betraktas jämväl ur följande synpunkter, vilka torde vara av den betydande vikt, att desamma böra vid frågornas bedömande vinna beaktande.

Statens järnvägsnät har tillkommit huvudsakligen för att betjäna den större trafiken till och från angränsande länder och mellan landets egna huvudorter med mera samt i syfte att åt staten bevara ett reglerande inflytande på landets kommunikationsväsen. På grund av dessa fordringar på statsbanorna och de mål, som satts för denna verksamhet, lära också anspråken på statsbanorna, beträffande såväl hastighet som transportförmåga, trafikens intensitet med mera böra vara betydliga och större än de anspråk, som kunna ställas på privatbanorna. Dessa hava i regel tillkommit i landets olika delar, huvudsakligen för att tillgodose de olika orternas behov av förbindelser sins emellan och med huvudbanorna.

Dessa järnvägar hava därför i regel byggts för mindre tung och långsammare trafik och även med en efter förhållandena lämpad spårvidd.

Av dessa banor finnes ett flertal av stor betydelse för stora enskilda intressen och av sådan beskaffenhet i övrigt — oaktat det *direkta* statsintresset av desamma varit mindre — att det ansetts lämpligt att meddela koncession, därvid emellertid i flera fall statslån ej beviljats, utan kommuner och enskilda bolag och personer helt och hållet tillsläppt de erforderliga penningmedlen.

Dylika banor, som tillkommit huvudsakligen på enskilt initiativ och med enskilda medel, och uti vilka statens direkta intressen äro mindre framträdande, synas vara mindre lämpliga förvärvsobjekt för statsverket, liksom det måste anses uteslutet, att statsverkets medel skulle användas för inköp av sådana banor, då till och med statslån för halva byggnadskostnaden ej ansetts skäligt.

För övriga fall, då statsintresset för en enskild banas skapande varit så framträdande, att beviljande av statslån ansetts motiverat, må framhållas, att genom det nuvarande systemet med det enskilda initiativet vid genomförande av järnvägskommunikationer — med låneunderstöd av statsmedel till i regel halva byggnadskostnaden — kommuners och enskildas allmänintresse på ett utmärkt sätt tillgodoses och utnyttjas samt enskilda uppoffringar och ansträngningar för allmänt ändamål göras, vilka helt säkert skulle i stort sett bortfalla, blott det vore känt och kunde påfordras, att det allmänna vore skyldigt att, utan all medverkan från enskilda, förse landets olika trakter med järnvägskommunikationer.

Vad därpå kostnaderna för ett dylikt statens mellankommande beträffar, skulle desamma bliva högst betungande såväl beträffande själva förvärvet av förefintliga i sådant fall säkerligen högt värdesatta enskilda banor som ock för underhåll och trafikering av det sålunda ökade statsbananätet. Det skulle sålunda i verkligheten gälla, att småningom åt statsverket, vilkets järnvägar vid 1915 års slut hade en sammanlagd längd av 4,910,0 kilometer, förvärva större delen av det enskilda järnvägsnätet, omfattande vid samma tidpunkt 9,981,7 kilometer, eller något mera än dubbelt statens järnvägsnät, och alltså skapa ett enormt utvidgat statsbananät — ufan att dock härigenom landets järnvägsnät bleve utvidgat — vartill komme, att erforderliga nybyggnader och utökningar skulle ske genom statens försorg och sålunda ytterligare hårt belasta statsbudgeten.

En uti motionen icke beaktad synpunkt torde i detta sammanhang böra något beröras, nämligen att ökade driftkostnader, underhåll, förändringar och utökning av spårssystem å bangårdarna och delvis å linjerna torde komma att föranleda nya årliga anslagskrav i all framtid.

Härtill böra läggas de med all säkerhet i regel förekommande ombyggnadskostnaderna för de inköpta enskilda järnvägarna, varjämte statsverket tillika ginge miste om de skatteintäkter, som staten för närvarande har från de enskilda järnvägarnas verksamhet.

Huruvida emellertid, på sätt motionären antagit, de sålunda genom förstatligande av de enskilda järnvägarna frigjorda enskilda kapitalen skulle i större utsträckning komma industrien eller annan produktiv verksamhet till godo, torde vara tvivelaktigt.

För att vidare med ett exempel närmare belysa konsekvenserna av det föreslagna förstatligandet i fråga om *byggnadskostnadsfrågan*, må här erinras om lösningen av järnvägsfrågorna i de västra gränstrakterna i Kopparbergs, Värmlands, Älvsborgs och Göteborgs och Bohus län, i vilka trakter behovet av järnvägar skall tillgodoses huvudsakligen genom på enskilt initiativ tillkomna, under byggnad delvis varande järnvägar. Dessa järnvägars tillkomst har möjliggjorts genom lån till tre fjärdedelar av beräknade byggnadskostnaden ur den för dessa gränstrakter upplagda, nu 12 millioner



kronor stora, så kallade gränsbanefonden, varigenom statsverket på detta kraftiga sätt *stödjande* och *tillvaratagande* det enskilda initiativet i gränssorterna, här skapar ett system av lättare, relativt billigt byggda banor, fullt tillräckliga för de anspråk, som kunna ställas på desamma, och för vilka kostnaden bliver cirka 60- å 70,000 kronor pr kilometer, varav tre fjärdedelar eller högst 50,000 kronor pr kilometer äro statsmedel. Till jämförelse härmed ma erinras om det förhållandet, att i de tidigare nu frängångna förslagen om statsbanas — den så kallade inlandsbanans — framdragande genom dessa gränstrakter, byggnadskostnaderna då rörde sig med siffror på 80,000 å 100,000 kronor pr kilometer och tillika allt statsmedel. I det fall, att dessa statsbanepaner hade fastställts till utförande, hade således statens utgifter för dessa ändamål i det närmaste fördubblats. Statens nuvarande understödjande av den enskilda verksamheten i detta fall har sålunda visat sig kunna till ungefär hälften nedsätta statsverkets eljest med enbart statsinitiativ behövlige utgifter, varvid ytterligare bör uppmärksammas, att de tillsläppta penningmedlen nu äro lån med återbetalningsskyldighet, men att, om staten själv omhänderhaft ifrågavarande järnvägars byggande, *kapitalutlägg* av dubbla storleken varit nödvändiga.

Därefter övergående till *järnvägars drift och trafikering* vill styrelsen framhålla, att vid enskilda järnvägar i trafik desamma få själva underhålla och nyanskaffa rullande materiel, bekosta banas och stationers ny- och ombyggnader, skatter med mera, under det att samma utgiftsposter för statens järnvägar bestridas genom årligen återkommande anslag av statsmedel. Ett fortgående förstatligande av de enskilda järnvägarna skulle alltså medföra, att anspråken på statskassan för rullande materiel och andra underhålls- och utvidgningsarbeten vid ett sålunda utvidgat statsbanenät skulle i motsvarande mån och med tiden högst avsevärt stegras.

Det synes tillika ur det allmännas synpunkt uppenbart, att enskildas och kommunala ansträngningar och uppoffringar, med nuvarande sätt för de enskilda järnvägarnas tillkomst, både giva tillfälle till en värdesättning av det verkliga orsintresse, som kan förefinnas för åstadkommande i orterna av järnvägar och tillika måste anses vara av den allra största betydelse nationalekonomiskt sett, bland annat på den grund, att de sålunda ekonomiskt intresserade kommunerna kunna komma i tillfälle att öva behövlig kontroll däröver, att en på sådant sätt tillkommen järnväg, utan skattande åt för dess egentliga ändamål mer eller mindre främmande syften, bleve skött till största möjliga båtnad för de med densamma förknippade verkliga och legitima intressena. Om man däremot från början kunde utgå från, att statsverket och det allmänna, utan orternas större egna ansträngningar, droge försorg om tillfredsställande även av järnvägskommunikationsbehovet, skulle säkerligen detta nu ute i landets olika delar levande och fruktbarande intresse för förbättrade järnvägsförbindelser med dessa omsorgers läggande enbart på statsverket komma att minskas eller måhända försvinna och den omtalade orskontrollen av brist på intresse bortfalla.

På grund av vad sålunda anförts, får styrelsen som sin bestämda, av lång erfarenhet och nära beröring med de enskilda järnvägarna och deras förhållanden stödda åsikt uttala, att ett mera vidsträckt förstatligande av de svenska enskilda järnvägarna ej vore till båtnad, utan till bestående skada för det allmänna och enskilda, men att däremot en viss kontroll synes böra från statens sida utövas däröver, att sammanlutning sker på sådant sätt, att ovan framhållna eventuella nackdelar ej uppkomma.

I fråga om det under 2:o) upptagna spørsmålet: *I vad mån bildande av större trafikförvaltningar, omfattande flera bolags järnvägar, må kunna utvecklas och stödjas*, vill styrelsen uttala, att en koncentring av flera närgränsande, under likformiga för-

hållanden arbetande järnvägar till större enheter, synes i de allra flesta fall synnerligen förmånlig för såväl bolagen själva som för allmänheten, vare sig denna koncentration sker fastare genom sammanslagning av olika banor eller enbart genom sammanslutning i form av gemensam trafikförvaltning. De största fördelarna härav äro ett bättre och jämnare utnyttjande av den rullande materielen, lämpligare anordnade tågförbindelser och ofta avsevärt bättre tillvaratagande av personalens arbetskraft ävensom möjlighet till större och lämpligare inköp av förbruknings- och förnödenhetsartiklar, varigenom organisation och drift förenklas och motsvarande kostnadskonton nedbringas. Tillika möjliggöres genom sammanslutning av smärre järnvägar, att dessa genom sina därmed ökade tillgångar och verksamhetsområden sättas i stånd att för de sammanslutna järnvägarna anställa fullt sakkunnig ledning av såväl trafiken som underhåll av bana och rullande materiel med mera, så att genom sådan kvalificerad personals sakkunskap järnvägarnas framåtskridande och sunda utveckling befrämjas och underlättas.

Huruvida emellertid statsverket skall ingripa för att främja en dylik koncentration av enskilda järnvägar synes vara ovisst, redan av den orsaken, att det synes vara svårt att finna en lämplig form för ett dylikt statens ingripande, vartill kommer, att dylika åtgärder från det allmännas sida äro obehövlige, då utvecklingen av sig själv på detta område går framåt i av motionären önskad riktning. Sälunda voro vid slutet av år 1909 redan 50 olika banlinjer sammanslutna i 16 förvaltningar med en total banlängd av 4,219,3 kilometer eller ungefär lika mycket som halva det enskilda och hela statens järnvägsnät, och har utvecklingen på detta område sedan dess ytterligare fortsatt, bland annat genom Trafikförvaltningens Göteborg—Stockholm—Gävle övertagande av Södra Dalarnes samt Sala—Gysinge—Gävle och Enköping—Heby—Runhällens järnvägar samt genom att Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägstrafik med sig sammanslutit järnvägarna Norsholm—Bersbo och Vimmerby—Spängenäs.

Styrelsen vill emellertid i detta sammanhang icke underlåta att framhålla, att lika lämpligt och nyttigt, som det är att mindre järnvägar sammanslutas till större enheter, lika olämpligt kan det bli, att så stora sammanslutningar av enskilda järnvägar komma till stånd, att de kunna genom sin styrka bli i förhållande till enskilda, kommuner och statsverket alltför mäktiga, så att de, så att säga, bilda en stat i staten, varigenom kan tänkas uppstå risk för att de, *dels* kunna ensidigt tjäna vissa ortsintressen, *dels* i övrigt utnyttja sin ställning till förfång för det allmänna i stället för att tjäna detsamma intressen, *dels* kunna komma att i stor skala direkt eller än mera indirekt, exempelvis genom aktiemajoritet i bolag med för järnvägens rörelse främmande verksamhet, skötas på ett sätt, som är olämpligt eller onyttigt för de ändamål, för vilka respektive järnvägsbolag bildats och koncession å samt statslåneunderstöd till järnvägarna lämnats.

Under förenämnda omständigheter får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del förklara, att från statsverkets sida inga särskilda åtgärder böra företagas för främjande av enskilda järnvägars sammanslutning.

Styrelsen vill i detta sammanhang framhålla, att denna styrelsens uppfattning naturligen ej gäller de relativt sällan förekommande fall, då enskilda järnvägars förstatligande erfordras i och för skapande av komplettering av genomgående trafikled å statsbanenätet eller förstatligandet skulle ur försvarssynpunkt vara en tvingande nödvändighet.

Punkt nr 3 är: *I vilken utsträckning och under vilka former åtgärder mot järnvägsbolag i och för indrivande av statsverkets fordringar hos dessa må kunna vidtagas?*

Motionären anför härom bland annat, att statsverkets sammanlagda läneförsträckningar till enskilda järnvägsbolag intill år 1915 uppginge till 92,634,143: 12 kronor, att redan vid 1912 års slut riksgäldskontorets förluster härå genom avskrivningar eller på annat sätt vore ej mindre än 3,489,934: 65 kronor, att vid 1912 års början 22 järnvägsbolag häftade i skuld till statsverket för järnvägslån till ett sammanlagt belopp av 4,681,625 kronor, att under sagda år sistnämnda summa ökats med 1,101,854: 15 kronor till 5,783,479: 15 kronor, att samtliga ovannämnda 22 bolag ökat sin statsskuld, att detta förhållande sedan dess icke förbättrats, enär av bankoutskottets memorial nr 2 av den 22 januari 1916 framginge, att riksgäldskontorets förfallna fordringar under år 1915 med tillägg av den 1 januari 1916 förfallna annuiteter ökats med 1,122,931: 24 kronor oberäknat överräntor, som vid 1915 års slut uppginge till 1,166,851: 08 kronor, samt att slutligen inbetalningsprocenten å förfallna belopp under tiden 1861—1865 uppgått till 100 procent, men att densamma under tiden 1911—1914 endast uppginge till 19,8 procent.

Ehuru dessa förhållanden noga observerats av statsmakterna, hade det ökat inga positiva åtgärder till olägenheternas avhjälpan föreslagits. Frågan kunde emellertid icke kvarstå olöst, då möjligheten att erhålla statslån vore av så vital betydelse för fortsatt utveckling av det svenska järnvägsnätet, att densamma måste på det omsorgsfullaste skyddas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill härtill foga, att, ehuru inga direkta åtgärder för utkrävande av förfallna räntor och annuiteter för statslån till järnvägsbyggande mot järnvägarnas ägare vidtagits, statsmakterna dock redan i vissa fall funnit skäligt att med anledning av försummade inbetalningar vidtaga vissa åtgärder för att ordna vederbörande bolags skulder till statsverket. Härvid har tidigare i ett par fall, i fråga om Vislanda—Bolmens och Länna—Norrtälje järnvägar förfarits så, att erhållna statslån i större eller mindre grad avskrivits, och vill styrelsen i detta hänseende erinra om förfaringsättet i fråga om det sistnämnda bana år 1882 tilldelade statslån å 750,000 kronor. Detsamma, vilket vid 1904 års slut genom oguldna räntor och amorteringar växt till 1,675,559: 41 kronor, avskrevs år 1905, då banan i fråga övertogs av Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, mot villkor att sistnämnda bolag *dels* vid tillträdet av Länna—Norrtälje-banan kontant till riksgäldskontoret inbetalade 80,000 kronor, *dels* avgav en med säkerhet av första inteckning i banan i fråga försedd skuldförbindelse å 500,000 kronor att jämte ränta betalas i enlighet med av fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagna bestämmelser, *dels* verkställa viss ombyggnad av banan för att höja dess trafikförmåga såväl beträffande hastighet som rullande materielns mängd och beskaffenhet.

Under senaste tid har däremot ett annat tillvägagångssätt använts, i syfte att om möjligt skydda statsverket mot förluster genom avskrivningar å lämnade statslån, och kan i detta avseende exempelvis erinras om Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag och dess förfallna skuld till statsverket. Eders Kungl Maj:ts har nämligen genom nådig resolution den 31 mars 1916 funnit gott att, efter underdånig framställning från bolaget — varöver väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 19 april 1915 och fullmäktige i riksgäldskontoret den 29 i samma månad avgivit underdåniga utlåtanden — och sedan Eders Kungl Maj:ts nådiga proposition nr 10 till 1916 års riksdag i ärendet bifallits, på vissa villkor och mot vissa säkerheter medgiva, att de den 31 december 1915 förfallna annuitets- och räntebelopp, 1,342,046 kronor 46 öre å det sagda bolag den 24 februari och 19 maj 1899 beviljade statslån å 1,710,000 kronor må, räknat från och med år 1916, kapitaliseras såsom särskilt lån, att amorteras på runt 40 år.

Principiellt har alltså i detta fall förfarits på sådant sätt, att, från viss tidpunkt, bolagets svävande skuld till statsverket omlagts till ett amorteringslån på ungefärligen samma villkor som det ursprungliga statslånet, och vill styrelsen härtill nämna, att på underdånig ansökning från Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag — vilken underdåniga ansökan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med tillstyrkan under den 3 mars 1917 överlämnats till Eders Kungl. Maj:ts prövning — enahanda förmån numera lämnats detta bolag, vilket förfallna skuld till statsverket å beviljat statslån för byggande av Norra Södermanlands järnväg den 31 december 1917 uppgick till runt 1,050,000 kronor.

Dessa utvägar, att kapitalisera skulderna i och för deras småningom skeende amortering på samma villkor som det ursprungliga statslånet, synes styrelsen vara vida att förorda framför det förut närmare omnämnda förfaringssättet att i större eller mindre mån efterskänka järnvägsbolags skulder till statsverket, och detta särskilt i de fall, då visserligen bolagen haft stora ekonomiska svårigheter att kämpa med, men bolagens senare utveckling och trafikens tillväxt med mera giva grundad anledning att hoppas, att bolagen småningom skola, på detta sätt hjälpta, komma över de svåra åren och kunna slutligen uppfylla sina samtliga förbindelser till statsverket.

I andra fall torde en sådan utväg ej vara att tillråda, då bolagets ställning och framtidsutsikter — i fråga om en del äldre järnvägar på grund av att de verkliga byggnadskostnaderna avsevärt överskridit de till grund för statslånets bedömande uppgjorda kostnadsberäkningar — ej giva anledning till förhoppning om förbättring i ekonomiskt avseende, något som, under nuvarande kristid och därav alstrade svårigheter för järnvägarna, i viss mån torde vara att under närliggande tid befara, och måste därför småningom tagas under allvarligt övervägande, huru i dessa fall skall förfaras.

Det torde alltså få anses lämpligt och behöfligt, att ovanskrivna nu svävande och osäkra förhållanden ordnas på ett för de olika intressena möjligast tillfredsställande sätt, men bör givetvis, på grund av dessa frågors invecklade och ömtåliga beskaffenhet och de stora ekonomiska och andra intressen, som därmed sammanhånga, varje särskilt fall framdeles som hittills bedömas för sig i enlighet med de därvid förekommande speciella förhållandena och omständigheterna, så att full visshet må finnas, att ett eventuellt ingripande från statsverkets sida må bliva på det lämpligaste sätt ordnat.

Det bör i detta sammanhang framhållas, att visserligen fortfarande en del här omhandlade fall av bristande betalningsförmåga hos järnvägsbolag alltjämt torde komma att inträffa, särskilt i fråga om en del äldre järnvägar, där byggnadskostnaden avsevärt överskridit de beräkningar, på vilka storleken av statslånet grundats, men att å andra sidan sådant ej torde vara att befara för nyare järnvägar, i fråga om vilka väg- och vattenbyggnadsstyrelsen *dels* utfört noggranna kontrollerande åtgärder i samband med statslånets beräkning, *dels* styrelsen under byggnadstiden utövat den numera föreskrivna noggranna kontrollen över byggnadsarbetena och tillgängliga medels användning.

Den i motionen upptagna fjärde frågan avser att utröna, *i vilken utsträckning enskilda järnvägsaktiebolag kunna åläggas införande av ett enhetligt bokföringssystem, tillika med normerande bestämmelser för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder.*

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner sig böra kraftigt understryka behovet

av åtgärder i av motionären avsedd riktning, vilka visat sig vara synnerligen påkallade.

Sålunda är en noggrann, likformigt uppställd bokföring nödvändig bland annat *dels* vid jämförelser mellan olika järnvägars ekonomiska ställning och för ett säkert bedömande av själva järnvägsföretagets resultat utan sammanblandning med andra ekonomiska företag, såsom hotell- eller annan rörelse, tomt- och fastighetsaffärer med mera, som av järnvägsbolag på sina ställen bedrivs, *dels* för bedömande av skäligheten för taxändringar och taxeförhöjningar samt desamma lämpliga storlek, *dels* i övrigt för att lämna största möjliga garanti för att järnvägsföretagen bliva även ur ekonomisk och förvaltningssynpunkt så väl skötta som möjligt.

Vidare är för ett rätt bedömande av värdet av respektive bolags tillgångar av nöden, att avskrivningar och avsättningar till förnyelse- eller andra fonder sker efter vissa för alla järnvägar giltiga och efter järnvägsdriftens speciella fordringar avpassade normer.

I detta avseende må framhållas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämnat föreskrift, att *dels* själva användningen av statslåneunderstödda järnvägsbyggnaders medel, *dels* dessa företags ekonomiska ställning skall bokföras enligt av styrelsen upprättade littereringstabeller, samt att sammandrag härav månatligen skola under byggnadstiden av vederbörande statskontrollant insändas till styrelsen för granskning, och har därefter svenska järnvägsföreningen publicerat littereringstabeller för bokföring av i drift varande järnvägars inkomster och utgifter, vilka senare tabeller dock ej kommit till avsedd allsidig användning.

Det synes på grund härav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen önskvärt, att föreskrift utfärdas därom, att de enskilda järnvägarnas bokföring må verkställas enligt vissa av Eders Kungl. Majt godkända normer.

Sålunda har i Nordamerikas förenta stater — där endast enskilda järnvägar förefinnas — av Interstate Commerce Commission i Washington den 27 juni 1912 till efterrättelse fastställts en »Form of income and profit and loss statement for steam roads» (Normer för inkomsternas samt vinst- och förlustkontots bokföring vid järnvägar) av synnerligen ingående och noggrann beskaffenhet.

Härvid meddelas först allmänna regler samt därefter i detalj uppgjorda tablåer över inkomster — i 4 huvudavdelningar med tillsammans 36 underavdelningar — samt för vinst- och förlustkontot, för varje särskild avdelning med ingående förklaringar och noter, allt resultatet av ett långvarigt, av särskilda sakkunniga verkställt utredningsarbete.

Utän att här ingå på närmare prövning av det sålunda omnämnda exemplets lämplighet för svenska förhållanden, har styrelsen härmed allenast vejat påpeka, att åtgärder redan genomförts på annat håll i önskad riktning, vilket ytterligare styrker lämpligheten av dylika åtgärder. Vidtagande av sådana bör emellertid givetvis föregås av utredning, med aktgivande även på utländska erfarenheter, genom särskilda sakkunniga, varpå bestämmelser med ledning av deras arbete kunna efter prövning av statsmakterna utfärdas.

Genom punkt 5 i motionen avses att få utrönt, *i vad mån inskränkningar i nu gällande byggnads- och driftsbestämmelser för järnvägar kunna göras i och för erhållande av mindre kostsamma järnvägsförbindelser i olika delar av landet.*

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill, i fråga om nu gällande bestämmelser i tekniskt avseende, erinra, att desamma återfinnas, förutom uti vederbörliga koncessionshandlingar med tillhörande planer, uti styrelsens cirkulär för allmänna arbeten, vilka

senare avse *dels* normalprofiler för fria utrymmet för järnvägar med spårvidderna 1,435, 0,891 och 0,600 meter, *dels* normer för beräkning av bärigheten hos broarna å de enskilda järnvägarna, vilka med hänsyn till trafikens beskaffenhet indelas uti klasser, trenne i fråga om normalspåriga och två för smalspåriga järnvägar, med till dessa normer hörande diagram och tabeller över den rullande materielens axeltryck med mera.

Styrelsen har med den stigande utvecklingen av det enskilda järnvägsnätet och de allt mera specialiserade kraven på järnvägsförbindelser av olika ändamål och karaktär, såväl tyngre som i synnerhet lättare än de nuvarande, i detta avseende redan tidigare genom sitt underdåniga utlåtande av den 1 augusti 1914 över den så kallade trafiksäkerhetskommitténs betänkande avgivit ett detaljerat förslag till lagbestämmelser för trafiksäkerhetens höjande vid de enskilda järnvägarna, i syfte därjämte att få järnvägarna mera anpassade efter deras olika uppgifter och behov, vilket förslag dock fortfarande är beroende på Eders Kungl. Maj:ts nädiga prövning.

I detta sammanhang torde lämpligen böra lämnas några meddelanden om den ovanberörda så kallade trafiksäkerhetskommittén. Redan i en underdånig skrivelse den 17 november 1898 berörde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen säkerhetsförhållandena vid de enskilda järnvägarna. Denna skrivelse utmynnade slutligen i nödvändigheten av statsmedels beviljande för anställande hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av en maskininspektör för övervakanda av tillverkningen och särskilt underballet hos rullande materielen vid de enskilda järnvägarna. Efter nädiga remisser till Järnvägsstyrelsen, Svenska järnvägsföreningen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt slutligen till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen gemensamt avgav Eders Kungl. Maj:t nådig proposition till 1904 års riksdag i ärendet.

Riksdagen beviljade också på extra stat för år 1905 de av Eders Kungl. Maj:t för ändamålet begärda medlen, 5,000 kronor, samt gjorde därjämte, med anledning av vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina skrivelser andragit, i sin skrivelse nr 14 det uttalandet, att de fordringar, som beträffande trafiksäkerheten borde från statens sida ställas å de enskilda järnvägarna, borde regleras genom en av konung och riksdag stiftad lag, i sammanhang med vilken statens kontrollerande verksamhet med avseende på de enskilda järnvägarna borde definitivt ordnas. På grund härav tillsatte Eders Kungl. Maj:t den 31 december 1904 en kommitté, som skulle uppgöra och till Eders Kungl. Maj:t inkomma med förslag *dels* till bestämmelser angående de fordringar, som för tillgodoseende av trafiksäkerheten eller eljest borde från statens sida ställas på de enskilda järnvägarna i avseende å såväl banans och materialens beskaffenhet som driftens anordning, *dels* ock till anordnande av nödig kontroll därå, att berörda bestämmelser behörigen iakttagos.

Denna kommitté avgav sedermera den 26 september 1907 sitt underdåniga betänkande, som innehåller, utom erforderlig historik, förslag till koncessionslag, till förordning angående byggnad och underhåll av enskild järnväg för allmän trafik, till förordning angående rullande materiel vid enskild järnväg, till förordning angående driften å enskild järnväg, till förordning angående särskilda föreståndarebefattningar för ban-, maskin- och trafikavdelningarna vid enskild järnväg, till lag angående korsning av enskild järnväg, till förordning angående kontroll över enskild järnväg, till kungörelse angående skyldighet för enskild järnväg att till offentlig myndighet avlämna vissa handlingar och uppgifter samt till instruktion för kompetenskommissionen för enskilda järnvägar. Genom nådig remiss den 13 mars 1908 anbefalldes sedermera väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter Svenska järnvägsföreningens och i vissa avseenden överståthållarämbetets och samtliga Konungens befallningshavandes hörande däröver avgiva underdånigt utlåtande. Sådant utlåtande avgavs därefter, sedan ytterligare

yttrande i ärendet inkommit från några kommittéer, föreningar och sammanslutningar, och sedan styrelsen för närmare granskning av den så kallade driftförordningen tillkallat särskilda sakkunniga, den 1 augusti 1914.

I anslutning till ovanstående anser sig styrelsen böra hänvisa till sin underdåniga skrivelse till Eders Kungl. Maj:t av den 2 april 1906 angående kostnadsberäkningar och kontroll över enskilda järnvägsbyggnader, för vilka låneunderstöd av statsmedel begärts och Styrelsens skrivelse till riksdagens bankoutskott den 7 februari 1910 angående kontroll över med statslån understödda järnvägars utförande och förvaltning, vilka skrivelser här biläggas.

Vid det förhållande, att sålunda ett synnerligen omfattande och i detalj utarbetat förslag av den ansvariga ämbetsmyndigheten väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sedan 1914 varit beroende på Eders Kungl. Maj:ts nädiga prövning, synas för närvarande inga andra åtgärder, ehuru starkt av nöden, kunna av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen företagas i den riktning, som motionären avser, utan måste en avvaktande hållning iakttagas under väntan på, att vad styrelsen i sitt ovanberörda underdåniga utlåtande hemställt snarast möjligt måtte föranleda åtgärd från statsmakternas sida.

Motionären framställer i punkt 6 det spörsmålet, *i vad mån den statliga kontrollen över de enskilda järnvägarna i allmänhet kan och bör utvidgas.*

Som känt är, utövas statens kontroll över de enskilda järnvägarna genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och där ordnade avdelning för ärenden rörande enskilda järnvägar, och har styrelsen därvid till sitt förfogande i och för det yttre arbetet att tillgå styrelsens distriktstjänstemän. Denna sålunda av styrelsen för närvarande utövade kontroll avser dels själva byggandet av järnvägarna, dels järnvägarnas drift, skötsel och underhåll i trafik.

I fråga om byggnadskontrollen, är denna i fråga om järnvägar, för vilkas byggande statslån ej beviljats, inskränkt till en uteslutande teknisk sådan, vilken enligt koncessionens föreskrifter sker blott genom högst tvenne inspektionsresor om året och verkställas av statens kontrollerande ingenjör.

Vad beträffar kontrollen av järnvägsbyggnader med statslån, i avseende på vilka tidigare enahanda lindrigare och föga ingående kontroll utövades, har densamma, från och med år 1910, på grund av ett flertal betydliga överskridanden av beviljade statslån, enligt statsmakternas beslut, utvidgats till att, utöver den kontroll, som tidigare ägt rum genom statens med särskild instruktion försedda ombud i bolagsstyrelsen, omfatta en för statens intressen betryggande teknisk-ekonomisk kontroll över såväl själva anläggningens genomförande som ock i fråga om därmed sammanhängande förvaltningsåtgärder, vilken skärpta kontroll genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utövas av den för ändamålet av Eders Kungl. Maj:t förordnade kontrollanten, i regel vederbörande distriktschef. Tillika har Styrelsen för att få möjligast fasta grundval för bedömning av statslånets erforderliga storlek, låtit vederbörande distriktschef först å marken granska järnvägens sträckning, byggnadsförhållandena med mera och därefter, på grundval av sålunda vunna erfarenheter, uppgöra ett detaljerat kostnadsförslag, vilka handlingar, efter granskning inom styrelsen, läggas till grund för arbetets utförande och beviljande av statslån i förhållande till den kostnadssiffra, som styrelsen vid granskning av ovannämnda och andra handlingar i ärendet finner skälig.

Tillämpningen av denna sålunda förberedda, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utövade kontrollverksamhet, har också visat sig medföra det bästa resultat, såsom ock framgår av nedastående, i styrelsens årsberättelse för år 1914 intagna tablå över järnvägar, vilka byggts under denna skärpta kontroll — nämligen Kil—Torsby, Lyse-

kil—Smedberg, Knippboheden—Rättvik, Väderstad—Bränninge, Sävsjöström—Nässjö och Eksjö—Österbymo järnvägar — och av vilken tablå framgår, att de på sådant sätt av styrelsen förberedda och beräknade kostnadsförslagen visat sig vara väl avvägda och anpassade.

Järnvägens namn	Spårvidd	Längd	Kostnad för kilometer	
			beräknad	vid järnvägens öppnande för trafik
	m.	km.	kr.	kr.
Kil—Torsby .....	1,435	82,3	61,750	58,000
Lysekil—Smedberg .....	1,435	34,8	68,965	70,100
Knippboheden—Rättvik .....	1,435	30,3	82,673	84,300
Sävsjöström—Nässjö .....	1,435	94,8	54,462	54,100
Trollhättan—Nossebro .....	0,891	32,6	34,049	—
Väderstad—Bränninge .....	0,891	46,5	33,913	34,400
Eksjö—Österbymo .....	0,891	34,7	37,464	36,000
Lindfors—Bosjön .....	0,600	28,7	7,491	8,900

Med hänsyn till de goda resultat, vilka sålunda vunnits i fråga om dessa järnvägar, vore det givetvis att förorda, att även det mindre antal enskilda järnvägsbyggnader, som ej åtnjuta statslån och som för närvarande underkastas ovan angivna föga ingående kontrollåtgärder, bleve föremål för en utvidgad och skärpt kontroll, och detta så mycket mera, som stora allmänna, särskilt ekonomiska intressen i regel äro förbundna med även dessa järnvägsföretag genom de ofta betydande kommunala och landstingsteckningar, som göras i desamma. Härtill kommer vikten för det enskilda och allmänna av att största möjliga garanti finnes för, att även dessa järnvägar bliva på det lämpligaste och ändamålsenligaste sätt färdigbyggda, och är det sålunda ett önskemål av stor betydelse, att statens på ovan angivna sätt utövade noggranna kontroll å byggnad av järnvägar med statslån utvidgas att gälla även övriga enskilda järnvägsbyggnader.

Vad de färdigbyggda, i trafik tagna järnvägarna beträffar, utövar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen årligen genom vederbörande distriktstjänstemän enligt av styrelsen för varje särskild järnväg utfärdad så kallad inspektionsorder kontroll över banans tillstånd och beskaffenhet, varjämte distriktscheferna föra enligt styrelsens formulär upprättade, så kallade broböcker, däri detaljerade anteckningar göras om respektive broars beskaffenhet och tillstånd med hänsyn till trafiksäkerhetens krav, bärlighet med mera.

Genom sin maskininspektion utövar styrelsen tillika en ingående kontroll å den rullande materielen, vartill kommer, att styrelsens särskilda tillstånd i varje fall erfordras för att rullande materiel må få tagas i bruk av respektive järnvägar. Vid dessa trafiktillstånds lämnande tages hänsyn i möjligaste mån till banans beskaffenhet, broarnas bärlighet, vagnarnas respektive lokens axeltryck och inverkan på banan med mera, så att trafiksäkerheten må bliva möjligast betryggad.



Avenledes granskas och godkännas före utförandet om- och tillbyggnader av stationer med mera av styrelsens distriktschefer.

Med den alltmera fortgående utvecklingen av de enskilda järnvägarna, uppdrivet av hastigheten å desamma, ökningen av den rullande materielens axeltryck med flera omständigheter, vilka på senare tid i ökad grad ställt anspråk på en noggrann kontroll från det allmänna sidan, har behovet allt starkare framträtt av ökad och utvidgad kontroll, särskilt beträffande broarna och deras bärighet, trafikjämnhetens oklanderliga utövande enligt behöriga säkerhetsföreskrifter och reglementen med mera. Styrelsen, som känner sitt alltmera växande ansvar i dessa avseenden, har också gjort framställningar om anordnande av en särskild broinspektion samt ökning av maskininspektionens arbetskrafter, då densammans arbetsbörda med åren hastigt ökats och nya uppgifter alltjämt möta vid fullgörande av dess ansvarsfulla uppdrag, varjämte väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nyligen, jämlikt sin instruktion, med tanke på tryggande av trafiksäkerheten, hos Eders Kungl. Maj:t i underdånighet hemställt om tillkallande av särskilda sakunniga för att å styrelsens järnvägsbyrå biträda med upprättande av förslag till normer för användande av armerad betong för broar å de enskilda järnvägarna samt kontrollens ordnande å dylika broar.

Till dessa behövliga åtgärder kommer ytterligare den oavvisliga nödvändigheten att, för kontrollen av trafikjämnheten å de enskilda järnvägarna, trafikinspektörer tillsättas med uteslutande uppgift att under styrelsen utöva statens kontroll å denna med varje år allt viktigare gren av de enskilda järnvägarnas verksamhetsområde.

Det är styrelsens förhoppning, att dessa för styrelsens ämbetsbefattning med de enskilda järnvägarna, till tryggande av trafiksäkerheten å de enskilda järnvägarna och desammans nyttiggörande i största möjliga mån för sina ändamål, med ett ord, för främjande av de enskilda järnvägarnas nytta och betydelse för det allmänna och enskilda i hög grad behövliga nydaningarna och utvidgningarna, nämligen åstadkommande av en broinspektion, trafikinspektion, utvidgad maskininspektion, undersökning av lämpligheten av armerad betong för broarna å de enskilda järnvägarna samt förverkligande av de förslag, som av styrelsen gjorts i dess underdåniga utlåtande av den 1 augusti 1914 över den så kallade trafiksäkerhetskommitténs betänkande, snarast måtte vinna statsmakternas beaktande.

Styrelsen vill i detta sammanhang framhålla en ytterligare synpunkt i fråga om det allmänna övertäckande av de enskilda järnvägarna, som är av synnerlig betydelse för desammans gagnarika verksamhet.

Det är tydligt, att det för ett järnvägsföretags lyckliga ekonomiska utveckling och för utsikterna till statslånets rätta användande och i all synnerhet desammans återgåldande ej är nog med, att en noggrann kontroll utövas över, att järnvägen bygges på det mest lämpliga och ekonomiska sätt, så att kostnaderna för järnvägens tillkomst hålla sig inom avsedda gränser, utan att det är minst lika viktigt, att staten därefter fortfarande på det mest effektiva sätt tillser, att järnvägens drift, förvaltning och skötsel i alla riktningar bliva sådana, att järnvägen fyller sitt ändamål och tillika ekonomiskt handhaves så, att i möjligaste mån säkerhet skapas för, att järnvägens ekonomiska förpliktelser mot statsverket i fråga om statslånet fullgöras.

Emellertid är för närvarande, såsom förut framhållits, förhållandet, att den ovan beskrivna, genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utövade noggranna teknisk-ekonomiska kontrollen slutar i och med banans avsyning, alltså då ett, så att säga, endast halvgjort kontrollarbete föreligger.

Därefter förekommer ingen annan kontroll över järnvägens hela drift och för-  
*Bihang till riksdagens protokoll 1917. 13 saml. 3 avd. 12 häft. (Nr 12.) 7*

valtning, än den som kan komma till stånd genom statens ombud i bolagets styrelse, för vilket ombud den kvalifikationen ej är fastställd, att han bör vara en i järnvägens drift och underhåll fullt sakkunnig person.

På sätt styrelsen tidigare framhållit — vilket även av motionären uppmärksammas — bör för sådan ledamot av järnvägsbolags styrelse oavvisligen krävas ovan angivna kvalifikation, förutan vilken ingen säkerhet vinnes för, att den med nämnda styrelseledamots verksamhet avsedda kontrollen verkligen ernås. — Vid utövandet av detta värv, som givetvis kan tänkas komma att leda till en viss motsättning mot bolagets styrelse i övrigt, bör ledamoten ifråga tillika vara fullt fristående från bolagets intressen och sålunda, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ävenledes framhållit, ej vara delägare i bolaget eller av detta hava mottagit avlönad befattning eller förtröendeuppdrag.

Emellertid är ej tillräckligt härmed, utan bör, för ernående av en behövligen effektivitet hos denna kontrollverksamhet, ifrågavarande styrelseledamot åläggas att varje år till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inlämna till Eders Kungl. Maj:t ställd berättelse över vad han funnit anmärkningsvärt i fråga om respektive bolags skötsel och medel-förvaltning, varefter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vidtager de åtgärder, som på styrelsen kunna ankomma, samt, likaledes för år, till Eders Kungl. Maj:t, med möjligast erforderligt yttrande, överlämnar de sålunda inkomna rapporterna, på vilkas prövning torde böra bero, om åtgärd mot respektive bolag i en eller annan riktning bör vidtagas för åstadkommande av ett bättre sakernas tillstånd.

Vid det förhållandet, att en intim samverkan sålunda bör komma till stånd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för nämnda kontrollverksamhets behöriga utövande, synes det lämpligt, att härför utses väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underställd tjänsteman, och detta så mycket mera även av det skäl, att kontrollen över de förslag till järnvägsbyggnader, på vilka beräkningen av statslånet storlek grundas, ävensom den teknisk-ekonomiska kontrollen av själva byggnadsarbetets utförande är överlämnad åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

På så sätt skulle också — vilket ej på annat sätt vore möjligt — nödig kontinuitet vinnas i kontrollarbetet såväl under byggnadsarbetenas utförande som även därefter och tillika en splittring av kontrollverksambeten undvikas, som eljest till nackdel för det-sammans effektivitet ej kunde undgås.

Som en sammanfattning av vad styrelsen ovan i de av motionären berörda sex punkterna avhandlat, och vilken framställning icke gör anspråk på att lämna ett uttömmande svar på motionärens frågor, utan allenast är en kortfattad framställning av de huvudsakligaste synpunkter, som kunna läggas på ifrågavarande spörsmål, vill styrelsen här nedan anföra följande.

1:o) Järnvägarnas fördelning i statsbanor och enskilda järnvägar betingas av skilda fordringar på olika slag av banor och motsvarar lyckligt de önskemål, som äro förbundna med tillkomsten av järnvägar i Sverige, möjliggör en sund och nyttig konkurrens olika järnvägsföretag emellan samt tillvaratager enskildas och kommuners intresse för järnvägsfrågorna.

Det skulle sålunda bliva till nackdel för det allmänna och enskilda att i större utsträckning förstatliga de enskilda järnvägarna, vartill kommer, att en dylik åtgärd i stor skala bleve ekonomiskt omöjlig att genomföra.

2:o) Bildandet av större trafikförvaltningar, omfattande flere bolags järnvägar, är i allmänhet till nytta för det allmänna och enskilda, men behöver ej från statens sida

utvecklas och stödjas, då utvecklingen inom de enskilda järnvägarna av sig själv tillräckligt kraftigt framgår i denna riktning.

3:o) Det är av vikt, att järnvägsbolagen bringas att fullgöra sina förbindelser till statsverket i fråga om inbetalning av erhållna statslån för respektive järnvägars byggnad, varför åtgärder härför, med hänsyn till vad som ovan anförts, böra företagas.

4:o) De enskilda järnvägsbolagen böra åläggas att följa vissa officiellt fastställda enhetliga normer för sin bokföring och för sina avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder. Dessa normers utarbetande bör anförtros åt särskilda sakkunniga.

5:o) Frågan om inskränkningar av nu gällande byggnads- och driftbestämmelser för järnvägar i och för erhållande av mindre kostsamma järnvägsförbindelser i olika trakter av landet får sin lösning genom Eders Kungl. Maj:ts beslut angående det på Eders Kungl. Maj:ts prövning beroende, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 1 augusti 1914 med anledning av den så kallade trafiksäkerhetskommitténs betänkande avgivna underdåniga utlåtande.

6:o) Den statliga kontrollen över de enskilda järnvägarna bör utvidgas och stärkas dels genom anordnande av en broinspektion, trafikinspektion, utvidgad maskininspektion med mera, dels därigenom, att den teknisk-ekonomiska kontroll, som nu av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utövas vid byggnad av statslåneunderstödda järnvägar, utsträcker till övriga enskilda järnvägsbyggnadsföretag för allmän trafik, dels därigenom, att samma teknisk-ekonomiska kontroll utsträcker att genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg utövas även å de enskilda järnvägarna i trafik.

Stockholm den 27 april 1917.

Underdånigst:

*Fridolf Wijnblad*h.

*B. Stafving*».

---

Stockholm 1917, Ivar Hægströms Boktryckeri A. B.

---