

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1930.

Första kammaren.

Nr 20.

Onsdagen den 26 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollen för den 19 och den 21 innevarande månad.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 68, i anledning av Kungl. Maj:ts under tionde huvudtiteln av statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag till försäkringsinspektionen.

Anslag till försäkringsinspektionen.

I punkten 18 av tionde huvudtiteln i innevarande års statsverksproposition hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att

dels bestämma antalet ordinarie befattningshavare vid försäkringsinspektionen på under punkten angivet sätt;

dels godkänna av departementschefen i statsrådsprotokollet över handelsärenden den 3 januari 1930 förordade förslag till stat för försäkringsinspektionen, att tillämpas från och med den 1 juli 1930;

dels ock höja det ordinarie förslagsanslaget till försäkringsinspektionen, nu 131,700 kronor, med 8,300 kronor till 140,000 kronor.

Kungl. Maj:ts ifrågavarande förslag innebar dels förbättrad löneställning för överdirektören hos försäkringsinspektionen, dels ock förstärkning av ämbetsverkets personal med en befattningshavare på extra stat.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte

a) bestämma antalet ordinarie befattningshavare vid försäkringsinspektionen på sätt utlåtandet visade;

b) godkänna av departementschefen i statsrådsprotokollet över handelsärenden den 3 januari 1930 förordade förslag till stat för försäkringsinspektionen, att tillämpas från och med den 1 juli 1930; samt

c) höja det ordinarie förslagsanslaget till försäkringsinspektionen, nu 131,700 kronor, med 8,300 kronor till 140,000 kronor.

Reservation hade anförts av herrar *Olof Olsson, Nilsson* i Malmö, *Rydén, Bergström, Jansson* i Falun, *Carlsson-Frosterud, Olofsson* i Digernäs, *Andersson* i Höör, *Strindlund* och *Norsell*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte

a) bestämma antalet ordinarie befattningshavare vid försäkringsinspektionen på i reservationen angivet sätt;

b) godkänna i reservationen infört förslag till stat för försäkringsinspektionen, att tillämpas från och med den 1 juli 1930;

c) höja det ordinarie förslagsanslaget till försäkringsinspektionen, nu 131,700 kronor, med 5,300 kronor till 137,000 kronor.

Anslag till
försäkrings-
inspektionen.
(Forts.)

Det av reservanterna framlagda förslaget innebar bland annat, att det årliga arvodet för försäkringsinspektionens chef, vilket av Kungl. Maj:t och utskottet föreslagits till 20,000 kronor, skulle begränsas till 17,000 kronor.

Herr **Rydén**: Herr talman! Det föreligger i Kungl. Maj:ts förslag ett av de egendomligaste löneregleringsförslag, som jag kan påminna mig hava sett. Kungl. Maj:t föreslog, att det åt chefen för försäkringsinspektionen skulle skapas en överdirektörsbefattning med ett arvode av 20,000 kronor. Det är klart, att det inte har varit någon i statsutskottet, som har kunnat reflektera härpå. Den nuvarande högsta överdirektörslönen är 15,000 kronor, generaldirektörslönerna i allmänhet äro ungefär 17,000 kronor, och endast ett antal generaldirektörer, som äro tillsatta på förordnande, i allmänhet för sex år, komma upp till 19,000 kronor. Att då föreslå en överdirektörsbefattning med 20,000 kronors lön skulle ju vara att totalt bryta sönder alla principer för löneregleringsväsendet.

Detta förslag har sålunda ingen biträtt. Majoriteten i utskottet har föreslagit strykande av titeln, och liksom minoriteten vill man ha titeln »chef för försäkringsinspektionen» såsom benämning på befattningens innehavare. Men sedan ha meningarna brutit sig beträffande lönen. Utskottsmajoriteten har föreslagit samma belopp som Kungl. Maj:t, d. v. s. 20,000 kronor, medan där emot minoriteten i utskottet har föreslagit ett arvode av 17,000 kronor.

Jag vill inte alls bestrida, att det kan ligga någonting i vad som sades särskilt av en medlem i utskottet, att chefslönerna i våra verk måhända ha kommit att bli för små. Jag vill inte bestrida, att det ligger åtskilligt under ett sådant uttalande, men däremot måste jag alldeles bestämt bestrida, att det är lämpligt att taga ut ett enda isolerat fall och oberoende av de andra reglera detta efter helt och hållet andra grundsatser än vad som i övrigt gäller. I avlöningsreglementets § 5 finns det ingen, som har högre arvode än 19,000 kronor, och de, som åtnjuta detta arvode, äro sådana generaldirektörer, som sitta på förordnande, alltså t. ex. chefen för generaltullstyrelsen, chefen för kommerskollegium, för riksförsäkringsanstalten, pensionsstyrelsen o. s. v. Det gäller här sålunda de generaldirektörer, som i viss mån kunna tänkas riskera avsättning eller ha den mindre säkra ställning, som ligger i att inte ha fullmakt, utan endast förordnande. Dessa komma upp till högst 19,000 kronor.

Det verk, det här gäller, har från början varit ställt i överdirektörsgraden, och lönen är 15,000 kronor för den högste av överdirektörerna. Om han kommer upp i ett högre arvode än 17,000 kronor, såsom här är föreslaget av majoriteten, kommer han sålunda att flyttas förbi exempelvis presidenten i Svea hovrätt. Denne, som sitter med fullmakt på 17,000 kronors lön, skulle ha mindre i avlöning än vad som föreslås för denne försäkringsinspektör, och jag vill dock säga, att man inte kan jämföra de kvalifikationer, som man måste kräva i det ena och det andra fallet. De äro inte med varandra jämförbara. För att taga ett verk som t. ex. skolöverstyrelsen med fjorton eller femton byråchefer eller vad det är, så kan jag nämna, att chefen där med sitt oerhörda arbetsområde sitter med en lön av 17,000 kronor. Och nu tänker man sig, att försäkringsinspektören skulle erhålla 3,000 kronor högre lön. Presidenten i kammarrätten har 17,000 kronor, chefen för statskontoret har 17,000 kronor, men försäkringsinspektören skulle komma upp till 20,000 kronor! Jag vill säga, att jag har ingenting emot att man tar under allvarlig omprövning, huruvida vi skola reglera lönerna för ämbetsverkens chefer uppåt, men det måste efter mitt betraktelsesätt vara något sammanhang i vad som sker, och jag kan omöjligen biträda ett förslag, som går ut på att innehavaren av denna överdirektörsbefattning, som nu förvandlas till en chefsställning på förordnande, kommer att sättas i högre löneklass än generaldirektörerna och presi-

denterna i hovrätterna. Det är orimligt att vara med därom. Jag har sålunda inte kunnat följa detta förslag, herr talman. Vill man gå in för det andra, i större sammanhang, skall jag för min del gärna och utan någon förutfattad mening vara med om att pröva ett sådant förslag, men det måste vara någon konsekvens i vad staten gör i sin lönepolitik, och att på detta sätt taga ett överdirektörsverk och giva dess chef en mycket högre lön än generaldirektörerna och presidenterna ha, det har jag inte kunnat biträda.

Att vi ha stannat vid ett belopp av 17,000 kronor kan motiveras med två skäl. Dels är detta det högsta belopp, som redan finnes i avlöningsreglementets § 5 för dem, som inte äro generaldirektörer, alltså för statssekreterare och jämförliga, dels är det så, att den vanliga överdirektörslönen är 15,000 kronor. Den vanliga generaldirektörslönen är 17,000 kronor i runt tal. När en generaldirektörsbefattning tillsättes på förordnande, höjes lönen med 2,000 kronor till 19,000 kronor, och när man nu går in för att icke ge denne tjänsteman i överdirektörs ställning fullmakt utan förordnande, så skulle man kunna höja hans lön med 2,000 kronor till 17,000 kronor. Jag kan inte se annat än att detta är den hållbaraste grunden för det förslaget, och då nu andra kammaren, efter vad det uppgives, med alldeles överväldigande majoritet har bifallit reservationen, så vågar jag hemställa till kammaren att i detta fall följa reservanternas hemställan.

Jag säger ytterligare en gång, att det skälet skall inte kunna återopas mot reservanternas, att de skulle därmed ha tagit ställning mot tanken att pröva chefslönerna överhuvud taget. Vi äro emot att taga ett enda fall på måfå och pröva det utan sammanhang med de andra. Det är detta, vi inte kunna vara med om.

Jag anhåller därför, herr talman, att få yrka avslag på utskottets hemställan och bifall till reservationen.

Herr Widell: Herr talman! Förhållandet är det, att kostnaderna för försäkringsinspektionen icke bestridas av statsmedel i egentlig mening, utan av bidrag från de olika försäkringsinrättningarna. Nu har från dessa försäkringsinrättningar framkommit en önskan, att avlöningen till chefen för försäkringsinspektionen, då det nu snart blir ombyte på den platsen, måtte höjas till 24,000 kronor. Allmänna civilförvaltningens lönenämnd har icke ansett sig kunna gå så långt, men har föreslagit en avlöning av 20,000 kronor och befattningens uppförande i § 5 i avlöningsreglementet bland de tjänster, som tillsätts på förordnande. Kungl. Maj:t har anslutit sig till detta förslag och statsutskottets majoritet likaså. För min del anser jag, att mycket goda skäl tala för detta förslag om 20,000 kronors lön. Det är här fråga om en synnerligen betydelsefull befattning. På det sätt, varpå försäkringsinspektören fyller sin plats, kan man säga, att det ytterst beror, om försäkringsinrättningarna alltid komma att bliva i stånd att uppfylla sina förpliktelser, och det måste naturligtvis tillerkännas en synnerligen stor betydelse, att försäkringsinrättningarna själva, som det här närmast gäller och som betala kostnaderna, ha begärt, att lönen skall höjas så betydligt utöver den nuvarande.

Det har nu sagts, att ett bifall till Kungl. Maj:ts och utskottets förslag skulle innebära ett farligt precedensfall, då man härmed skulle ha gått in för en reglering av chefslönerna, visserligen endast på en enda punkt, men det skulle få konsekvenser för framtiden. För min del kan jag inte alls anse, att så är förhållandet. Redan nu får bankinspektören, som närmast är jämförlig med försäkringsinspektören, en avlöning, som ligger högst betydligt utöver vad nu är föreslaget. Att jämföra försäkringsinspektören med cheferna för de mindre ämbetsverken, överdirektörerna, anser jag inte alls vara riktigt. Man kan säga, att försäkringsinspektören strängt taget icke är chef för ett verkligt ämbetsverk,

*Anslag till
försäkrings-
inspektionen.
(Forts.)*

Anslag till
försäkrings-
inspektionen.
(Forts.)

och såväl utskottets majoritet som reservanterna ha också föreslagit, att benämningen överdirektör skall borttagas, och han skall endast kallas chef för försäkringsinspektionen.

Jag skulle för min del alltså icke ha någon som helst tvekan om att ansluta mig till utskottets förslag. Emellertid har andra kammaren som nämnt redan med stor majoritet bifallit reservationen. Under sådana omständigheter anser jag mig icke nu böra yrka bifall till utskottets förslag, utan yrkar på en avlöning av 19,000 kronor. Detta förslag lär ha varit uppe på avdelningen inom statsutskottet, men det kom icke fram till utskottets plenum. Hade det kommit dit, är det mycket möjligt, att det hade vunnit majoritet där. Mot beloppet 19,000 kronor kan i varje fall icke anföras, att ett sådant belopp icke finnes i avlöningsreglementets § 5, ty detta är just det belopp, som där är stadgat för de generaldirektörer, som tillsätts på förordnande. Att jämföra chefen för försäkringsinspektionen med dessa generaldirektörer kan icke medföra några som helst konsekvenser. Sälunda förefaller det mig, som om varje grund för reservationen skulle ha ryckts undan, därest man beviljar beloppet 19,000 kronor.

Jag anhåller därför, herr talman, att få yrka bifall till reservationen men med den ändring, att i motiveringens första stycke siffran 17,000 ändras till 19,000, att vidare i tablån siffran 63,600 ändras till 65,600 och siffran 137,000 till 139,000 samt att motsvarande ändringar beträffande beloppen vidtagas i klämmen.

Häri instämde herr *Hallin*.

Herr von Sydow: Herr talman! Såsom herr Widell har erinrat, beror frågan om förhöjd avlöning för försäkringsinspektören ytterst på en framställning från de svenska livförsäkringsbolagens direktörsförening, till vilken framställning sedermera en hel del andra försäkringsbolag anslutit sig. Då jag är styrelsemedlem i ett av dessa bolag, är jag särskilt intresserad av denna sak, och jag skall därför be att få yttra några ord.

Nu ha, såsom herr Widell erinrade, försäkringsbolagen, som själva skola betala kostnaderna, föreslagit 24,000 kronors lön, och Kungl. Maj:t har satt ned beloppet till 20,000 kronor. Utskottets majoritet har förordat denna summa. Jag skulle naturligtvis själv helst ha sett, att Kungl. Maj:t hade följt försäkringsbolagens hemställan, men så har ju inte skett, och däråt är numera ingenting vidare att göra. Men att gå så långt ned som till 17,000 kronor, som reservanterna hemställt om, anser jag för min del skulle vara ytterst beklagligt.

Det är ju underligt, att de, som skola betala denna utgift, påyrka höjning av densamma, under det att statsmakterna, som skola draga fördel av den, påyrka sänkning. Detta är ett ytterst egendomligt förhållande, och man kan väl inte tro, att det rent av skulle vara av slösaktighet, som försäkringsbolagen gjort denna framställning. Saken är den, att dessa bolag bättre än någon annan känna, vilken oerhörd vikt det ligger i denna befattnings riktiga utövande. Försäkringsinspektören måste icke allenast vara en utomordentligt skolad, vetenskaplig matematiker, han måste också ha en klar och sund affärsblick. Den, som har dessa kvalifikationer, kan i affärsvärlden lätt skaffa sig en bättre inkomst än både 17,000, 20,000 och 24,000 kronor. Man har förut, när det gällt sådana chefsbefattningar i statens tjänst, i fråga om vilkas tillsättande uppstått konkurrens med det enskilda affärslivet, måst gå utöver de löneprinciper, som i allmänhet äro gällande. Detta har särskilt inträffat beträffande de affärsdrivande verken, och här kan jag inte se annat än att situationen är densamma. Ett bifall till högre lön bör icke föranleda några konsekvenser. I varje större försäkringsbolag, särskilt livförsäkringsbolag, finns det en tjänsteman,

som kallas aktuarie. Han måste vara en utomordentligt kunnig matematiker, på hans kalkyler hänga i själva verket bolagets solvens och säkerhet. Faran för ett fel där är så mycket större, som resultatet av ett sådant inte genast visar sig: det kommer i regel inte att upptäckas förrän om tio, femton år eller så. Nu måste försäkringsinspektören kunna granska och följa dessa kalkyler på det noggrannaste, och han måste i sista hand bära ansvaret för att de äro riktiga. Någon avvikelse från de för varje bolag fastställda, försäkringstekniska grunderna får inte ske utan hans samtycke. Dessa aktuarier ha en lön, växlande mellan 20,000 och 30,000 kronor. I det bolag, där jag är styrelseledamot, gjorde vi helt nyligen ett ombyte av aktuarie. Den avgående hade en lön av 22,000 kronor — det var långt ifrån en av de högsta aktuarieavlönningarna. Under sådana förhållanden synes det egendomligt, att den, som står över dessa aktuarier och skall granska deras verksamhet, skall ha lägre avlöning än dessa, och det är ur konkurrenssynpunkt icke förmånligt.

Nu säger herr Rydén, och det anfördes också i andra kammaren, att det finns en del höga ämbetsmän, som inte ha så stor avlöning som 20,000 kronor, t. ex. presidenter och generaldirektörer. Ja, detta är riktigt, men det är också känt, att det kan uppstå stora svårigheter att besätta dessa platser. För närvarande är en presidentbefattning ledig i en av rikets hovrätter, och det är ganska väl känt att det möter stora svårigheter att finna en kompetent person, som vill antaga den befattningen. På det hela taget måste jag säga, att man förfar oriktigt, ifall man ställer det så, att de högre och viktigare befattningarna i rikets tjänst icke kunna tillträdas av andra än dem, som ha privat förmögenhet.

Mina herrar, då jag begärde ordet, hade jag tänkt yrka bifall till utskottets förslag, och jag tycker allt fortfarande, att det innebär ett minimum. Nu har emellertid herr Widell velat gå med en ytterligare nedsättning till 19,000 kronor. Ja, 1,000 kronor spela inte någon avgörande roll, och då jag för min del anser, att utsikterna äro sådana, att i bästa fall herr Widells förslag går igenom, ber jag att få yrka bifall till detsamma.

Herr Rydén: Herr talman! Jag skall gärna erkänna, att herr Widells yrkande häver en av de invändningar, som gjordes ifrån min sida, nämligen den invändningen, att man här kommer med ett högre lönebelopp än som förut finnes upptaget i avlöningsreglementets § 5. Däremot häver det inte invändningarna i övrigt. Herr von Sydows resonemang förstår jag mycket väl. Det hade varit en enkel sak att ordna detta, om försäkringsinspektionen inte hade varit ett verk på ordinarie stat, som står i avlöningsreglementet. Då kunde man ha gjort, såsom man förfarit med bankinspektionen. Denna står inte i något avlöningsreglemente, därtill utgår ett särskilt anslag på extra stat för dess chef, och de tjänstemän som finnas inom bankinspektionen stå inte heller i avlöningsreglementet; detta gör, att det hela kan ordnas såsom en fristående sak, utan att det influerar på det allmänna, stora, civila avlöningsreglementet. Detsamma är fallet med sparbanksinspektören. Han står också på samma sätt med sina tjänstemän. Därför hade tredje avdelningen i statsutskottet verkligen en återremiss från utskottet för att undersöka möjligheten, om man skulle ha kunnat flytta ut försäkringsinspektören och sätta honom liksom bankinspektören och sparbanksinspektören på extra stat samt isolera dem, så att de inte stodo i det allmänna avlöningsreglementet. Emellertid visar den undersökning, som vi gjorde inom tredje avdelningen, att det var omöjligt, därför att verket i övrigt står på ordinarie stat. Det har sina fullmakter och sina pensionsvillkor och allting sådant ordnat, och man kan inte flytta ut de övriga ämbetsmännen inom detta verk. Man kan inte flytta ut dem ifrån ordinarie stat och ställa dem såsom beträffande bankinspektionen och sparbanksinspektionen alldeles utanför hela reglementet, åtminstone kan man inte göra det utan synnerligen stora svårig-

*Anslag till
försäkrings-
inspektionen.*
(Forts.)

Anslag till
försäkrings-
inspektionen.
(Forts.)

heter. Det kan ju teoretiskt tänkas, att man skulle skapa ett slags övergångsstat, såsom det gjordes exempelvis när statsdepartementen omorganiserades, men en sådan övergångsstat för relativt unga ämbetsmän är ju en synnerligen besvärlig anordning; att ställa ett helt verk på övergångsstat lär inte någonsin vara praktiserat och inte heller lämpligt.

Sålunda menar jag, att herr von Sydows anförande vore fullständigt riktigt och begripligt, om det hade följts av det yrkandet, att hela verket skulle flyttas ut ifrån avlöningsreglementet, ut ifrån ordinarie stat, såsom fallet är med bankinspektionen och sparbanksinspektionen. Men nu har försäkringsinspektionen från början varit ett vanligt ämbetsverk, organiserat med överdirektör och med ämbetsmän, anställda precis på samma sätt som alla andra ämbetsmän, och avlöningsreglementets bestämmelser gälla för dem och äro avsedda att gälla för dem, och därför kan man inte på det sättet förfara annorlunda i fråga om försäkringsinspektören och försäkringsinspektionen än vad man gör i fråga om vilket som helst av de andra, ordinarie ämbetsverken.

Sedan vill jag säga att även det resonemanget, att det är bolagen, som betala, kan inte väga, så snart verket står inrangerat i avlöningsreglementet bland ordinarie ämbetsverk. Stode det isolerat som bankspektionen och sparbanksinspektionen, skulle det kunna låta säga sig, men så är inte förhållandet. Just med hänsyn till de konsekvenser, det måste få, om man här, sedan man satt ett ämbetsverk på ordinarie stat och inarbetat det i avlöningsreglementet och tjänsteförteckningen o. s. v., skulle reglera det efter helt andra principer än de vanliga ämbetsverken, ha vi hyst betänkligheter.

Herr Widell skulle kanske gentemot detta kunna göra gällande, att när vi sätta vederbörande i en lönegrad av 19,000 kronor, ge vi honom en vanlig generaldirektörsställning, när det gäller en generaldirektör, som är tillsatt på förordnande, men jag måste säga, att jag har stora betänkligheter mot att göra denne tjänsteman till generaldirektör efter avlöningsreglementets princip. En generaldirektör efter de principer, som gälla för avlöningsreglementet, är en person, som förestår ett ganska stort ämbetsverk med många byråer under sig, åtminstone fyra, fem byråer har man ansett vara minimum, för att man skulle skapa en generaldirektörsbefattning. Han har således under sig en stor personal, och han har byråindelning genomförd i sitt verk. Denne försäkringsinspektör kommer inte att ha en enda byrå under sig. Hans närmaste man är en byrådirektör i avlöningsgraden B.28, och för övrigt är detta verk ytterst litet ur personalsynpunkt, så att även i det hänseendet är det så svårt att säga, att det skulle finnas någon konsekvens i vad staten gör, om man ställer denne ämbetsman på ordinarie stat, inarbetad i avlöningsreglementet och med generaldirektörs löneställning. Även därvidlag tror jag, att man inte kommer förbi det hela.

Man säger då, att man är tvungen att ge honom så mycket mer än vanliga ämbetsmän, därför att han har att göra med livförsäkringsbolagen. Jag skulle vilja säga, att livförsäkringsbolagen ha vuxit till en makt, och deras direktörer sitta i allmänhet med inkomster av den beskaffenheten, att ingen svensk ämbetsman kan förhandla med ett svenskt livförsäkringsbolag. Varken statsministern eller någon annan kan förhandla med en livförsäkringsdirektör ur den synpunkten, att han skulle ha lika stora inkomster som livförsäkringsdirektören. Men det är nog en annan sak, som gör, att vi ändock kunna förhandla, och det är, att den, som företräder staten, har lagen och samhället bakom sig, och därför kan hans excellens herr statsministern uppträda gentemot rikets största dignitärer med statens makt bakom sig, och det har den gamle försäkringsinspektören kunnat med sina 15,000 kronors lön mot alla livförsäkringsdirektörerna. Hans ord ha gällt något, och det är inte därför att han har haft en imponerande lön, utan därför att han har haft statens makt och lagen bakom

vad han har gjort; det är det, som skapar den verkliga maktställningen och gör, att folk också hyser respekt för den, som företräder staten. Den gamle överdirektören skulle inte få någon höjd lön, fastän han har skapat detta verk och varit med under hela brytningstiden. Nu, när han går, skall han inte få någon del av förbättringen, utan hans efterträdare skall få det, och jag tror inte, att det har brustit någonting i fråga om den gamles kompetens eller auktoritet med den ställning, han har haft, därför att han har representerat det allmänna och den makt, det allmänna äger.

Jag kan sålunda inte finna herr Widells nya förslag undanröja flertalet av de betänkligheter, som resa sig, och detta gör, att jag anser mig böra vidhålla yrkandet om bifall till reservationen.

Hans excellens herr statsministern **Lindman**: Herr talman, mina herrar! Då statsrådet och chefen för handelsdepartementet genom en resa är förhindrad vara närvarande i kammaren, då detta ärende behandlas, har jag föranletts begära ordet för att göra ett inlägg i denna fråga. Herr Rydén sade nyss, att chefen för försäkringsinspektionen intar den ställning han intar gentemot försäkringsbolagen, därför att han har statens makt och lagen bakom sig, och det är ju fullkomligt riktigt. Men å andra sidan kräves det väl av honom, att han har den insikt, att han verkligen gentemot dem, som han är satt att inspektera, kan fullkomligt hävda sin ställning, med andra ord att han är en man, som besitter sådana kvalifikationer, att han inte på något sätt kan anses vara underlägsen dem, vilka han är satt att övervaka. Detta är väl en omständighet, som är väl så tungt vägande som den, herr Rydén anförde. Vi måste komma ihåg, herr talman, att försäkringsinspektionen har undergått en utomordentlig utveckling under den tid, som den nuvarande överdirektören har suttit på sin post. Jag skall strax belysa det med några siffror, som dock inte skola bli mycket betungande. Men innan dess vill jag framhålla, att det här icke är fråga om t. ex. bara livförsäkringsverksamheten, där inspektören måste vara en matematiker, fullt lika kunnig som livförsäkringsbolagens aktuarier, vilka sitta med större löner än han har, men där han i alla fall måste besitta en sådan sakkunskap, att han inte är underlägsen dem, utan snarare överlägsen, sålunda en av de förnämsta av dem. Det är inte bara fråga härom, utan därtill kommer, att under honom ligger inspektionsverksamheten av all annan försäkring, brandförsäkring, sjöförsäkring, olycksfallsförsäkring och alla övriga försäkringsgrenar, som numera finnas i stor mängd — vi ha kreditförsäkring och ansvarighetsförsäkring m. m. för att inte tala om den försäkringsverksamhet, som tillkom i fjol, nämligen trafikförsäkringen. Jag ber att bara på denna enda punkt få påpeka, hurusom chefen för försäkringsinspektionen skall vara med och bestämma premiesättningen — en sak, som naturligen i allra högsta grad berör hela den stora allmänheten, som äger bilar. Han skall vidare bedöma bolagets soliditet, han skall bedöma skaderegleringarna och bolagens förvaltningskostnader o. s. v. Detta, menar jag, är en sådan stor och viktig sak, att det av sin man kräver sakkunskap och insikt. Herr Rydén nämnde i sitt sista anförande, att den man, som är chef för försäkringsinspektionen, icke har några byråer under sig. Han kan för den skull inte jämföras med andra verkschefer. Nej, herr Rydén, men det är just detta, som visar, att det är på mannens egen personliga sakkunskap och insikt samt eget personliga omdöme, som hela försäkringsinspektionen hänger. Det är därför, som det är av sådan stor vikt, menar jag, att man där har den bästa man, som står att få.

Försäkringsinspektionen inrättades 1903, det är alltså ungefär 27 år sedan, och om jag nu får tillåta mig att besvara kammaren med att lyssna till några siffror, skall kammaren få höra utvecklingen. Jag har lagt upp dessa

*Anslag till
försäkrings-
inspektionen.*
(Forts.)

Anslag till
försäkrings-
inspektionen.
(Forts.)

siffror, så att de skola vara lättsmälta och icke tynga för mycket. Om jag undersöker all försäkringsverksamhet, således inte bara livförsäkring utan även brandförsäkring och alla andra försäkringsgrenar, så finner jag, att premieinkomsten för de bolag, som skola kontrolleras, i det närmaste sexdubblats under denna tid. Premierna utgingo 1928 med 366 miljoner kronor. Beträffande utbetalningar för försäkringsfall har man likaledes fått en sexdubbling, dessa utbetalningar uppgingo 1928 till 136 miljoner. Ser jag på försäkringsfonderna, finner jag, att de åttafaldigats. De ha stigit, så att de 1928 voro i runt tal 1,300 miljoner kronor. Av den, som skall övervaka all denna försäkringsverksamhet, kräves en hög grad av ekonomisk insikt och omdöme. Framför allt fordrar befattningen en man, som är fullständigt självständig och oberoende och som har en sådan lön, att han kan känna sig fullt säker.

Vidare ber jag att få nämna ett par siffror beträffande livbolagen. Deras premiereserv är i runt tal sjufaldigad på samma tid. Den uppgick 1928 till över en miljard, och livförsäkringsbeståndet har sexdubblats så att det nu omsluter 5 miljarder kronor. Från sekelskiftet och ungefär fram till 1926 har antalet livförsäkrade blivit elva gånger så stort. Då var var trettiotredje människa försäkrad i detta land, 1926 var var tredje person försäkrad. Svenska folket placerar sålunda i livförsäkringar en betydande del av sina besparingar. Är det inte då av oerhörd vikt, att den, på vilken det ensam kommer an att övervaka försäkringsbolagens stora verksamhet — som herr Rydén sade, han har inga byråchefer, hela kontrollen vilar på honom själv personligen — är det då inte av största vikt, att denne man besitter en sådan auktoritet, kunskap och insikt, att han verkligen betyder någonting inte bara med lagens och statens makt bakom sig, utan genom sina personliga egenskaper och sitt personliga framträdande gentemot chefer för försäkringsbolag och gentemot alla dem, som han har att göra med?

Nu säger herr Rydén, att detta inte är ett isolerat fall, utan det kommer naturligen att draga andra med sig. Jag vill förmena, herr talman, att det verkligen är ett mycket isolerat fall. Såsom det här är lagt, sorterar det under § 5 andra momentet i allmänna avlöningsreglementet, och den paragrafen upp-tar ett antal tjänstemän — det är statssekreterare, det är chefen för justitiedepartementets lagavdelning, det är expeditionsheferna, det är cheferna för kommandoexpeditionerna, överinspektören för sinnessjukvården och chefen för stuteriöverstyrelsen — alla med varierande avlöningar. Det är bara en ren tillfällighet, att den högst avlönade, som nämnes i denna paragraf, har 17,000 kronor. När försäkringsinspektören införes där, så skola vi komma ihåg, att han visserligen, som herr Rydén säger, sitter i ett ordinarie verk, men han är själv förordnad. Han sitter på ett förordnande. Är han en statstjänare i övrigt, en statsämbetsman, behåller han sin ordinarie tjänst och förordnas till chef för försäkringsinspektionen. Är det så, att han slutar där, så faller han tillbaka på sin ordinarie tjänst och får pension där. Men om det skulle vara en person, som icke är en statsämbetsman, utan en fristående man, då får han ingen pensionsrätt. Man måste väl ändå medge, att det är en betydande skillnad just på den ställning, som den mannen på det sättet intar genom ett sådant förordnande utan pensionsrätt, och den ställning, som de intaga, som sitta i vanliga ordinarie ämbetsverk.

Om man skulle motsätta sig en löneförhöjning åt chefen för försäkringsinspektionen, bara därför att verket är uppfört på ordinarie stat — han själv är, som jag nyss nämnde, tillsatt på förordnande — så menar jag, att man därtill inte har den ringaste anledning, vilket man kan finna, om man betänker, at bankspektören, såsom många gånger nämnts, har 24,000 kronor. Sparbanksinspektören, vars befattning inrättades i fjol, har 18,000 kronor. Om herr Rydén i utskottets avdelning riktigt hade satt sig in i det arbete, som på-

vilar chefen för försäkringsinspektionen, så vågar jag påstå, att han icke skulle kunna säga, att denne chef skall vara mindre kvalificerad än inspektören för sparbankerna. Jag förringar ingalunda sparbanksinspektörens uppgifter — med tanke på vad som hänt och med tanke på vikten av att allt det sparkapital, som insättes i sparbankerna, blir väl tillvarataget — men jag vågar påstå, att av chefen för försäkringsinspektionen måste krävas större kvalifikationer. Han har att övervaka i lika mån som de andra inspektörerna småfolkets insättningar i form av livförsäkringar och brandförsäkringar.

Nu har jag endast att tillfoga, att lönenämnden, såsom här tidigare av herr Widell har anförts, för sin del granskat och enhälligt tillstyrkt en avlöning av 20,000 kronor. Skulle vi inte kunna lita på de män, som sitta i denna lönenämnd, i civilförvaltningens lönenämnd? Vi veta att de behärska alla finesser i allt vad till löneroglering hörer, och deras utlåtanden ha vi vant oss vid att betrakta som hart när oomkullrunneliga! Skola vi inte nu i detta fall kunna lita på ett förslag, som är granskat av en enhällig lönenämnd med generaldirektör Stridsberg, med herr Nilsson i Kabbarp, med herr Nilsson i Bonarp? Tro herrarna, att de inte skulle ha varit så försiktiga, att de hade godtagit herr Rydén's anvisningar, om de verkligen hade menat, att det hade varit någon fara att ge den högre lönen? Jag tror, att de ha den största och bästa överblick över allt, som ligger inom lönerogleringsområdet och att man därför lugnt kan rätta sig efter dem.

Jag vill till sist, herr talman, endast säga, att kammare och riksdag kunna ju göra hur som helst i detta fall, sätta lönen till 17,000 kronor, sätta den till 19,000 kronor eller sätta den, som Kungl. Maj:t har föreslagit, till 20,000 kronor. Men var goda bemark, att här är ett tillfälle, när en nuvarande överdirektör avgår med pension efter en lång och förtjänstfull verksamhet. Han skall ersättas med en ny man. Det vore säkerligen icke välbetänkt att bibehålla en lön av 17,000 kr. De, som skola inspekteras, ha själva värdsamt hemställt, att lönen måtte höjas för denne man, som skall inspektera dem. Det finns ingen anledning för oss att motsätta oss denna hemställan, och det vore inte klokt och välbetänkt att följa reservanterna.

Herr Kvarnzelius: Som här ifrån flera talare har anmärkts, ha ju försäkringsbolagen själva föreslagit en lön på 24,000 kronor. Detta gav mig anledning, när detta ärende första gången kom in till statsutskottet, att hemställa till vederbörande avdelning att återtaga ärendet för att om möjligt se till, om man icke kunde gå in för vad försäkringsbolagen hade föreslagit. Ärendet remitterades åter till avdelningen. Jag förräder ju ingen hemlighet, om jag meddelar det. Avdelningen tog upp ärendet på nytt, men den kom endast tillbaka med en något tydligare reservation av en av avdelningens ledamöter, under det att avdelningens ledamöter i övrigt intogo förut intagen ståndpunkt och förordade en lön av 17,000 kronor. Det är sålunda formalismen i sin rätta prydno, kan man säga, som här har firat en triumf, där de sakliga skälen ha fullständigt åsidosatts bara med hänsyn till att man annars skulle riskera att skapa fram en ny lönetyp. Jag hemställde i det sammanhanget inom utskottet, att avdelningen skulle taga under överbäggande att sätta försäkringsinspektionen utanför avlöningsreglementet på samma sätt som i fråga om bankinspektionen, då givetvis inga som helst svårigheter hade förelegat för utskottet att röra sig mera fritt med hänsyn till dessa formella förhållanden. Herr Rydén har redogjort för anledningen varför inte avdelningen ville ge sig in på det arbete, som var förenat med en sådan åtgärd, och den hemställde som sagt om en lön av 17,000 kronor.

Jag tycker, att efter de anföranden, som ha hållits av herr von Sydow och nu ifrån statsrådsbänken, skall det vara ganska svårt även för reservanterna

Anslag till
försäkrings-
inspektionen.
(Forts.)

att hålla fast vid den byråkratiska uppfattning, som de från början i detta avseende ha intagit. Det är ju inte fråga om att vederbörande skall ha en viss personalstab under sig. Detta skall inte vara avgörande för värdet av det arbete, som en chef utför. I detta fall är det ju tvärtom så, att det är egentligen på chefen inom försäkringsinspektionen, som hela ansvaret vilar för att tarifferna bli vederbörligen granskade och uppgjorda, så att de hålla i det långa loppet. Det påvisades alldeles särskilt av herr von Sydow i hans anförande, vilken betydelse det har, att befattningen upprätthålles av en person med verkliga förutsättningar att granska dessa saker, och att han får en avlöning, som åtminstone ställer honom i paritet med de aktuarier, som göra upp de tariffen, han sedan skall granska. Man kan väl förstå försäkringsbolagen, när de gingo in med en framställning att få lämna en lön på 24,000 kronor. Jag bortser nu ifrån att direktörerna i dessa försäkringsbolag ha en mångdubbelt större avlöning än vad denne inspektör skulle ha, men att han skall hava en sådan avlöning, att han, som hans excellens herr statsministern påpekade, intar en fullt självständig ställning gentemot dem, som han skall inspektera, det tycker jag inte är för mycket begärt, och det är, med det värde, som penningen nu har, väl frågan om ifall man kan säga, att man med en lön av 17,000 kronor skapar den självständiga ställning åt en person i denna befattning, som nu är i fråga.

Jag för min del har fortfarande den uppfattningen, att det hade varit bäst, ifall Kungl. Maj:t hade gjort upp ett förslag från början av det innehåll, att man gjort försäkringsinspektionen på samma sätt fristående från avlöningsreglementet som bankinspektionen. Då hade man kunnat gå in för de 24,000 kronorna, och då misstänker jag, att lönenämnden inte hade haft någonting att invända däremot, men man förstår, att lönenämnden givetvis har hesiterat för att gå på de 24,000 kronor, vilka jag fortfarande anser vara det minimum, som en person i denna ställning borde få. Jag vill säga här högt och rent för min personliga del, att minimum borde vara en lön av 24,000 kronor för den ansvarsfulla befattning, det här är fråga om.

Jag ber att få fästa uppmärksamheten ytterligare ett ögonblick vid det arbete, som den nuvarande chefen för försäkringsinspektionen har utfört vid tillkomsten av automobilförsäkringen efter de breda linjer, efter vilka den är lagd här i landet, vilket arbete han hade med de olika försäkringsbolagen för att förmå dem att taga risken, oavsett om premien för bilarna var betalad eller inte, så att allmänhetens intressen skulle vara tillbörligen tillgodosedda, hur han med glans genomförde sitt jätteverk att pressa bolagen till att visa solidaritet i fråga om ansvarigheten, vilket var nödvändigt för att genomföra den nya försäkringsformen. Det var den gamle försäkringsinspektören Laurin, som kunde göra det. Den nye, som skulle ha blivit tillsatt med en lön av 17,000 kronor, skulle säkerligen inte ha gått i land med det arbetet. Och vad det betyder för allmänheten i fråga om ekonomisk säkerhet, när det gäller dessa saker, det bör utan vidare var och en förstå.

Nu har här framställts yrkande om en lön av 19,000 kronor. Jag får för min del säga, att efter det att jag åhört debatten här, är det mig ytterligt motbjudande att acceptera en nedsättning till 19,000 kronor. Jag tycker, att man åtminstone kunde ha stannat vid de 20,000 kronorna. Men liksom herr von Sydow resignerar även jag och säger, att det blir dock något större möjlighet för Kungl. Maj:t att få en prima kraft på denna post, om man ger honom 19,000 kronor än om man ger honom 17,000 kronor.

På den grund ber jag, herr talman, att få biträda det av herr Widell gjorda yrkandet.

Herr **Rydén**: Jag måste säga några ord i anledning av vad utskottets ärade ordförande nyss yttrade. Det var särskilt en beskyllning, som han riktade mot

statsutskottets tredje avdelning för byråkratism och formalism, när det gällde behandlingen av denna sak. Det är ju bekant, att inrättandet av civilförvaltningens avlöningsreglemente föregåtts av ett utomordentligt stort förberedningsarbete, och meningen med upprättandet av detta avlöningsreglemente var, att man skulle genomföra enhetliga grundsatser i fråga om lönergleringarna, lönernas avvägande, tjänsternas benämning och ställning o. s. v. Naturligtvis kan man, herr Kvarnzelius, kalla ett sådant arbete för ett formalistiskt och byråkratiskt arbete, och man kan naturligtvis ännu mera mot dem, som ha att försöka att övervaka, att reglementet följes principiellt, rikta beskyllningar för formalism och byråkratism, men att detta reglemente överhuvud taget finnes till beror ju på den önskan, som riksdagen och regeringar, åtminstone somliga, ha haft, att man skulle få bestämda, ensartade grunder för lönernas bestämmande och platsernas placering på de olika lönepinhålén inom hela civilförvaltningen. Därför är det en mycket allvarlig sak att beträffande detta reglemente och de platser, som stå i detta reglemente, bryta de allmänna grundsatsen, som uppbära detsamma. Jag tror, att herr Kvarnzelius, i fall han verkligen genomtänker sitt uttalande här, skall vara villig att återtaga den beskyllningen mot tredje avdelningen. Nu är det så, att tredje avdelningen har de flesta lönefrågorna på sin lott, och den måste därvidlag naturligtvis se till, huruvida de allmänna avlöningsprinciperna vinna tillämpning eller inte i de förslag, som göras. Det må åberopas vilka auktoriteter som helst emot oss, så är det ändå klart, att det förslag, som Kungl. Maj:t framlagt om en överdirektör med 20,000 kronors lön, var en fullständig avvikelse från alla hittills upprätthållna principer i avlöningsreglementet. Dit hör också efter mitt betraktelsesätt en lön av 19,000 kronor för denna tjänst. Jag kan inte säga annat än att det kloka hade varit här, och jag vill, i anledning av vad hans excellens herr statsministern yttrade, säga, att regeringen hade gjort denna sak den bästa tjänsten genom att göra ett ordentligt förarbete, innan propositionen lades fram. Då hade det inte kommit ett förslag om en överdirektörsbefattning med 20,000 kronors lön. Då är det möjligt, att regeringen hade kommit in på den linjen, som man i statsutskottet varit inne på, att man borde bryta ut hela detta verk och denna plats ur avlöningsreglementet. I samma ögonblick som vi bryta ut det ur det allmänna avlöningsreglementet, över vilket det skall ligga en linjal, i samma ögonblick ser jag inte alls på det sättet beträffande lönen som jag nu gör. Då kan man säga, att man kan gå till 24,000 kronor liksom beträffande bankinspektören, ty han står alldeles utanför, han hör inte till systemet, han står inte i reglementet o. s. v. Men att i samma avlöningsreglemente stipulera för denne aktuarie — ty det är ingenting annat än en matematiker, det här gäller, allt vad ni än säga, så är det inte fråga om någon man med stora förvaltningsuppgifter, utan det är fråga om en matematiker, en duktig matematiker — att i samma avlöningsreglemente stipulera för denne byråchef eller aktuarie, som nu kommer att bli satt till chef för försäkringsinspektionen, högre lön än för presidenten i Svea hovrätt och chefen för hela pensionsstyrelsen, det är oriktigt. Ni få kalla min uppfattning för byråkratism eller formalism. Flytta ut dem, då stör det inte, om jag så får säga, avlöningsreglementets allmänna principer, men i samma ögonblick som man vill ha dem in i detta reglemente och ha verket på ordinarie stat etc., får man tillämpa de principer, som gälla för avlöningsreglementet i dess helhet. Så är betraktelsesättet här. Jag har varit med så länge i riksdagen, jag var med även under 1904 års stora lönergleringsperiod och vet, vad det betyder, om man i det stora allmänna hela avviker från de gällande principerna för ett avlöningssystem. Sådant smittar av sig och bryter ganska snart sönder det hela. Det var tvunget på den tiden, när vi hade den första stora lönergleringsperioden, att riksdagen med styrka hävdade, att vissa ensartade principer skulle

Anslag till försäkringsinspektionen.
(Forts.)

Anslag till
försäkrings-
inspektionen.
(Forts.)

tillämpas, och det lär också bli nödvändigt här. Men denna kammare är i så hög grad ämbetsmannabetonad. Jag vill ha sagt, att mitt uppträdande här gäller, att man i detta avlöningsreglemente vill tillämpa principer, som äro fullständigt främmande för detsamma, och det gäller inte, att lönen i och för sig skulle kunna anses vara för hög, men det stöter mitt rättsmedvetande, det måste jag säga, att betala en matematiker eller en aktuarie eller en byråchef, som sättes att sköta detta räkne- och granskningsarbete, högre lön än man betalar de högsta och viktigaste chefsposterna bland de ämbetsmän, som lyda under civilförvaltningen. Det kan jag inte finna rätt. Herr statsminister, tag tillbaka ärendet och framlägg ett ordentligt förslag till nästa års riksdag, så kanske vi inte behöva tvista så mycket om det! Ställ dessa ämbetsmän utanför systemet, men, herr landshövding Kvarnzelius, detta kan inte statsutskottet sitta och göra på egen hand under sitt bråda arbete. Det kan inte utskottet göra, utan att åtminstone göra remiss till alla ämbetsverk, som beröras därav. Man kan inte sitta och göra om en institution på det sättet, att man flyttar tjänstemännen från ordinarie stat med pensionsrätt och alltsamman och ut på extra stat. Det kan man inte begära, att vi skola kunna göra i riksdagen. Det fordrar en ordentlig undersökning, som endast Kungl. Maj:t har resurser att göra, ifall Kungl. Maj:t vill använda dessa.

Hans excellens herr statsministern **Lindman**: Herr talman! Jag vågar begära ordet ännu en gång, på det att kammaren inte av det senaste anförande, herr Rydén har hållit, måtte bibringas en vanföreställning beträffande avlöningsreglementet, ty vad herr Rydén nu sagt vågar jag beteckna såsom icke fullt överensstämmande med verkliga förhållandet. Herr Rydén säger, att man skall lägga en linjal över dessa avlöningsreglementen, och efter denna sin linjal vill han sedermera draga upp sina linjer och sätta var och en på sin rad. Men, herr talman, vissa kategorier ha sammanförts i en särskild paragraf i lönereglementet, nämligen § 5, och det är de, som jag omnämnde. I denna paragraf förekomma nämligen sådana variationer i löner som 17,000 kronor, 15,000, 13,000, 12,000, till och med 8,000 kronor. För de personer, som äro omnämnda i denna paragraf, nämligen de befattningshavare, vilka tillsättas genom förordnande tills vidare, utgår ett arvode, icke en lön, för år räknat med nämnda belopp. Denna paragraf är tillkommen, på det att man må kunna föra ut vissa befattningshavare ur reglementet i övrigt och placera dem på sådant sätt, att man får större rörelsefrihet i lönehänseende. I den paragrafen finnas nu, som jag säger, löner varierande mellan 8,000 och 17,000 kronor. Precis lika väl hade det kunnat hända, att där hade förekommit en lön om 20,000 kronor eller 19,000 kronor eller någonting annat. Det är fullkomligt oriktigt av herr Rydén att ge kammaren den föreställningen, att kammaren bryter sönder avlöningsreglementet genom att följa Kungl. Maj:ts förslag. Dessutom vill jag tillägga, att det inte heller är riktigt att framställa denne chef för försäkringsinspektionen såsom allenast en matematiker — något som herr Rydén upprepar upphörligt. Chefen för försäkringsinspektionen skall väl vara matematiker, men han skall därjämte vara en man, som skall inspektera, övervaka, icke med hjälp av byråchefer, som han inte har några, utan personligen, hela detta väldiga område, som försäkringsverksamheten i vårt land utgör. Jag begriper inte, varför han inte skulle vara jämställd med bankinspektören, och jag förstår ännu mindre varför han t. o. m. skulle få lägre lön än sparbankinspektören, vilken har 18,000 kronor. Jag vågar säga, att om kammaren går med på vad som här är föreslaget, det högsta beloppet, kommer kammaren icke att utsätta sig för den allra minsta risk för att på något sätt bryta sönder det avlöningsreglemente, som vi en gång skapat.

Efter härmed slutad överläggning yttrade herr talmannen, att i avseende på det nu föredragna utlåtandet yrkats 1:o) att det förslag skulle antagas, som innefattades i den vid utlåtandet avgivna reservationen; samt 2:o), av herr *Widell*, att nämnda reservation skulle godkännas med den ändring, att dels i tredje stycket av den föreslagna motiveringen ordet »författningsrum» utbyttes mot »författningsparagraf» och siffran 17,000 ändrades till 19,000, dels att i den i femte stycket av reservanternas motivering och under punkten b) i klämman intagna staten siffran 63,600 ändrades till 65,600 och slutsumman 137,000 till 139,000, dels ock att i punkten c) i klämman siffran 5,300 ändrades till 7,300 och siffran 137,000 till 139,000.

Anslag till försäkringsinspektionen.
(Forts.)

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare enligt berörda yrkanden; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Rydén* begärde votering, i anledning varav herr talmannen upptog vardera av de båda under överläggningen gjorda yrkandena med hemställan, huruvida kammaren ville antaga detsamma till kontraposition i den förestående omröstningen; och förklarade herr talmannen sig finna de härå avgivna svaren hava utfallit med övervägande ja för deras mening, som ville till kontraposition antaga godkännande av det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet avgivna reservationen.

Herr *Widell* äskade emellertid votering om kontrapositionens innehåll, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som till kontraposition i huvudvoteringen angående statsutskottets utlåtande nr 68 antager godkännande av det förslag, som innefattas i den vid utlåtandet avgivna reservationen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har till kontraposition i nämnda votering antagits bifall till herr *Widells* yrkande i ämnet.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för nej-propositionen.

I följd därav uppsattes, upplästes och godkändes för huvudvoteringen en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 68, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles herr *Widells* yrkande i ämnet.

Sedan denna voteringsproposition efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr tal-

Anslag till försäkringsinspektionen.
(Forts.)

mannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

Föredrogos ånyo bankoutskottets utlåtanden:

nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående viss ändring i gällande bestämmelser om pensionering av icke-ordinarie personal vid statens järnvägar m. m.;

nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående viss ändring i för statens pensionsanstalt gällande stat; samt

nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående delaktighet i statens pensionsanstalt för befattningshavare hos centralrådet för skogsvårdsstyrelsernas förbund.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Ang. godkännande av en konvention rörande handeln med vapen, ammunition och krigsmateriel.

Föredrogs ånyo konstitutionsutskottets utlåtande nr 17, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående godkännande av en i Genève den 17 juni 1925 dagtecknad konvention rörande kontroll av den internationella handeln med vapen, ammunition och krigsmateriel.

Till konstitutionsutskottets handläggning hade båda kamrarna hänvisat en av Kungl. Maj:t till riksdagen avlåten proposition, nr 111, däri Kungl. Maj:t, under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över utrikesdepartementsärenden den 21 februari 1930 samt med överlämnande av texten till en i Genève den 17 juni 1925 dagtecknad konvention rörande kontroll av den internationella handeln med vapen, ammunition och krigsmateriel, äskat riksdagens godkännande av nämnda konvention.

Utskottet hade i det nu ifrågavarande utlåtandet anfört:

»Konstitutionsutskottet har vid företagen granskning av nu framlagda konvention rörande kontroll av den internationella handeln med vapen, ammunition och krigsmateriel icke funnit anledning till erinran mot dess ratificerande, och detta så mycket mindre som Sverige redan självt följer de regler rörande kontrollen, vilka konventionen uppställer.

Till vad ministern för utrikes ärendena vid propositionens föredragning anfört i fråga om betydelsen av en samtidigt föreliggande ratifikation av ifrågavarande konvention från vissa makters sida vill utskottet giva sin anslutning.

Utskottet, som förutsätter att, därest nytillkomna omständigheter det påkalla, utrikesnämnden, på sätt i §§ 12 och 54 regeringsformen stadgas, erhåller tillfälle att yttra sig innan ratifikationsfrågan slutligt avgöres, hemställer alltså, att förevarande kungl. proposition måtte av riksdagen bifallas.»

Enligt en vid utlåtandet avgiven reservation hade herrar *G. W. Hansson*, *Vennerström*, *Engberg*, *Karlsson* i Vadstena, *Fast* och *Brännberg* ansett, att utskottets utlåtande bort hava följande lydelse:

»Konstitutionsutskottet har vid företagen granskning av nu framlagda konvention rörande kontroll av den internationella handeln med vapen, ammunition och krigsmateriel uppmärksammat, att såsom villkor för Sveriges anslutning till nämnda konvention uppställts kravet på samtidig ratificering av ett antal i propositionen uppräknade stater, jämte de stater, som Kungl. Maj:t vid ärendets avgörande ytterligare finner påkallat. Utskottet har intet att erinra mot Sveriges omedelbara och förbehållslösa ratifikation av berörda

konvention, detta så mycket mindre som Sverige redan tillämpar de regler, som uppställts i konventionen.

Under återopande av vad ovan anförts hemställer utskottet, att riksdagen i anledning av förevarande proposition måtte förklara sig intet ha att erinra mot Sveriges ratifikation av berörda konvention.»

Ang. godkännande av en konvention rörande handeln med krigsmateriel.
(Forts.)

Herr **Vennerström**: Ja, som herrarna torde finna, ha i någon mån delade meningar rätt inom utskottet rörande denna proposition. Meningarna ha icke varit delade om spörsmålet, huruvida riksdagen skulle eller icke skulle medverka till ratificeringen av denna konvention. I det fallet ha samtliga medlemmar av utskottet varit fullt ense, att det vore av värde för vårt land, att konventionen rörande vapenhandeln blev ratificerad och verkligan gällande för vederbörande länder. Det är ju alldeles klart, att när det gäller dels kontrollen rörande den internationella handeln med vapen, ammunition och krigsmateriel och dels offentligheten, publiciteten, är det av värde för vårt land, att en konvention kommer till stånd, även om detta värde icke bör värderas alltför högt. Vi ha ju i allmänhet ej någon större aktning för alla de olika internationella konventionerna rörande freden, som i många fall ju visat sig vara av icke alltför stor betydelse.

Meningsskiljaktigheten inom utskottet har enbart rört frågan, om man skulle från vårt lands sida gå in för ratificering med eller utan villkor, med eller utan förutsättningar. Regeringen har för sin del ansett, att man borde resa vissa villkor, d. v. s. konventionens godkännande samtidigt av vissa i propositionen anförda stater, eventuellt med tillägg av de stater i övrigt, som Kungl. Maj:t sedermera skulle kunna efter omständigheterna fixera. Vi reser vanter ha ansett läget i detta fall vara sådant, att vårt land skulle kunna våga sig på en ratificering utan de nyss nämnda villkoren, och skälen för denna reservanternas mening tager jag mig friheten att i största möjliga korthet här rekapitulera.

I propositionen anföres det, att denna konvention rör dels kontrollen av vapenhandeln, dels publiciteten, och i propositionen anföres vidare, att i båda dessa avseenden iakttagit vårt land redan nu, ehuru det icke ratificerat konventionen, i det väsentliga de grundprinciper och grundregler, som stadgas i konventionen i fråga. Propositionen säger rörande kontrollen: »Vad först angår kontrollen är att märka, att Sverige, ehuru beslut om ratifikation ej fattats, alltsedan konventionens undertecknande följt de däri angivna grundprinciperna.» Såväl i fråga om exportförbud som licens har alltså vårt land iakttagit de grundregler, som gälla i konventionen. Och det gör, att propositionen sedermera även gör följande sammanfattning: »För en ratifikation från svensk sida erfordras följaktligen varken utfärdandet av några ytterligare restriktiva bestämmelser eller någon principiell förändring i den licenspolitik, som numera tillämpas.» Gå vi sedermera till publiciteten, så säger propositionen följande: »Med avseende å konventionens publicitetsbestämmelser må framhållas, att detaljerade uppgifter rörande Sveriges export och import av vapen, ammunition och krigsmateriel som bekant redan före konventionens tillkomst offentliggjorts genom den officiella statistiken.» Då emellertid varugrupperingen i vår gällande statistik icke helt sammanfallit med varugrupperingen i konventionen, har ju en omläggning skett av våra statistiska förhållanden, och propositionen meddelar, att genom statsmakternas beslut år 1929 angående utfärdande av en ny tulltaxeförordning har denna ändring trätt i tillämpning den 1 januari innevarande år. Enligt denna förordning sammanfaller varugrupperingen med vad som innefattas i konventionen.

Under sådana förhållanden, herr talman, då såväl i fråga om kontrollen som

Ang. godkännande av en konvention rörande handeln med krigsmateriel.
(Forts.)

även i fråga om publiciteten vårt land redan gått in för de grundprinciper, som äro stadgade i konventionen, har det förefallit reservanterna, som om ej något större skäl förelåg för att resa några villkor, utan vårt land skulle kunna utan vidare gå till ratifikation av konventionen i fråga. Vi ha funnit detta så mycket hellre som risken av att konventionen icke ratificeras ej på något sätt innebär ett upprivande av vår gällande politik. Om detta säger propositionen följande: »Konventionens grundprinciper torde ock vara av den art, att Sverige jämväl i fortsättningen och oavsett om konventionen på grund av bristande anslutning skulle förfalla bör i huvudsak följa desamma.» Alltså, när det meddelas — och jag tror, att det är tämligen naturligt — att Sverige, även för det fall att konventionen icke ratificeras, ändå kommer att bibehålla de grundprinciper, som vi tillämpa, har det förefallit reservanterna än mera, att det föreligger ganska svaga skäl för att vårt land skulle resa vissa villkor om andra länders anslutning till konventionen.

Med dessa ord, herr talman, har jag velat redogöra för vår åskådning i frågan, och med stöd av detta yttrande skall jag be att få yrka bifall till reservationen.

I detta anförande instämde herr *Hansson, Gustav*.

Herr Reuterskiöld: Herr talman, mina herrar! Det är det egendomliga förhållandet med det förslag, som föreligger, att det mot vanligheten åtföljes av en reservation. Jag skall tillåta mig söka särskilja vad utskottet sagt och vad reservanterna sagt, icke bara efter vad som här synes stå, utan efter vad själva innebörden är.

Reservanterna vilja, att riksdagen skall förklara sig icke ha något emot att utan vidare godkänna den konvention angående vapenhandeln, som Kungl. Maj:t förelagt riksdagen. Reservanterna vilja däremot icke veta av några förbehåll eller villkor utan anse, att om det skall ratificeras, bör det ratificeras när som helst, rent och klart. Efter utskottsmajoritetens uppfattning bör man emellertid svara på den fråga, som är ställd, och icke på någon annan fråga. Kungl. Maj:t har frågat, om riksdagen vill vara med om att ratificera denna konvention på de och de förutsättningarna och villkoren. Grunden till denna Kungl. Maj:ts framställning har utskottet fattat vara den, att det finnes mycket liten sannolikhet för att denna konvention överhuvud kommer att ratificeras av ett tillräckligt antal stater, om icke samtidigt en ratificering sker av dem som äro vapenproducerande stater, och vad det gäller har synts utskottet vara det, att riksdagen skulle ställa sig bakom Kungl. Maj:t och Kungl. Maj:ts förslag och genom att ställa upp villkoret om samtidighet utöva en viss påtryckning på — om jag får använda uttrycket — några genstörtiga stater, som icke velat ratificera. Vi ha fattat Kungl. Maj:ts framställning som en framställning därom, att riksdagen med Kungl. Maj:t skulle gå på den linjen, att vi vilja ha denna konvention ratificerad. Den blir ej ratificerad, så att den blir gällande, om icke ett visst antal stater komma att ratificera. Detta antal vinnes ej, om man ej kan samtidigt göra en påtryckning på dem som äro mest tveksamma, genom att undanröja det hinder, som ligger däri, att icke en samtidig ratificering sker. Det är därför utskottet velat tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts proposition, som innehåller detta.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena **Trygger:** Herr talman, mina herrar! Sedan den kungl. propositionen framlades, har det tillkommit en omständighet, som bestyrker riktigheten av den ståndpunkt, som den siste ärade talaren här framförde. Brittiska regeringen har nämligen i en skri-

velse till Nationernas förbunds sekretariat meddelat, att den vid nästa råds-
möte kommer att föreslå sammankallandet av en konferens mellan signatär-
makterna till konventionen i syfte att uppnå en överenskommelse om en *sam-*
tidig ratificering från de vapenproducerande ländernas sida. Brittiska rege-
ringen har motiverat detta sitt förslag därmed, att man vid en dylik överlägg-
ning lättare skulle kunna nå ett resultat än genom de diplomatiska förhand-
lingar, som för närvarande påginge.

*Ang. godkän-
nande av en
konvention rö-
rande handeln
med krigs-
materiel.*

(Forts.)

Nu veta vi, att brittiska regeringen är en bland de regeringar, som allra liv-
ligast arbetat för att få denna konvention till stånd och som i den ser ett freds-
befordrande medel. Brittiska regeringen har således icke låtit sig nöja med
att blott själv ratificera konventionen och därmed ge ett uttryck för sin per-
sonliga uppfattning. Brittiska regeringen gör däremot sin ratificering bero-
ende av att de övriga vapenproducerande staterna också gå med — således
precis samma ståndpunkt som man har intagit i den kungl. propositionen och
som konstitutionsutskottets ordförande här gjort gällande.

Jag hoppas därför, att kammaren i likhet med andra kammaren ville god-
känna utskottets hemställan.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjordes i enlighet med de där-
under förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad utskottet i
det under behandling varande utlåtandet hemställt samt vidare på godkännan-
de av den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarades den förra
propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Föredrogs ånyo sammansatta banko- och första lagutskottets utlåtande nr
1, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om bok-
föring vid enskild järnväg m. m. dels ock i ämnet väckt motion.

*Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.*

Genom en den 24 januari 1930 dagtecknad, till lagutskott hänvisad pro-
position, nr 37, vilken överlämnats till första lagutskottet och sedermera en-
ligt överenskommelse mellan detta utskott och bankoutskottet hänskjutits till
behandling i sammansatt banko- och första lagutskott, hade Kungl. Maj:t
föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

- 1:o lag om bokföring vid enskild järnväg;
- 2:o lag om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 (nr 53 s. 1) om järn-
vägsaktiebolag.

I samband med denna proposition hade utskottet till behandling förehaft en
inom första kammaren av herr *Boman* väckt motion, nr 233, i vilken hemställts,
att riksdagen måtte avslå propositionen.

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet av angivna orsaker hem-
ställt,

- 1) att ifrågavarande proposition måtte av riksdagen lämnas utan bifall;
samt
- 2) att den i anledning av propositionen väckta motionen, nr 233 i första
kammaren, måtte anses besvarad genom utskottets hemställan under 1).

Reservation hade avgivits av herrar *Gustafsson* i Stensholm, *Charles Lind-*
ley, *Johansson* i Friggeråker, *Fredrik Julin*, *Lindqvist* i Halmstad och *Johan-*
son i Huskvarna, vilka på anförda skäl hemställt,

- 1) att ifrågavarande proposition måtte av riksdagen bifallas; samt
- 2) att den i anledning av propositionen väckta motionen, nr 233 i första kam-
maren, måtte anses besvarad genom den i första punkten gjorda hemställan.

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)

Herr **Gustafsson, Karl:** Herr talman, mina herrar! Kungl. Maj:t har i denna proposition föreslagit en lag om ny bokföringsskyldighet för de enskilda järnvägarna, huvudsakligen för att därigenom få en enhetlig sådan till stånd för hela landets enskilda järnvägsnät. Vad som egentligen varit Kungl. Maj:ts orsak att lägga fram förslaget, är riksdagens begäran att en sådan bokföring skulle komma till stånd. Riksdagens revisorer anhöll redan 1919 på grund av sitt arbete under revisionen att få fästa riksdagens uppmärksamhet på saken och begärde att i stället för den bokföring, som nu äger rum inom de enskilda järnvägarna, i synnerhet de, som äro beroende av staten, d. v. s. de som erhållit statslån, att ett enhetligt bokföringssystem måtte införas, så att det vore möjligt att ekonomiskt överskåda dessa bolags ekonomiska ställning. Denna revisorerernas hemställan vann gehör först i bankoutskottet 1920, och bankoutskottet anslöt sig till riksdagsrevisorernas förut gjorda anhållan. Riksdagen beslöt redan den 2 mars 1920 en skrivelse till Konungen av det innehåll, varom bankoutskottet hemställt.

Jag menar således, att här föreligger ett fullt utrett och legalt arbete bakom denna sak, som vi nu ha under behandling. Trots detta har visserligen under tiden efter detta beslut åtskilliga förändringar inträffat, och beträffande vad som 1920 ansågs vara så av behovet påkallat har det nuvarande sammansatta banko- och första lagutskottet i sitt utlåtande sagt, att det icke äger den aktualitet i dag, som det gjorde på den tiden, varför utskottet kommit fram till sitt avslagsyrkande. Detta avslagsyrkande biträdades emellertid icke av hela utskottet, utan jag och några andra reservanter, både från första och andra kammaren, anse, att samma skäl, som redan 1919 och 1920 talade för att en särskild bokföringsskyldighet för de enskilda järnvägarna borde komma till stånd, ännu i dag — om också i vissa delar i en något minskad omfattning — fortfarande äga den giltighet, att föreliggande förslag bör bifallas. Denna min åsikt har blivit bestyrkt därav, att kungl. järnvägsstyrelsen ännu så sent som den dag i dag är också av samma mening, att det bör komma till stånd en lagstiftning om särskild bokföring för de enskilda järnvägarna. Det är ju alldeles klart, att det i första hand är de järnvägar, som åtnjuta statsunderstöd, som i detta fall skulle vara skyldiga att ha denna enhetliga bokföring, så att staten alltid skulle kunna se, hur deras ekonomiska ställning är, och kontrollera densamma. Men det torde säkerligen också med hänsyn till järnvägstaxorna och åtskilliga andra saker vara gagneligt för det hela, om en enhetlig bokföring vore till finnandes vid alla våra enskilda järnvägar.

Jag förräder väl ingen hemlighet, om jag säger, att då utskottet redan hade fattat sitt beslut och skulle slutjustera sitt utlåtande, var det knappast möjlighet för utskottets majoritet att bibehålla denna kontinuitet för avslag, och skulle vi ha gått till en ny omröstning, förmodar jag, att det hade skett ett avfall från denna majoritet. Nu finner jag i alla fall, att denna sak, om den också i viss mån ej har hela den aktualitet, som den hade 1919 och 1920, likväl har så pass stor betydelse, att en särskild bokföringsskyldighet bör åläggas dessa järnvägar, varför jag, herr talman, finner mig böra yrka bifall till reservationen, vilken är i full överensstämmelse med den kungl. propositionen i ärendet.

Greve **Spens:** Herr talman, mina herrar! Det föreliggande förslaget visar, hurusom en riksdagsskrivelse med begäran om utredning i ett visst hänseende kan föranleda åtgärder långt utöver vad med riksdagsskrivelsen avsetts.

Riksdagen begärde 1920 endast en utredning i syfte, att större enhetlighet och likformighet skulle ernås i de *med statslån* understödda järnvägsaktiebolagens räkenskaper. Sedermera har denna fråga vuxit ut till att avse alla enskilda järnvägar, och syftet med utredningen har blivit att tillgodose

huvudsakligen tre offentliga intressen, nämligen dels att underlätta den inlösningsrätt, som staten i de flesta järnvägskoncessioner förbehållit sig, dels att underlätta statens taxereglerande verksamhet och dels att tillgodose statens intresse som långgivare att kunna genom granskning av räkenskaperna utöva kontroll över den ekonomiska skötseln av de med statslån understödda järnvägarna.

Såsom jag nämnde, var det första syftet frågan om inlösningsrätten för staten i enlighet med de villkor, som i allmänhet äro intagna i koncessionerna. Den frågan torde väl numera äga så ringa aktualitet, att någon särskild lagstiftning för detta ändamål icke är erforderlig. I de ytterst få fall, då fråga därom under en överskådlig framtid skulle kunna tänkas uppkomma, kunna behövlige upplysningar erhållas på annat sätt. Icke heller för statens taxereglerande verksamhet synes den föreslagna lagstiftningen ha någon väsentlig betydelse. Den starka konkurrensen med automobiltrafiken tvingar de allra flesta järnvägarna att söka hålla så låga taxor som möjligt. Staten har i vinter fastställt taxor för så gott som samtliga de enskilda järnvägarna. Dessa taxor lära vara avsedda att gälla under fem år framåt, räknat från den 1 juli 1930, och då det även framdeles torde bliva vanligt, att taxorna fastställas för någon längre tid, synes det vara lämpligast att då taxorna skola bestämmas begära erforderliga närmare upplysningar från de särskilda järnvägarna om deras ekonomiska förhållanden. Sådana upplysningar torde också beredvilligt lämnas. Alltsedan 1918 lämna de enskilda järnvägarna månatliga driftsrapporter till järnvägsstyrelsen. Dessa rapporter innehålla uppgift om trafiken samt inkomster och utgifter under månaden, och dessa rapporter lämnas sedermera till riksgäldskontoret. För övrigt fastställas taxorna för tiden framåt, under det att bokföringen avser en förfluten tid. »Det gäller därför», såsom Svenska järnvägsföreningen sagt, »att oavsett hur bokföringen är ordnad, söka mera med utgångspunkt från vissa antaganden rörande förhållandena under den kommande tiden, såsom om trafikens sannolika storlek, kolpriser, personalens avlöningar m. m. än med utgångspunkt från den gångna tidens förhållanden komma till den lämpligaste taxan, och järnvägsstyrelsen har med sin ingående kännedom om de olika järnvägarnas ställning och förhållanden så stora möjligheter att bedöma de kalkyler för framtiden, som måste ligga till grund för järnvägarnas taxor, att ur taxeregleringssynpunkt någon särslagstiftning, sådan som den föreslagna icke kan vara behövlige.»

Vad så angår enhetligheten i bokföringen vid de med statslån understödda järnvägarna, varom riksdagen skrev 1920, så är ju detta önskvärt, men dessa järnvägar har ju staten i sin hand, och Kungl. Maj:t eller riksgäldskontoret kan giva dem alla nödiga föreskrifter utan lagstiftning. Staten har också ombud i de med statslån understödda enskilda järnvägarnas styrelser och revisioner. Att ålägga såväl statsunderstödda som övriga järnvägar, vilka icke ha statslån, den ifrågasatta bokföringen har ej syntts utskottet lämpligt. Särskilt anser utskottet det olämpligt beträffande de järnvägar, som ej ha statslån. Dessa ha nog svårigheter ändå utan att staten skall lägga sin tunga hand på dem genom en ny bokföring med fiktiva tillgångar och faktiska skulder förda inom linjen, varigenom en bättre ställning visas än som verkligen är för handen. Man har inom utskottet icke utan fog kallat den föreslagna bokföringen för »luftbokföring». Vidare skulle järnvägarna åläggas att lämna en hel del nya uppgifter, som vore av ganska tidsödande art för dessa järnvägar, som behöva ha en så liten personal som möjligt.

De föreslagna grunderna för avsättning till förnyelsefonden med vissa procentuella belopp av byggnadskostnaden synas vara olämpliga och till men för de enskilda järnvägarna. Huruvida en viss avsättning är skälige eller icke,

*Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.*
(Forts.)

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)

beror på vitt växlande förhållanden vid de olika järnvägarna och vid olika tidpunkter. Så är exempelvis förhållandet med avsättning beträffande en så viktig post som räls. Rälsens motståndsförmåga mot slitning är högst olika. På rälsens användningstid inverkar i mycket hög grad banans beskaffenhet, antalet tåg om dagen och tågens tyngd o. s. v. Den föreslagna lagstiftningen blir även i viss mån ineffektiv genom att förslaget regel, att tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk, som skola i balansräkningen upptagas till anläggningsvärdet, enligt övergångsstadgandena *icke* avses att vara tvingande vid lagens tillämpning med avseende å äldre förhållanden. Utan ny lagstiftning skulle en ganska effektiv kontroll kunna utövas över de med statslån försedda järnvägarna genom en skärpt instruktion för statens ombud i styrelser och revisioner. Med sin uppgift fullt förtrogna dylika ombud skulle kunna uträtta mycket med avseende på kontrollen och upplysningars lämnande till Kungl. Maj:t och riksgäldskontoret.

I särskilt hög grad betänkliga äro de föreslagna tilläggen till lagen om järnvägsaktiebolag, vilka innebära ett avsteg ifrån de allmänna reglerna om vinstutdelning och tvång till likvidation samt möjliggöra dels att vinstutdelning kan äga rum, ehuru på det föreslagna fiktiva kontot »kostnader att framdeles täcka» finnes ett icke amorterat belopp, som måhända överstiger den enligt räkenskaperna befintliga årsvinsten, och dels att järnvägsbolag icke behöver vara skyldigt att gå i likvidation även om i själva verket hela aktiekapitalet gått förlorat. Lagrådet har också gjort vägande erinringar däremot.

Nu har det i statsrådsprotokollet vid propositionens beslutande sagts, att dessa stadganden och den därmed sammanhängande, föreslagna bokföringslagen äro behövliga i första hand för att staten, såsom långgivare åt flertalet av de ekonomiskt svaga järnvägsföretagen, icke skulle nödgas övertaga desamma och därigenom tillskyndas icke blott kapitalförluster utan även årliga driftsförluster, som med en försiktig behandling av den nuvarande situationen »måhända» kunnat undvikas.

Häremot vill jag erinra, att detta skäl ju endast gäller de järnvägar, som ha statslån, men ej de andra järnvägarna, vilka utgöra flertalet. Jag kan här nämna, att de enskilda järnvägarnas antal numera, efter vissa sammanslagningar, utgör 143, av vilka dock 30 sakna större allmän betydelse och icke heller ha statslån. Det är återstoden, således 113 järnvägar, som ha egentlig allmän betydelse, och av dessa ha 50 järnvägar statslån, 63 järnvägar ha alltså icke statslån. Av de 50 järnvägar, som ha statslån, redovisade enligt 1928 års järnvägsstatistik, den sista som är tillgänglig, alla utom 16 vinst å rörelsen. Det synes således år 1928 hava varit ungefär 16 med statslån försedda järnvägar, som framför allt varit i behov av att hjälpas. För två av dessa järnvägar beviljade riksdagen emellertid under förra året väsentliga nedskrivningar på deras statslån, och i år har redan för några dagar sedan riksdagen nedskrivit statslånen för två järnvägar. I en kungl. proposition föreligger ytterligare förslag om stora nedskrivningar på statslånen till två järnvägar, nämligen Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar. Om dessa nedskrivningar även beviljas, skulle det återstå tio järnvägar med statslån, vilka framför allt vore i behov av hjälp.

Det är givet, att staten måste förlora på sina statslån åt de enskilda järnvägarna, vilka nu ha det svårt att reda sig i konkurrensen med automobiltrafiken. Statens förlust på en del av statslånen måste nog anses redan ha skett, och det är således en ren bokföringsfråga, kan man säga, att nedskrivningar därå ske. Staten sanerar därigenom sina egna räkenskaper och avskriver imaginära tillgångar. Så skulle också enligt utskottets mening behöva göras med de enskilda järnvägarna, i stället för att, såsom nu föreslagits, en del fiktiva tillgångar skulle upptagas i deras bokföring. Staten synes under ett par år,

om det går med samma takt som hittills med nedskrivningarna, kunna nedskrivna lånen till de tio järnvägar, som framför allt nu äro i behov därav för att undgå att träda i likvidation. För övrigt tror jag, att det icke vore någon större olycka, om en och annan av de enskilda järnvägarna skulle likvidera och för ett jämförelsevis billigt pris komma i nya händer. Då kanske järnvägarna skulle bära sig bättre. Flera av våra enskilda järnvägar, som nu bära sig bäst, ha gått på exekutiv auktion. Den ifrågavarande lagens bestämmelser synas strida emot sunda affärsprinciper och icke vara behöfliga.

Det har inom utskottet gjorts den erinran, att det skulle innebära en stor risk för järnvägsbolagens styrelser, om bolagen skulle, då två tredjedelar av aktiekapitalet gått förlorat, underlåta att träda i likvidation. Styrelserna skulle nämligen bli ekonomiskt ansvariga, ifall likvidation icke begärdes av dem. Det är visserligen sant, att lagen föreskriver skyldighet för ett bolag att gå i likvidation i nämnda fall, men om alla en järnvägs borgenärer — och dessa äro i regel få — överenskomma med järnvägens styrelse, att bolaget fortfarande skall driva järnvägen utan att gå i likvidation, finns det ju icke någon åklagare, och bolaget kan då såsom hittills fortsätta sin rörelse utan likvidation under några år. Styrelsen löper icke heller någon risk, ifall en sådan överenskommelse träffats. Då det sålunda är så, att staten genom nedskrivningar under några år bör kunna väsentligen upphjälpa de med statslån understödda järnvägarnas ställning, anser jag, att denna lag är överflödigt och olämpligt jämväl ur synpunkten av kontroll över de med statslån understödda järnvägarna.

Jag skall icke trötta herrarna med att närmare redogöra för vari de bokföringsföreskrifter, som äro lämnade i föreliggande lagförslag, avvika ifrån aktiebolagslagens och bokföringslagens bestämmelser, utan jag ber nu att få yrka bifall till utskottets hemställan och avslag å Kungl. Maj:ts förslag.

Herr statsrådet **Borell**: Herr talman, mina herrar! Jag skulle så gärna ha velat, innan jag tar ordet i denna fråga, avvakta det anförande, som utan tvivel kommer att hållas av min ärade vän och tillfällige motståndare herr Boman, men eftersom debatten om frågan även pågår i andra kammaren, måste jag redan nu begagna tillfället att yttra mig.

Det är beklagligt, att kammarens bänkar nu skola vara så glest besatta. Detta är nämligen en fråga, som det icke är så lätt att bilda sig en verklig uppfattning om och som väl tål att diskuteras, ifall den skall komma att avgöras på grund av sakliga skäl. Jag vill erinra om — det kanske för övrigt redan gjorts av den förste ärade talaren, vars anförande jag dock icke hade tillfälle åhöra — att denna fråga om enhetlig bokföring för de enskilda järnvägarna ingalunda är ny. Den väcktes redan år 1916 genom en motion i andra kammaren. Då tillstyrktes en utredning av ett andra kammarens tillfälliga utskott, och kammaren biföll detta, men första kammaren godkände icke beslutet, och så föll frågan den gången. Frågan kom åter upp år 1917 genom en ny motion, också väckt i andra kammaren, men den var då sammankopplad med frågan om utredning, under vilka förhållanden statsinlösningen av det enskilda järnvägsnätet skulle kunna genomföras. Båda kamrarnas tillfälliga utskott tillstyrkte då utredning av frågan om enhetlig bokföring, men det uppstod oenighet om andra frågor i den föreliggande motionen, och så föll frågan även den gången.

År 1919 togo riksdagens revisorer upp saken och uttalade för sin del önskvärdheten av genomförandet av en enhetlig bokföring för de enskilda järnvägarna. Vid 1920 års riksdag anslöt sig bankoutskottet i sitt utlåtande över riksgäldsfullmäktiges förvaltning till detta riksdagens revisorers uttalande. Senare under samma år gjordes ett uttalande från 1918 års järnvägskommitté,

*Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.*
(Forts.)

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)

däri kommitterade också uttalade sig för en dylik utredning. Därefter tillsattes en kommitté för sådan utredning, vilken emellertid vid den stora kommittéslakten upplöstes och ersattes av ett par sakkunniga. Dessa avgåvo förslag till lag om bokföring för enskilda järnvägar, vilket förslag sedermera överarbetades i departementet. Till 1927 års riksdag framlades av Kungl. Maj:t dels ett förslag till lag om bokföring för enskilda järnvägar och dels också i anslutning därtill förslag till ändring i vissa delar av lagen om järnvägsaktiebolag. Då var emellertid frågan om revision av de allmänna bokföringsbestämmelserna ännu aktuell. Den frågan hade då ännu ej avgjorts av riksdagen. Första lagutskottet, som behandlade förslaget, uttalade sig i princip för detsamma, åtminstone åberopade utskottet de uttalanden, som gjorts ifrån åskilliga myndigheter, om behövligheten av enhetlig bokföringslag för de enskilda järnvägarna och skälet, varför det då föreliggande förslaget avstyrktes, var allenast, att man icke borde göra en särslagstiftning för en viss affärsgren, förrän allmänna bokföringslagen var förd i hamn. Det var endast detta skäl, såvitt man kan läsa av utskottsutlåtandet, som då gjordes, att man ville ha ytterligare, tillfälligt uppskov med den föreliggande frågan. Jag vill i det sammanhanget begagna tillfället att påpeka, att under den långvariga utredning, som denna fråga undergått, samtliga de myndigheter, som hörts däri, från skilda synpunkter tillstyrkt genomförandet av en enhetlig bokföringslag för de enskilda järnvägarna. Detta har sålunda tillstyrkts av riksgäldsfullmäktige, som naturligtvis ha det största intresset av frågan ur synpunkten av kontroll över de enskilda järnvägarnas ekonomi, till vilka staten står som långivare; det har tillstyrkts av järnvägsstyrelsen även ur andra synpunkter — och särskilt ur taxesynpunkten — och det har tillstyrkts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Nu kan jag icke neka till, att jag blivit i viss mån förvånad, när jag av detta utskottsutlåtande funnit, att utskottet intagit en helt annan ståndpunkt än alla myndigheterna och riksdagen själv gjort under en lång följd av år. Visserligen förnekar icke utskottet, att det ur vissa synpunkter kan ha betydelse, att man har en enhetlig bokföring, men utskottet bagatelliserar vikten av detta. Under det att man förut ansett det vara en fråga av mycket stor betydelse, anser utskottet det vara en fråga av mycket ringa betydelse och icke alls så stor att den enligt utskottets mening uppväger de faror och olägenheter, som skulle uppkomma genom en lagstiftning av detta slag.

Den ärade motionären framhåller i slutet av sin motion, att det givetvis icke är önskvärt för de enskilda järnvägarna att beträffande sin bokföring komma under större kontroll av staten än som redan är fallet och som överensstämmer med de allmänna bokföringsföreskrifterna. Sådant måste, enligt motionärens mening, bli till skada för dem. Jag förmodar, att motionären närmast tänker på sådana järnvägar, som ha en god ekonomisk ställning, beträffande vilka motivet, det medger jag gärna, är svagare än beträffande sådana järnvägar, som ha lån av staten eller överhuvud taget ha en svag ekonomisk ställning. Jag gillar till fullo den ärade motionärens synpunkt, att staten icke bör lägga sin tunga hand på den enskilda företagsamheten i vidare mån än som är nödvändigt ur statens egen synpunkt och ur det allmännyttigas synpunkt överhuvud taget. Jag har således samma principiella uppfattning som den ärade motionären, och jag skulle icke gråta, om denna proposition avslöges ur dessa mera allmänna och principiella synpunkter, men jag må säga, att de skäl, som utskottet anfört för sitt avslagsyrkande, äro utomordentligt svaga. Jag har sällan läst ett utskottsutlåtande, däri man så ängsligt, i medvetande, förmodar jag, om svagheten i sin ställning, försökt plocka ihop varenda liten sten, som man tror skall kunna lägga hinder i vägen för framgången av denna proposition. Alla de skäl, som man anfört, äro i sig själva små och bety-

delselösa och bli givetvis, hopade, icke av större betydelse. Jag förstår så väl, *Lagförslag om bokföring vid enskild järnväg m. m.* att utskottets talesman icke kunnat göra något bättre av dessa skäl i sitt anförande. Det bestod mest av uppläsning och återgivande av hela denna samling, detta lilla juristeri av skäl, som utskottet fogat ihop på ett par sidor.

Jag sade nyss, att jag sympatiserar med motionärens allmänna linjer i stora drag, och jag skulle naturligtvis vara den förste att instämma med honom, om jag verkligen trodde, liksom han, att denna lagstiftning skulle vara så utomordentligt farlig för järnvägarna.

Nu är det ju, som herrarna veta, på det sättet enligt de allmänna bokföringsbestämmelserna, att ett bolag icke får uppföra sina tillgångar vare sig högre än verkliga värdet eller högre än anskaffnings- eller tillverkningskostnaderna. Detta kallar man i den förevarande propositionen med ett gemensamt ord för anläggningsvärdet. Men beträffande tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk, finns det ett undantag. Man får nämligen taga upp värdet av sådana tillgångar till högre belopp än anläggningsvärdet, om det verkliga värdet överstiger anläggningsvärdet. Men om man för sin bokföring på det sättet, skall man göra årliga avskrivningar, som äro avpassade efter den minskning av värdet, som dessa tillgångar äro underkastade på grund av ålder eller på grund av användande eller andra förhållanden, och denna avskrivning får man göra antingen direkt eller genom att föra upp motsvarande belopp till en förnyelsefond.

För att få enhetlighet i detta avseende, har man i förslaget valt den utvägen, att tillgångar för stadigvarande bruk alltid skola tagas upp till sitt anläggningsvärde, och att avskrivningar icke få ske direkt, utan genom avsättningar till en förnyelsefond. Sådan avsättning skall ske årligen, beräknad enligt grunder, som fastställas av Kungl. Maj:t. Varför man gjort detta, är för att få reda och överskådlighet i bokföringen, något som ansetts erforderligt med hänsyn bland annat därtill, att bristfälligheter i fråga om bokföringen konstaterats vid åtskilliga enskilda järnvägar. Av de 113 järnvägar, som äro redovisade i 1928 års allmänna järnvägstatistik, är det 44 stycken, som icke gjort några avskrivningar alls, varken direkt eller genom avsättande av något belopp till avskrivningsfond. Huruvida de övriga järnvägarna, som gjort avskrivningar, ha gjort dessa så stora, att de motsvara den årliga värdeminskningen, kan man icke direkt utläsa ur statistiken, men om man jämför avskrivningsbeloppen med de kvarstående anläggningsvärdena, kan man åtminstone i vissa fall se, att avskrivningarna icke motsvara den värdeminskning, som man måste antaga, att de för stadigvarande bruk avsedda anläggningarna måste antagas ha undergått.

Det är ju uppenbart, att om man under ett eller flera år underlåter att göra avskrivningar, uppstår en felaktighet i bokföringen. Avskrivningen är ju en del av årets löpande kostnader, och man öppnar ju därigenom möjlighet för att vinstutdelningar, som sedermera kunna följa, icke blott komma att medtaga den verkliga vinsten utan också komma att gripa in på själva det i företaget investerade kapitalet. Att detta icke kan vara ekonomiskt sunt och ekonomiskt klokt, är uppenbart. Mot själva principen, att man vill ha enhetlighet och reda i dessa förhållanden, gör ingen, antar jag, någon invändning. Motståndet från de enskilda järnvägarnas sida beror, såvitt jag har förstått det, väl egentligen därpå, att man anser det vara farligt, att Kungl. Maj:t skall fastställa de grunder, efter vilka avskrivningarna för varje år skola ske. Man anser att man härigenom får sin handlingsfrihet bunden, så att man ej kan på lämpligt sätt anpassa sig efter årets ekonomiska resultat och övriga föreliggande förhållanden. Det framhålles med mycken styrka av järnvägsföreningen, att det är svårt att fastställa en dylik enhetlig procent. Avskrivningens bestämmande fordrar en ingående prövning för varje särskilt fall och beträf-

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)

fande varje särskilt föremål. Man säger också, att, om en järnväg, som har god ekonomi, redan gjort sådana avskrivningar, att dess bokförda anläggningsvärde står under det ursprungliga anläggningsvärdet och under det verkliga värdet, det ju är orimligt att tvinga en dylik järnväg att ytterligare fortsätta att avskriva år efter år och således hindra en ekonomisk utdelningspolitik. Detta är naturligtvis i och för sig riktigt, men det är ju inte heller meningen, att man skall förfara på det sättet. Det är inte meningen, att man skall fastläsa en given, bestämd stel norm, utan det skall lämnas ett visst utrymme för bestämmandet av avskrivningsprocenten. Det medges också uttryckligen i författningen, att ett järnvägsbolag kan gå in till Kungl. Maj:t eller till den myndighet, Kungl. Maj:t förordnar, med begäran att få tillämpa andra grunder för avskrivningen eller att få befrielse från avskrivningen för visst år, och detta kan naturligtvis upprepas år efter år. Det är ju alldeles uppenbart, att det aldrig skulle falla någon regering in att fordra, att ett järnvägsbolag, som redan tidigare skrivit ned sina värden långt under de verkliga värdena, skulle fortsätta år efter år med en viss schematiskt fastställd avskrivningsprocent. Detta kan naturligtvis inte vara meningen. Så kommer det givetvis aldrig att tolkas i det praktiska livet.

När nu svenska järnvägsföreningen så starkt går emot förslaget om fastställande av enhetliga avskrivningsbestämmelser, är detta rätt egendomligt, ty järnvägsföreningen har tidigare uttalat sig på ett helt annat sätt. Järnvägsföreningen har tidigare uppdragit åt sin verkställande direktör att göra en utredning i syfte att få enhetliga avskrivningsbestämmelser. Ett förslag härtill uppgjordes också av verkställande direktören, vilken därom skrev följande, som jag citerar ur protokollet för styrelsens sammanträde den 5 maj 1916, däri det heter:

»Det torde emellertid vara praktiskt lämpligt att söka finna ett medeltal för avskrivningsprocenterna, som kan tillämpas vid alla järnvägar. Visar sig detta medeltal bliva för högt vid viss järnväg, och avskrivningen sålunda blir för stor, så blir naturligen resultatet i sinom tid det, att antingen avskrivningen helt och hållet inställs för något år eller att den minskas väsentligt, intill dess normal förnyelsefond uppnåts. I intet av dessa fall torde uppstå någon förlust för stat eller kommun, då den beskattningsbara vinsten torde i motsvarande grad ökas vid inställd eller minskad avskrivning. Visar det sig åter i något fall, att avskrivningen blir för liten, bör givetvis en dylik järnväg framlägga bevis härför inför skattemyndigheterna, då en högre avskrivning icke torde kunna vägras.

Ur beskattningssynpunkt bör sålunda någon allvarligare invändning icke kunna göras mot användandet vid samtliga enskilda järnvägar av avskrivningsprocenter, vilka såsom medeltal få anses riktiga. De felaktigheter, som kunna uppstå i skattehänseende, torde under årens lopp praktiskt taget komma att utjämnas.»

Härom yttrade sedermera föreningens styrelse följande: »Efter överläggning i frågan beslöt styrelsen uttala, dels att styrelsen funne det vara riktigtast, att avskrivning beräknades å ursprungliga värdet, och dels att styrelsen funne de av verkst. direktören i bil. 10 till styrelsens protokoll för den 5 nästlidna maj» — det är det jag nyss citerade — »föreslagna avskrivningsprocenterna vara rätt avvägda och väl lämpade att användas vid skeende avskrivningar å en järnvägs olika tillgångar.»

Det synes således inte vara så svårt eller så oförnuftigt att söka få en viss enhetlig avskrivningsprocent fastställd. Om man verkligen överväger saken — och jag har försökt göra det — kommer man nog till den uppfattningen, att det föreslagna sättet för tillgångarnas upptagande och för avskrivningarnas verkställande är rationellt och sunt. Jag tror inte, att det, om det, så-

som jag förutsätter, tillämpas förståndigt, skall bli till skada för någon enskild järnväg.

Gentemot den ärade motionären och gentemot utskottet må framhållas, att det faktum dock föreligger, att de enskilda järnvägarna hava en i viss mån annan karaktär än andra enskilda affärsföretag; de hava en i viss mån offentlig karaktär. De äro beroende på koncession, och på grund av denna koncessionerade rätt ombesörja de en icke ringa del av den allmänna samfärdseln. De stå i den allmänna samfärdselns tjänst likaväl som statens järnvägar. Det finns således ett visst motiv för att de skola underkastas en i någon mån strängare kontroll än vanliga affärsföretag. Detta har utskottet också medgivit. Utskottet har visserligen underkänt värdet härav i vad angår statens intresse av att bedöma den ekonomiska ställningen, då det är fråga om inlösen av järnväg, enär sådant förekommer så sällan. I detta avseende kan jag ju ge utskottet rätt. Detta är en synpunkt av mera underordnad vikt. Men frågan är av desto större betydelse, då det gäller taxorna, och den är också av ganska stor betydelse i det tredje av utskottet angivna hänseendet, nämligen då det gäller statens intresse av att utöva kontroll över de järnvägar, som arbeta med statsunderstöd och statslån.

Jag skulle dock vilja lägga huvudvikten vid taxefrågan. Härvidlag säger utskottets majoritet och utskottets ärade ordförande upprepade det, att det betyder egentligen så litet, ty taxeregleringen skötes av bilkonkurrensen. Det är inte tal om att de enskilda järnvägarna kunna komma att försöka pressa upp sina taxor — det kunna de på grund av konkurrensskäl icke göra. Häremot vill jag emellertid erinra, att det är inte meningen med statens inspekterande och övervakande verksamhet, att denna skall vara uteslutande inriktad på att sätta ned taxorna. Det är ju klart, att järnvägens egenskap av trafikförmedlare måste göra, att även denna synpunkt är viktig: här står ju denna enskilda näringsgren, de enskilda järnvägarna, gentemot de allmänna industriella önskemålen om en nedsättning av taxorna. Nej, det är något vida mer, som det gäller. Det är inte bara fråga om att ett företag skall saneras, utan det är också fråga om, *hur* detta skall ske. Då den lokala konkurrensen blir för stark, kan det i järnvägarnas eget välförstådda intresse bli fråga om att öka fraktsatserna på längre avstånd för att i någon mån neutralisera de skadliga verkningarna av den intensiva konkurrensen i närtrafiken. Detta övervakande är således icke blott riktat emot de enskilda järnvägarna, det kan och bör också vara till hjälp för dem. Det bör även vara till en väsentlig hjälp, när det gäller att motverka den konkurrens, och den mindre goda ekonomi, som beror på, att järnvägarna äro splittrade i små enheter, som var för sig har egen materiel och egna tjänstemän, ehuru samma arbete skulle kunna utföras på mera ekonomiskt sätt med gemensam materiel och gemensam personal. Ökad möjlighet från statens sida att övervaka de enskilda järnvägarnas ekonomi eller rättare sagt att få en bättre inblick i de enskilda järnvägarnas ekonomi, kan således ur dessa av mig anförda synpunkter vara av stor betydelse. Utskottet säger emellertid nu, att detta kan man vinna lika bra genom de upplysningar, man under hand kan inhämta från de enskilda järnvägarna. Jag måste bestrida, att man, hur beredvilligt dessa upplysningar än lämnas, genom dem kan få samma ingående och objektiva inblick i och överblick över järnvägarnas ekonomiska ställning överhuvud taget, som man kan få genom en enhetligt genomförd bokföring. Det säges vidare, att man kan genom nya instruktioner åt statens ombud i järnvägarna få bättre rapporter från dem. Men det är ju alldeles givet, att vilka instruktioner man än ger ett statens ombud i en järnväg, är det för en man, som sitter med ett dylikt uppdrag, oerhört svårt att övervaka järnvägens ekonomiska läge och utveckling, såvida han inte till stöd för sitt övervakande har en enhetlig och rationell bokföring.

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)

Man anmärker emellertid, att det finns så mycket annat, som inte är bra i detta förslag; det innehåller en hel del avvikelser från sunda ekonomiska bokföringsregler. Jag skall be att litet närmare få ingå på denna sak, och jag tror, att det skall lyckas mig att för dem av herrarna, som verkligen ha intresse att sätta sig in i frågan, visa, att dessa farhågor åtminstone äro i hög grad överdrivna.

I förslaget medges en viss lindring beträffande vinstutdelningen. För att förklara detta får jag återgå till frågan om det föreslagna bokföringssättet. Jag har nyss sagt, att man på tillgångssidan upptager alla till stadigvarande bruk för järnvägen avsedda tillgångar med anläggningsvärdet. För varje år avsätter man efter av Kungl. Maj:t bestämda grunder ett visst belopp, motsvarande värdeminskningen för året, på debetsidan under rubriken förnyelsefond. Skulle emellertid så vara, att årets vinst icke räcker till att täcka ett så stort belopp, som motsvarar värdeminskningen för året, och bristen icke heller kan täckas av vinstmedel, balanserade från föregående år, eller av andra medel, som stå till framtida förfogande, så utföres på förnyelsefonden så stor del av värdeminskningen, som motsvarar den vinst, som man har tillgänglig, och bristen föres inom linjen. Inträder sedermera avsevärd och varaktig förbättring av bolagets ekonomiska ställning, skola inom linjen förda avsättningar utföras såsom effektiv skuld å förnyelsefonden, men samtidigt skall såsom en motvikt i bokföringen på tillgångssidan föras motsvarande belopp på ett konto, benämnt »kostnader att framdeles täcka». Mot detta förfaringsätt har man gjort anmärkning, och jag tror, att man på något håll har om detta använt så starka uttryck som att det skulle innebära en »luftbokföring». Men det är ingalunda så. Om man, såsom många gånger sker, då årsresultatet är dåligt, låter bli att göra avskrivning, uppkommer givetvis en felaktighet i bokföringen. Förfares på så sätt under många år, blir det allt svårare och svårare att konstatera, hur stort felet och den därav föranledda bristen egentligen är. Men om man däremot gör på det sätt, som här föreslagits, intager man visserligen också en felaktighet i bokföringen i de fall då man för en del av avskrivningsbeloppet ej såsom effektiv skuld utan inom linjen, men den skillnaden finnes dock, att man i bokföringen klargör, hur stort felet är.

Jag kommer nu till den från de vanliga bestämmelserna avvikande regel, som gives med avseende å vinstutdelningen och som man anser vara så irrationell och skadlig. Enligt förslaget får vinstutdelning ej ske, så länge avskrivningsbelopp kvarstår inom linjen. Det är ju klart, att sådant belopp egentligen utgör en uppskjuten kostnad, som bör täckas av vinstmedel, innan vinsten disponeras till utdelning. Egentligen borde utdelning ej få ske, förrän hela kontot »kostnader att framdeles täcka», blivit täckt genom vinstmedel. För att emellertid ej sätta aktieägarna och övriga intresserade i en alltför ogynnsam ställning, medgives enligt förslaget, att vinstutdelning får ske under förutsättning, att det belopp, som uppförts å konto »kostnader att framdeles täcka» amorteras enligt uppgjord plan.

Risken av för tidig eller för hög utdelning motverkas naturligtvis i mycket hög grad därav, att man, såsom herrarna observerat, aldrig får börja lämna vinst, innan det belopp, som står inom linjen, förts över till förnyelsefonden såsom effektiv skuld och därför förutsattes i sin ordning att vederbörande järnväg undergått en stadigvarande och avsevärd förbättring beträffande sin ekonomiska ställning. Jag kan för min del inte förstå, att detta är ett så vådligt experiment.

Man har vidare sagt, att förslaget innehåller alldeles för liberala regler beträffande likvidation. Det är ju så, att ett aktiebolag skall likvidera, då två tredjedelar av dess aktiekapital förbrukats. Det gäller då, hur man skall räkna

tillgångar och skulder, när man skall se till, om bolaget befinner sig i en sådan situation. I detta fall har man gjort ett undantag från vanliga beräkningsgrunder. Vid beräkning av tillgångarna får man räkna också med de belopp, som kunna finnas upptagna å konto »kostnader att framdeles täcka», och vid summering av skulderna tages således ej hänsyn till inom linjen förd avskrivning och ej heller till inom linjen förd anståndsrenta å statslån — d. v. s. man har givit en mera liberal beräkningsgrund, i det man får räkna in vissa fiktiva tillgångar såsom verkliga tillgångar för att sålunda kunna uppskjuta det tillfälle, då bolaget enligt vanliga regler skulle företaga likvidation, till en eventuellt senare tidpunkt.

Vad innebär nu detta för fara med avseende å järnvägarna? Efter min mening ingen alls. Det är ju så med järnvägarna, att deras tillgångar äro av mera fast beskaffenhet och hava ett relativt ringa realisationsvärde. Det kan inte vara något intresse vare sig för staten eller för de enskilda intressenterna att driva fram en likvidation förrän det måste anses uteslutet, att driften skall bliva så lönande, att företaget kan ränta det däri nedlagda kapitalet. Efter skedd likvidation är det ju i regel inga utsikter för fordringsägarna, åtminstone de enskilda, att få något åter av det nedlagda kapitalet. Det föreligger ej enahanda förhållande som vid andra enskilda företag, där tillgångarna äro mera rörliga och således lättare kunna försvinna. Här vet man vad som finnes och vad man har att taga. De enskilda fordringsägarna hava, som sagt, ju rakt inte något intresse av en likvidation, så länge räntorna betalas. Det är bättre för dem att avvakta och se, om det verkligen inte kan bli något nytt liv i järnvägsföretaget. De ha icke någon anledning att ingripa, förrän man förlorat hoppet om detta, och de ha alltid rätt att ingripa och söka bolaget i konkurs vid den tidpunkt, då de icke längre få sina räntor. Jag medger, att när man först läser förslaget, ställer man sig undrande. Men tillämpat på järnvägsföretag, innebär det icke, såvitt jag förstår, någon som helst risk. Det innebär tvärtom betydande lättnader för järnvägsbolagen själva, och jag förmodar, att från järnvägsbolagens sida icke några allvarliga invändningar framställas emot detta. Men för utskottet har det varit en av de här välkomna små stenarna, som man försökt hopa till en stor hög, vilken dock, hoppas jag, inte skall bli så stor, att kammaren skall följa utskottet utan bifalla Kungl. Maj:ts förslag, som framlagts efter ett noggrant övervägande och som jag, trots min principiella uppläggning av statens förhållande till de enskilda, dock tror, att kammaren kan taga med mycket gott samvete och mycket lugn. Jag tror, att det är allmännyttigt och att det är nyttigt även för de enskilda järnvägarna. Det gäller endast att åstadkomma enhetlighet och översiktlighet i de enskilda järnvägarnas bokföring.

Herr Boman: Herr talman! Jag beklagar, att herr statsrådet icke blir i tillfälle att höra mitt svar — inte därför, att jag har något hopp om att övertyga honom, utan därför att det skulle ha varit intressant, om han hade kunnat ge mig svar på en eller annan fråga, som jag kommer att framställa.

Jag har ansett mig berättigad att taga till orda i denna fråga, ehuru det finns både skickliga och talföra medlemmar av utskottets majoritet. Då jag både år 1927 och i år är motionär och dessutom under väl 25 år tillhört och ännu tillhör flera enskilda järnvägsaktiebolags styrelser och där samlat en viss erfarenhet, vågar jag börja med att bestrida det påstående, herr statsrådet nyss framställde, att det skulle förefinnas intresse även hos enskilda järnvägar för ett bifall till lagförslaget. Jag har inte hört en enda medlem i någon styrelse för ett enskilt järnvägsföretag, som inte har frågat: Vad skall denna lag tjäna till?

Jag kanske först bör nämna några siffror, som måhända inte äro så allmänt

*Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.*
(Forts.)

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)

kända. De enskilda banorna i Sverige hava en längd av över 10,000 kilometer, under det att sammanlagda längden av statens järnvägar icke är mera än 6,500 kilometer. Det enskilda järnvägsnätet är således drygt 50 procent längre. Det kapital, som är investerat i järnvägarna, är för statens järnvägar c:a 1.1 miljard kronor och för de enskilda banorna c:a 680 miljoner kronor. Det enskilda järnvägsnätet har haft och har ännu i dag den allra största betydelse för vårt land. Den som tror, att järnvägsväsendets betydelse kommer att försvinna för bilarna, skall nog finna, tänker jag, att han har misstagit sig. Det har skett en viss omläggning av trafikmedlens användning, men för längre eller tyngre transporter äro och förbli nog järnvägarna under en tillsvidare överskådlig framtid det viktigaste transportmedlet. På de 680 miljoner kronor, som enligt den sista järnvägsstatistiken äro investerade i de enskilda banorna, belöper en skuldbörda av 305 miljoner kronor, varav statslån endast 96 miljoner kronor. Beloppet är ju i sig själv stort, men från annat håll äro sålunda i de enskilda järnvägarna investerade mera än tre fjärdedelar av kapitalet. Den förräntning, som går till aktieägarna, är utomordentligt blygsam; den tyckes vara någonting mellan 7 och 8 miljoner kronor. Det finns i hela Sverige endast ungefär 32 bolag, som tämligen regelbundet lämna utdelning; den lägsta utdelningen var, tror jag, 2 procent, och den högsta, som förekom i ett bolag, var 10 procent.

Nu är det att märka, att vissa av landets järnvägsaktiebolag äro ägare i andra hand av järnvägen. Den ursprungliga anläggningen har sålts på konkursauktion och inropats av obligationsinnehavarna, som sedan bildat aktiebolag för järnvägens drift. Om järnvägen i ett dylikt fall är byggd för 40—50 år sedan, såsom förhållandet är åtminstone i ett par fall, som jag har i minnet, torde väl järnvägens nuvarande värde, om den nu skulle byggas, vara kanske 4 å 5 gånger vad den kostat det bolag, som nu i dag är ägare av järnvägen. Om i ett sådant fall skulle förekomma en något större utdelning, är det ju inte så egendomligt.

De enskilda järnvägarna äro ganska ojämnt fördelade inom landet. Vissa delar av Sverige hava fått sina järnvägar av staten, under det att i andra trakter landsting, städer, landskommuner och enskilda hava i betydande mån fått göra pekuniära upppoffringar. Min hemstad har särskilt måst göra mycket stora upppoffringar för där utmynnande järnvägar — jag erinrar om bergslagsbanan, Göteborg—Borås järnväg, Borås—Alvesta järnväg, Borås—Ulricehamns järnväg, Dal—Västra Värmlands järnväg, Västergötland—Göteborgs järnväg; ursprungligen var även västkustbanan tillkommen med hjälp av aktieutveckning från Göteborgs stad, fastän den sedermera inlösts av staten. På dessa upppoffringar fick ju staden under flera tiotal år i de allra flesta fall icke någon direkt ekonomisk avkastning.

Utskottets ärade ordförande har redan påpekat, vilket jämförelsevis litet antal av de befintliga enskilda järnvägarna, som hava statslån. Jag vill icke uppehålla mig vid det, men jag vill erinra om att riksdagen aldrig har begärt någon bokföringslag annat än för de statsunderstödda järnvägarna, och jag vill påpeka, att utskottet såväl som motionen 1927 påpekade, att intet hinder torde finnas för att i administrativ väg utfärda vilka bokföringsföreskrifter som helst, som kunna anses tjänliga för att få nödig överblick över dessa järnvägsbolag. Men det räcker inte med bokföring för att bevaka statens långvarintresse. Herrarna ha själva sett, hur det är efter år kommer propositioner, i vilka det är fråga om avskrivning av delar av riksgäldskontorets fordran. Då finns det alltid utom tablåer, vilka äro uppgjorda av bokföringskunnigt folk på sådant sätt, som jag förmodar anses vara mest överskådligt, även långa

och fullständiga utredningar, som visa, att så och så ser det ut med ifrågasvarande järnväg, så och så ha inkomsterna varit, så och så äro utsikterna för framtiden. Jag tror, att det måste bliva så allt fortfarande.

Jag vill understryka ett yttrande, som jag har citerat i min motion, nämligen lagrådets uttalande, att lagen innefattar väsentliga avsteg från gällande regler om vinstutdelning och tvång till likvidation och att dessa regler ansetts vara av stor betydelse för bevarande av bolagens soliditet och skyddande av deras borgenärens rätt. Lagrådet fortsätter, att »dessa undantag icke böra göras utan starka skäl av nationalekonomisk och näringspolitisk natur», och slutar med att uttala, att utredning härutinnan icke blivit förebragt men att om sådana skäl föreligga, anser sig lagrådet icke böra avstyrka lagförslagen.

Detta är sålunda den utredning, som man borde ha funnit i statsrådsprotokollet eller i herr statsrådets kompletterande uttalande här. Jag är ledsen att behöva konstatera, att jag icke har funnit den. De skäl, som åberopas i propositionen, hänföra sig ju till statens intresse som långgivare och vidare det allmänna intresse, som ligger i statens krav på att kunna bedöma taxeväsendet även för de enskilda järnvägarna. Långgivarintresset skänkte ju icke ens herr statsrådet någon vidare uppmärksamhet, och utskottets ärade ordförande har ju belyst, vilket obetydligt antal järnvägar det är, som nu hava statslån. Jag kan tillägga att det av dessa enskilda järnvägar är ett ganska betydande antal, som alltjämt ordentligt fullgöra sina annuiteter. Med den erfarenhet jag har om järnvägar kan jag icke underlåta att säga, att det redan inträtt en viss sortering av den trafik, som i verkligheten har fördel av att använda bilar, och den, som nu använder järnvägar. Inkomsterna så väl som antalet av resande ha på Sveriges enskilda järnvägar liksom på statens järnvägar varit i tillväxt de sista två åren.

Den enhetlighet i bokföringen, som skulle göra det så lätt för kronoombudet att bedöma ställningen och som herr statsrådet tryckte på, kan väl egentligen icke avse annat än att det inom samma järnvägsföretag år efter år bör följas enhetliga principer, och så måste det väl även vara i de allra flesta fall. Ty inte kan det vara någon hjälp för det kronoombud, som bevakar Falsterbo—Vellinge järnväg, att den följer samma system som i Härnösands—Sollefteå järnväg. Om man bara år efter år vid den skånska järnvägen har samma system, har han ganska stor möjlighet att följa med utvecklingen.

Men huvudskälet, erkände ju herr statsrådet också, rör taxefrågan. Han sade, att där ligger huvudvikten i frågan och att taxorna äro ett allmänt intresse. Det måste man ju erkänna, men en annan sak är, om en schablonmässig bokföring och schablonmässiga regler för avskrivningar skulle komma att användas som motiv vid yttranden över taxorna. Det är en ställning, som icke kan vara tilltalande för de enskilda järnvägarna. Herr statsrådet sade visserligen, att detta naturligtvis bör bedömas från fall till fall, men det är inte så lätt för den enskilde företagaren, när han icke på förhand vet, efter vilka grunder dessa avskrivningar skola ske. För närvarande har Svenska järnvägsföreningen utfärdat cirkulär angående vilka grunder, som anses böra vara normala för avskrivningar.

Vad avskrivningarna beträffar, är det ännu en synpunkt att observera. I de företag, som lämna vinst, är skattefrågan av mycket stor betydelse, och rätten till avskrivningar inverkar i hög grad på resultatet. Det har utbildat sig en viss praxis beträffande de avskrivningar, som skattemyndigheterna nu medgiva. Kommer nu Kungl. Maj:t att i administrativ väg föreskriva andra grunder för dessa avskrivningar, är det icke allenast att befara, utan det är väl ganska säkert, att det kommer en ny serie av klagomål rörande de avskrivningar, som få beräknas vid beskattningen, så att riksdagens blivande beslut har en rent praktisk betydelse även på detta område.

Lagförslag om bokföring vid enskild järnväg m. m.
(Forts.)

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)

Det omnämnes visserligen i historiken i utskottets betänkande men är kanske icke så allmänt känt, att statens järnvägars taxa skall gälla för all trafik, som berör två olika järnvägar. Statens järnvägars taxa har sålunda den allra största betydelse. Visserligen medgivnas för övergång till en del järnvägar s. k. övergångsavgifter, som tillkomma den enskilda banan, men för all långväga trafik i landet blir i alla fall statsbanetaxan avgörande. De lokala taxorna regleras naturligtvis på de allra kortaste avstånden av konkurrensen med andra fortskaffningsmedel. På de längre avstånden åter regleras de av järnvägsföretagets eget intresse att ha så låga taxor, att samtrafik ledes över dess bana, alldenstund grunderna för en samtrafiksväg äro beroende av de lokala taxorna. Här är en mycket säker spärr mot att något järnvägsbolag skulle försöka tilltvinga sig oskäligen taxor. Dessutom vågar jag påstå, att den utomordentligt fullständiga statistik, som de enskilda järnvägarna äro ålagda att inlämna, kan lämna en mycket god ledning för bedömning av behovet av taxehöjning eller av billigheten i att fordra en taxesänkning. Bolagets utgiftssida, debetsidan i vinst- och förlustkontot, räntorna, avskrivningarna och vinsten i övrigt bero ju på ekonomiska konjunkturer, på bolagets förmögenhetsställning, på den räntebörda, som förefinnes, på trafikens art m. m. och sist, men ingalunda betydelselöst, på en mer eller mindre kunnig ledning. Jag skulle vilja påstå, att om järnvägarna skulle byggas nu, skulle det kanske finnas en eller två bland landets banor, som kunde förränta det kapital, som då behövde vara investerat. Men skall — och det synes åtminstone vara uppfattningen inom järnvägsstyrelsen — en högre eller lägre taxa vara beroende på den enskilda järnvägens förmögenhetsläge, ja, då har utgiftssidan sin stora betydelse för taxorna.

I den motion jag väckte anförde jag som ett exempel ett uttalande, som gjordes av kungl. järnvägsstyrelsen, då en järnväg i göteborgstrakten sökte fastställelse på sin taxa. Där i förklarade järnvägsstyrelsen, att bolaget hade god ekonomi och hade haft stora utdelningar under de sista fem åren samt att, om inkomsterna under dessa år genom lägre taxor minskats, skulle de likväl ha räckt till 5 procent avkastning å det *inbetalda* aktiekapitalet. Men att detta järnvägsbolag hade emitterat nya aktier till en överkurs av 20 procent, brydde sig järnvägsstyrelsen icke om att beakta. Det hade under flera år lämnat ingen eller obetydlig utdelning, såsom 3 procent eller 3½ procent. Till sist hade det emellertid uppnått en sådan förmögenhetsställning, att det med fullgörande av sina amorteringar på obligationslån kunnat självt utlåna en del penningar, som lämnade en inkomst, vilken i det närmaste räckte till hela räntebeloppet. Bolaget hade nu avsett att använda pengarna till elektrifiering av järnvägen. Att i ett sådant fall förmögenhetsställningen skall vara avgörande vid fastställandet av taxorna är något, som jag måste protestera emot.

Jag har även haft tillfälle att läsa ett annat yttrande från kungl. järnvägsstyrelsen i en taxefråga, vari det rentav uttalades, att då ifrågavarande järnväg har så stor betydelse för det allmänna, har den skyldighet att taga hänsyn till industrien, även om en viss taxa skulle ha understöds natur. Att ett enskilt aktiebolag skall ha taxor, som innebära understöd för en annan näring, är en uppfattning, som jag icke tror, att vare sig socialdemokrater eller något borgerligt parti i Sverige ännu hysa. Det är väl egentligen förbehållet för kommunisterna, ty detta är ju ren konfiskation av enskild egendom till förmån för någon annan.

Vad beträffar taxor, har jag varit med om behandlingen av sådana i två av våra största järnvägsföretag. I det ena uträknades, att om man där oförändrat tillämpade den nya statsbanetaxan, som är avsedd att gälla från 1 juli, skulle järnvägen erhålla ett betydligt högre inkomstbelopp än den får

med de taxor, som den har begärt, och med de nedsättningar, som detta järnvägsföretag för att tillgodose näringslivet inom sitt arbetsområde bör och måste ha. Det är väl viktigare, att en järnväg, som huvudsakligen går genom lantbrukstrakter, kan nedsätta frakterna på varor, som där äro behöfliga — kalk, gödningsämnen, spannmål, hö — än om man sänker taxorna på kolonialvaror och dylikt med 20, 30 öre för 100 kg., vilket icke har någon betydelse för den enskilde men är av stor betydelse för järnvägsbolaget.

En annan järnvägsförvaltning, som jag också tillhör, tillämpar sedan fyra år en lägre taxa på pappersved än den som statens järnvägar har fastställt från den 1 juli. Skälet är, att inom trafikförvaltningens arbetsområde är skogsbruket den vida övervägande inkomstkällan för bygden, och trämassfabrikerna behöva dessa råämnen. De behöva få dem billigare och taga dem från ett så pass stort avstånd, att frakterna verkligen hava betydelse.

Skola nu taxorna snävas till, så att icke dessa enskilda företag kunna beakta sitt eget trafikområdes intressen, därför att en generell taxa för Sverige får ett annat utseende? Man får komma ihåg, att statens järnvägar också företaga fraktnedsättningar i stor omfattning både på det ena och andra stället. I måndags läste jag i en östgötatidning en stor rubrik: »S. J. för fraktkrig mot Norrköping.» Där meddelades, att Göteborg gynnas på Norrköpings bekostnad. Gods till Örebro, kol och koks, äro trots den större väglängden billigare att frakta från Göteborg än från Norrköping. Vidare ha vissa artiklar från Nässjö högre frakt till Norrköping än till Göteborg, oaktat avståndet till Göteborg är vida längre. Därpå svarar järnvägsstyrelsens målsman: »S. J. är ju ett affärsdrivande verk och har även direktiv från statsmakterna att driva sin verksamhet efter affärsmässiga principer. Man får då väl icke förundra sig alltför mycket över att styrelsen i en del fall sänker sina taxor för att få frakter.» Är det meningen, att statens järnvägar skola — vilket de utan tvivel göra — fördomsfritt få konkurrera med alla andra slags trafikföretag men att de enskilda järnvägsbolagen i stället skola förvandlas till ämbetsverk med starkt tillsnörda föreskrifter? Jag tror inte, att något sådant kan vara riktigt.

Till sist några detaljer. Jag har inte i min motion berört några sådana, därför att jag gick in för rent avslag. Men jag frågar: vad skall meningen vara med sådana detaljerade bestämmelser som de i 4 § angivna, enligt vilka vid nyanläggning till och med transporter å egen bana för nyanläggningen skola bokföras? Jag erinrar mig ett stort brobygge över Dalälven, där entreprenören fäste synnerligen stort avseende vid att han skulle få fraktfrihet på bolagets egen bana för vissa artiklar, enär hans möjlighet att göra inköp därigenom bleve i hög grad vidgad. Enahanda har förhållandet varit med husbyggnader på sådana områden, där timmertillgången eller tegeltillgången icke är så god. Varför man skall snöra åt i så ytterlig grad, att denna petitess skall föras upp som tillgång, kan jag inte förstå.

Vidare finnes i 5 § en bestämmelse om att alla avskrivningar skola ske i form av avsättning till förnyelsefond i stället för att man, som hittills är brukligt, i varje fall i vissa företag, minskar tillgångarnas värde. Vad skall det tjäna till? Jag såg efter, hur det skulle ställa sig för Bergslagsbanan med tillämpande av denna bestämmelse, och fann, att balanskontot därigenom finge höjas med 25 miljoner kronor på vardera sidan. Att balansen skulle bli mera överskådlig därigenom, överstiger mitt förstånd, och jag anser mig ändå förstå bokföring ganska bra.

Herr statsrådet medgav, att grunderna för avskrivningar icke kunna fastställas generellt. Nej, det är ganska säkert, att de icke kunna det. De få nog prövas för varje fall, och det blir nog ganska svårt att enas om vad som där är rätt. Vad avskrivningsbehovet beträffar, är det naturligtvis skiftande, be-

Lagförslag om bokföring vid enskild järnväg m. m.
(Forts.)

roende på när materielen är anskaffad. Jag vill erinra om att 1928 och 1929 års riksdagar ha medgivit viss nedskrivning av statens järnvägars kapital, vari skulle ingå 60 miljoner kronor för anskaffningar, som gjordes under kristiden. I de enskilda järnvägsföretag, där jag är med, ha vi säkerligen köpt för miljoner till överpris under högtrafiken 1919 och 1920, då ett lok kostade tre gånger så mycket som normalt, men vi kunna inte gå till några fordringsägare, som äro så snälla som regeringen och riksdagen, som säga: »De miljonerna behöva ni inte förränta, utan vad som är överbetalt, få vi nog försöka avskriva med vår vinst.»

Att ett järnvägsföretag bör ha rättighet att öka eller minska avskrivningarna med hänsyn till årets resultat, tycker jag som affärsman är solklart. Vi kunna ju eljest icke hålla en någorlunda jämn utdelning, även när det är ett fullt solitt företag med god kassaställning. I viss mån kan man göra denna reglering genom att icke utföra arbeten under år med svag ekonomi och utföra mera arbeten andra år, om man endast håller uppe standarden, så att banan är i fullgott skick.

Innan jag slutar, skall jag tillåta mig att fästa uppmärksamheten vid ett fel, som finnes i den kungl. propositionen. I de övergångsbestämmelser, som stå på sid. 5 i utskottets betänkande, heter det i andra momentet: »Har före denna lags ikraftträdande avskrivning verkställts så, att anläggningsvärdet för tillgångar, som avses i 4 §, därigenom minskats, eller kostnad, som enligt denna lag skolat hänföras till sagda värde, upptagits såsom underhållskostnader, må anläggningsvärdet ökas med belopp, motsvarande vad sålunda bokförts. Sker så, skall beloppet samtidigt påföras förnyelsefonden.» Det betyder, att om man avskrivit t. ex. 100,000 kronor, har man rättighet att höja tillgångskontot med 100,000 kronor. Meningen är naturligtvis, att man också skall bokföra en skuld på 100,000 kronor på förnyelsekontot. Men här står det, att beloppet samtidigt skall påföras förnyelsefonden. Det är ingen förebräelse mot herr statsrådet, men detta är inte riktigt uttryckt. »Påföra» betyder alltid uppföra en post på debetsidan, och »gottskriva» är att uppföra den på kreditsidan.

Till sist kan jag inte underlåta att citera för min ärade medmotionär år 1927, vad han då sade. Det var nämligen han, som då skrev motionen, där det bland annat stod: »Enligt 5 § bokföringslagen skall avsättning ske enligt grunder, som fastställas av Konungen. Genom dylikt stadgande jämfört med 6 § i järnvägsbolagslagen lägges i Kungl. Maj:ts skön fullständigt avgörande i fråga om järnvägsföretags finansförvaltning. Det kan väl ej vara rimligt att på sådant sätt binda det enskilda företagareinitiativet.»

Herr talman! Med denna motivering ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

I herr Bomans yttrande instämde herr *Forsberg*.

Herr **Julin, Teodor**: Efter herr Bomans ingående försvar för utskottets ståndpunkt kunde jag fatta mig mycket kort. Men då herr statsrådet och även den första talaren, herr Gustafsson, voro vänliga nog att giva det sammansatta utskottet ett betyg, men ett mycket dåligt sådant, är det naturligtvis min skyldighet att även närmare ingå på sådana saker, varpå därvid anmärkts.

Jag får säga, att min utveckling i denna fråga har gått i alldeles motsatt riktning mot vad herr statsrådet angav för sin del. Han sade, att när han först såg lagförslaget, hajade han till. När jag först såg det, blev jag glad. Jag tyckte, att det var ett förtjusande förslag. Här skulle man få ordning, reda och enhetlighet. Det måste naturligtvis för en socialist, som gärna ser statsingripande, vara särdeles tacknämligt, och jag gick med verkligt intresse till

studiet av denna proposition. När jag satte mig in i de olika bestämmelserna och såg, hur man tänkt vinna denna enhetlighet och överskådlighet, måste jag säga, att man hittat på ett mycket knepigt sätt. Jag menar inte på något sätt, att man infört ett system, som skulle ge oss en luftbokföring, som någon skämtsam uttryckt sig här, utan menar tvärtom, att man skulle få ett enkelt och överskådligt bokföringssystem som i de affärsdrivande verken. Den föreslagna möjligheten till avskrivning genom avsättning till förnyelsefond är enligt mitt tycke något mycket praktiskt. Det ger tillfälle att under en lång rad av år följa, vad som hänt på detta område, vilket inte är så lätt att göra, när man avskrivit direkt, som ju är det vanliga. Jag var alltså mycket belåten med detta.

Men sedan kom jag till frågan: vad skall man använda denna förtjusande bokföring till? Det var då som jag blev omvänd. Jag behöver inte alls utveckla saken närmare, ty det gjorde herr statsrådet i sitt anförande. Han sade till slut, att man, när man finner det lämpligt, kan uppskjuta en behöblig likvidation. Att uppskjuta likvidationen för ett företag betyder ju, att man vill rädda ett tillfälligtvis dåligt företag, som man tror skall kunna bli bra. Ja, det är så man vill gå till väga, men hotet om likvidation är en ypperlig press på ett företag för att få det att sanera sina affärer. Man kommer här in på något, som man, såvitt jag förstår, icke kan vara med om på socialdemokratiskt håll, nämligen att taga bort ett medel att pressa bolagen till sanering. Det medel, som vi för närvarande anse vara lämpligt för järnvägsföretagen, är ju fusionering — att smärre järnvägar slå sig tillsammans för att bilda ett enhetligt nät, inom vilket man kan hålla en annan taxepolitik och överhuvud en annan järnvägspolitik, än man kan, när man bara har en bibana. Detta är icke någon uppfinning, som vi ha gjort, utan något som alla erkänna.

Jag ber herrarna att komma ihåg, hur det gick inom den järnvägskommission, som 1918 tillsattes. Om vi se saken i stort, var det i själva verket fråga om att undersöka möjligheten av en socialisering av de enskilda järnvägarna. Under arbetets gång kom man fram till den uppfattning, som man nu finner helt naturlig, att om man vill socialisering, får man nog gå steg för steg och inte kapa åt sig allt på en gång. Det är en erfarenhet, som man alltid har gjort, när man vill ha statsingripande, att detta aldrig får komma för tidigt. Först måste ett företag svälla ut, så att det är någon anledning att ingripa. Först när fusionerna av de små järnvägarna kommit så långt, att vi ha tillräckligt stora företag, kan det bli tal om statsingripande, därest nu ett sådant av ekonomiska skäl kan vara lämpligt. Inom kommissionen kom man också underfund med den saken, och dess arbete lades helt och hållet om just på den bogen. Sedan kom ju den stora kommittédöden emellan, och hela frågan lades åt sidan, varför den nu icke är aktuell.

Emellertid torde för den som uppmärksamt läser utskottets betänkande framgå, att vad som ligger under den anhopning av småskäl, varöver herr statsrådet skämtade, är just detta, att vi anse, att man inte bör tillgripa bokföringsåtgärder, om man vill komma någon vart med likvidationsmässiga företag. Jag skall be att få vända mig mot herr Gustafsson, som ville göra gällande, att majoriteten hade svårt att bli sams på grund av att man intagit en ståndpunkt, som man knappt kunde försvara. Nej, herr Gustafsson, så var det inte. Ni reser vanter, som sutto vid bordet, hade ju rätt att taga er en liten lur, eftersom utformningen av vårt betänkande inte angick er, och ni uppmärksammade inte, att vad vi slogos om var, huruvida vi skulle säga rakt ut bara detta enda, att nya bokföringsmetoder inte hjälpa ett likvidationsmässigt företag på fötter, utan här får annat tillgripas. Emellertid ansågo vi, att när vi fått en stor lag framför oss, borde vi göra, vad herr statsrådet

*Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)*

Lagförslag om bokföring vid enskild järnväg m. m. sedan kallat för ett »juristeri av skäl». Men det stora skälet ligger i botten, och det framträder alldeles tillräckligt tydligt, skulle jag tro, för den som vill se.

(Forts.) Nå, nu finnas här också andra skäl. Jag har som sagt haft en alldeles motsatt utveckling mot herr statsrådet, i det jag först var tilltalad av bestämmelserna men sedan blev betänksam inför frågan, vilket ändamål denna bokföring skall tjäna. Man säger, att man får tillgripa djärva åtgärder, om det är, som det heter, fara på taket. Regeringen anför tre starka skäl. Behovet av enhetlighet är klart för den, som skall yttra sig beträffande de enskilda järnvägarnas taxesättning. Behovet av enhetlig bokföring är vidare klart för den, som skall vaka över att statslån bliva vederbörligen inbetalade. Behovet av enhetlig bokföring är slutligen klart för den, som skall övervaka lämpligheten av en eventuell statsinlösning av järnvägarna.

Herr Boman har utförligt uppehållit sig vid vad som enligt herr statsrådets mening var huvudfrågan, nämligen taxorna, och jag behöver inte säga något om det. Men varken han eller herr statsrådet gick in på det faktum, att även om hänsynen till taxorna utgjorde huvudskälet, när propositionen först behandlades i statsråd, så existerar detta huvudskäl icke just nu, eftersom en femårig taxa — trots den bristfälliga bokföring, som för närvarande finnes — kunnat fastställas av Kungl. Maj:t för några dagar sedan.

Vad sedan lånen angår, är ju till leda upprepat — men det bör ju sägas ifrån även nu — att den, som ger lånen, får väl också lämna några regler för lånens övervakande. Det tror jag, att riksgäldskontoret gör, och jag tror inte, att det är några som helst svårigheter att få in de ekonomiska uppgifter, man anser sig behöva, därest sådant konstateras, att staten måste ingripa mot en låntagare.

Återstår sedan inlösningsfrågan. Den tog jag för min del upp såsom ett huvudskäl. Den har jag alltså redan berört och skall nu inte vidare utveckla den saken.

Nu till sist skulle jag vilja säga: Låt oss införa enhetliga bestämmelser! Jag tror, att det är mycket möjligt att få sådana utan en lagstiftning på detta område. Det har Svenska järnvägsföreningens hållning i denna fråga noggsamt visat. En hänvändelse till järnvägarna på den punkten, där man kräver enhetlighet, leder säkert till detta resultat. Men om vi nu skulle få en lag på detta område, vad har man då vunnit? Jo, man har vunnit, att det är litet bekvämare för dem, som sitta och läsa de inkommande rapporterna, så att de lättare skulle kunna slå ned på någon detalj, mot vilken de kunna vända sin misstänksamhet. Men om sedan denna misstänksamhet är väckt, vad är då att göra? Jo, man måste gå till de enskilda företagen och göra specialundersökningar. Man skulle nästan kunna göra det påståendet, att om man får en enhetlig lagstiftning på detta område, kommer kontrollen över de enskilda järnvägarna att trubbas av. Nu måste man snabbare gå till en specialundersökning, och därför kommer man snabbare till ett resultat, än om man har en bokföring, som slätar över saken.

Jag tror, att utskottet har mycket goda skäl för sin mening, att denna fråga inte skall avgöras genom lagstiftning, och jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Lindley: Herr talman, mina herrar! Olyckligtvis har jag varit bortrest, och jag har nyss kommit tillbaka och har därför icke haft tillfälle att penetrera saken. Dessutom är det, ju så — det erkännes villigt — att jag inte är någon auktoritet på bokföringsområdet; men vid diskussionen angående denna fråga inom utskottet kunde jag inte få någon annan uppfattning, än att det förslag, som Kungl. Maj:t framlagt, var ett förslag av den art,

att det inte fanns någon möjlighet att kunna avslå det, om man ville se någon lunda opartiskt på frågan och försöka se, huruvida ett behov här föreligger eller inte.

I utskottet sade man bl. a., att detta skulle betyda, att man skulle lägga nya tunga bördor på de enskilda järnvägsföretagen. Jag måste då fråga: vad är det för nya tunga bördor som läggas på de enskilda järnvägsföretagen, då man föreskriver, att de skola ha en enhetlig bokföring? De måste ju i all rimlighets namn föra böcker, och om de måste föra böcker efter viss på förhand fastställd schablon och vissa former, kan det väl inte vara så förfärligt betungande för järnvägsbolagen.

Det är endast ett skäl, som här anförts emot förslaget, nämligen från herr Bomans sida, då han hävdade, att om en dylik lag komme till stånd, skulle statens järnvägar kunna utöva ett större tryck på de enskilda järnvägarna än tillförne för att genomdriva en viss taxepolitik. Om det förhölle sig så, att detta vore det egentliga skälet, skulle jag helt säkert ha följt herr Boman i hans ståndpunktstagande, därför att även jag för min enskilda del också har motionerat om detta i riksdagen. Jag har en mycket stark opposition mot den taxepolitik, som statens järnvägar bedriva och som jag anser vara till skada för en annan mycket viktig näring i vårt land, nämligen sjöfarten. Man skall naturligtvis inte driva en taxepolitik, enligt vilken man transporterar gods under verkliga kostnaden endast för att konkurrera. Detta är naturligtvis inte till gagn för transportväsendet. Om det vore fråga om, att man genom att förhindra en sådan enhetlig bokföring skulle kunna förhindra ledningen för statens järnvägar att bedriva en dylik taxepolitik, skulle jag inte haft någon tining alls att invända. Men det förhållandet kan väl inte föreligga, ty redan nu säger man, att de taxor, som statens järnvägar föreskriva, också bli gällande för de enskilda järnvägarna, när samtrafik ifrågakommer. Under sådana förhållanden kan jag inte se, att man kan vinna någonting genom att absolut avslå Kungl. Maj:ts förslag om likartad bokföring. Att få enhetlighet på detta område bör väl ändå vara ett allmänt intresse. Jag kan inte se, vad man vill vinna med att bekämpa en sådan enhetlighet i bokföringen. Vill man ovillkorligen försöka åstadkomma någon dimbildning omkring de enskilda järnvägsföretagen, där det kan vara helt andra intressen, som spela huvudrollen? Det tycks förhålla sig på det sättet.

Jag har inte haft möjlighet att penetrera de verkliga motiven, som legat till grund för motståndet mot det föreliggande förslaget, och jag tillhör — det må jag säga — Kungl. Maj:ts mest lojala opposition och vill inte avslå ett Kungl. Maj:ts förslag, utan att det finns mycket, mycket starka skäl för att avslå detsamma. Och dessa starka skäl har jag inte kunnat uppleta i detta fall. Då jag sålunda inte kunnat finna några starka skäl för att avslå en Kungl. Maj:ts proposition i detta fall, som utmynnar i ett yrkande, som vi själva framställt i riksdagen, och bygger på en utredning, som vi själva begärt, vill jag inte vara med om att avslå förslaget. Jag kan inte finna något skäl att gå med på ett avslag.

Nu har också förts fram, att det bokföringssystem, som Kungl. Maj:t här föreslår, icke skulle vara fullt tillfredsställande. Det skulle vara en luftbokföring, säger man, m. m. sådant. Men det kan man väl ändå inte med rätta påstå, då det ju är fråga om att så pass överskådligt angiva de verkliga siffrorna, att alla skulle kunna vara fullständigt på det klara med, huru ställningen egentligen är. Om ett järnvägsföretag är likvidationsmässigt, kan det ju visserligen vara oriktigt — kan man ju å ena sidan säga — att uppskjuta en enligt den allmänna lagen påkallad likvidation; men å andra sidan är det ju ett faktum, att ett järnvägsföretag ju är en helt annan verksamhet än ett industriföretag. Järnvägsföretagen stå i den allmänna samfärdselns tjänst och kun-

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)

na inte avbrytas, utan att absolut nödvändighet härtill föreligger. Det betyder nämligen så ofantligt mycket för människorna att ha möjlighet att komma i förbindelse med andra platser o. s. v. Alltså måste det ju vara en mycket gra- verande ställning, som skulle kunna göra, att en likvidation skall få företagas. Vi veta ju också beträffande värdet av järnvägarna att det förhåller sig myc- ket annorlunda med dessa värden än med andra företags, ty i det ögonblick, man avbryter en trafikerad bana, är ju allt av egentligt värde — stationshus, järnvägslinjer och allt det andra — oanvänt och det betyder ju, att rälsen och stationshusen inte hava något värde i någon större bemärkelse.

Jag har inte kunnat komma till något annat resultat, än att Kungl. Maj:ts förslag bör bifallas. Förslaget är inte absolut behövt för taxeberäknings- synpunkterna, men det är nödvändigt för att kunna åstadkomma den enhet- lighet, vi måste eftersträva. Därför skall jag, herr talman, be att få yrka bi- fall till reservanternas förslag.

Herr Kobb: Herr talman! Såsom riksgäldsfullmäktig har jag under en lång följd av år haft anledning sysselsätta mig med de statsunderstödda järn- vägarna och deras affärer. Jag har också fått vara med vid den utredning, som föregått framställningen — inte just denna sista proposition men den, som för några år sedan framlades inför riksdagen — och jag var naturligtvis med för att bevaka de intressen, riksgäldskontoret där kunde hava. Det är ju klart, att jag icke anser mig hava kompetens att bedöma, vad som därut- över går.

Då vill jag först nämna, att under kristiden visade sig den ena järnvägen efter den andra icke kunna fullgöra sina förbindelser gentemot staten. Det fanns ju sådana, som under en följd av år icke kunnat göra det. Det är ju givet, att när vi äro av riksdagen tillsatta för att bevaka statens intressen gent- emot dessa låntagare, måste vi försöka finna någon utväg för att kunna bevaka just dessa intressen.

För det första gällde det att undersöka järnvägarnas verkliga ställning. Men då fann man mycket snart, att med den bokföring, som användes av järn- vägarna, var detta omöjligt; vi kunde inte ur denna bokföring få fram järn- vägarnas verkliga ställning. Den ena järnvägen bokförde på ett sätt och den andra på ett annat. Detta var anledningen till, att vi i riksgäldsfullmäktige önskade, att detta på något sätt skulle regleras; men vi voro också av den upp- fattningen, att vi själva inte kunde göra en sådan reglering och inte heller att Kungl. Maj:t skulle kunna göra det. Förhållandet mellan de enskilda järn- vägarna och riksgäldskontoret är nämligen reglerat genom de bestämmelser, som i kontorets reglemente finnas intagna för utlämnande av järnvägslån. Uppfyller ett järnvägsbolag de villkor, som äro stipulerade, kan man inte tvinga det till att införa någonting nytt genom att göra några ändringar i bokföringen. För de fall, att de alls inte fullgöra sin skyldighet, kunna vi nu göra på det sättet, att vi alltid kunna sätta dem i konkurs; men det skulle i de flesta fall ha varit att slå in på en för staten i ekonomiskt hänseende olycks- bringande väg.

Att denna vår uppfattning — nämligen om vår oförmåga i detta fall att komma fram till det önskade målet — var riktig, är ju tydligt, och man ser, att när frågan sedan upptogs av Kungl. Maj:t, visade det sig, att Kungl. Maj:t var av samma uppfattning. Detta behöves fastställas i lag, och då bör man gå längre och icke avskilja de statsunderstödda järnvägarna för sig, utan man måste taga med alla enskilda järnvägar. Det var tämligen tydligt. Det har vis- serligen sagts, att staten har representanter i de enskilda järnvägarnas styrel- ser och revision. Men det är i många fall även för dessa fullkomligt omöjligt att kunna följa med utvecklingen. På detta ha vi haft glänsande exempel.

Det var en järnväg, som lämnade utdelning, men som inte brydde sig om att betala den ränta och amortering, som skulle betalas på statslånet. Ett annat bolag — jag behöver inte nämna dess namn, men det var ett ganska ryktbart fall, som i riksdagen var föremål för åtskilligt tal — brydde sig inte om att betala utan använde i stället sina pengar till att förvärva aktier i andra järnvägsföretag och utföra storartade förbättringar på järnvägarna. Det betalade sålunda icke sitt statslån, som uppgick till närmare ett par miljoner kronor, skulle jag tro. Vad skulle vi göra? Vi hade ingenting annat att göra än att sätta bolaget i konkurs. Nu hava emellertid förhållandena reglerats, så att det visat sig i detta fall vara möjligt för bolaget att fullgöra sina förbindelser till staten. Det är sålunda mycket svårt även för statens representanter såväl i styrelser som i revisioner att kunna göra någonting i detta avseende.

Lagförslag om bokföring vid enskild järnväg m. m.
(Forts.)

Sedan fick jag vara med bland de sakkunniga, som hade att utarbota det första förslaget. Och jag vill betona, att min ställning där var att bevaka riksgäldskontorets intressen. Vad vi önskade var, att det om möjligt skulle bli likformiga bokföringsföreskrifter för de enskilda järnvägarna, då det nu ansågs nödvändigt. Jag tror också, att det är nödvändigt. Man måste då utarbota ett sådant förslag, så att det gällde alla järnvägar och icke inskränkte sig endast till de statsunderstödda järnvägarna.

Nu har det ju sagts, att det föreliggande lagförslaget frångått de principer, som annars tillämpas beträffande andra aktiebolag. Det synes mig emellertid, som om man ändå kunde säga, att de enskilda järnvägarna i viss mån ha en annan ställning än vad de enskilda aktiebolagen vanligen hava. Deras affärsverksamhet betingas ju av en koncession, och de kunna inte när som helst avbryta sin verksamhet som andra företag. Därför kan man tänka sig, att det kan vara nödvändigt att emot dem förfara kanske efter något strängare grunder än mot de andra. Jag har verkligen litet svårt att förstå den motvilja, som framkommit från de enskilda järnvägarna emot, att man vill tillämpa sådana gemensamma grunder för alla järnvägar.

Det säges, att de avsättningar till förnyelsefonden, som enligt förslaget skulle göras för alla järnvägar, äro svåra att göra generella. Ja, men lagförslaget innefattar också den möjligheten, att de kunna vara olika för olika järnvägar. Det blir Kungl. Maj:t, som i det fallet får bestämma. Men utan att det föreligger grunder för en sådan avsättning till en förnyelsefond, är det ju alldeles omöjligt att blott och bart av räkenskaperna kunna bedöma, huru en järnvägs ekonomiska ställning är. I riksgäldskontoret hava vi varit tvungna att slå in på en annan väg, som naturligtvis måste ställa sig dyrare för staten: i varje fall har man låtit verkställa en särskild undersökning, och — det vill jag betyga — i sådana fall ha de enskilda järnvägsföretagen mycket villigt ställt sig till vårt förfogande. Vi hava lyckats få två för sådana undersökningar lämpliga personer, som utfört undersökningarna, ibland även med biträde av en eller två andra personer, och resultatet av dessa undersökningar har i flera fall förelegat inför och även godkänts av riksdagen, senast för ett par dagar sedan.

Jag vill sålunda säga, att vår önskan i riksgäldsfullmäktige har varit, att det skulle finnas sådana normer för bokföringen, att man skulle kunna direkt bedöma bolagens ställning utan att behöva hava någon särskild undersökning. Om man skulle vara tvungen att gå in på en likvidation eller någonting sådant, är det nog sant, att man finge företaga särskilda undersökningar. Men det är mycket möjligt, att en likformig bokföring gör det ofantligt mycket lättare för riksgäldsfullmäktige att kunna följa med utvecklingen i de särskilda fallen.

Utskottets ärade ordförande sade, att det var jämförelsevis få fall, i vilka detta var av vikt. Jag tror, att om han kommit med de järnvägar, vilkas affä-

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)

rer reglerats redan vid denna riksdag, så hade man varit nere vid ungefär tio stycken. Men vem svarar för, att inte en eller annan av de återstående vandrar samma väg och att vi sålunda ej få nya patienter — så att säga — att behandla. Det är ju ganska troligt, när man tänker på den konkurrens som automobilväsendet för med järnvägarna.

Jag måste således säga, att ifrån riksgäldskontorets synpunkt sett är det en avgjord fördel, om man får ett sådant enhetligt bokföringssystem för järnvägarna. Visserligen kunna vi i undantagsfall hjälpa oss ändå, men det vore nog mycket lättare, om vi kunde få en sådan bokföring. Så finns det ju även ett annat skäl, som här framhållits av herr statsrådet. Han har ju så utförligt behandlat den fördel, som statens järnvägar därigenom skulle få för bedömandet av taxorna, att jag inte behöver ingå på den saken. Förresten är jag inte heller kompetent att göra det.

Slutligen har det talats om, att det bokföringssystem, som nu skulle genomföras, kunde uppskjuta järnvägsbolagens likvidation. Ja, då vill jag säga, att detta betrakta riksgäldsfullmäktige i de flesta fall såsom en fördel för staten; ty därigenom att en sådan rätt kan komma i fråga, har staten möjlighet att framkalla en likvidation. Vi hava ju alltid fordringar, som vi kunna få inlösta. Men å andra sidan kunde det mången gång och skulle säkerligen i de flesta fall, som förelegat, hava varit en olägenhet, om en likvidation hade behövt inträffa tidigare än som skett. Den ledande princip, vi haft att följa i fullmäktige under de senare åren beträffande uppgörelser med de enskilda järnvägarna, har varit den, att staten bidragit till att sätta dessa företag i gång och att grunda dem; men sedan är det ortens skyldighet att söka uppehålla dem. Därför kan det mången gång vara en större fördel, om man skulle kunna uppskjuta likvidationen för att under mellantiden möjligen få en koncern inom orten, som kunde övertaga en sådan järnväg. Jag tror, att i en av de frågor, som snart komma att föreligga på riksdagens bord, det skall vara påtagligt, att det hade varit mycket bra, om man haft tid på sig och riksgäldskontoret sålunda inte varit tvunget att tidigare begära företaget i likvidation.

Då jag sålunda från riksgäldskontorets sida inte kan se annat, än att det föreliggande förslaget bör vara till fördel för staten, och olägenheterna för de enskilda järnvägarna icke synas mig vara så stora, som av förslagets motståndare framhållits, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr Fehr: Herr talman! Jag har dröjt med att begära ordet, till dess herr statsrådet fått tillfälle att återvända från andra kammaren. Jag är nämligen angelägen om att säga honom, att han gjort utskottet en stor orättvisa, då han gjort gällande, att utskottet skulle hava utgått ifrån en önskan om att komma detta lagförslag till livs och att vi skulle ha lagt välkomna små stenar i vägen för förslaget.

Jag tror, att jag vågar påstå, att vi alla inom utskottet haft fullkomligt klart för oss, att järnvägsföretagen i viss mån intaga en alldeles särskild ställning bland landets bolag och att också stora uppoffringar kunna påkallas från dessa företags sida, för så vitt detta länder till det allmänna bästa. Herr Teodor Julin vitsordade nyss, att han från början var gynnsamt stämd mot förslaget, men att han sedan fann invändningarna mot detsamma så allvarliga, att han icke vågade vidhålla sin uppfattning.

Jag ber att inledningsvis få säga till herr Lindley, att jag inte riktigt kan dela den mening han uttalade, att man skulle godkänna propositioner, om det inte fanns tillräckligt starka skäl emot dem. För min del måste jag säga, att när en ny lagstiftning föreslås, är det allas vår skyldighet att undersöka, om denna lagstiftning är av behovet påkallad. Är den detta, skall den

antagas, men finner man sig inte övertygad om, att ett sådant behov föreligger, är det ingen anledning att skapa en ny lag.

Vad som från början gjorde oss tveksamma i utskottet var den omständigheten, att det var så svårt att se, vilket ändamål denna lag egentligen fyllde. Vi sågo visserligen klart, att det för ett antal år sedan funnits en anledning, som kanske var ett fullgott skäl för att gå in för en lagstiftning av den anda som den föreliggande. Det var vid den tiden, då det var en allmän tanke, att staten så småningom skulle i stor utsträckning och kanske principiellt inlösa de enskilda järnvägarna. För en sådan åtgärd är det ju klart, att man skulle ha fullgoda skäl att överväga, om inte lagstiftningen angående de enskilda järnvägarnas bokföring kunde vara ett led i de åtgärder, som vore erforderliga för en sådan inlösning. Men det har ju här med all önskvärd enighet sagts, att den tanken inte för närvarande är aktuell och att man alltså inte på det skälet kan gå på ett tillstyrkande av lagförslaget.

Såvitt jag förstår, är det egentligen två omständigheter som hava åberopats, nämligen för det första taxefrågan och för det andra frågan om, att statens ställning såsom långgivare kräver en dylik lagstiftning. Herr statsrådet har i första rummet tryckt på taxefrågan och säger i det första av de båda statsrådsprotokoll, som äro fogade vid denna proposition, att denna taxefråga för närvarande befinner sig i stöpsleven. Han glömde att i propositionen nämna, att innan propositionen avgavs, hade taxan för våra enskilda järnvägar fastställts för fem år framåt, räknat från den 1 nästkommande juli, och jag vill framhålla, att han också här glömde att tala om att han glömt detta. Man kommer nog sanningen närmast, om man med herr Lindley säger, att för taxefrågan är icke denna lagstiftning absolut nödvändig. Det går lika bra ändå.

Återstår då frågan om statens intresse såsom långgivare. Jag tror inte, att herr Kobb skall motsäga mig, då jag säger, att när det gäller frågan om behandlingen av de enskilda järnvägarna såsom låntagare, måste väl riksgäldsfullmäktige gå in i prövning av de särskilda företagen. Vart kommer man då med en bokföringslag? Jo, såvitt jag förstår kommer man inte till något resultat.

Alltså, de olika grunder, som tidigare eller nu åberopats för en dylik lag, äro enligt min mening icke av den styrka, att de motivera detta lagförslag. Därtill kommer ett skäl, som enligt mitt förmenande redan det är tillräckligt, nämligen att även om man accepterar den tanken, att man här behöver en enhetlig bokföring, som ger klar och verklig reda och ordning med möjlighet till enhetlig översikt över de enskilda järnvägarnas bokföring, saknar denna lag förutsättningarna för att fylla detta behov. Och jag vill för att bevisa detta hänvisa till en mycket enkel sanning, nämligen den, att vi för närvarande inte bygga några flera enskilda järnvägar i Sverige och att det nu alltså är fråga om järnvägar, som under en längre tid varit i verksamhet. Beträffande dessa gamla järnvägar, alltså beträffande alla järnvägar, som lagen får avseende på, skulle det inte genom lagen införas någon skyldighet för bolagen att rätta sin bokföring efter de nya bestämmelserna. Enligt övergångsbestämmelserna komma tvärtom de gamla bolagen att fortfarande få bokföra sina järnvägsföretag till de nuvarande värdena, och endast för framtiden förekommer en avskrivning. Det har roat mig att taga reda på ungefär, vilken felkälla som här uppkommer, då man nu går in för en sådan justering som denna, och utan anspråk på full tillförlitlighet kan jag säga, att jag kommit till, att det blir en felkälla på ungefär 100 miljoner kronor, utgörande skillnaden mellan de enskilda järnvägarnas anläggningskostnad och det nuvarande bokförda värdet. Jag måste säga, att om man tar denna lag därför, att man klagat över, att det är oklarhet nu, måste man befara, att det blir ett fullkomligt virrvarr efter lagens införande, då man inte vet, om järnvägen

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Ports.)

bokfört anläggningarna efter lagens bestämmelser eller enligt de gamla reglerna. Detta gäller alltså den första huvuddelen av lagen, den som äsyftar att åvägbringa klarhet och enhetlighet i de enskilda järnvägarnas bokföring.

Återstår den andra huvudsakliga nyheten, nämligen den bestämmelse, varigenom ett järnvägsbolag skulle kunna uppskjuta sin likvidation, ehuru efter allmänna aktiebolagslagens regler en likvidation vore nödvändig. Herr Kobb åberopade, att i ett fall det hade varit klokt och välgörande att uppskjuta likvidationen en längre tid, därför att sedan hade järnvägsföretaget kommit på fötter. Jag förutsätter, att detta skedde på basis av nu gällande lagstiftningsregler, och detta fall förefaller mig därför styrka min mening, att redan nu gällande bestämmelser göra en sådan rimlig uppskovspolitik möjlig, som här kan vara påkallad.

Det är ju så, att för fastställande av värden så många olika faktorer komma i betraktande, att man ju inte kan för någon tillgång säga, vilket exakt värde den har. Detta inverkade naturligtvis i det av herr Kobb antydda exemplet, så, att när frågan om likvidationstvång föreligger, man kan ta hänsyn till en viss optimism beträffande företagens framtid, t. ex. beträffande järnvägarna tänka sig, att i fortsättningen automobilbussarnas nuvarande handikapp i form av fritt vägunderhåll skall bortfalla och järnvägarna därför få en större och bättre framtid än det ögonblickliga läget ger vid handen. Allt detta är omständigheter, som göra, att vid värderingen högre värden kunna vara skäligen, än det ögonblickliga marknadsvärdet, om man skulle utropa järnvägen på auktion.

Men detta är en sak. En annan sak är, att genom lagförslaget uttryckligen stadfästes en befogenhet för ett bolag att underlåta att likvidera, ehuru hela dess kapital är borta. Jag vågar inte tro annat, än att detta skulle vara ganska betänkligt för de svenska järnvägsbolagens kredit. Det finns sådana, som ha kredit även i utlandet, men vad kan man lämna för kredit åt sådana företag, vilkas särmärke från andra svenska aktiebolag bleve, att de kunde underlåta att gå i likvidation, ehuru där inte funnes några tillgångar? Att de enskilda järnvägsbolagen betacka sig för den fördel, som häri skulle ligga, har ju redan framhållits, och det framgår också av järnvägsföreningens skrivelse.

På dessa grunder, herr talman, och då jag icke finner, att riksdagen, därför att den en gång begärt en lag om bokföring för statsunderstödda järnvägar, som skulle göra en enhetlig översikt möjlig, har någon anledning att nu gå in för en bokföringslag för alla enskilda järnvägar, även icke statsunderstödda, och en lag, som inte torde göra en sådan enhetlig översikt möjlig, ber jag att få tillstyrka utskottets förslag.

Häri instämde herr *Abrahamsson*.

Herr statsrådet **Borell**: Herr talman! Jag skall endast säga ett par ord med anledning av den förre ärade talarens anförande. Herr Fehr anförde, att i fråga om intresset för staten att övervaka de enskilda järnvägarnas taxor, icke nu föreligger samma skäl som innan den nyligen beslutade taxereformen genomförts, då de nu antagna taxorna skola gälla för fem år. Emellertid är en taxa icke något bestående begrepp, utan den måste anpassas efter växlande förhållanden för de särskilda järnvägsbolagen och i det allmänna ekonomiska läget. Att taxorna blivit fastställda för en tid av fem år, gör således icke på längre sikt sett behovet av enhetlig bokföring mindre aktuellt. Det kan t. o. m. hända, att frågor om taxeändringar komma att tagas upp inom dessa fem år. Utrymme därför är i flera speciella fall direkt lämnat. Den omstän-

digheten, att man nu fastställt taxor, som antagas skola i regel gälla för fem år framåt, torde sålunda i detta avseende sakna varje reell betydelse. Jag vidhåller för min del, att det måste vara ur taxebestämmandets synpunkt av värde att man får en enhetlig bokföring för de enskilda järnvägarna.

Jag skall strax återkomma till ett annat yttrande av herr Fehr, men jag skjuter nu in en anmärkning i anledning av ett yttrande av herr Boman. Herr Boman lär efter vad för mig uppgivits i sitt anförande ha påpekat, hurusom lagrådet anför, att man kunde acceptera de avvikelser från vanliga bokförings-synpunkter, som skett i förslaget, allenast under förutsättning att starka skäl av nationalekonomisk och näringspolitisk natur talade för sådana avvikelser, men att sådana skäl icke blivit förebragta. Jag åberopade i mitt förra anförande, att ej mindre än 44 av de 113 enskilda järnvägar, som äro redovisade i allmänna järnvägsstatistiken, aldrig gjort några avskrivningar, varken direkta eller genom avsättningar till förnyelsefond. Det är ju uppenbart, att om ett sådant tillstånd i ett bolag fortsätter år efter år förlorar man till sist alldeles översikten över bolagets ekonomiska läge. Man glömmer så småningom bort, hur stora nedsättningarna i värdena bort vara år ifrån år, och det blir naturligtvis till slut mycket svårt att bilda sig en uppfattning om den ekonomiska ställningen. Får man däremot den nu föreslagna bokföringen med bestämmelser om obligatorisk årlig avsättning, vinnes vida bättre överskådlighet över det ekonomiska läget.

Herr Fehr säger, att förslaget i detta hänseende är av ringa betydelse, då man numera ej bygger några nya enskilda järnvägar och då man beträffande de redan befintliga gjort det undantaget från de nya reglerna, att de fortfarande få bokföra sina tillgångar till redan upptagna värden, även om dessa ej överensstamma med anläggningsvärdena utan äro högre. Detta är väl riktigt, men jag är tämligen övertygad om, att en stor del av järnvägarna, åtminstone de, för vilka denna lag har största betydelsen, komma att lägga om sin bokföring i enlighet med lagens anvisningar, och även i de fall, där detta icke sker, är dock, om man ser saken på längre sikt, åtskilligt vunnit med, att man får fasta avskrivningsregler, som skola följas. Det blir ju åtminstone ett bra mycket bättre tillstånd, än att det i fortsättningen skall kunna hända, som det nu lär hända, att enskilda järnvägsbolag inte göra några avskrivningar alls.

Beträffande lättnaderna i likvidationsförfarandet vidhåller jag vad jag förut sagt och instämmer med herr Kobb däri, att det i åtskilliga fall måste anses vara en förmån för såväl staten som de enskilda fordringsägarna, att järnvägsbolag, beträffande vilka man ännu inte behövt uppgiva allt hopp om sanering, icke behöva sättas i likvidation genom allt för stränga bestämmelser i detta avseende. Herr Fehrs farhåga, att järnvägsbolagens kredit skulle menligt påverkas av nämnda bestämmelser, vilket kunde bli till nackdel, i synnerhet som en del järnvägsbolag hade lån även i utlandet, tror jag ej vara befogad. En sådan kreditgivning, särskilt den utländska, är säkerligen baserad på ingående undersökningar av det låntagande bolagets ställning, och i viss mån kan man ju säga, att en sådan kredit skulle underlättas genom införande av enhetliga och fullt rationella bokföringsbestämmelser.

Jag kan för min del inte se, att värdet av införandet av en enhetlig bokföring för de enskilda järnvägarna minskats, sedan riksdagen senast hade den frågan uppe. Jag tror, att det föreligger samma skäl nu, som då riksdagen förut efter grundliga undersökningar tillstyrkte antagandet av en dylik lag. Jag är övertygad om att den kommer att bli till nytta och jag har liksom herr Kobb den uppfattningen, att farhågorna från de enskilda järnvägarnas sida äro i hög grad överdrivna.

I ett speciellt hänseende kommer förslaget att medföra en bestämd fördel.

*Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.*
(Forts.)

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)

och det är i skattehänseende. Det kan ju tänkas, att det gnisslar litet i övergången, om Kungl. Maj:t beslutar sådana enhetlighetsnormer för avsättningen, som inte stämma med dem, som till äventyrs använts av de enskilda bolagen tidigare och som ligga till grund för ännu icke slutligen avgjorda skattebeslut, men på längre sikt blir det även i detta fall säkerligen en förmån, då jag antar, att skattemyndigheterna komma att låta de av Kungl. Maj:t fastställda principerna för avskrivningarna bli i viss mån normerande även i skattehänseende. Skulle man kunna våga en gissning, är det väl den, att Kungl. Maj:t i fråga om avskrivningsprocenten kommer att fastställa sådana grunder, att olägenhet därav icke uppstår i fråga om beskattningen.

Jag ber att få vidhålla min hemställan till kammaren att godkänna reservationen.

Greve Spens: Jag skall be att få yttra några ord i anledning av herr statsrådets anföranden. Herr statsrådet åberopade, att redan vid 1916 och 1917 års riksdagar framhölls inom riksdagen betydelsen av en enhetlig och fullständig bokföring vid de enskilda järnvägarna. Jag skall be att få nämna, att vid 1916 års riksdag var det huvudsakligen fråga om, att sådan bokföring skulle äga rum för vissa delar av en och samma järnväg, beroende på särskilt några förhållanden ute i Roslagen, men det har sedermera allmänt ansetts, att detta icke borde föranleda någon särskild författning, och förslaget har heller inte upptagits av regeringen. 1917 års riksdag avsåg, såsom herr Fehr nämnde, endast statsinlösning av järnvägarna.

Sedan sade herr statsrådet, att vid 1927 års riksdag avslogs den kungl. propositionen i ämnet endast av det formella skälet, att den allmänna bokföringslag, som numera antagits, först borde avvaktas, och herr statsrådet antydde, att man i övrigt icke haft någonting att erinra mot lagen. Det är väl emellertid ganska visst, att då lagförslaget avslogs på enbart formella skäl, var prövningen av de reella eller sakliga skälen icke så ingående. Jag tror, att hade en sådan prövning skett, hade man kommit till samma resultat inom utskottet som nu.

Jag vill nämna, att 1927 anförde visserligen lagrådet i sin helhet icke någon erinran mot lagförslagets principer, men detta kan måhända hava berott på, att vissa lagråd ansett sig böra underkasta lagförslag endast en formell lagteknisk granskning. Detta år, 1927, uttalade emellertid justitierådet Alexanderson inom lagrådet ganska starka betänkligheter emot förslaget, särskilt med avseende å medgivandena i förslaget till bokföringslag att — i bestämd motsats till aktiebolagslagens principer — på tillgångssidan i järnvägsbolagens balansräkning finge under rubriken »kostnader att framdeles täcka» upptagas fiktiva tillgångar av skilda slag, med rätt enligt förslaget till ändring av lagen om järnvägsaktiebolag att, försävtvitt amortering skedde enligt godkänd plan, taga dessa fiktiva tillgångar i beräkning vid bestämmande av den utdelningsbara vinstens belopp. Det har sålunda även 1927 anförts en ganska bestämd och viktig erinran inom lagrådet.

Vidare angav herr statsrådet, vilka yttranden över lagförslaget, som voro tillstyrkande, men han nämnde inte i samband därmed, att Svenska järnvägsförbundet mycket kraftigt avstyrkt förslaget såväl 1927 som även i år i en till utskottet ingiven skrift, som är relaterad i utskottsbetänkandet.

Herr statsrådet sade, att när man får en varaktig förbättring i en järnvägs ställning, skall vad som uppförts å det fiktiva tillgångskontot komma att minskas. Det är ju emellertid inte så gott att säga, om det blir en varaktig förbättring eller ej i de svagare järnvägarnas ställning med den stora skuldbörda, som de ha. Det är väl i varje fall icke något att bygga på. De icke statsunderstödda enskilda järnvägarna skulle även kunna enligt det föreliggande

förslaget uppehålla sin likvidation så länge, att materielen skulle kunna hinna bli alldeles försliten och järnvägen bli tämligen värdelös. Då blir det svårare än eljest att få köpare till järnvägen, och det kan enligt min mening icke vara lämpligt, att man låter det gå så långt.

Lagförslag om bokföring vid enskild järnväg m. m.
(Forts.)

Jag skall även be att få säga något gentemot herr Kobb.

Herr Kobb sade, att riksgäldsfullmäktige inte kunde ingripa mot de statslåneunderstödda järnvägarna, så länge dessa fullgöra sina skyldigheter. Ja, då är det väl inte heller så nödvändigt att göra något ingrepp. De skulle emellertid nog alltid komma att lämna de uppgifter, som begäras av dem. Och då herr Kobb vidare sade, att riksgäldsfullmäktige fått anlita utvägen att göra dyrbara undersökningar hos de enskilda järnvägarna, kan jag inte tänka mig, att dessa undersökningar skulle behöva vara så dyrbara, då alltid de enskilda järnvägarna visa sig så ytterst tillmötesgående i fråga om att lämna alla tillgängliga uppgifter.

Herr Kobb sade vidare, att statens ombud i styrelser och revisioner hade svårt att göra något. Äro de verkligen fullt kunniga och erfarna i bokföring, borde de väl ändå kunna giva Kungl. Maj:t och riksgäldsfullmäktige ganska viktiga upplysningar.

Jag kan nämna, att just nu ingår underrättelsen från andra kammaren, att reservationen där segrat med lottens hjälp.

Herr Kobb yttrade, att utom det antal av tio enskilda järnvägar med statslån, vilka enligt min uträkning skulle vara i särskilt behov av nedskrivning, skulle flera enskilda järnvägar framdeles kunna komma i likvidationsställning. Men detta är ju synnerligen ovisst och bör ej föranleda denna bokföringslag.

Med anledning av herr statsrådets sista anförande skall jag också be att få påpeka, att taxorna bestämmas icke efter föregående års räkenskaper utan efter de konjunkturen, som man väntar för den närmaste tiden framåt. Jag kan därför inte tänka mig, att det för taxorna är något vidare behov av denna bokföring.

Jag ber att få vidhålla mitt yrkande om bifall till utskottets hemställan.

Herr statsrådet **Borell**: Jag skall i anledning av den siste ärade talarens anförande endast be att få säga ett par ord. Han påpekade, vilket ju också är alldeles riktigt, att enligt det nu framlagda förslaget får man på tillgångssidan upptaga icke blott det fiktiva värde, som uppkommer, då man för ut inom linjen förda avskrivningsbelopp såsom effektiv skuld utan även andra fiktiva värden, såsom kostnader för bolagets bildande, kapitalrabatter och dylikt, och han nämnde, att justitierådet Alexanderson uttalat principiella betänkligheter däremot. Ett sådant förfarande innebär emellertid ingen nyhet i vår lagstiftning. Livförsäkringsbolagen få på tillgångssidan upptaga organisationskostnader, att amorteras på viss tid, och om inte mitt minne sviker mig har Schweiz gått in för precis samma system som det nu är fråga om, nämligen att föra avsättning inom linjen, då årets vinst icke är tillräcklig att täcka hela avskrivningsbeloppet, och att vid ett senare utförande av sådant belopp såsom effektiv skuld föra ett däremot svarande fiktivt belopp på tillgångssidan. Sättet är således ingen nyhet utan är redan förut tillåtet även i Sverige.

Herr **Winberg**: Herr talman! Det var närmast ett par uttalanden av herr Boman, som föranledde mig att begära ordet. De ligga visserligen något vid sidan av saken, men jag anser mig dock böra beröra dem.

Herr Boman uttalade, såvitt jag hörde honom rätt, att han hade läst i någon östgötatidning, att järnvägsstyrelsen bedrev sådan taxepolitik, att trafikanter

Lagförslag om
bokföring vid
enskild
järnväg m. m.
(Forts.)

skickade sitt gods längre sträckor till en viss punkt med statens järnvägar. under det de kunnat komma fram en kortare väg med användande av enskild järnväg. Jag skall inte yttra mig om detta tillvägagångssätt överhuvud taget, det kan man vara motståndare till och fördöma, men jag skall be att få tala om för de enskilda järnvägarnas förespråkare, vilken part det är som börjat med denna politik. Det är ingalunda statens järnvägar, utan det är de enskilda järnvägarna, som börjat med detta system, och de ha praktiserat det i många år. Jag kan därför anse det begripligt, om man från statens järnvägars sida, under sådana förhållanden och då man inte kan få några garantier för att ett sådant förfarande från de enskilda järnvägarnas sida skulle upphöra, tillgriper samma taktik. Det är bara det, jag ville säga. Jag vill inte försvara tillvägagångssättet, men jag vill säga, att man skall från de enskilda järnvägarnas sida inte tala så mycket om den saken, då man själv sitter i glashus.

Vidare berörde herr Boman de enskilda järnvägarnas utdelning. Det skulle inte ett ögonblick falla mig in att påstå, att de enskilda järnvägarna äro de mest lukrativa företag, i vilka man kan placera pengar, men det gives dock en del enskilda järnvägar, som äro rätt lukrativa, och då herr Boman meddelade, att det var ett bolag, som delat ut 10 procent, kan det nog vara alldeles riktigt, men om man tittar efter på *det verkligen inbetalda kapitalet*, herr Boman, vet jag, att det finns enskilda järnvägar i detta land, som under vissa år utdelat inte mindre än 38 procent, och det kan ju vara skäl i att nämna detta, för att inte de här järnvägarna såsom ekonomiska företag skola framstå i alltför ofördelaktig dager. Detta var som sagt med anledning av vad herr Boman anförde.

Sedan har det varit mycket intressant för mig att här iakttaga, att inte ens nuvarande Kungl. Maj:t, som väl ändå får anses vara ganska stark, åtminstone vad det gäller att få bukt med mäktiga enskilda intressen här i landet, kan få bukt med de mäktiga intressen, som de enskilda järnvägarna i vårt land utgöra. Man har undrat här, särskilt från reservanternas sida, vad det kunnat vara för starka skäl, som från början framskapat detta kompakta motstånd mot detta förslag. Jag tror inte jag tar så ofantligt fel, om jag koncentrerar saken ungefär så, att de enskilda järnvägarna i form av t. ex. järnvägsföreningen å ena sidan och järnvägsstyrelsen å den andra äro två storheter, som ha ovanligt svårt att i något avseende dväljas under samma tak och överhuvud taget svårt att komma överens, och från järnvägsföreningens sida är man synnerligen uppmärksam på, att det inte får vidtagas någonting, som gör, att de enskilda företagen komma under någon skarpare kontrollställning under järnvägsstyrelsen, än för närvarande är fallet. Nu har man antagligen i detta förslag till bokföring funnit för det första ett ingripande i den enskilda verksamheten, som man överhuvud taget aldrig kan gå med på, och för det andra att det är sådana bestämmelser, som kanske skulle stärka järnvägsstyrelsens ställning, kanske inte göra dem till någon slags kontrollerande myndighet över de enskilda järnvägarna men i alla fall ge den en starkt ställning därvidlag. Jag tror, att det nog är där man har att söka huvudorsaken till det kompakta motståndet. Ty hur det än är — när det kommer dithän, att det är fråga om så starka ekonomiska intressen, som de enskilda järnvägarna representera, ha dessa intressen sina känslospröt ganska vitt utgrenade, och dessa känslospröt saknas naturligtvis inte heller i den lagstiftande församlingen.

Detta sagt, utan att jag ansett mig kunna ingå vare sig på detaljkritik av eller försvar för det förslag angående enhetlig bokföring vid de enskilda järnvägarna, som nu är förelagt riksdagen. Jag är för övrigt av den uppfattningen, som här förut uttalats i dag, att de åtgärder, som från det allmännas sida förr eller senare bli ofrånkomliga för att få ordning inom det enskilda

järnvägsnätet i vårt land, nog behöva bli av en annan och starkare art än en del bestämmelser om enhetlig bokföring. Jag ber ännu en gång att därvidlag få erinra om det starka motstånd, man alltid möter, när det är fråga om att vidtaga sådana åtgärder, som äro ägnade att skapa mera tillfredsställande förhållanden vid vårt enskilda järnvägsnät. Jag kan ju bara peka på de uppslag, som gjorts för att åstadkomma en viss sammanslagning av en del enskilda järnvägsföretag, någonting som borde förefalla så naturligt, att inte någon människa skulle kunna bekämpa detsamma, men det är ju självklart, att det har bekämpats och kommer att bekämpas — av skäl, som jag naturligtvis nu icke närmare skall ingå på.

Lagförslag om bokföring vid enskild järnväg m. m.
(Forts.)

Man har här framhållit, att föreliggande lagförslag icke har någon betydelse, att det icke är av behovet påkallat, och att det, i den mån det skulle ha någon positiv betydelse, kommer att verka i en helt annan riktning, än man föreställer sig. Särskilt har man beträffande taxesynpunkten framhållit, att taxorna nu äro fastställda för fem år framåt. Men man måste väl ändå säga, att man ser saker och ting alltför primitivt, om man menar, att detta är något skäl för att nu icke ordna en sådan sak som denna. Även om man skulle utgå ifrån, att ingen som helst ändring i taxeförhållandena skulle vidtagas under denna femårsperiod, vilket ingalunda är alldeles säkert, är det ju i alla fall självklart, att denna period snart nog går till ända, och det blir ungefär en lämplig tidrymd, under vilken man kan låta denna nya bokföringsform verka, innan man kommer fram till en ny taxeperiod.

Jag har, herr talman, den uppfattningen, om man låter verkliga sakskäl tala med bortseende från allt ovidkommande, att det föreliggande förslaget bör bifallas. Jag är visserligen ingalunda så förfärligt entusiastisk för detsamma, men jag måste ändå erkänna, att det är ett steg i riktning mot att skapa enhetliga och ordnade förhållanden i vårt lands enskilda järnvägsväsende. Jag kan absolut icke tillmäta de sakliga skäl, som framförts mot förslaget, någon avgörande betydelse, utan är allt fortfarande av den uppfattningen, att här är det mäktiga enskilda intressen, som icke vilja tillåta staten att i egenskap av övervakande organ vidtaga de åtgärder, som äro erforderliga för att utöva den kontrollerande översyn, som är nödvändig, när det gäller dessa enskilda företag.

Då jag icke finner någon anledning att biträda sådana synpunkter, herr talman, skall jag be att få yrka bifall till reservationen.

Herr statsrådet **Borell**: Herr talman! Med anledning av den siste ärade tälarens anförande finner jag mig böra säga ett par ord. Jag vill då försäkra herrarna, att under det långvariga och ganska besvärliga arbetet med införande av gemensam samtrafiktaxa, varmed följt även fastställande av ändrade lokaltaxor, har från de enskilda järnvägarnas sida ådagalagts den allra största lojalitet. I fråga om samtrafiken skola ju statens järnvägars taxor vara normerande, och man har i den allmänna samfärdselns välförstådda intresse strävat efter att såvitt möjligt få lika taxor på statens järnvägar och de enskilda järnvägarna jämväl i fråga om lokaltrafiken, eller åtminstone så ringa avvikelser som möjligt. I detta avseende ha de enskilda järnvägarna visat ett tillmötesgående, som förtjänar allt erkännande. Med uppoffrande av egna intressen ha de gått så långt, som det enligt min uppfattning varit dem möjligt, och deras strävanden att bibehålla möjligheterna att ge en rimlig utdelning på i företagen investerat kapital äro enligt min mening fullt lojala.

Jag hyser den uppfattningen — det har jag sagt förut i dag — att staten regelmässigt icke bör inkräkta på den enskilda verksamheten. Med avseende på trafikorganen är det ju emellertid nödvändigt, att staten utövar en viss ledning,

Lagförslag om bokföring vid enskild järnväg m. m. (Forts.)

men även därvidlag bör från statens sida allt skäligen hänsynstagande till det enskilda intresset göras.

Det är icke heller för att göra gällande någon annan mening än den jag nu uttalat, som jag strävar för detta lagförslag, utan det är min tro, att detsamma skall bli alla parter till gagn. Jag har emellertid velat begagna detta tillfälle att med anledning av den siste ärade talarens yttrande förklara, att den erfarenhet jag fått av taxearbetet är, att de enskilda järnvägarna i alla avseenden uppträtt synnerligen lojalt.

Herr Winberg: Herr talman! Jag förstår så väl, att chefen för kommunikationsdepartementet vill avge en dylik deklARATION, och jag har naturligtvis ingenting att däremot erinra. Jag skall inte ens skapa någon irriterad stämning genom att erinra om de ganska skarpa meningsutbyten, som förts mellan Kungl. järnvägsstyrelsen och Järnvägsföreningen under de år, som gått, och under vilka man försökt arbeta fram de nu äntligen fastställda nya taxebestämmelserna.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu förevarande utlåtandet hemställt samt vidare på bifall till den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Lindley* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad sammansatta banko- och första lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 1, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles den vid utlåtandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser. Herr talmannen förklarade därpå, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för nej-propositionen.

Då emellertid herr *Boman* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst namnupprop; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 33;

Nej — 49.

Ang. försäljning av torvpulverfabriken vid Hästhagens mosse.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 70, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av till statens järnvägars torvpulverfabrik vid Hästhagens mosse hörande mark m. m. jämte en i ämnet väckt motion.

I en till riksdagen den 31 januari 1930 avlåten proposition, nr 64, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kom-

munikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva att, efter nedläggande av driften vid statens järnvägars torvpulverfabrik vid Hästhagens mosse, till nämnda anläggning hörande mark, byggnader och inventarier finge försälas på villkor, som av Kungl. Maj:t godkändes.

Ang. försäljning av torvpulverfabriken vid Hästhagens mosse.

(Forts.)

I samband med förevarande proposition hade utskottet till behandling förehaft en inom andra kammaren av herr *P. M. Olsson* i Blädinge m. fl. väckt motion, nr 389, i vilken hemställts, att riksdagen ville besluta dels avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 64 och dels att torvpulverfabrikationen å Hästhagenskulle, i avvaktan på att den planerade elektrifieringen av södra stambanan fullbordades, fortsättas senast till och med år 1933.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på återopade grunder hemställt, att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition och den av herr *Olsson* i Blädinge m. fl. i ämnet väckta motionen (II: 389), måtte medgiva, att statens järnvägars torvpulverfabrik vid Hästhagens mosse tillhörande mark, byggnader och inventarier finge i den utsträckning, utskottet angivit, och under iakttagande i övrigt av vad förut i utlåtandet anförts, försälas.

Reservation hade anmälts av herr *Asplund*, vilken ansett, att utskottets yttrande bort hava den ändrade lydelse, som i reservationen angivits, och avslutas med en hemställan, att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition och den av herr *Olsson* i Blädinge m. fl. i ämnet väckta motionen (II: 389), måtte medgiva, att statens järnvägars torvpulverfabrik vid Hästhagens mosse tillhörande Hästhagens gård jämte jordbruk och skogsmark finge i den utsträckning, reservanten angivit, och under iakttagande i övrigt av vad förut i reservationen anförts, försälas.

Herr Asplund: Herr talman! I sitt nu föreliggande utlåtande har statsutskottet endast vidtagit den jämkning i det av Kungl. Maj:t gjorda förslaget om nedläggande och försäljning av torvpulverfabriken vid Hästhagens mosse, att driften bör få fortgå till början av år 1932 i stället för att, såsom Kungl. Maj:t föreslagit, torvupptagningen genast skulle avbrytas och endast ineliggande lager av halvfabrikat få färdiggöras till torvpulver, vilket arbete beräknats vara slutfört i november månad i år. Härigenom har ju också en viss tids frist inträtt för den vid torvpulverfabriken bosatta personalen på 40 man, som kommer att bli arbetslös. Emellertid har jag icke ansett mig kunna helt och hållet gå med på statsutskottets förslag, då utskottet gjort ett enligt min mening otillräckligt undantag från den ifrågasatta försäljningen. Statsutskottet går ut ifrån, att själva mossen bör bevaras i statens ägo, men däremot skall såväl Hästhagens gård med jordbruk och skogsmark som även torvpulverfabriken och dithörande anläggningar omedelbart försälas. Realisationsvärdet av jordegendomen med hela anläggningen har upptagits till 125,000 kronor. Jordegendomen kostade, innan någon anläggning var uppförd, 187,000 kronor, och själva anläggningen har dragit en kostnadssumma av 1,651,000 kronor. Då jordbruket omfattar en åkerareal av 29 hektar och en skogsmark på 75 hektar, jämte åbyggnader och torp, och mossen bör ha något värde (även efter det torven borttagits beräknades dess åkerbruksvärde i 1916 års proposition till 50,000 kronor), förefaller det mig, som om värdet av själva fabriksanläggningen knappast kan ha upptagits högre än till ett eller ett par tiotusental kronor, och den torde icke heller vid eventuell nedskrotning ge större behållning. Skall man nu behålla mossen för framtida bruk, är det alldeles givet, att värdet av densamma måste bli oerhört mycket mindre, om man raserar dessa dyrbara anläggningar. Jag har därför i min reservation yrkat, att

Ang. försäljning av torvpulverfabriken vid Hästhagens mosse.

(Forts.)

själva mossen jämte fabriksanläggningen och övrig för torvupptagning erforderlig teknisk utrustning skall bibehållas i statens ägo, så att endast Hästhagens gård med torp, jordbruk och skogsmark försäljes. Jag är enig med statsutskottet därutinnan att, som statsutskottet uttrycker sig, det är »ådagalagt, att statens järnvägar ej böra fortsätta med ifrågavarande försökstillverkning av torvpulver för användning som lokomotivbränsle». Det har anförts goda skäl för att detta icke är lämpligt, då man nämligen ibland måste taga till stenkolseldning, och det vidare uppstår vissa faror för järnvägen närliggande skogs-trakter genom den ymniga gnistkastning, som åtföljer torvpulvereldning.

Däremot har det icke på något sätt kunnat visas vare sig, att själva torvtillverkningen är förlustbringande eller att torvens användande vid en fast ångcentral skulle bli oekonomisk.

Nu yrkade jag i statsutskottet, att denna fråga skulle bordläggas och företagas till avgörande i samband med tre andra föreliggande förslag, som ha nära beröring med denna fråga. Det är två av dessa, som äro framställda av Kungl. Maj:t. Det ena återfinnes under tionde huvudtiteln i statsverkspropositionen och avser ett anslag på 150,000 kronor för att åstadkomma försök i stor skala med oljeutvinning ur trä. Vid den diskussion, som fördes på statsutskottets tredje avdelning i saken, har även där ifrågasatts, huruvida det icke skulle vara lämpligt att anordna dessa försök vid den här ifrågavarande torvpulverfabriken. Det har vidare framhållits, att torv liksom trä bör vara synnerligen lämplig som råmaterial för oljeframställning. Den har bestämda fördelar både framför bruntorv och ännu mer framför stenkol, som man i Tyskland har använt för denna framställning.

Vidare har genom motion av herr Pålsson i Anderslöv m. fl. framställts förslag om ett anslag av icke mindre än 250,000 kronor för att i stor skala anställa försök med en avvattning av torv, som just skulle eliminera de risker, man haft under driften vid Hästhagen, nämligen att icke genom lufttorkning kunna få torven tillräckligt torr under våta somrar. Jag skall här inte närmare gå in på denna metod, men jag vill nämna, att det är fråga om en utbyggnad av De Laval's gamla våtkolningsmetod, som avser att genom en hastig upphettning spränga torvens celler och därigenom lösgöra vattnet i dessa, och sedan har man fortsatt med att använda en annan uppfinning av De Laval, nämligen separatorn, på ett sätt, som han icke själv tänkt på i detta sammanhang, för att genom separering av den sålunda preparerade massan urskilja vattnet. Det har visat sig vid de försök, som gjorts vid Språnghults torvfabrik, att man lyckats att endast genom denna mekaniska separering få en produkt, som står något över den lufttorkade torven i fråga om torrhet.

Jag skulle finna det synnerligen olämpligt, om vi nu skulle fatta beslut om att skrota ned en anläggning, som kanske skulle kunna bli fullt ekonomiskt bärkraftig endast genom en anläggning för denna separationsmetod, som icke kan kosta några större summor, när man redan har hela torvanläggningen för övrigt och ett statens järnvägars järnvägsspår utlagt till mossen, som allmänt anses såsom en av de bästa torvmossor vi ha i landet.

Slutligen föreligger från Kungl. Maj:t en nyligen avgiven proposition angående elektrifiering av stambanan mellan Järna och Malmö. Däri resoneras det åtskilligt om kraftleveransen till denna elektrifierade bana. Från vattenfallsstyrelsens sida har det framhållits, att man torde kunna reda sig med tillgripande till en början av Västerås ångkraftcentral för att möta de toppbelastningar, som i ännu högre grad än nu komma att uppstå genom en utvidgad elektrisk järnvägsdrift. Nu har ju frågan om torvens användbarhet i en fast central i viss mån prövats i Västerås, men där ha icke på långt när samma gynnsamma förhållanden förelegat som här nere. Därför tror jag, att man kan taga för ganska sannolikt, att det skall kunna visa sig fördelaktigt att an-

lägga en mindre kraftcentral vid denna mosse, för att dels tillgodose de nödiga toppbehoven av kraft för banans drift, och dels, i de fall det blir driftsavbrott vid de elektriska kraftanläggningarna eller å ledningarna, ha någon reservkraft disponibel för banans drivande. Platsen ligger ju synnerligen lämpligt till på den södra delen av den järnvägssträcka som skall elektrifieras.

Jag finner sålunda, att det icke kan flyta in någon nämnvärd summa som skulle kunna motivera en omedelbar nedskrotning av den torvpulverfabrik, det här är fråga om, och en bortslumpning av den torvupptagningsmateriel, som där finns, och vid sådant förhållande anser jag, att riksdagen bör gå så mycket längre än vad statsutskottet har föreslagit, att den undantar ifrån försäljningen icke blott mossen, utan även fabriksanläggningen. Jag tror icke, att det därigenom kan bli fråga om mer än 10,000 eller 20,000 kronors minskning av realisationssumman, men jag är säker på att värdet på mossen ökas mångdubbelt kanske med 100,000 kronor, om anläggningen får finnas kvar. Och mossen kan säkerligen med större fördel utarrenderas med denna anläggning än utan densamma, om det nu är så, att staten icke finner sig ha fördel av att för exempelvis erhållande av reservkraft till den elektriska järnvägsdriften anlägga en fast ångkraftcentral där.

Jag anhåller därför, herr talman, att få yrka bifall till den av mig avgivna reservationen.

Herr **Kvarnzelius**: Herr talman! Skiljaktigheten mellan reservationen och utskottets hemställan består ju däri, att under det att utskottet föreslår, att endast torvmossen skall bibehållas i statens ägo, så vill herr Asplund, att dessutom även fabriksanläggningen skall bibehållas i statens ägo. I det avseendet får jag för min del säga, att jag inte kan se tillräckliga skäl förebragta för att bibehålla denna fabrik i dess nuvarande form under ytterligare ett antal år i statens ägo. Den enda följden skulle bli, att staten år efter år finge kostas på underhåll och vård av dessa maskiner, som väl icke lära vara så synnerligen vidlyftiga och som i varje fall säkerligen icke kunna lämna sig för den användning av mossen, varom herr Asplund i sitt anförande har talat. Enligt min uppfattning har utskottet redan gått något för långt i detta avseende för tillgodoseende av ortsintressena. Efter den omsorgsfulla prövning, som utskottet har ägnat frågan — den var en gång inne i utskottets plenum men återremitterades till avdelningen och underkastades på grund därav ytterligare prövning — tycker jag för min del sannerligen, att vi gått så långt, att vi inte kunna gå längre.

Jag yrkar därför, herr talman, bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter enligt de yrkanden, som därunder framkommit, gjordes propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu ifrågavarande utlåtandet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 71, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av de ett dotterbolag till Aktiebolaget Kreditkassan av år 1922 tillhöriga aktierna i Aktiebolaget Göteborgs Handelsbank.

Ang. försäljning av vissa aktier i Göteborgs Handelsbank.

I enlighet med Kungl. Maj:ts i berörda proposition, nr 175, framlagda förslag hade utskottet i förevarande utlåtande hemställt, att riksdagen måtte medgiva, att i statsrådsprotokollet över finansärenden den 28 februari 1930 om-

Ang. försälj-
ning av vissa
aktier i
Göteborgs
Handelsbank.
(Forts.)

förmäld aktiepost om 99,914 aktier i Aktiebolaget Göteborgs Handelsbank finge försäljas till en kurs ej understigande parivärdet.

Herr **Örne**: Herr talman, mina herrar! I utskottets motivering till dess hemställan heter det: »Vid prövningen av ett eventuellt framkommande köpeanbud bör dock enligt utskottets mening beaktas, i vad mån genom detsammans antagande kan — utan åsidosättande av statens ekonomiska intressen — erbjudas trygghet för en fortsättning av bankens nuvarande verksamhet som en självständig provinsbank.»

För min del tolkar jag detta uttalande på det sättet, att utskottet finner det i första hand önskvärt, att banken skall bibehållas såsom provinsbank, men att, därest icke förutsättningar finnas föreligga för en sådan lösning av frågan, även en annan lösning kan tänkas. Detta överensstämmer fullständigt med den uppfattning, som Kreditkassans styrelse har i saken. Även Kreditkassans styrelse vill nämligen i första hand pröva möjligheten av att denna bank bibehållas såsom en självständig provinsbank, men det finns åtskilliga intressen förutom den rena frågan om priset på aktierna, som också måste tagas i betraktande för att det allmännas intressen skola fullt tillgodoses. Jag antar emellertid, att utskottet icke heller haft någon annan mening än den tolkning, jag här har givit.

Herr **Kvarnzelius**: Om nu det uttalande, som utskottet här har tillåtit sig, är dunkelt, får jag lov att säga, att herr Örnes anförande var ännu dunklare med hänsyn till vad han i slutet därav anförde i fråga om intressen vid sidan av det rena bankintresset. För min del hävdar jag den uppfattningen, att det finns ingen anledning, varför man skulle låta ett storbanksintresse här få företräde framför ett provinsintresse. Jag anser, att det i allmänhet är nyttigt, ju flera provinsbanker som finnas inom landet, och jag tror icke, att de olika orterna äro bäst betjänta av att vår bankrörelse koncentreras på endast ett par tre händer. Sannolikt är det så, att ju färre banker det blir, desto mera koncentreras ledningen till huvudstaden. Jag för min del anser, att det är nyttigt, att de olika provinserna så långt som möjligt bibehålla sina särskilda bankintressen.

Göteborgs handelsbank, som här var den ursprungliga ägaren, sköttes synnerligen väl. Sedan trädde den in för att rädda Industribanken och kom därigenom själv i svårigheter, vilka den icke förmådde bemästra. Förut hade den synnerligen gott om pengar, så mycket, att den knappast visste, var den lämpligen skulle placera dem, men genom att den trädde in och räddade Industribanken kom den som sagt själv i en synnerligen prekär ställning. Om det nu ur spillrorna av allt detta återigen kan växa upp en kraftig provinsbank, får jag för min del uppriktigt säga, att jag tycker det vara en så pass viktig sak, att det inte behöver läggas några andra intressen vid sidan av detta rena bankintresse i vågskålen, när det gäller att väga, huruvida banken skall bibehållas som provinsbank eller icke.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr **Örne**: Jag finner, att jag är fullkomligt enig med utskottets ordförande i önskan, att banken skall bibehållas som självständig bank, men det kan icke vara någon möjlighet för en säljare att tillförbinda köparna att icke i sin tur avyttra aktierna till ett annat intresse, som kan dyka upp. Jag hoppas, att icke utskottet har tänkt sig en sådan anordning, ty då blir säkerligen banken fullständigt osäljbar.

Med de andra intressen, som kunna komma i fråga, menar jag självklart det intresse, som Kreditkassan har att samtidigt med överlåtelsen av aktierna i

denna bank ordna en del affärer, som ha uppkommit i samband med stödaktionen för banken. Ifrågavarande affärer måste ses i samband med försäljningen av bankaktierna och om möjligt klaras upp på samma gång, om det skall vara till fördel för det allmänna.

Ang. försäljning av vissa aktier i Göteborgs Handelsbank.
(Forts.)

Herr Boman: Med anledning av den formulering, som motiveringen här erhållit, vill jag göra en fråga.

Det begäres bemyndigande att aktierna skola få säljas lägst till parikurs, och detta är tillstyrkt av utskottet. Men i motiveringen heter det: »Vid prövningen av ett eventuellt framkommande köpeanbud bör dock enligt utskottets mening beaktas, i vad mån genom detsamma antagande kan — utan åsidosättande av statens ekonomiska intressen —» o. s. v. Skall i denna mellansats ligga, att eventuellt en underhandsauktion bör vidtagas? Antag, att det bjudes ett belopp över pari! Skall detta bud då gå före? Statens ekonomiska intresse blir eventuellt bättre tillgodosett, om det betalas en halv eller en miljon utöver de tio miljonerna. Men det kan hända, att tryggheten med hänsyn till fortsättningen av bankens nuvarande verksamhet som en självständig provinsbank genom en sådan åtgärd äventyras.

Jag vill endast fråga, vad utskottet har avsett.

Herr Kvarnzelius: Herr talman! Ja, här blir man ställd inför en kuggfråga.

Inom utskottet ha vi resonerat som så, att när man får pari, kan man sälja. Det har inte varit utskottets mening, att det skulle bli någon underhandsauktion, utan när pari uppnåtts, har Kreditkassan rättighet att sälja aktierna utan att man skall börja på att preja upp priset därutöver. Man kan ju tänka sig, att det uppdyker ett storbanksintresse, som tycker, att man kan ge en femma mer per aktie. Utskottet har emellertid inte räknat med att Kreditkassan skulle förfara på det sättet, utan om det i Göteborg bildas ett konsortium, som är solitt och som bjuder pari, skall Kreditkassan vara berättigad att sälja.

Det är för övrigt inte så synnerligen lätt att finna ord, som täcka allt vad man har menat i en fråga sådan som denna. Det beror givetvis mera på hur detta handhaves av dem, som skola verkställa överlåtelsen, och hur de kunna komma att bedöma saken. För min del är jag övertygad om att ifall detta utlåtande blir godkänt av riksdagen, kommer Kreditkassan att förfara på det sätt, som jag för min del har räknat med. Det har jag så mycket större anledning att tro, som vi ha fått den formulering, som vi givit åt denna punkt i motiveringen, från en av de förnämsta tjänstemännen inom Kreditkassan.

Greve Lagerbjelke: Herr talman! Jag förstår mycket väl den önskan, som kommit till uttryck från Kreditkassans sida, att få besked angående tolkningen av nu omhandlade bestämmelser. Jag kan icke utfinna annan mening än följande. Det kan mycket väl tänkas, att anbud inkomma från två håll, det ena från ett provinsbankskonsortium och det andra från en storbank. Av de ordalag, som här äro använda, bör det, efter vad jag föreställer mig, följa, att om storbanken skulle bjuda avsevärt mera, bör Kreditkassan taga detta anbud. Är det däremot endast en obetydlighet mera, lär Kreditkassan vara oförhindrad att antaga anbudet från provinsbankskonsortiet. Det blir en omdömessak för Kreditkassan, vilketdera anbudet skall antagas, och kassan har full frihet att själv avgöra frågan med av mig angivna begränsning.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i det nu föredragna utlåtandet hemställt.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 72, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående kapitalökning för industrilånefonden; samt

nr 73, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av avtal mellan kronan och Jönköpings stad om byte av viss mark i nämnda stad.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

*Ang. statens
vattenfalls-
verks personal-
organisation.*

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtande nr 74, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa ändringar beträffande personalorganisationen för statens vattenfallsverk m. m. jämte en i ämnet väckt motion.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande proposition, nr 168, och med avstyrkande av en av herr Lindhagen i ämnet väckt motion hade utskottet i det nu ifrågavarande utlåtandet hemställt,

I. att riksdagen måtte

a) besluta, med tillämpning från och med den 1 juli 1930,

att i 5 § 1 mom. avlösningsreglementet den 19 juni 1919 för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk skulle upptagas befattningen överingenjör vid statens vattenfallsverk med ett arvode av 17,000 kronor;

att i den vid nämnda avlösningsreglemente fogade tjänsteförteckningen skulle vid statens vattenfallsverk upptagas vissa i utlåtandet angivna nya befattningar;

samt att ur berörda tjänsteförteckning skulle vid statens vattenfallsverk utgå vissa angivna befattningar;

b) fastställa antalet av vissa befattningar vid statens vattenfallsverk från och med den 1 juli 1930 på sätt utlåtandet närmare visade; samt

c) bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda de övergångsbestämmelser, som vid genomförande av förberörda ändringar kunde erfordras;

II. att herr Lindhagens motion I:282 ej måtte av riksdagen bifallas.

I herr *Lindhagens* berörda motion, nr 282 i första kammaren, hade yrkats, att riksdagen icke måtte medgiva indragning av den behöfliga nuvarande kameralnotariebefattningen vid vattenfallsstyrelsens kameralbyrå eller överföring av densamma från ordinarie stat till övergångsstat och att riksdagen eventuellt måtte föreslå den obehöfliga registratorsbefattningen vid styrelsens administrativa byrå till sådan indragning respektive överföring.

Herr **Lindhagen**: Enligt Kungl. Maj:ts här föreliggande förslag skall den nuvarande kameralnotariebefattningen vid vattenfallsstyrelsens kameralbyrå överföras från ordinarie stat till övergångsstat för att sedan indragas.

Jag är ju inte inne i vattenfallsstyrelsens organisation och irrgångar och kan därför icke med någon pondus göra gällande ett förslag om ändringar i den framlagda propositionen.

Men ifrågavarande notarie i vattenfallsstyrelsen känner sig på det högsta hotad i sin självständighet genom denna indragning och undandragen den frihet, som en ordinarie befattning innebär i avseende på både dess bestånd och dess sysselsättning m. m. sådant. Jag har icke talat vid honom, och han har icke talat vid mig. Men en hedervärd näringsidkare här i staden har fäst min uppmärksamhet på detta förhållande och bett mig att åtminstone i riksdagen frambära en motion till förmån för den sålunda hotade.

Det är klart, att man har någon betänklighet mot att göra det, då man inte kan vara fullt inne i saken, men det är ju i alla fall en plikt för en folkrepresentant att, då ingen annan gör det, söka skydda den svage och i all synnerhet den svagaste. Därför har jag ansett det vara min plikt att, såvitt på mig ankommer, bidra till att låta hans talan få prövas av riksdagen.

De omständigheter, som föreligga i målet, ha tillika föranlett, att jag finner saken minst sagt tvivelaktig, för att icke säga tilläventyrs också sjuk. Det blir ett slags konkurrens anordnad mellan den kamerala notariebefattningen, som dock är en högre befattning, och registratorsbefattningen. Notarien har haft en dubbelt så lång tjänstetid som registratorn, och han är ju också mera tränad i de kamerala göromålen, under det, åtminstone efter vad som uppgivits, registratorn mest studerat latin, sanskrit och indoeuropeisk språkforskning, vilket ju är ett förtjänstfullt studieområde men icke kan grunda någon företrädesrätt till en sådan här tjänst.

Vad som föranleder mig säga, att saken till äventyrs är sjuk, är den omständigheten, att denne notarie en gång av vattenfallsstyrelsen blivit förvägrad ordinarie befattning som notarie, men efter besvär av Kungl. Maj:t insatts i sådan tjänst. Han har vidare två gånger begärt lönetillägg på grund av viss tjänstårsberäkning. Bägge gångerna har vattenfallsstyrelsen vägrat honom det, men bägge gångerna har han fått rätt av Kungl. Maj:t.

Det är således icke uteslutet, att det här är fråga om en s. k. förföljd person. Det är uppenbart, att hans tjänst är minst lika viktig för verket som registratorsbefattningen, och att då börja med att indraga hans tjänst och sätta den på indragningsstat samt överlämna honom åt godtycket är en betänklig sak.

Denna min uppfattning grundar jag också på att departementschefen i propositionen endast sagt: »Det av vattenfallsstyrelsen framlagda och av de sakkunniga biträdda förslaget om indragning av en revisors- och en notarietjänst å kameralbyrån har jag ansett mig böra tillstyrka.» Det finnes ingen vidare motivering för denna sak.

Vid sådant förhållande, herr talman, anser jag mig icke överskrida min befogenhet utan har åtskilligt skäl för att nu yrka bifall till första stycket i min motion.

Herr **Kvarnzelius**: Herr talman! Statsutskottet har här följt Kungl. Maj:ts förslag, som grundar sig på en framställning från vattenfallsstyrelsen. Med den kännedom jag för min del och, som jag tror, avdelningens och utskottets ledamöter i övrigt ha om redbarheten och strävandet efter en god förvaltning ifrån deras sida, som stå i spetsen för vattenfallsstyrelsen, ha vi icke här haft någon anledning att på sätt, som herr Lindhagen föreslagit, vidtaga någon ändring i det kungl. förslaget.

Det har för övrigt inom utskottet lämnats upplysningar av sådan beskaffenhet, att vi ytterligare ha stärkts i denna vår uppfattning. Utan att jag för min del har någon som helst personlig mening i saken har jag under alla förhållanden icke funnit tillräckliga skäl förebragta, varför man i detta avseende borde avvika från Kungl. Maj:ts förslag.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr statsrådet **Borell**: Efter samråd med vederbörande verkchef och efter prövning av de föreliggande omständigheterna har jag funnit den föreslagna indragningsåtgärden vara fullt befogad och lämplig. Jag avser icke att ingå på något meningsutbyte med motionären i denna sak, utan jag har en-

*Ang. statens
vattenfalls-
verks personal-
organisation.
(Forts.)*

Ang. statens
vattenfalls-
verks personal-
organisation.

(Forts.)

dast velat giva detta tillkänna för kammaren och hemställen, att kammaren måtte bifalla Kungl. Maj:ts och utskottets förslag även i denna punkt.

Herr Lindhagen: Denna förklaring av herr statsrådet är väl, vad man brukar kalla intetsägande. Vi ha icke fått svar på frågan, varför denna orätt skall begås och om upprätthållandet av tjänsten äventyras under de provisoriska förhållanden, varunder det skulle komma att äga rum. Den ifrågasvarande notarien, som i strid mot vattenfallsstyrelsens önskan blivit av Kungl. Maj:t förordnad på denna ordinarie tjänst, säger, att han nu fruktar att genom indragning av tjänsten bliva utlämnad till vattenfallsstyrelsens godtycke även i fråga om tilldelning av göromål m. m., och undanber sig hos Kungl. Maj:t att bliva missgynnad till förmån för en annan tjänsteman, registratorm. Det är för honom angeläget att få ägna sig fortfarande åt det arbete, som faller inom hans intresse och erfarenhet.

Kan statsrådet åtminstone förklara här, att han icke kommer att bliva missgynnad och åsidosatt i detta avseende? En sådan förklaring är väl det minsta man kan fordra vid detta tillfälle. Annars måste jag konstatera, att man här icke osannolikt står inför en machination i det tysta, som kan betyda en orätt-rådighet, som det ju formellt också är.

För övrigt har jag förr icke varit med om att riksdagen lånar sig åt en styrelses prickning av en tjänsteman genom statsregeringen.

Herr statsrådet Borell: Till vad jag nyss sade skall jag endast be att få tillägga, att mannen i fråga givetvis får ha sin fullmakt och sin lön kvar. Av personliga och andra skäl anser jag mig icke böra gå in på någon vidare debatt i saken. Jag upprepar vad jag sade, att enligt min mening åtgärden är lämplig och fullt befogad.

Herr Lindhagen: Det är alltid något. Men varför han inte skall få utöva sin befattning och fortsätta sin sysselsättning, som han hittills, såvitt göromålen angår, väl har kunnat uträtta till belåtenhet och som även Kungl. Maj:t ansett, att han var skickad till, därpå har man icke fått någon förklaring. Det är bara det, att han, efter vad jag hört, anses något egendomlig, i det han inlåter sig på klander mot vattenfallsstyrelsen och överklagar dess beslut och får rättelse. Sådant tages kanske ej väl upp. Detta gör verkligen, att det hela synes egendomligt, herr statsråd.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjordes jämlikt föreliggande yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt samt vidare på bifall till utskottets hemställen med den ändring, som föranleddes av bifall till den i ämnet väckta motionens första yrkande; och förklarades den förra propositionen, vilken upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 75, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående efterskänkande av återbetalningsskyldighet beträffande till viss personal vid statens fiskehamnsbyggnader utbetalta dyrtidstillägg m. m.;

nr 76, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till bestridande av kronans andel i vissa kostnader för reglering av sjön Balungen; samt

nr 77, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inköp för kronans räkning av vissa fastigheter m. m. vid Indalsälven.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo bankoutskottets utlåtande nr 27, i anledning av väckta motioner rörande understöd åt efterlevande till vissa i statens tjänst anställda personer.

*Ang. vissa
änkepen-
sioner m. m.*

I åtskilliga inom riksdagen väckta, till bankoutskottets förberedande handläggning hänvisade motioner hade förslag framställts i fråga om understöd åt efterlevande till vissa i statens tjänst anställda personer.

Efter att hava erinrat om att innevarande riksdag i enlighet med förslag av bankoutskottet i dess utlåtande nr 14 beslutit bemyndiga Kungl. Maj:t att, i huvudsaklig överensstämmelse med av utskottet angivna riktlinjer, till ett sammanlagt belopp av förslagsvis 30,000 kronor om året besluta om understöd åt änkor och barn efter anställningshavare i statens tjänst, att utgå å allmänna indragningsstaten eller beträffande understöd åt efterlevande efter personer, anställda vid de affärsdrivande verken, av de medel, av vilka verkets omkostnader bestredes, hade utskottet i det nu föreliggande utlåtandet hemställt, att riksdagen, i anledning av ifrågavarande motioner I: 12, I: 33, I: 154, I: 191, II: 1. II: 2, II: 28, II: 29, II: 31, II: 33, II: 67, II: 68, II: 109, II: 110, II: 112, II: 158, II: 241, II: 244, II: 249, II: 251, II: 335, II: 338 och II: 340, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville till prövning och avgörande upptaga de understödsfrågor, som i nämnda motioner innefattades.

Herr Leander: Herr talman! Jag har intet annat yrkande att framställa än om bifall till utskottets hemställan. Men innan utskottets förslag klubbades av herr talmannen, vill jag ändå yttra några ord.

Det har ironiskt påståtts, att det för oss, som bruka motionera om änkepen-sioner, skall bli en besvikelse och saknad, att vi nu inte längre få göra detta. Besvikelsen och saknaden bliva nog ganska måttliga, ty det är ingalunda av åtrå att skriva ihop motioner och väcka sådana, som dessa framställningar kommit till, utan anledningen har i stället varit dessa gamla änkors svaga ekonomiska ställning och nödställda belägenhet. När deras män i de flesta fall under många och långa år troget tjänat Kungl. Maj:t och kronan, har det ju ansetts tillbörligt och rättmätigt, att staten borde lämna deras efterlevande änkor något understöd. Om nu genom den nya ordning, som införes, utsikterna för gamla änkor att erhålla understöd skulle försämrats, skulle detta förvisso bliva en mycket stor besvikelse. Det är åtskilliga, som påstå, att så skall bliva fallet. För min del kan och vill jag icke tro detta, utan jag hoppas, att herrar finansministrar skola komma att behandla dessa gamla änkor med åtminstone lika stor välvilja som bankoutskottet och riksdagen, och kunde denna välvilja ökas en och annan grad, vore det så mycket bättre.

Med uttalande av denna förhoppning, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, bifölls vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

Anmälades och godkändes riksdagens kanslis förslag till paragrafer i riksdagsbeslutet:

nr 19, rörande godkännande av en mellan Sverige och Turkiet sluten handels- och sjöfartstraktat;

nr 20, rörande förordning om fortsatt tillämpning av förordningen den 27 april 1923 angående rätt för Konungen att i visst fall åsätta särskild tullavgift;

nr 21, rörande Kungl. Maj:ts proposition angående postavgifter för tidningar m. m.;

nr 22, rörande godkännande av ett mellan Sverige och Persien slutet bosättnings-, handels- och sjöfartsavtal;

nr 23, rörande fortsatt giltighet av förordningen om utgörande av en särskild stämpelavgift i vissa fall vid köp, byte eller införsel till riket av pärlor m. fl. lyxvaror;

nr 24, rörande ändrad lydelse av 1 § lagen den 22 juni 1911 om bankrörelse;

nr 25, angående åtgärder för den inhemska sockerbetsodlingens uppehäl-
lande;

nr 26, rörande blindvårdens ordnande på ett tillfredsställande sätt;

nr 27, rörande förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 31 mars 1922 (nr 130) angående uppbörd av avgifter för försäkringar i riksför-
säkringsanstalten jämlikt lagen om försäkring för olycksfall i arbete;

nr 28, rörande förordning om ändrad lydelse av 126 § 1 och 2 mom. taxer-
ingsförordningen den 28 september 1928;

nr 29, rörande utredning angående lappförfattningarnas tillämpning; samt

nr 30, rörande upphävande av vissa prästerskapet tillkommande privilegier.

Justerades protokollsutdrag för denna dag.

Herr *Nilsson, Johan*, i Kristianstad väckte en motion, nr 314, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till bidrag till uppförande eller in-
rättande av tuberkulossjukvårdsanstalter m. m.

Motionen hänvisades till statsutskottet.

Justerades ett ytterligare protokollsutdrag för denna dag, varefter kamma-
rens sammanträde avslutades kl. 4.04 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.