

Nr 24.

Ankom till riksdagens kansli den 5 juni 1917 kl. 2 e. m.

Första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 24, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående förstatligande av de enskilda järnvägarna m. m.

I en inom andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott 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 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 utlåtandena, vilka, jämte ett andra kammarens utskott tillhandakommet protokollsutdrag rörande ärendets behandling hos fullmäktige, äro fogade vid detta utlåtande såsom bilagor.

Andra kammarens utskott har anfört följande:

Vid 1916 års riksdag avgav andra kammarens tredje tillfälliga utskott ett av kammaren bifallet gemensamt utlåtande över väckta motioner

Bihang till riksdagens protokoll 1917. 12 saml. 1 avd. 19 häft. (Nr 24.) 1

Andra kam-
marens tredje
tillfälliga
utskott.

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 fyllande av sitt lånebehov för närvarande hänvisad till den inhemska lånemarknaden med dess höga räntesatser.

Under sådana omständigheter förefaller det utskottet uppenbart, att under rådande förhållanden eventuellt tillgängliga statsmedel bära, 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 bära 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 järnvägarne 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 järnvägarne 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 spørsmålet, 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 smärre 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 sammanslutningar.

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 samhälligt 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 samhällliga synpunkterna blivit mindre uppmärksammade än som mången gång kunnat vara önskligt. På grund av att kommunikationsanstalternas säregna karaktär gör de samhällliga 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 grannlagenhet 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 behövt 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 även-

som 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 byggnadssätt 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.»

Andra kammaren biföll sitt utskotts hemställan, varefter ärendet överlämnades till första kammaren, som hänvisade detsamma till förberedande behandling av sitt första tillfälliga utskott.

Utskottet är på de av andra kammarens utskott anförda skäl ense med detta utskott därom, att motionärens förslag i vad detsamma avser åstadkommande av utredning dels i vad mån och på vad sätt nuvarande enskilda järnvägar i Sverige kunna förstatligas, dels i vilken utsträckning och under vilka former åtgärder mot järnvägsbolag i och för indrivande av statsverkets fordringar hos dessa kunna vidtagas och dels i vad mån inskränkningar i nu gällande byggnads- oah driftbestämmelser för järnvägar kunna göras i och för erhållande av mindre kostsamma järnvägsförbindelser i olika trakter av landet ej bör föranleda någon framställning till Kungl. Maj:t.

Utskottet.

I fråga om motionärens förslag angående utredning, i vilken utsträckning enskilda järnvägsbolag kunna åläggas införande av ett enhetligt bokföringssystem tillika med normerande bestämmelser för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder, finner utskottet, lika med andra kammarens utskott, att genom vad de i ärendet hörda myndigheterna anført till fullo ådagalagts, att åtgärder i förevarande avseende böra vidtagas och anser således att motionen i denna del bör bifallas.

Vad därefter angår frågan, i vad mån den statliga kontrollen över de enskilda järnvägarna kan och bör utvidgas, anför järnvägsstyrelsen i sitt i ärendet avgivna yttrande dels, vad den ekonomiska kontrollen beträffar, att spørsmålet härom lämpligen bör upptagas till behandling i samband med nyssnämnda utredning rörande enhetligt bokföringssystem för enskilda järnvägar, dels ock vad beträffar den tekniska kontrollen över befintliga enskilda järnvägar och skärpt kontroll ifråga om tillkomsten av desamma, att de av motionären framhållna förhållanden torde kunna komma under bedömande vid prövning av trafiksäkerhetskommitténs betänkande och i samband med prövningen av den föreslagna nya konces-

sionslagen. Järnvägsstyrelsen har därjämte framhållit, att då 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 förtydligande eller ändring av gällande författningar rörande de enskilda järnvägarnas drift, styrelsen är betänkt på att till Kungl. Maj:t inkomma med de ytterligare förslag härutinnan, som med stöd av den gångna tidens erfarenhet påkallas, varjämte styrelsen erinrar om, att den erfarenhet och de rön, som inhämtats efter inrättande av den nya säkerhetsinspektörsbefattningen vid statens järnvägar torde kunna giva uppslag och vara fruktbarande även i fråga om kontroll å säkerhetstjänsten vid de enskilda järnvägarna. På grund av vad styrelsen sålunda anført anser styrelsen, att motionärens nu ifrågavarande hemställan ej påfordrar annan åtgärd än att frågan om den av motionären avsedda ekonomiska kontrollen över enskilda järnvägar bör tagas i övervägande vid utredningen angående ett enhetligt bokföringssystem för desamma.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som jämväl avgivit yttrande i ärendet, redogör för den kontroll, som af styrelsen för närvarande utövas och som avser dels själva byggandet af järnvägarna, dels järnvägarnas drift, skötsel och underhåll i trafik. Vad beträffar kontrollen af järnvägsbyggnader med statslån, hvilken numera utvidgats att omfatta en för statens intressen betryggande teknisk-ekonomisk kontroll, har densamma enligt styrelsens uppgift visat sig medföra det bästa resultat, varför styrelsen anser det vara att förorda att även det mindre antal järnvägar, för vilkas byggande statslån ej beviljats och beträffande vilka kontrollen är inskränkt till en uteslutande teknisk sådan genom högst två inspektionsresor om året, blir föremål för en utvidgad och skärpt kontroll. Styrelsen framhåller likaledes behovet av ökad och utvidgad kontroll över de i trafiktagna järnvägarna särskilt beträffande broarna och deras bärighet, trafik-tjänstens oklanderliga utövande m. m., varjämte framhålles, att det för ett järnvägsföretags lyckliga ekonomiska utveckling och för utsikterna till statslåns rätta användande och i all synnerhet detsammans återgåldande ej är nog med, att en noggrann kontroll utövas över att järnväg bygges på det mest lämpliga och ekonomiska sätt utan att det är minst lika viktigt, att staten därefter fortfarande och på det mest effektiva sätt tillser, att järnvägs drift, förvaltning och skötsel i alla riktningar bliver sådan, 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 fullgöres. För närvarande slutar emellertid, betonar styrelsen, den noggranna teknisk-ekonomiska kontrollen

i och med banans avsyning och därefter förekommer ingen annan kontroll öfver järnvägs hela drift och förvaltning än den, som kommer till stånd genom statens ombud i bolagets styrelse, och framhåller styrelsen vikten av att för dylikt ombud fastställes den kvalifikation, att han är beträffande järnvägens drift och underhåll fullt sakkunnig samt fullt fristående från vederbörande järnvägsbolags intressen och ålägges att varje år avgiva berättelse öfver vad han ifråga om järnvägens skötsel och medels förvaltning funnit anmärkningsvärt för att styrelsen må komma i tillfälle att vidtaga därav påkallade åtgärder. Styrelsen sammanfattar sitt yttrande i denna del sålunda, att den statliga kontrollen över de enskilda järnvägarna bör utvidgas och stärkas *dels* genom anordnande av broinspektion, trafikinspektion, utvidgad maskininspektion m. m., *dels* därigenom att den teknisk-ekonomiska kontroll, som nu av styrelsen utövas vid byggnad av statslåneunderstödda järnvägar, utsträcker till öfriga enskilda järnvägsbyggnadsföretag för allmän trafik, *dels* därigenom att samma teknisk-ekonomiska kontroll utsträcker att genom styrelsens försorg utövas även å de enskilda järnvägarna i trafik.

Såsom av förenämnda redogörelse framgår, äro de frågor, som uti ifrågavarande hänseende kräva lösning, av omfattande beskaffenhet och av särdeles vikt med hänsyn till såväl statens finansiella intresse i fråga om beviljade lån och det stora i de enskilda järnvägarna placerade kommunala kapitalet som ock allmänhetens intresse av goda och billiga kommunikationer. Vål torde det kunna antagas att, på sätt järnvägsstyrelsen anført, åtskilliga av berörda spörsmål kunna vinna beaktande *dels* i anledning av trafiksäkerhetskommitténs betänkande, *dels* vid prövningen av frågan om ny koncessionslag och *dels* vid den av styrelsen påtänkta utredning angående kontrollen över de enskilda järnvägarnas drift, men då det torde vara av betydelse att samtliga nu ifrågavarande spörsmål i hela sin utsträckning bliva föremål för omprövning har utskottet för sin del icke velat motsätta sig den därom gjorda hemställan.

Utskottet har slutligen att yttra sig rörande motionärens hemställan i vad den avser bildande av större trafikförvaltningar omfattande flera bolags järnvägar och i samband därmed inrättande av en enskild järnvägarnas centralförvaltning, och har utskottet samma uppfattning som de i ärendet hörda myndigheterna och andra kammarens utskott därutinnan, att dylik koncentrering genom sammanslutning antingen av olika banor eller i form av gemensam trafikförvaltning kan vara till stor fördel såväl för det allmänna som för vederbörande järnvägsbolag själva. Såsom i ärendet påvisats går ock utvecklingen i den av motionären önskade rikt-

ning. Skola dylika sammanslutningar medföra den med dem avsedda nytta böra de emellertid, enligt utskottets mening, vara grundade på naturliga av närbelägenhet och likformighet i de förhållanden, varunder respektive järnvägar arbeta, betingade intressen. Att med den ledande ställning järnvägsstyrelsen intager under dess medverkan mycket kan och även bör åstadkommas i nu åsyftade riktning, synes vara uppenbart och av järnvägsstyrelsens yttrande i ärendet framgår också, att styrelsen har blicken öppen för ifrågavarande angelägenhet. Vid sådant förhållande och då det såsom järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit näppeligen låter sig göra att lösa denna fråga annorledes än på frivillighetens väg och i den mån det allmännas och de enskilda intressena kunna på nämnda väg förenas och det således icke lär böra ifrågasättas att i strid mot de enskilda intressena framdriva dylik koncentration genom tvångsmedel, som möjligen kunna stå staten till buds, synes anledning icke förefinnas att göra hemställan om utredning i nu förevarande avseende. I detta sammanhang torde det böra framhållas, ej mindre att de åtgärder, rörande vilka utredning i det föregående föreslagits, synas vara ägnade att möjliggöra för statsverket att i väsentlig mån utöva den ledning och kontroll, för vilken man genom koncentrationen vill skaffa en ytterligare möjlighet, än ock att man i fråga om statens ingripande inom området för den enskilda verksamheten måste iakttaga sådan varsamhet, att icke det enskilda intresset, som ifråga om skapandet av järnvägskommunikationer särskilt för de orter, där statens ingripande i sådant avseende ej kan vara att förvänta, är och säkerligen kommer att förbliva av största betydelse, minskas eller upphör.

På grund av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,
att första kammaren måtte på det sätt biträda andra kammarens i ärendet fattade beslut, att första kammaren för sin del beslutar, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla dels att det tacktes Kungl. Maj:t utreda,

1: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;

2:o) i vad mån den statliga kontrollen över de enskilda järnvägarna kan och bör utvidgas;

dels ock att Kungl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder som av denna utredning kan föranledas.

Stockholm den 5 juni 1917.

På utskottets vägnar:

TH. BORELL.

Närvarande vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet: herrar *Borell, Alkman, Magnusson, Oscar Olsson, Göransson, Gelin* och *Hulting*.

Reservation

av herrar *Alkman, Oscar Olsson* och *Gelin* som ansett, att utskottets utlåtande, efter den mening på sidan 10, som slutar med orden »av järnvägsstyrelsens yttrande i frågan framgår också att styrelsen har blicken öppen för ifrågavarande angelägenhet» (rad 8), bort ha följande lydelse:

Emellertid torde det ingalunda sakna sitt intresse att söka erhålla en närmare utredning dels rörande de synpunkter, som från det allmännas sida — statens och den trafikerande allmänhetens — vid hithörande frågors lösning kunna anses så berättigade att de böra göras gällande, dels ock rörande de medel, som i så fall kunna och böra anlitas för vinnande av det åsyftade ändamålet. Givet är att denna fråga i praktiken icke annat än av synnerligen starka och tvingande skäl bör lösas på annan väg än frivillighetens och i den mån de allmänna och enskilda intressena på nämnda väg kunna komma varandra till mötes. Staten torde sålunda icke böra tillgripa de påtryckningsmedel, som tilläventyrs kunna stå staten till buds, i andra fall än när enskilda intressen på ett uppenbart obehörigt sätt ställa sig hindrande i vägen för allmänna intressen av verkligt betydande natur. Skulle ett statsingripande i nu förevarande hänseende komma att ske på ett mindre varsamt och hänsynsfullt sätt, torde menliga följder därav lätt kunna uppstå, bl. a. i svårigheter för tillkomsten på enskilt initiativ av järnvägskommunikationer för sådana orter, där statsinitiativ för åstadkommande av sådana kommunikationer icke är att förvänta.

På grund av det nu anförda hemställer utskottet,

att första kammaren i förevarande ärende måtte biträda andra kammarens beslut.

Bilagorna till detta utlåtande äro desamma, som återgetts i Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 12 (13 saml. 3 avd. 12 häft.) och omtryckas därför ej här.
