



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1923: 64
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



V. P. M.

MED UTKAST TILL

LAG OM GRUPPBOLAG

FÖR

ENSKILDA JÄRNVÄGAR

S T O C K H O L M

1 9 2 3

Statens offentliga utredningar 1923

Kronologisk förteckning

1. Betänkande med förslag angående magistraternas befriande i visst avseende från ansvar för kronouppbörderna m. m. Norstedt. 57 s. Fi.
2. Förslag till lag om lösdriivares behandling m. fl. författningar. Del 5 av fattigvårdslagstiftningskommitténs betänkanden. Palmquist. xj, 423 s. S.
3. Spannmålsmarknadssakkunnigas betänkande. Norstedt. 41 s. Jo.
4. Betänkande med förslag till lag om församlingsstyrelse samt till bestämmelser om folkskoleärendenas öfverflyttning från den kyrkliga till den borgerliga kommunen m. m. Palmquist. vj, 304 s. E.
5. Skolkommissionens betänkande. 5. Organisatoriska och ekonomiska utredningar. Norstedt. 236 s. E.
6. Utredning angående vissa spörsmål rörande städernas domstolsväsen. Av N. Herlitz. Norstedt. 164 s. Ju.
7. Statens ställning till järnvägarna i olika främmande länder. Av A. Lilienberg. Tullberg. 411 s. K.
8. Folkomröstningskommitténs utredningar angående referendum i främmande länder. 4. Folkomröstningsinstitutet i Nordamerikas förenta stater. Av H. Tingsten. Tullberg. iv, 399 s. Ju.
9. Förslag till strafflag, allmänna delen, samt förslag till lag angående villkorlig frigivning jämte motiv. Marcus. xij, 534 s. Ju.
10. Folkomröstningskommitténs utredningar angående referendum i främmande länder. 3. Folkomröstningsinstitutet i den schweiziska demokratin, dess förutsättningar, former och funktioner. Av A. Brusewitz. Tullberg. 381 s. Ju.
11. Utredning rörande ombyggnad av Strömsholms kanal samt utsträckning av kanalen från Smedjebacken till Ludvika. Meddelande från Kungl. Kanalkommissionen. Nr 5. Heggström. 133 s. 2 kart. K.
12. Betänkande och förslag angående det ecklesiastika arrendeväsendet. Beckman. xij, 239 s. E.
13. Vägkommissionens betänkanden. 4. Förslag till lag om enskilda vägar m. m. Marcus. 147 s. K.
14. Betänkande med förslag till avtal rörande Stockholms bangårdsfråga. Beckman. 46 s. 10 kart. K.
- 15—17. Försvarsrevisionens betänkande. 3. Betänkande och förslag rörande revision av Sveriges försvarsväsende. Del 1. Inledande avdelning, lantförsvaret. viij, 661 s. Del 2. Sjöförsvaret, sammanfattning av revisionens förslag, särskilda yttranden. (2), 741 s. Del 3. Bilagor. (2), 90, 33, 28, 19, 53, 85, 4, 30, 2, 48, 30, 36, 6 s. Beckman. Fö.
18. Kommunalförfattningssakkunnigas betänkande 4 med förslag till lag om landsting m. m. Beckman. 235 s. S.
19. Betänkande angående decisiv folkomröstning, avgivet av folkomröstningskommittén. Tullberg. 40 s. Ju.
20. Folkomröstningskommitténs utredningar angående referendum i främmande länder. 5. Folkomröstningsinstitutet utanför Schweiz och Förenta staterna. Tullberg. 71 s. Ju.
21. Betänkande angående ordnandet av Stockholms förortsbanefråga. Blom. 126 s. 11 kart. K.
22. Betänkande och förslag i fråga om kvinnors tillträde till statstjänster. 3. Kvinnas behörighet att innehava prästerlig och annan kyrklig tjänst. Marcus. 51 s. Ju.
23. Betänkande med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 25 maj 1894 angående jordfästning m. m. Norstedt. 56 s. Ju.
24. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 6. Utredning angående lämpliga distributionssystem för landsbygdselektrifiering. Beckman. viij, 192 s. Jo.
25. Inventering av odlingsjord längs Inlandsbanan från Ströms södra sockengräns till Storuman. Tullberg. 30 s. 2 kart. Jo.
26. 1921 års pensionskommitténs betänkande. 2. Betänkande angående avveckling av den stårbius efter präst till försäkrade förmånen av tjänst- och nådår samt beredande i sammanhang därmed av förbättrad pensionering från prästerskapets änke- och pupillkassa. Tullberg. 100 s. E.
27. Underdånigt betänkande med förslag till lönnreglering för befattningshavare i domsagorna m. m. Beckman. 85 s. Ju.
28. Underdånigt betänkande med förslag till förordning angående tillverkning av brännvin m. m. Blom. 67 s. Fi.
- 29—30. Den industriella demokratiens problem. 1. Betänkande jämte förslag till lag om driftsnämnder. 2440 s. 2. Den industriella demokratin i utlandet. 267 s. Tullberg. S.
31. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 18. Den svenska mekaniska verkstadsindustriens utveckling intill krigsutbrottet. Av E. Linöder. Tullberg. iv, 435 s. Fi.
32. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 19. Sveriges bryggeriindustri. Av A. Lilienberg. Tullberg. iv, 40 s. Fi.
33. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 20. Garveriindustriens produktionsförhållanden. Av W. Smith. Marcus. iv, 175 s. Fi.
34. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 21. Kvalitetsfrågan hos det svenska vetet. Av H. Nilsson-Ehle. Marcus. 16 s. Fi.
35. Samorganisation av riksdagsbiblioteket och den centrala statsförvaltningen i bok- och biblioteksavseende. Av V. Gödel. Marcus. 54 s. Fi.
36. Betänkande och förslag rörande förvaring av iförminskat tillräckliga förbrytare jämte förslag till internering av farliga återfallsförbrytare. Lund, Berliing. 116 s. Ju.
37. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 22. Översiktsstabeller angående den svenska industriens utveckling 1891—1920 jämte anmärkningar. Marcus. iv, 147 s. Fi.
38. Efterskrift till Om röstsammaanräkning vid kommunala val enligt lagarna den 9 juni 1922. Av E. v. Heidenstam. Beckman. (s. 53—61.) S.
39. Om röstsammaanräkning vid kommunala val enligt lagarna den 9 juni 1922. Av E. v. Heidenstam. Anandra upplagan. Med efterskrift. Beckman. (4), 61 s. S.
40. Jordkommissionens betänkanden. 6. Om sociala arrendebestämmelser, avlösning av arrendejordbruk, förekommande av vanhövd, upphävande av fideikommiss i fast egendom, anskaffande av tomtmark till bostäder m. m. Marcus. 505 s. Ju.
41. Skolkommissionens betänkande. 6. Om rätt för elever, utexaminerade från statens högre lärarinneseminarium, att vinna inträde vid universitet och där avlägga examina samt om folkskollärares fortbildning i vetenskapligt avseende. Norstedt. 63 s. E.
42. Lagerhus- och kylhuskommitténs betänkande. 2. Lagerhusväsendet i Sverige och därmed sammanhängande förhållanden. Norstedt. viij, 300 s. Jo.
43. Förslag till tullstadga jämte motivering. Norstedt. ((2), 134 s. Fi.
44. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 23. De svenska järn- och metallmanufakturindustriernas utveckling med särskild hänsyn till förhållandena vid tiden närmast före världskrigets utbrott. Av G. Delling. Tullberg. iv, 196 s. Fi.
45. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 24. Undersökning angående jordegendomsvärdenas utveckling i Sverige och vissa främmande länder. Av K. Åmark. Marcus. iv, 93 s. Fi.
46. Sammandrag av yttranden över stadsplanerlagskommitténs betänkande med förslag till stadsplanerlag och författningar som därmed hava samband samt bostaadskommisionens betänkande med förslag till byggnadsstadga. Palmquist. 367 s. Ju.
47. Kommunikationsverkens lönekommitté. 5. Betänkande angående beredande av semester åt viss icke-ordinarie personal i statens tjänst. Fahlcrantz. 49 s. K.
48. Anvisningar rörande vissa åtgärder för möjliggörande av ökad spannmålsbelåning från jordbrukarnas sidan. Norstedt. 43 s. Jo.
49. Statens ställning till järnvägarna i Sverige med särskild hänsyn till inlösningssfrågan. Av A. Lilienberg. Tullberg. vj, 268 s. K.
50. Redegörelse fra det av danske, norske og svenske Kraftoverføringskommissioner nedsatte elektrotekniske Udvalg angaaende elektrisk Kraftoverføring fra Norge til Danmark. Kobenhavn, Jørgensen & C:o. 135 s. K.

Fortsättning å omslagets tredje sida.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1923: 64
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



V. P. M.

MED UTKAST TILL

LAG OM GRUPPBOLAG

FÖR

ENSKILDA JÄRNVÄGAR

STOCKHOLM 1923
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[1957 23]

STATION OF THE LIAISON OFFICE
OF THE UNITED STATES OF AMERICA
IN THE CITY OF MOSCOW

V. R. M.

AND OTHERS

THE LIAISON OFFICE

OF

THE UNITED STATES OF AMERICA

STATION OF THE LIAISON OFFICE
OF THE UNITED STATES OF AMERICA
IN THE CITY OF MOSCOW

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
V. P. M.....	5
Utkast till lag om gruppbolag för enskilda järnvägar.....	31

Bilagor:

A. Allmänna bestämmelser angående upprättande av förslag till ingående balansräkning för gruppbolag	40
B. Ekonomiska data för ifrågasatta gruppbolag och i dem ingående särskilda järnvägar.....	41
C. Kartografisk framställning av förslag till gruppbolag.	

W. P. M.

China, 1911-1912, for the purpose of the Chinese Revolution.

Notes.

A. Chinese Revolution, 1911-1912, for the purpose of the Chinese Revolution.

B. Chinese Revolution, 1911-1912, for the purpose of the Chinese Revolution.

C. Chinese Revolution, 1911-1912, for the purpose of the Chinese Revolution.

V. P. M.

med utkast till lag om gruppbolag för de enskilda järnvägarna.

1918 års järnvägskommitté har i en till Statsrådet och Chefen för kommunikationsdepartementet ingiven, den 6 mars 1922 dagtecknad V. P. M. angående kommitténs fortsatta verksamhet, under hänvisning till de olägenheter som äro förbundna med järnvägsnätets starka splittring, bland annat uttalat, att åt kommittén borde lämnas i uppdrag att utreda frågan om lämpligheten av de enskilda järnvägarnas sammanförande till ett mindre antal stora järnvägsförvaltningar samt att uppgöra plan för en dylik fusionsbildning.

Sedan Kungl. Maj:t i brev av den 21 juni lämnat berörda medgivande, diskuterades fusionsplanen i sina allmänna drag vid kommitténs sammanträde den 22—23 augusti och utsågs ett arbetsutskott för fusionsfrågans närmare utredning. Då dock de båda i utskottet invalda representanterna för de enskilda järnvägarna strax därefter hos Kungl. Maj:t anhöllo om entledigande från uppdraget att vara ledamöter av 1918 års järnvägskommitté och denna med 1922 års utgång upplöstes, har fusionsfrågan inom kommittén, som helhet sedd, icke blivit närmare utredd eller behandlad.

Vid kommitténs slutsammanträde den 13 december 1922 anmälde två av kommitténs ledamöter, nämligen dels kommitténs huvudsekreterare, överdirektör Flodin, dels undertecknad Norrman, ledare av kommitténs järnvägsekonomiska utredningar, sin önskan att, oberoende av kommitténs upplösning, närmare studera fusionsfrågan och framlägga de förslag, vartill dessa studier kunde giva anledning, och hade kommittén häremot intet att erinra.

I överensstämmelse härmed får undertecknad Norrman härmed för sin del vördsamt till herr Statsrådet och Chefen för kommunikationsdepartementet överlämna ett utkast till en fusionslag för enskilda järnvägar med därtill fogad kortfattad motivering. Utkastet ger naturligtvis uttryck endast för min personliga syn på frågan. Det torde böra betraktas icke som ett färdigt förslag utan som arbets- och diskussionsmaterial av samma slag som de promemorior, vilka jag tidigare överlämnat till 1918 års järnvägskommitté. Att utkastet det oaktat givits formen av ett, delvis i detalj utarbetat, lagförslag, beror på, att jag trott mig finna, att det stora och invecklade problemet på så sätt bleve kortast och mest koncist framlagt.

Det är min förhoppning, att utkastet skall kunna tjäna som visst underlag för en fortsatt diskussion om det svenska enskilda järnvägsnätets rationella ordnande, under förutsättning att denna viktiga fråga icke definitivt avföres från dagordningen.

*Fusions-
frågans
betydelse.*

I sin skrivelse till Konungen av den 1 maj 1918 med framställning om utredning angående i samband med ett mera allmänt förstatligande av enskilda järnvägar stående frågor har järnvägsstyrelsen närmare utvecklat de olägenheter av mångahanda slag och de onödiga kostnadsökningar, som äro förbundna med det svenska järnvägsnätets splittring på ett stort antal järnvägsenheter. 1918 års järnvägskommitté har i denna del, så vitt jag kunnat finna, enhälligt hyst samma uppfattning som järnvägsstyrelsen och, då ett mera allmänt förstatligande av enskilda järnvägar för närvarande icke synts möjligt att med ekonomisk fördel genomföra, velat söka boten mot det påvisade onda i en rationell gruppbildning av enskilda järnvägar.

Enligt min uppfattning är denna väg — då nu det svenska järnvägsnätets samling till *en* enhet av ekonomiska skäl icke kan genomföras — icke blott framkomlig utan även i väsentliga punkter förande till målet. Genom en gruppbildning av de många järnvägarna, så att bärkraftiga större företag erhållas och det slöseri med kapital och arbete, som nödvändigtvis sammanhänger med järnvägsnätets orimliga splittring, till största delen bringas ur världen, skapas enligt min åsikt förutsättningar för en tekniskt mera välordnad, ekonomiskt mera välsituerad järnvägsdrift, liksom även härigenom efter hand för bättre transportlägenheter, lägre taxor och — i vissa fall — högre personallöner. Jag bringas sålunda under nuvarande förhållanden, då enhetstanken icke är genomförbar, att betrakta fusionsfrågans lösning som en förutsättning för en rationell lösning av de flesta andra järnvägsproblem i vårt land. Den står härmed för mig som det primära problem, vilket först och angelägnast måste lösas.

*Allmänna
principer för
fusions-
frågans
lösning.*

Att, oberoende av statsmakternas åtgöranden, de enskilda järnvägarna skola komma att i ökad utsträckning sammansluta sig till större administrativa eller ekonomiska enheter torde vara säkert, då utvecklingen i alla länder följt en sådan riktning och sammanslutningarnas fördelar ur privat-ekonomisk synpunkt i vissa fall ligga tydligt i dagen. Men ju större betydelse en gruppbildning av de enskilda järnvägarna har eller tillmätes, desto viktigare framstår det ur allmän synpunkt, att fusionsfrågan ock löses på ett sådant sätt, att de avsedda besparingarna vinnas, och att statens och samhällets intressen bliva vederbörligen tillgodosedda ej mindre än järnvägarnas.

På enskilt initiativ företagna fusionsbildningar leda i allmänhet icke odelat till sådana följder, då det för de enskilda järnvägarnas representanter ligger närmast till hands att forma fusionerna så, att de ensidigt gagna endast de egna järnvägsaffärerna, varvid den större och ekonomiskt starkare banan även vanligen kan bäst tillgodose sina intressen. Snarare torde det få anses innebära en framtidsrisk, om järnvägarna tillåtas att utan statsmakternas reglerande inverkan sammansluta sig till stora slutna maktfaktorer. Mot principerna för vårt järnvägssystem, sådana de tidigt av rikets ständer fastslagits, står en dylik utveckling i uppenbar motsats. Staten torde därför böra taga ledningen vid det enskilda järnvägsnätets gruppbildning.

För att en fusion skall kunna föranleda största möjliga besparing kräves, att den icke begränsas till endast förvaltningsapparaten och möjligen den rullande materielen, utan att den blir total, så att flera järnvägsaktiebolag uppgå i ett nybildat, hela järnvägsgruppen omfattande järnvägsaktiebolag. Vid sammanslutningar av endast partiell natur kvarstår behovet av särredovisning av inkomster och utgifter för olika järnvägar; även för den rullande materielen måste vid användning å samförvaltad bana redovisning lämnas; personalen kan icke fritt disponeras, de skilda banorna skola ha egna styrelser och egna taxor; i samtrafik uppkomma nya banavgifter m. m. Ett stort antal av de nu förefintliga, på enskilt initiativ företagna sammanslutningarna av enskilda järnvägar äro ur berörda synpunkt föga tillfredsställande. En på statligt initiativ företagen fusionsbildning torde sålunda böra konsekvent genomföras och omfatta även järnvägarnas kapital och vad därmed äger samband.

Ej mindre viktigt är, att en rättvis och skälig fördelning på olika intressenter kommer till stånd av de vinster, som genom välordnade fusioner erhållas. Enskilda järnvägar äro icke vanliga privatföretag med rätt till största möjliga vinst, utan företag av sådan allmännytta, att det ansetts nödigt i koncessionerna intaga bestämmelser, varigenom Kungl. Maj:t äger reglera järnvägarnas taxeförhållanden och härmed även i själva verket järnvägarnas vinstmöjligheter. Ägarna av de enskilda järnvägsföretagen kunna därför svårligen göra anspråk på att ensam få skörda vinsten av järnvägarnas sammanslagning till större grupper.

De intressenter, som torde komma att anmäla sig till delaktighet av de merinkomster, som genom järnvägsfusioner kunna uppstå, äro främst följande:

Järnvägarnas *aktieägare*, vilka naturligtvis i främsta rummet komma att fordra, att utdelningarna på deras aktieinnehav icke minskas vid en fusionsbildning, men som härutöver önska största möjliga ökning av utdelningarna.

Järnvägsaktiebolagens *fordringsägare*, som givetvis främst kräva, att deras säkerheter för lämnade krediter icke skola försämrast, men som härutöver torde göra anspråk på förbättring av nu svaga säkerheter, vilket särskilt gäller staten i egenskap av nästan ensamstående långgivare till ekonomiskt svagt ställda banor.

Den *trafikerande allmänheten*, som torde kräva dels i allmänhet lägre taxor och förbättrade transportanordningar, dels ock större enhetlighet och överskådlighet i taxeväsendet än nu finnes.

Personalen, vars krav på större enhetlighet i lönehänseende vid en fusionsbildning torde växa i styrka.

Ytterligare torde från *statens* och då främst *statens järnvägars sida* anspråk vara att vänta på ett något snabbare genomförande av den *tekniska enhet* i fråga om bana och rullande materiel m. m., som, vid den utveckling samtrafiken tagit, är ett villkor för billig drift å järnvägsnätet i dess helhet.

Anförda intressen stå naturligtvis i visst motsatsförhållande till varandra. Att en rationell gruppbildning av de enskilda järnvägarna till större enheter kommer att medföra avsevärda ekonomiska vinster torde vara erkänt av alla, som äga närmare kännedom om de förhållanden, under vilka landets järnvägsdrift nu bedrives, men dessa vinster kunna omöjligt vara av den storleksordning, att alla i järnvägsdriften direkt eller indirekt intresserade parter skulle kunna vid en fusionsbildning omedelbart få sina krav och önskningar i full utsträckning tillgodosedda. Vad vid en fusionsbildning bör kunna uppnås är en nyordning av det enskilda järnvägssystemet i sådan anda, att så gott som alla intresserade parter därav vinna omedelbara fördelar, och att grunden lägges till en snabbare fortskridande förbättring av landets järnvägsförhållanden, än som utan en fusionsbildning synes möjlig. Att i ett slag genom en nyorganisation bortarbeta alla de olägenheter och brister, som vidlåda järnvägsväsendets nuvarande splittring, är vidare uppenbart icke ekonomiskt genomförbart. Vid fusionens genomförande torde man få nöja sig med att — under beaktande av det historiskt givna — söka bota de svåraste bristerna i den utsträckning detta ekonomiskt möjliggöres genom de besparingar, som uppstå i samband med fusionsbildningen, och överlåta åt framtiden att förbättra och fullända den nyordning, som skapas.

Att för en dylik, olika parter rättvist tillgodoseende och en rationell utveckling främjande nyordning kräves statens reglerande verksamhet, torde icke behöva närmare utvecklas.

*Svårigheter
för reformens
genom-
förande.*

Reformer i dylik anda ha genomförts i Nordamerikas förenta stater och England. För 1918 års järnvägskommittés räkning har en redogörelse utarbetats av A. Lilienberg över »Statens ställning till järnvägarna i olika främmande länder», tryckt som offentlig utredning (1923: 7, kommunikationsdepartementet), i vilken utförligt avhandlas berörda järnvägsreformer.

Emellertid förete ju järnvägsförhållandena i olika länder synnerligen stora avvikelser, och man kan naturligtvis icke därav, att viss reform genomförts i ett land, sluta till, att en motsvarande reform bör genomföras hos oss. Förutsättningen för en reform bör i stället vara, att en levande insikt finnes om dess behövlighet. Det synes ovisst, om en dylik allmän insikt ännu finnes utom de sakkunniges krets. En auktoritativ utredning, likartad med den som vid den stora kommittéupplösningen avbröts, torde därför vara behövlig.

Även inom kretsen av de sakkunnige, vilka torde väl känna det nuvarande, starkt splittrade systemets brister, råder ofta en viss motvilja mot en på statligt initiativ genomförd reform av det enskilda järnvägssystemet. Denna motvilja kan bottna i många orsaker, såsom allmän ovilja mot statsingripande i näringslivet berörande förhållanden eller i särintressen av olika natur. Den förstberörda tyngst vägande orsaken synes mig knappast berättigad redan med hänsyn till de långt gående — ehuru till fullo icke utnyttjade — befogenheter, som regeringsmakten redan äger gent emot de

enskilda järnvägarna, liksom till den säregna halvoffentliga ställning, som järnvägsföretagen ha. Vad angår de olika särintressen, som äro förknippade med järnvägssystemets splittring, såsom olika samhällens resp. industriers av större aktieinnehav betingade gynnade ställning i tariffhänseende, arvoden och fribiljetter till styrelseledamöter m. m., bör givetvis vid en reform tillses, att dessa intressen, i den mån de kunna anses berättigade, även bliva tillgodosedda i järnvägssystemets nya gestaltning.

Jämväl torde en sådan uppfattning icke vara sällsynt, enligt vilken en fusionsbildning skulle komma att ensidigt tillgodose vissa intressen, såsom t. ex. de ekonomiskt svagast ställda banornas aktie- och fordringsägare, personal och trafikanter på de ekonomiskt bättre situerade banornas bekostnad. Vid fusionsbildningen får dock naturligtvis tillses, att rättvisa enligt historiskt givna betingelser skipas.

Från statsmakternas sida kan möjligen befaras, att fusioner, även om de statligt regleras, bliva allt för starka och mäktiga institutioner till skada för näringslivet, liksom att ett gott samarbete mellan statens och enskilda järnvägar kommer att försvåras. Häremot ber jag då först få som min mening anföra, att fusioner torde komma till stånd med eller utan statens ingripande, och vidare att verklig fara för en utveckling i antydd riktning föreligger främst i fråga om fusioner, vilkas verksamhet icke regleras på sätt statens och det allmännas intressen kräva.

En ekonomiskt fullt verksam och alltså även järnvägskapitalet omfattande fusionsbildning lär icke kunna tvångsvis genomföras utan ett visst, åtminstone formellt, ingrepp på äganderättsprincipen, och måhända ligger här ett allvarligt hinder för en rationell lösning av berörda järnvägsfråga. Jag vill icke närmare ingå på det utom mitt kompetensområde liggande spörsmålet, i vilken mån ett dylikt ingrepp verkligen kan behöva anses föreligga, men vill dock erinra, dels att denna principfråga, såsom av Lilienbergs utredning framgår, i England icke hindrat statsmakterna från att tvångsvis sammanföra järnvägarna till större ekonomiska enheter, dels att järnvägsföretagen i egenskap av koncessionerade monopolföretag med starkt begränsad ekonomisk handlingsfrihet intaga en sådan särställning, att vad rörande dem av statsmakterna beslutes icke lär kunna åberopas som prejudikat i fråga om andra företag.

Betraktar man sålunda föreliggande fråga ur saklig synpunkt, torde förenämnda principiella betänklighet av övervägande formell natur icke böra tillmätas allt för stor betydelse.

Vid utarbetandet av mitt utkast till fusionslag har jag givetvis haft att taga i betraktande de svårigheter som finnas, för att om möjligt kringgå dem och genom medgivanden åt olika håll söka få till stånd ett förslag, som från olika parter sida skulle kunna godtagas. Härvid har den engelska fusionslagen, 1921 års Railways Act, varit till synnerlig god ledning, liksom lagen även i övrigt väsentligen legat som förebild för mitt förslag.

*Den engelska
förebilden.*

Beträffande den engelska fusionslagen ber jag få erinra om sättet för dess tillkomst. Sedan ett förberedande förslag utarbetats och offentligt framlagts av kommunikationsministern, anordnades genom hans försorg ingående förhandlingar med de närmast intresserade parterna, nämligen järnvägsbolagen, personalen och landets större trafikantgrupper, av vilka förhandlingar det *kompromissförslag* framgick, som sedermera med relativt obetydliga ändringar antogs av parlamentet. I detta förslag torde sålunda olika berättigade intressen få anses tillgodosedda. Det utkast till fusionslag för Sverige, som härmed framlägges, är såsom nämnts väsentligen uppbyggt på den engelska förebilden och väl att märka icke kommunikationsministerns ursprungliga, ur statens synpunkt förmånligare och strängare förslag, utan på den av olika intressegrupper godkända slutliga lagen. Detta förhållande synes mig innebära en viss garanti för dess billighet och rättvisa.

Emellertid förefinnes en grundväsentlig skillnad mellan det engelska och det svenska järnvägssystemet, i det att det förra omsluter endast enskilda järnvägar, medan det svenska järnvägsnätets stomme och ryggrad i allmänhet utgöres av statsbanor. Härav — liksom naturligtvis av skillnaden i de båda ländernas befolkningsförhållanden och näringsliv — följer, att svenska järnvägsfusioner, vilka ju måste begränsas till privatbanorna, icke kunna få tillnärmelsevis samma utomordentligt stora betydelse och starka ställning i ekonomiskt och övriga hänseenden som de nya fyra gruppbolagen i Storbritannien erhålla.

Det kunde då synas, som om man i Sverige skulle lämpligen kunna reda sig med enklare former och färre instanser, än som vid fusionens genomförande och järnvägsväsendets fortsatta överledning prövats nödigt i England. Det är möjligt att så är fallet, men det vill dock synas, som om — oavsett skillnaden i storleksförhållanden — samma problem uppstode och kräve sin lösning i Sverige som i England, och har jag därför med vissa inskränkningar velat ifrågasätta ungefär likartade institut för problemens avveckling här som där. Det är med så mycket mindre tvekan jag ansett mig så kunna göra, som kostnaderna för de nya instituten, vilka avse att bevaka dels järnvägsägarnas, dels trafikanternas intressen, synas böra bestridas av järnvägarna själva, på sätt som järnvägarna nu bestrida kostnaderna för svenska järnvägsföreningen och de enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening.

Den framlagda fusionsplanens omfattning och uppställning.

Att innan huvuddragen för en fusionsplan fastställts utarbeta en sådan plan helt i detalj torde icke vara erforderligt för frågans bedömande. Emellertid är det ofta vanskligt att avgöra, vad som i särskilda fall kan anses som huvuddrag eller som detaljbestämmelser i en fusionsplan. Det framlagda förslaget går ock i vissa punkter mera i detalj än i andra, varemot möjligen frågor icke äro behandlade, vilka kanske redan i ett preliminärt utkast bort vara berörda.

Till föreliggande förslag till ändring av gällande järnvägsförfattningar har jag icke ansett mig böra taga hänsyn, enär det syntes tydligt, att den genomgripande reform, som en gruppbildning av de enskilda järnvägarna innebär, måste i sin tur komma att inverka på lösningen av de svävande frågorna om järnvägslagstiftningens ändring. Kommer tanken på en fusionsplans genomförande att upptagas till närmare prövning och att fullföljas, torde i samband därmed komma till stånd en revision av järnvägslagstiftningen i de delar, som kunna påverkas av att de spridda järnvägarna sammanföras i större grupper.

För vinnande av önskvärd koncentration och överskådlighet har jag, såsom tidigare nämnts, sammanfört det uppgjorda förslaget till riktlinjer för en fusionsplan i ett lagutkast med paragrafer och till den knutna bilagor. På lagutkastets formella avslipning har jag i frågans nuvarande preliminära läge icke ansett nödigt nedlägga större omsorg.

Härefter övergår jag till en detaljmotivering av förslaget.

Man har i Storbritannien kunnat sammanföra alla de större järnvägarna till endast fyra grupper. Att en så stark koncentration kunnat visa sig ändamålsenlig torde få anses sammanhänga därmed, att i England samma spårvidd förefinnes för alla ifrågavarande banor, och att sammanslutningen inbegriper även järnvägsnätets stambanor eller de pulsådor, som i sig upptaga trafiken från anslutande banor. Den beträffande Sverige förefintliga olikheten i berörda hänseenden medför, att en lika stark koncentration av det enskilda svenska järnvägsnätet icke kan vara ändamålsenlig. En gruppering av de svenska järnvägarna synes lämpligen böra verkställas efter sådana principiella grunder, att till samma järnvägsförvaltning sammanföras banor, vilka dels hava — i regel — samma spårvidd, dels hava sådan geografisk belägenhet i förhållande till varandra, att en direkt samtrafik av större omfattning förefinnes mellan banorna, eller åtminstone i annat fall att banorna ligga koncentrerade inom ett begränsat geografiskt område. Principen om samma spårvidd synes dock icke böra alltför strängt upprätthållas, enär det skulle medföra, att vissa smärre banor komme att ställas utanför gruppbildningen.

Ett i form av en järnvägskarta uppgjort utkast till gruppering av de enskilda järnvägarna enligt sålunda angivna grunder närläggas som bilaga C, varjämte i bilaga B lämnas en del järnvägsstatistiska data rörande de olika järnvägar, som tänkas ingå i skilda gruppbolag.

Enligt detta utkast skulle de nuvarande enskilda järnvägarna (inkl. den under byggnad varande ostkustbanan) uppdelas på följande nya gruppbolag.

A. *Gruppbolag med huvudsakligen normalspåriga järnvägar:*

I. Skånes järnvägar	1 432 km.
II. Östra Sydsveriges järnvägar	1 282 »
III. Västra Sydsveriges järnvägar	1 267 »

Transport 3 981 km.

	Transport	3 981 km.	
IV.	Dal—Värmland—Dalarnes järnvägar.....	1 466 »	
V.	Mälardals län—Mälarsjöns järnvägar.....	1 232 »	
VI.	Upplands och Norrlands järnvägar.....	722 »	7 401 km.
B. Gruppbolag å fastlandet med huvudsakligen smalspåriga järnvägar:			
VII.	Blekinge—Smålands järnvägar.....	575 km.	
VIII.	Östergötlands järnvägar.....	446 »	
IX.	Västergötland—Göteborgs järnvägar.....	540 »	
X.	Roslagens järnvägar.....	279 »	1 840 »
C. Öarnas järnvägar:			
XI.	Ölands järnvägar.....	151 km.	
XII.	Gottlands järnvägar.....	160 »	311 »
			Summa 9 552 km.

Enligt den nya ordningen skulle sålunda erhållas endast 6 enskilda normalspåriga järnvägsenheter. Härtill komma 6 smalspåriga järnvägar av relativt mindre omfattning och betydelse.

Lagutkastets första paragraf föreslås erhålla följande lydelse:

§ 1. »De enskilda järnvägarna i Sverige skola i enlighet med bestämmelserna i denna lag sammanslutas till större förvaltnings- och ekonomiska enheter, vilka skola givas aktiebolags form. De nya järnvägsaktiebolagen, vilka var för sig skola omfatta de järnvägar, som i bilaga C angivas, benämnas i denna lag gruppbolag.»

*Fusionens
karaktär.*

Såsom ovan redan anförts bör en gruppbildning av de enskilda järnvägarna, därest en sådan skall på lagstiftningens väg stadsfästas, konsekvent genomföras och omfatta även järnvägarnas kapital och vad därmed äger samband.

*Lån med in-
teckning i
olika järn-
vägsenheter.*

Härvid uppstår emellertid den svårigheten, att staten och andra långgivare för lämnade byggnadslån inneha inteckningar i viss koncessionerad järnvägsenhet. Någon rubbning av dessa förhållanden avses icke. I § 8 har emellertid intagits en bestämmelse till förebyggande att under omorganisationstiden nya inteckningar i ej befogad utsträckning meddelas.

*Inlösen-
villkor.*

Ytterligare måste hänsyn tagas därtill, att vid en ekonomisk sammanslagning av järnvägarna svårighet uppträder att tillämpa det i allmänhet förefintliga alternativa inlösningsvillkor, enligt vilket staten är berättigad inlösa den koncessionerade järnvägsenheten till ett pris, svarande mot 20 gånger de sista 10 årens medelnettoinkomst. Denna svårighet föreligger emellertid ofta redan nu, då järnvägsenheter sammanslagits, utan att åtgärder vidtagits till möjliggörande av de olika koncessionsenheterens inlösen enligt berörda villkor.

I anslutning till sålunda redan nu förefintliga förhållanden ifrågasättes (jfr § 10), att de i koncessioner för särskilda järnvägar angivna bestämmelserna om statsverkets rätt till inlösen skola efter fusions genomförande i tillämpliga delar alltjämt äga bindande kraft i de fall, då staten önskar inlösa viss järnvägsenhet, för vilken särskild koncession lämnats.

Beträffande åter de nya järnvägsbolagen i deras helhet torde nya inlösenbestämmelser böra fastställas. Det synes rimligt, att, om staten framdeles skulle önska övertaga visst gruppbolag i dess helhet, staten skall vara berättigad göra detta enligt andra och tidsenligare villkor, än de i olika koncessionsresolutioner angivna. Jag har emellertid ej ansett nödigt att i frågans nu föreliggande läge söka utarbета förslag till inlösenbestämmelser för de nya gruppbolagen.

En sammanslagning av de många nuvarande järnvägsbolagen till ett fåtal sådana är givetvis en vansklighet och ömtålig uppgift, som av vederbörande förrättningsmän kräver full opartiskhet, synnerlig inblick i de skiftande järnvägsekonomiska förhållandena samt slutligen, därest sammanslagningen skall utföras genom statens försorg och inbegripa lösandet av alla i samband med fusionen uppkommande rättstvister, även full domarekompetens. Vidare är det önskvärt, att uppgiften löses efter för samtliga gruppbolag enhetliga grunder. Något organ för verkställande inom skälig tid av en sådan stor uppgift förefinnes icke, och den enda möjliga lösningen synes sålunda vara, att såsom i England upprättas en särskild provisorisk domstol, som får att slutgiltigt avgöra alla i samband med en järnvägsfusion uppkommande rättsfrågor. En sådan järnvägsfusionsrätt torde böra erhålla vidsträcktare befogenhet att genom egna undersökningar bilda sig ett slutligt omdöme i föreliggande frågor, än vad våra vanliga domstolar äga, och järnvägsfusionsrätten torde jämväl, för den tid den fungerar, böra få viss administrativ befogenhet. I § 4 och följande ha föreslagits vissa bestämmelser beträffande berörda fusionsrätt. En särskild författning angående järnvägsfusionsrättens sammansättning, befogenhet, arbetssätt m. m. torde emellertid erfordras.

*Järnvägs-
fusionsrätt.*

För att järnvägsfusionsrätten skall kunna fälla sina domslut fordras givetvis i första rummet, att samtliga de parter, vilkas intressen beröras av en fusion, beredas tillfälle att framlägga sina yrkanden. Som huvudparter framstå ägarne av de järnvägsbolag, vilka tillsammans skola bilda de nya gruppbolagen. Det torde ligga i dessa huvudparter intresse att genom sinsemellan förda förhandlingar söka uppnå en gemensam bas till överenskom- melse, eller med andra ord att uppgöra en gemensam fusionsplan. Föreskrift om uppgörande av sådan fusionsplan är intagen i § 2. Då dock kan tänkas, att bolagen underlåta uppgöra fusionsplan, har föreskrift intagits om rätt för Konungen att i ty fall föranstalta om uppgörande av sådan. Fullständig enighet angående grunderna för fusionens genomförande lär emellertid icke kunna vinnas på den frivilliga överenskommelsens väg, var-

*Medverkan av
intresserade
parter vid
fusionernas
planläggande.*

för intagits bestämmelse, dels i § 2, att särskilda järnvägar må kunna inkomma med förslag till ändringar i den allmänna fusionsplanen, dels i § 5, att aktieägare och fordringsägare i järnvägsbolagen ävensom övriga intresserade parter må beredas tillfälle att taga del av de uppgjorda fusionsplanerna och inkomma med förslag till ändringar av desamma.

Genom de sålunda föreslagna bestämmelserna torde erforderlig garanti vinnas för att samtliga de intresserade parter, som beröras av banornas sammanslagning, skola kunna göra sig hörda, och att deras önskingar och krav skola kunna vinna skäligt beaktande, ävensom för att fusionerna komma att genomföras efter fullt objektiva rättsprinciper.

*Allmänna
grunder för
fusionens
genom-
förande.*

Emellertid torde statsmakterna icke böra åt järnvägsfusionsrätten helt överlåta att bestämma, huru fusionerna skola genomföras. Det är av största vikt för det allmänna, att fusionerna genomföras på sådant sätt, att järnvägskapitalet icke ökas, enär med en sådan ökning skulle följa ökade krav på förräntning och sålunda även på högre taxor, än som skulle erfordras, därest den nuvarande organisationsformen bibehölles.

I § 3 har fusionsplanens allmänna innehåll skisserats och har härvid i mom. b) hänvisats till en bilaga A med allmänna bestämmelser angående upprättande av förslag till ingående balansräkning för gruppbolag.

Sagda bilaga innehåller bestämmelser om, dels efter vilka grunder de nya gruppbolagens tillgångar må upptagas, dels angående eventuell nedskrivning av skulder, för vilka tillräcklig säkerhet saknas, och dels angående storleken av de nya gruppbolagens aktiekapital och de grunder, enligt vilka aktier i de äldre bolagen må utbytas mot aktier i de nya gruppbolagen.

Järnvägsfusionsrätten kommer, därest dylika närmare bestämmelser intagas i lagen, icke att få karaktären av skiljenämnd, som enligt skön avgör frågorna, utan av domstol, som träffar avgörande enligt i lagen fastställda rättssynpunkter.

*Nya järn-
vägar.*

I § 9 har intagits förslag till bestämmelser, dels att gruppbolag skola beredas tillfälle att yttra sig angående begärd koncession för ny järnväg, som faller inom gruppbolagets intressesfär, dels att Kungl. Maj:t må äga föreskriva, att ny järnväg under vissa förutsättningar må på av Konungen angivna villkor införlivas i visst gruppbolag.

Bestämmelser i dylik anda synas vara mycket önskvärda, på det att järnvägsnätets erforderliga komplettering med felande länkar icke må försvåras genom fusionerna utan tvärtom genom dessa befrämjas. Särskilt för staten i egenskap av den i allmänhet största långgivaren åt de nya järnvägsföretagen, skulle det medföra en högst beaktansvärd fördel, om de nya järnvägarna bleve inrangerade i de större gruppbolagen, enär härvid låneannuiteternas fullgörande bleve tämligen väl tryggt, medan erfarenheten lär, att nya järnvägar, som ha att själva svara för sina lån, i allmänhet icke kunna fullgöra annuiteterna till riksgäldskontoret.

Emellertid torde en sådan skyldighet för gruppbolag att i sig omedelbart upptaga nya järnvägar böra begränsas till banor, vilkas byggnadskostnad i förhållande till gruppbolagets bokförda anläggningsvärde är så pass obetydlig, att banans inrangering icke kan öva synnerligt stor inverkan på gruppbolagets ekonomiska ställning i dess helhet. Innan en järnväg trafikerats under ett antal år, saknas nödig ledning för ett objektivt bedömande av med vilka värden den nya banans olika slag av tillgångar och skulder skäligen böra ingå i gruppbolagets balansräkning, och det kan därför befaras, att den nya järnvägens värden bliva uppskattade till högre belopp, än som i verkligheten svara mot deras affärsvärde, att sålunda t. ex. aktier i den nya banan bliva åsatta relativt hög kurs vid utbyte av aktier i gruppbolaget. Beträffande järnvägar med jämförelsevis litet kapital synes emellertid risken av en dylik eventuell övervärdering kunna tagas.

Beträffande åter nya järnvägar, vilkas byggnadskostnad uppgår till minst 5 % av gruppbolagets anläggningsvärde, föreslås på grund av anförda riskmoment, att Konungen icke må mot endera partens bestridande besluta järnvägens införlivande med gruppbolaget, förrän 10 år förflutit, från det järnvägen i sin helhet öppnats för allmän trafik. Efter sagda tid torde den nya järnvägens ekonomiska ställning kunna så pass väl bedömas, att ett objektivt värdesättande av banans tillgångar och skulder i förhållande till gruppbolagets kan äga rum, varför därefter hinder ej synes böra möta för banans införlivande med det gruppbolag, till vars intresseområde den hör.

Enligt gällande järnvägsförfattningar resp. i olika koncessioner givna bestämmelser har Kungl. Maj:t förbehållit sig vissa långt gående befogenheter beträffande järnvägsdriftens reglering vid de enskilda järnvägarna. Emellertid är denna Kungl. Maj:ts befogenhet icke densamma för alla järnvägar — i regel är den större beträffande järnvägar, som senare koncessionerats, än för äldre banor. Kungl. Maj:ts befogenhet är vidare icke alltid angiven i så fullt tydliga ordalag, att ej ovisshet råder, huru långt befogenheten sträcker sig. Det torde vara av synnerlig vikt, att det i samband med fusionens genomförande uttryckligt fastställes, i vilka avseenden och huru långt Kungl. Maj:t skall äga att reglerande ingripa i de enskilda järnvägarnas driftsledning.

Berörda befogenhet synes — utom taxeväsendets reglering — böra i huvudsak omfatta rätt att *dels* övervaka, att allmänhetens och affärslivets berättigade krav på tåglägenheter, trafikanordningar och bekvämligheter i övrigt tillgodoses, *dels* att kunna ålägga järnvägarna att successivt och i mån av järnvägsbolagens ekonomiska ställning genomföra den tekniska enhet beträffande bananläggningar och rullande materiel m. m., som för järnvägsväsendets rationella enhetliggörande kan vara önskvärd, samt *dels* att kunna ålägga de olika järnvägsbolagen att genomföra kooperativ drift och gemen- samt användande av anläggningar, rullande materiel m. m. i den utsträckning, som ur järnvägsdriftens samlade synpunkt kan visa sig erforderlig.

Kungl. Maj:ts
befogenhet
beträffande
järnvägs-
driftens reg-
lering.

I stort sett finnas redan nu bestämmelser i dylik riktning. Den engelska fusionslagens bestämmelser i berörda avseenden äro emellertid både mer vittgående och tydligare avfattade. Förslag till liknande föreskrifter beträffande Sverige äro intagna i § 11. Kungl. Maj:ts befogenhet beträffande taxeväsendet skall senare avhandlas.

Trafikråd.

Givetvis böra de enskilda järnvägarna beredas tillfälle, att, innan Kungl. Maj:t träffar avgörande i ovan berörda frågor, däröver avgiva yttrande. I de fall, då ärendet rör endast viss järnväg, är det naturligt, att denna avger yttrande. Särskild föreskrift härom torde icke vara erforderlig.

I de fall åter, då ärendet berör flera järnvägar eller är av principiell innebörd för det svenska järnvägsväsendet i dess helhet, torde yttrande böra inhämtas av någon central organisation eller myndighet. För närvarande infordras i dylika ärenden yttranden, dels från ifrågakommande statliga myndigheter såsom järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dels från svenska järnvägsföreningen. Erfarenheten lär emellertid, att de särskilda avgivna yttrandena härvid ofta förete meningsbrytningar, som oförmedlade stå emot varandra.

För att berörda ärenden, innan de föreligga till Kungl. Maj:ts avgörande, skola kunna erhålla en sådan på en gång allsidig och enhetlig behandling, att motsatserna såvitt möjligt utjämnas, synes önskvärt, att ärendena prövas av en myndighet eller organisation, i vilken såväl olika parter som ock den ojäviga sakkunskapen äro företrädde. Här ifrågasättes därför, att som rådgivande myndighet beträffande ärenden, som röra järnvägsdriftens reglering, må inrättas ett trafikråd.

För behandling av ärenden, som direkt eller indirekt beröra järnvägsväsendet i dess helhet, avses härvid trafikrådet skola bestå av 2 representanter för statens järnvägar, 2 representanter för gruppbolagen och 3 rörande järnvägsväsendet erfarna män, vilka senare torde böra utses av Kungl. Maj:t.

För behandling av icke principiella ärenden, som beröra endast vissa järnvägar, skulle trafikrådet bestå av de 3 av Kungl. Maj:t utsedda ledamöterna jämte en representant för varje av ärendet berörd järnväg, dock att i ärenden, som röra statens järnvägar, dessas representanter skulle tillerkännas lika många röster som representanterna för de enskilda järnvägarna tillsammans.

Kostnaderna för trafikrådet, som givetvis skulle sammanträda endast vid behov, synas böra bestridas av järnvägarna själva, varvid jämväl statens järnvägar böra bidra i den omfattning, som kan prövas skäligen.

*Trafiköverens-
kommelser
m. m.*

I § 14 föreslås härutöver, att överenskommelse rörande köp, arrendering eller trafikering av järnväg skall underställas Kungl. Maj:ts prövning och godkännande. Det framstår enligt min uppfattning som en betänklig brist i nuvarande järnvägslagstiftning, att ägarne av enskilda järnvägar och även sådana, som till väsentlig del äro byggda av statsmedel, kunna utan stats-

maktens medgivande med annan järnväg eller trafikförvaltning ingå överenskommelser av sådan art, att järnvägens driftsledning och ansvaret för järnvägens ekonomi överflyttas från koncessionshavaren till förvaltning, i vilken kronan till och med kan sakna varje inflytande genom ombud eller revisor.

De föreslagna bestämmelserna beträffande järnvägsdriftens reglering torde få anses ägnade att underlätta och påskynda järnvägsväsendets enhetliggörande i tekniskt hänseende ävensom att befordra ett rationellt utnyttjande av järnvägarnas reelltillgångar, oavsett vem som är ägare till desamma.

Innebörden av föreslagna bestämmelser beträffande järnvägsdriftens reglering.

Hur angeläget det än må vara, att järnvägsväsendet och järnvägsdriften utvecklas i dylik riktning, är det dock tydligt, att de olika järnvägsbolagens intressen komma att på det närmaste beröras av Kungl. Maj:ts ingripande i dessa frågor utöver vad redan nu sker. Garantier för tillvaratagande av bolagens intressen synas därför önskvärda, och det vill då synas, som om de föreslagna bestämmelserna, att dels hänsyn alltid skall tagas till järnvägsbolagens ekonomiska ställning, dels att ett allsidigt sammansatt trafikråd skall avge yttrande, innan Kungl. Maj:t träffar avgörande i viktigare driftsfrågor, borde innebära tillfyllestgörande säkerhet för att på de enskilda järnvägarna icke komma att ställas större fordringar, än som i varje särskilt fall kan vara rätt och skäligt.

Redan en sammanslagning av de många nuvarande järnvägarna till ett fåtal sådana kommer att direkt medföra ett järnvägsväsendets enhetliggörande i avsedd riktning, i det att ett stort antal särskilda lokomotiv- och vagnparker komma att sammanslås, järnvägsverkstädernas antal kommer att minskas, varvid de återstående verkstädernas kapacitet får ökas, föreningsstationernas invecklade drifts- och redovisningsförhållanden bliva förenklade, administrationernas antal kommer att minskas, i samband varmed större krav kan ställas på befälets specialutbildning m. m. dylikt.

Men därjämte är det tydligt, att genom en fusion helt andra och bättre förutsättningar än som nu förefinnas skapas för allmänna, landets hela järnvägsväsen omfattande överenskommelser eller bestämmelser i gemensamma intressefrågor, såsom t. ex. den omstridda frågan om godsvagnarnas gemensamma användning.

Vid en reorganisation av det enskilda järnvägsväsendet torde särskild stor omsorg böra ägnas åt taxeväsendets ordnande.

Allmänna principer för taxeväsendets reglering.

För närvarande har varje särskild järnväg i persontrafik och lokal godstrafik sin egen, av Kungl. Maj:t fastställda taxa, å vilkens särskilda tariffer provisorisk förhöjning av Kungl. Maj:t är medgiven enligt för olika järnvägar varierande grunder.

I godssamtrafik gäller visserligen i princip en enhetlig samtrafikstaxa, men äga olika järnvägar resp. järnvägsbandelar härtill foga s. k. banavgifter till varierande antal, varjämte även andra avvikelser från samtrafikstaxan finnas.

I stor utsträckning tillämpa emellertid de enskilda järnvägarna såväl i persontrafik som i lokal godstrafik icke de av Kungl. Maj:t medgivna avgifterna utan i stället lägre avgifter, som av järnvägarna själva fastställas att gälla dels all trafik, dels endast vissa slag av transporter eller viss trafik i vissa stationsförbindelser.

Till följd av dessa förhållanden företer det nuvarande taxeväsendet en mycket förvirrad bild. Avgifterna äro för samma avstånd mycket olika vid skilda järnvägar, och resor och transporter över närliggande, men olika ägare tillhörande järnvägar fördyras ofta i oskälighet. För trafikanten är det förenat med stora svårigheter att på förhand beräkna fraktkostnadernas storlek. Visserligen torde få förväntas, att dessa olägenheter och brister skola efter hand minskas i omfattning och storlek, men de äro dock så nära förbundna med och beroende av principen om de många järnvägarnas ekonomiskt självständiga ställning, att de även framgent torde bliva i stort sett bestående.

Vid taxeväsendets nyordnande bör givetvis eftersträvas en större enhetlighet, överskådlighet och reda. För trafikanterna är det av vikt, att taxor och tariffer föreligga i sådant skick, att trafikanten med ledning av dem kan själv uträkna sina fraktkostnader. För de delar av landet, som huvudsakligen begagna sig av enskilda järnvägar och nu vid ett flertal av dessa hava att bära särskilt stora fraktkostnader, torde en utjämning av taxeförhållandena framstå som ett berättigat önskemål. För järnvägarna själva innebär den nuvarande oenhetligheten i taxeväsendet olägenheter ur mer än en synpunkt. Dels tynges nämligen expeditions-, fraktdebiterings- och kontrollarbetet av de nuvarande taxebestämmelsernas mångfald, dels torde olikheterna i fraktkostnadshänseende medföra, att järnvägar med högre taxor få sin trafikrörelse minskad på grund av rörelsens överflyttande till dels sjötrafik, dels närliggande järnvägar.

Emellertid läser den önskvärda enhetligheten i taxehänseende icke kunna på en gång genomföras, utan att alltför stora och kännbara rubbningar i bestående förhållanden därav skulle vållas. I samband med fusionsbildningen synes därför till en början böra eftersträvas endast en såvitt skäligt är enhetlig taxa för varje särskilt gruppbolag, ävensom borttagande av tariffgränser och banavgifter mellan gruppbolagens särskilda bandelar. Sannolikt kan dock icke ens detta mål nås omedelbart vid fusionsbildningens genomförande, men i varje fall bör redan då kunna uppnås en stor och betydelsefull förenkling av järnvägarnas taxeväsen. I mån som de ekonomiska resurserna växa bör därefter ett allt enhetligare taxesystem kunna vinnas.

För varje järnväg, som icke har i och för sig allt för obetydliga trafikmöjligheter, tjänstgör taxenivån som regulator för järnvägens avkastning. Enligt koncessionerna har Kungl. Maj:t förbehållit sig handhavandet av denna regulator och detta med i regel följande formulering:

»Avgifterna för transporter å järnvägen skola utgå enligt taxa, som Kungl. Maj:t, efter prövning av därtill av koncessionshavaren avgivet förslag, vill

fastställa, och vilken taxa i allmänhet bör å vissa tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, lämpas efter sig då företeende omständigheter; och skall koncessionshavaren vara pliktig ställa sig till efterrättelse de bestämmelser i fråga om samtrafik med statens eller enskilda järnvägar och om avgifterna därför, som kunna utfärdas av Kungl. Maj:t ävensom i övrigt alla de villkor och kontroller, som av Kungl. Maj:t provas lämpliga och nödiga.»

Av anförda ordalag torde få anses följa, att Kungl. Maj:t förbehållit sig rätt att reglera taxeväsendet i dess helhet. Kungl. Maj:t har emellertid icke begagnat sig av denna sin rätt i dess fulla utsträckning, utan i regel överlåtit åt de enskilda järnvägarna att efter eget skön göra nedsättning under de av Kungl. Maj:t medgivna avgifterna för resande och gods.

Med en nyordning av de enskilda järnvägarernas taxeförhållanden, som nödvändigt måste följa av en fusionsbildning, synas vara förbundna vissa risker för de enskilda järnvägarernas ägare liksom ock för deras trafikanter, därest icke erforderliga korrektiv vidtagas. Järnvägarernas ägare torde med ett visst fog kunna befara, att principen om taxans enhetliggörande skall kunna få sådan tillämpning, att gruppbolagens avsättning bringas ned under den avkastning, som de i resp. gruppbolag ingående banorna tillsammans skulle lämna vid tillämpning av särskild taxa för varje bana. Å andra sidan kunna trafikanter å järnvägar med relativt låga tariffer befara att få sina fraktkostnader höjda som följd av mindre bärkraftiga järnvägars inkorporeering. Samhällen och industrier, som genom större aktieförvärv i de dem närmast berörande enskilda järnvägarna sökt erhålla och även erhållit för dem gynnsamma taxeförhållanden, kunna slutligen befara, att deras intressen icke skola kunna göra sig på fullt skäligt sätt hörda i ett gruppbolags förvaltning.

Det vill synas, som om de i den engelska fusionslagen genomförda korrektiven mot dessa risker vore väl funna och tillfyllestgörande. De utgöras dels av en tillförsäkran om sådan taxa, att viss skälig standardinkomst erhålles, vilken standardinkomst i mån av trafikstegring skall kunna ökas, dels av tillskapande av en allsidigt sammansatt taxedomstol med två större rådgivande institut, nämligen allmänna rådet och järnvägsrådet. Med hänsyn till de svenska järnvägsförhållandenas mindre omfattning och väl även mindre komplicerade natur torde dock en lika utbildad organisation av taxeregleringsinstitutet icke vara av behovet påkallad i vårt land. I det framlagda utkastet till fusionslag har den engelska förebilden till taxeväsendets reglerande i viktiga delar upptagits. Rådande skiljaktigheter i förutsättningar måste dock härvid medföra väsentliga olikheter. En sådan skiljaktig förutsättning är sålunda förekomsten av statsjärnvägar i Sverige men icke i England; en annan är, att i Sverige Kungl. Maj:t av ålder förbehållit sig befogenhet att reglera de enskilda järnvägarernas taxeförhållanden; en tredje är, att samtrafiken i Sverige är ordnad på ett annat sätt än i England.

Bangrupperna I—VI omfatta huvudsakligast normalspåriga

Bangrupper	Ban- längd pr 31 okt. 1921 km.	Nettoinkomst av järnvägsdriften				
		Tusen kronor				
		1912	1913	1914	1920	1921
I. Skånes järnvägar	1 432·3	2 974	2 869	3 163	3 030	4 121
II. Östra Sydsveriges	1 282·0	1 846	1 818	1 997	2 236	217
III. Västra	1 267·3	2 120	2 264	2 353	2 354	1 473
IV. Dal—Värmland—Dalarnes	1 465·8	5 999	5 117	5 852	8 581	3 712
V. Mälardalskapens	1 231·8	5 336	5 961	4 458	5 512	2 836
VI. Upplands och Norrlands	1) 411·0	915	897	873	1 007	351
VII. Blekinge—Smålands	575·6	649	684	631	769	502
VIII. Östergötlands	446·2	453	560	582	451	627
IX. Västergötland—Göteborgs	539·8	564	545	559	477	496
X. Roslagens	279·0	530	560	676	1 083	1 214
XI. Ölands	150·8	42	40	30	77	63
XII. Gottlands	159·6	118	168	156	191	129
Summa	9 241·2	21 546	22 483	21 330	25 768	15 741

1) I Bangrupp VI är Ostkustbanan, 301 km., avsedd att ytterligare ingå.

Anm. 1. Tabellen omfattar alla vid 1921 års slut redovisade enskilda järnvägar av

Anm. 2. Bokförda byggnadskostnader åren 1913 och 1914 innefatta även värdet av

Anm. 3. Nettoinkomsten för år 1912 beräknad på enahanda sätt som för övriga i

Taxenivåns
reglering.

I §§ 16—18 anges de grunder, enligt vilka bolagen skulle vara berättigade att få sin taxenivå beräknad.

Som huvudregel ifrågasättes härvid, att gruppbolagen skola vara berättigade till en sådan taxenivå, att såvitt möjligt samma procentuella avkastning å kapitalet erhålles, som den vilken år 1913 uppnåddes, dock att avkastningen helst icke må sättas lägre än 4 och icke högre än 5 %.

Ovanstående statistiska sammanställning, vilken grundar sig på som bilaga B intagna detaljtabeller, antyder, i vilken mån berörda grundregel kan, med hänsyn till den förutvarande avkastningens storlek, anses skäligen eller möjlig att uppnå.

Emellertid bör påpekas, att förestående tablå, vilken är byggd på den allmänna järnvägsstatistikens redovisning, icke exakt anger de avkastningsprocenter för järnvägsrörelsen, som, enligt vad i föreliggande utkast avses, böra vara reglerande för taxenivåns fastställande. Sådana närmare bestämda procenttal kunna emellertid icke utarbetas utan de enskilda järnvägarnas medverkan.

I stort sett torde dock tablåen få anses visa, dels att en minimiavkastning av 4 % icke gärna kan genom några taxeåtgärder erhållas vid exempelvis ett så svagt gruppbolag som Ölands järnvägar, dels att en avkastning av 4 % skulle medföra något förbättrade avkomstförhållanden för ett flertal gruppbolag, och dels slutligen att, med hänsyn till vid vissa järnvägar redan uppnådd avkastning, en höjning av den maximala taxenivån

av bil. B.

och bangrupperna VII—XII smalspåriga järnvägar.

Bokförd byggnadskostnad i medeltal Tusen kronor					Avkomstprocent %				
1912	1913	1914	1920	1921	1912	1913	1914	1920	1921
83 797	84 212	86 378	93 627	94 949	3·5	3·4	3·7	3·2	4·3
41 628	42 552	47 695	54 417	57 426	4·4	4·3	4·2	4·1	0·4
59 401	60 681	63 276	64 272	65 702	3·6	3·7	3·7	3·7	2·2
108 982	111 766	121 001	137 336	145 867	5·5	5·5	4·8	6·2	2·5
100 542	102 224	107 078	119 028	120 973	5·3	5·8	4·2	4·6	2·3
21 712	21 936	22 889	24 925	25 395	4·2	4·1	3·8	4·0	1·4
16 929	17 154	17 751	19 366	20 126	3·8	4·0	3·6	4·0	2·5
13 872	13 922	15 204	20 292	20 482	3·3	4·0	3·8	2·2	3·1
16 089	16 240	16 668	18 846	18 160	3·5	3·4	3·3	2·5	2·7
14 258	14 394	14 790	23 519	25 706	3·7	3·9	4·6	4·6	4·7
3 241	3 249	3 333	3 476	3 611	1·3	1·2	0·9	2·2	1·8
3 570	3 594	3 706	3 566	3 972	3·3	4·7	4·2	5·4	3·3
484 021	491 904	519 769	582 670	602 369	4·5	4·6	4·1	4·4	2·6

allmän betydelse, exkl. Dala—Hälsinglands järnväg.
förrådseffekter.
sammanställningen angivna år.

kan diskuteras, så att exempelvis 5·5 % i stället för 5·0 % avkastning sättes som norm. Vid bedömande av denna fråga bör emellertid hänsyn tagas till flera inverkan förhållanden, såsom — utom de statistiska avkomst-siffrornas korrigerings — taxans tidigare höjdläge, framdeles motsebar trafik-omfattning m. m. Då de allra flesta järnvägarnas kapital till stor del utgöres av statslån eller obligationslån med lägre räntefot än 5 %, innebär för övrigt redan 5 % avkastning å hela kapitalet en väsentligt större procentuell avkastning å järnvägarnes egna i järnvägsföretagen bundna kapital.

Jämväl torde böra beaktas, att gruppbolagen enligt i § 17 föreslagna bestämmelser skola vara berättigade att få räkna med en högre avkomstprocent som normerande för taxenivån, i mån som järnvägarnas avkastning vid bibehållande av ursprungstaxan stiger. Dock har i enlighet med den engelska lagens föreskrifter denna garanti för framtida bibehållande av en vunnit förbättring i det ekonomiska läget begränsats till en femtedel av den redan vunnit förbättringens storlek.

Berörda förslag innebär, att vid trafikens och järnvägsekonomiens fortskridande förbättring fyra femtedelar av uppkommande merinkomster skola komma andra intressen än järnvägskapitalets tillgodo. I vilken proportion dessa merinkomster lämpligen skola fördelas på övriga intressenter såsom trafikanterna i form av lägre tariffer, järnvägsnätets utsträckning, tåglägenheternas förbättring m. m., eller järnvägspersonalen i form av högre löner och förbättrade anställningsvillkor, bör givetvis bliva föremål för övervägande

i varje särskilt fall. Några allmänna bestämmelser härom torde svårigen kunna uppställas.

Att åter järnvägarnas ägare förbehållas prioritetsrätt till viss del av uppkommande merinkomster torde vara motiverat, icke minst med hänsyn därtill att i annat fall den eggelse till avkastningens stegring genom driftstjänstens ändamålsenliga skötsel, som ligger i den egna fördelens bevakande, skulle i det närmaste bortfalla.

De bestämmelser rörande taxenivåns reglering, som efter engelskt mönster upptagits, torde få anses medföra stora och beaktansvärda fördelar för de nuvarande järnvägsägarna. I England ha motsvarande bestämmelser ansetts för aktieägarna mycket förmånliga. Med hänsyn till vissa förhållanden torde berörda bestämmelser få anses äga än högre värde för de svenska järnvägsägarna. Erinras må nämligen, att då såväl före som under och efter kriget vid de enskilda järnvägarna tillämpats högre person- eller godstariffer eller ock högre både person- och godstariffer än vid statens järnvägar, och sålunda även de ekonomiskt bäst situerade enskilda järnvägarna åtminstone i vissa hänseenden ha åtnjutit förmånen av högre tariffer än statens järnvägar tillämpat, det ej synes osannolikt, att en ändring i dessa förhållanden kan vara förestående i den riktningen, att därest den nuvarande organisationsformen för de enskilda järnvägarna bibehålles, statens järnvägars taxeförhållanden bliva i högre grad än tidigare normerade vid Kungl. Maj:ts fastställande av nya taxor i person- och godstrafik för de enskilda järnvägar, vilka kunna tillämpa sådan taxa, utan att deras ekonomi äventyras. Ett strängare genomförande än hittills av en sådan princip skulle för flertalet enskilda järnvägar med tidigare god ekonomi och stora utdelningar och fonder uppenbart betyda ett icke oväsentligt försvagande av deras tidigare ekonomiska ställning. Medgives åter på föreslaget sätt, att 1913 års avkastning får sättas som bas vid beräkning av den framtida taxenivån och att ytterligare höjningar i avkastningen må kunna genomföras, så bortfaller risken för en dylik minskning av inkomsterna.

*Taxe-
inspektionen.*

Såsom redan nämnts äger Kungl. Maj:t fastställa de enskilda järnvägarnas samtliga taxeförhållanden, men har Kungl. Maj:t i allmänhet icke i annan grad utnyttjat denna sin befogenhet, än att de olika järnvägarnas ordinarie taxor fastställas av Kungl. Maj:t, medan de enskilda järnvägarna efter eget skön bevilja nedsättningar i person- och godstrafik.

I regel tillgår så, att varje särskild järnväg avger förslag till ordinarie taxa, varefter järnvägsstyrelsen avger yttrande och Kungl. Maj:t fastställer beslut. Samtrafikstaxan och grunderna för samtrafiksvägarnas ordnande m. m. ha åter hittills framgått av förhandlingar och överenskommelser mellan olika järnvägar.

I här föreliggande utkast till fusionslag förutsättes å ena sidan, att de olika järnvägsbolagen skola erhålla i lag fastställd rätt till sådan taxenivå, att viss, för olika järnvägar som skäligen befunnen avkastning erhålles, men

å andra sidan att de enskilda järnvägarnas taxeförhållanden skola mera i detalj regleras genom myndigheternas försorg. En sådan större detaljreglering är givetvis nödvändig redan för den årliga prövningen av den normerande avkastningsprocentens storlek och den härav beroende taxenivåns höjd. Den kräves ytterligare av skäl, som redan i det föregående antytts vid avhandlande av de allmänna principerna för taxeväsendets reglering och som vid behandlingen av frågan om nedsättningar komma att ytterligare utvecklas.

Det arbete, som vid den föreslagna organisationen för taxeväsendets reglering kommer att påvila det allmänna, blir alltså i hög grad ökat i storlek och kommer att förutsätta ett djupt inträngande i de enskilda järnvägarnas ekonomiska förhållanden, ävensom i närings- och transportförhållandena i de trakter, som olika gruppbolag betjäna. Det torde därför, och då redan nu det tillämpade förfaringssättet vid de enskilda järnvägstaxornas reglering icke torde anses vara tillfredsställande, vara nödvändigt att tänka sig särskilt statligt organ för reglering av de enskilda järnvägarnas taxeväsen.

Den taxereglerande verksamhet, som Kungl. Maj:t för närvarande utövar, är icke bunden av några som helst lagbestämmelser. Enligt den ifrågasatta nyordningen skulle åter genom lag fastställas de grunder, enligt vilka de enskilda järnvägarnas taxeförhållanden skulle regleras. Berörda statliga organs verksamhet bleve sålunda kvalitativt av mindre betydelse, men kvantitativt av större omfattning än Kungl. Maj:ts nuvarande plikter beträffande de enskilda järnvägarnas taxeförhållanden.

Huruvida den taxemyndighet, som torde bli nödvändig upprätta, bör förläggas som underavdelning under kommunikationsdepartementet eller under något av de redan befintliga verkstyrelserna såsom kungl. järnvägsstyrelsen eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, eller om taxemyndigheten i likhet med bank- och försäkringsinspektionerna lämpligen bör vara ett självständigt verk, behöver här ej närmare avhandlas, men ber jag likväl få erinra, att den sistnämnda organisationsformen synes erbjuda vissa företräden, enär taxeväsendets reglering utgör en fullt fristående uppgift, komplikationer på grund av statsverkens möjligen stridiga intressen undvikas, möjligheten att vädja till Kungl. Maj:t bibehålles samt slutligen kostnaderna för taxemyndigheten böra bestridas av järnvägarna själva.

Vid sidan av den tänkta taxeinspektionen skulle kunna alternativt ifrågasättas ett med försäkringsrådet ungefär jämförligt taxeråd, sammansatt dels av representanter för staten, järnvägarna, trafikanterna och järnvägspersonalen, dels av för behandling av viss fråga tillkallade representanter för ifrågasvarande järnvägsgrupp. Ett sådant taxeråd har dock icke upptagits i förslaget.

Därest berörda taxeinspektion anses böra komma till stånd, kräves en författning, som närmare reglerar dess sammansättning, befogenheter och skyldigheter, rätten att vädja till Kungl. Maj:t m. m. Att i frågans nuvarande läge söka utarbeta förslag i berörda hänseenden torde vara onödigt.

*Taxornas
byggnad.*

I §§ 21—24 i det uppgjorda lagutkastet behandlas taxornas byggnad. Härvid uppställs kravet på såvitt möjligt formell likhet med statens järnvägars taxa, vilket krav dock icke får föras så långt, att det övar inverkan på gruppbolagets reella taxor. I godssamtrafik förutsättes en av Kungl. Maj:t fastställd taxa.

I syfte att undvika alltför stora omedelbara rubbningar i bestående taxeförhållanden föreslås, att inom gruppbolag sådana bandelar eller stationsförbindelser, som ha särskilt stora byggnads- eller driftkostnader eller särskilt begränsad trafikomfattning må kunna erhålla taxeförhöjning t. ex. genom åsättande av större tariff längd än den verkliga transportlängden.

Då det dock är av vikt, att en utjämning av taxeförhållandena successivt kommer till stånd, har intagits förslag till en bestämmelse, att dylik taxeförhöjning icke må medgivas för gruppbolag, vilkas normerande avkastningsprocent därigenom bringas att överstiga 5'5 procent. Denna bestämmelse innebär givetvis, att gruppbolag, vilkas normerande avkastningsprocent stigit till 5'5 procent, icke skulle kunna få den taxenivån normerande avkastningsprocenten höjd, förrän likformiga taxeförhållanden införts på gruppbolagets samtliga järnvägar.

*Uppgörande
av förslag till
och
fastställande
av taxa.*

I §§ 25—27 har framlagts förslag till bestämmelser om förfaringssätt vid uppgörande av förslag till och fastställande av gruppbolagens taxor.

Enligt förslaget skulle järnvägarna själva liksom nu framlägga förslag till persontaxa och taxa i egen godstrafik, varemot godssamtrafikstaxan skulle fastställas av Kungl. Maj:t.

För att taxeförslagen skola bli allsidigt belysta, föreslås utöver nuvarande förfaringssätt, att de av järnvägarna avgivna taxeförslagen skola tillhandahållas myndigheter och representativa sammanslutningar, vilka skulle äga ingiva erinringar mot och förslag till ändringar av de uppgjorda taxeförslagen.

Gruppbolagens taxor skulle därefter fastställas, icke liksom nu av Kungl. Maj:t, utan av taxoinspektionen, varvid inspektionen givetvis skulle vara bunden av fusionslagens allmänna föreskrifter rörande taxenivån och dylikt.

Härutöver föreslås en bestämmelse, att inspektionen vid avvägande av avgifterna för olika slags transporter samt träffande av allmänna taxeföreskrifter m. m. skall dels söka i skälig utsträckning genomföra likhet med statens järnvägars taxa och övriga gruppbolags taxor och dels taga i övervägande, vilka taxeföreskrifter med bibehållande av den normerande avkastningsprocenten kunna vara bäst ägnade att befordra trafikens och näringslivets utveckling.

De taxor, som sålunda stadfästas, böra vara oförändrat gällande, till dess ny taxa utfärdas. Gruppbolagen skulle sålunda icke ha rätt att liksom nu genomföra allmänna sänkningar i den fastställda taxan. Mot ett sådant fastlåsande av taxan torde berättigade erinringar svårligen kunna riktas, då ju taxorna icke skulle stadfästas att gälla viss längre tid utan endast tills vidare, med möjlighet att när som helst utbytas mot ny taxa.

Enligt förslaget skulle gruppbolagen äga att alltjämt i stor utsträckning bevilja nedsättningar i person- och godstrafik.

Såväl i Amerika (U. S. A.) som i England är järnvägarnas fraktnedsättningspolitik numera noggrant övervakad av de statliga myndigheterna. Ett sådant övervakande synes ock nödvändigt, i och med det att järnvägarna sammanslås till stora bangrupper, som i viktiga hänseenden skulle komma att behärska hela landsdelars näringsliv. Staten kan svårligen överlåta åt en enskild förvaltning att helt efter eget skön bevilja nedsättningar, vilka i sina konsekvenser skulle kunna ödelägga vissa industrigrenar, obehörigt gynna viss ort på annan Orts bekostnad eller medföra en nationalekonomiskt oberättigad och skadlig konkurrens mellan olika transportleder. Nedsättningspolitiken kan ock tänkas gå i sådan riktning, att vissa industrier resp. varor beviljas fraktnedsättningar av sådan storlek, att en oskäligen höjning av tarifferna för övriga transporter måste genomföras, därest järnvägarnas garanterade nettointkomst skall kunna ernås. Exempel på fraktnedsättningar i dylik riktning torde få anses redan nu förefinnas vid vissa enskilda järnvägar.

På grund av anförda omständigheter och överväganden ha i §§ 28—37 föreslagits tämligen ingående bestämmelser, som avse att reglera å ena sidan den rätt att bevilja fraktnedsättningar, som må tillkomma gruppbolagen, och å andra sidan de befogenheter för taxeinspektionen resp. Kungl. Maj:t som synas påkallade för att trygga tillgodoseendet av allmänhetens och näringslivets liksom olika orters berättigade krav på en rättvis och skäligen taxenedsättningspolitik.

Som huvudregel har beträffande godstrafiken föreslagits, att i egen trafik varje gruppbolag, i samtrafik de av ifrågavarande transporter berörda gruppbolagen må kunna medgiva fraktnedsättningar, såvida dessa icke understiga 5 procent eller överstiga 30 procent av de fastställda avgifterna. Minimigräns av 5 procent har åsatts, enär mindre nedsättningar icke torde överhuvud vara behövliga. Maximigränsen av 30 procent har föreslagits, enär vid större nedsättningar fraktavgifterna få befaras komma att understiga eller alltför starkt närma sig järnvägarnas självkostnader för transporterna¹⁾. För beviljande av större nedsättningar synes därför böra krävas taxeinspektionens medgivande.

För att nedsättning i godssamtrafik för närvarande skall kunna lämnas, fordras, att alla av transporten berörda järnvägar därtill lämna sitt samtycke, varvid emellertid järnvägar, vilkas intressen endast obetydligt beröras av en föreslagen nedsättning, kunna förhindra genomförandet av en i och för sig nyttig och skäligen fraktnedsättning.

Till förebyggande härav har ifrågasatts en bestämmelse, att där viss eller vissa järnvägar icke mot övriga deltagande järnvägars önskan biträda en överenskommelse om nedsättning i godssamtrafik, frågan må kunna hänskjutas till taxeinspektionen för avgörande.

¹⁾ För de lägre tarifferna inträder i själva verket sådan risk redan vid mindre nedsättning än 30 procent.

Rätt att hos taxeinspektionen göra framställning om ändring av beviljad taxenedsättning synes böra medgivas trafikanter och representativa sammanslutningar, härunder inbegripet även statens järnvägar och gruppbolagen. Inspektionen skulle äga besluta antingen om vidsträcktare tillämpning av de gjorda fraktnedsättningarna, där en sådan kan tillämpas, utan att resp. bolags garanterade avkastning äventyras, eller ock om upphävande resp. erforderlig modifiering av de beviljade nedsättningarna. Förutsättningen för att inspektionen skall på sådant sätt ingripa skulle vara, att de gjorda nedsättningarna obehörigt gynna omsättningen av viss vara på annan varas bekostnad eller trafiken på viss ort till annan Orts eller järnvägs skada. Jämväl rederi- och kanalbolag samt sammanslutningar, som representera sjöfartsnäringslivet skulle äga ingå med framställning om ändring av beviljade fraktnedsättningar, som anses för sjöfarts- och kanalintressena skadliga.

I persontrafik synas bolagen böra medgivas relativt än större rätt till beviljande av nedsättningar, dock att taxeinspektionen må besluta om erforderlig höjning av gjorda nedsättningar, därest dessa äventyra erhållandet av den garanterade avkastningen eller obehörigt tillgodose viss klass av trafikanter eller viss ort.

Någon rätt för taxeinspektionen att efter gjord framställning i andra fall än de ovan berörda under löpande driftsår bevilja nedsättningar i person- eller godstrafik synes icke vara av nöden, då inspektionen ju har möjlighet att, om så erfordras varje år, revidera den ordinarie taxan och härvid taga all den hänsyn till trafikanternas och näringslivets behov, som är förenlig med principen, att järnvägarna skola erhålla viss garanterad avkastning.

*Lönesystemets
reglering.*

I en järnvägsfusionslag torde möjligen böra intagas vissa allmänna bestämmelser angående förfaringssättet vid uppgörande av löneavtal och andra personalen berörande frågor ävensom vid slitande av tvister angående löner m. m. Något förslag till bestämmelser i sådan syftning har jag emellertid icke ansett mig böra eller ens kunna utarbeta, enär ett dylikt synes böra föregås av förhandlingar mellan sammanslutningar för å ena sidan arbetsgivarna och å andra sidan vederbörande personalgrupper.

För bedömande av de ekonomiska verkningarna av en järnvägsfusion måste dock upptagas till prövning, i vilken utsträckning de enskilda järnvägarnas sammanförande till gruppbolag kan beräknas komma att påverka personalkostnadernas storlek. Som bekant äro de enskilda järnvägarna enligt av vederbörande organisationer träffade avtal indelade i bangrupper, vilka var för sig tillämpa en för all linjepersonal ensartad löneskala. Enligt 1916 års avtal var bangruppernas antal tjugutvå; i 1919 års avtal är bangruppernas antal reducerat till fem. En tydlig tendens till lönesystemets enhetliggörande framträder således. Det förhållandet att många enskilda järnvägar torde helt enkelt vara ur stånd att betala lika höga löner som de bäst betalande banorna synes emellertid förhindra genomförandet av principen om en enhetlig löneskala, så länge nämligen varje särskild järnväg liksom nu är hänvisad till de egna ekonomiska resurserna.

Detta hinder försvagas, om banorna sammanföras i ett fåtal gruppbolag, och personalen torde därför komma att i samband med järnvägarnas fusionering med ökad styrka kräva för alla järnvägar enhetliga löne- och anställningsvillkor.

Det kan synas, som om ett sådant krav vore berättigat, helst som inom industrien ofta betalas samma löner vid ekonomiskt svaga som vid ekonomiskt starka företag. Vid närmare undersökning torde dock framgå, att förhållandena vid industrien och vid järnvägarna icke äro med varandra fullt jämförbara. Det lär icke kunna förnekas, att vid starkt trafikerade linjer och stationer det av personalen kräves större yrkesskicklighet och större arbetsintensitet än vid linjer och stationer, där obetydlig trafik råder. Med utgångspunkt härifrån synes kunna ifrågasättas, att även efter järnvägarnas sammanslagning till gruppbolag ersättningen för viss tjänstebefattning skall kunna ställa sig olika å skilda platser eller för olika slag av tjänstgöring, varvid ersättningen till personal med större fordrad kompetens eller större arbetsbörda skulle utgå med högre belopp än ersättningen till personal med mindre krävande arbetsuppgifter.

Jag har föranletts till dessa överväganden därav, att, enligt vad en företagen specialundersökning för de skånska järnvägarna utvisat, tillämpandet av en enhetlig löneskala vid samtliga enskilda järnvägar kan motses medföra en så avsevärd stegring av driftkostnaderna, att det ekonomiska underlaget för genomförande av en rationell nyordning av det enskilda järnvägs-systemet därmed skulle i viss mån äventyras.

Givetvis bör järnvägspersonalen erhålla skälig andel av de besparingar, som kunna vinnas genom järnvägarnas sammanslagning till större enheter. Enligt min uppfattning kommer emellertid personalen att i flera hänseenden redan indirekt skörda fördelar av en sådan sammanslagning — icke minst genom de ökade utsikter till en jämnare befordran, som vinnas. En förbättring i övrigt och en utjämning av personalens löneförhållanden måste anses skälig, men torde, såsom redan inledningsvis framhållits, billigheten härvid kräva, att uppnåbara besparingar bliva rättvist fördelade på alla järnvägarnas intressenter och sålunda icke bliva i oproportionerligt stor utsträckning tilldelade personalen och detta enbart vid de järnvägar, som nu betala sin personal efter lägre grunder än andra.

Liksom jag i det avgivna förslaget utgått från, att den nu förefintliga olikheten vid skilda järnvägar i taxeförhållanden vid en fusion icke skall kunna i ett slag upphävas, tvingas jag sålunda att förutsätta, att vid en fusion en sådan överenskommelse med personalen skall kunna träffas, att bestående olikheter i lönehänseende icke i och med fusionen alltigenom upphävas, vilket lämpligen synes kunna ordnas på det sätt, att mindre krävande arbete får betalas efter lägre löneskala, än som tillämpas för motsvarande arbete av kvalitativt eller kvantitativt mera krävande art.

Något liknande vad här ifrågasättes finnes redan nu i stationsföreståndarnes klassindelning. Man skulle i likhet härmed kunna tänka sig en

uppdelning av banvakter, stationskarlar, konduktörer o. s. v. i två eller tre klasser med stigande lön efter tjänstens verkliga karaktär. Om ock icke, såsom beträffande stationsföreståndarna, klassindelningen härvid kan automatiskt framgå ur trafikalen, torde dock icke vara omöjligt, att det i samråd mellan representanter för gruppbolagens förvaltning och personalen kan periodvis fastställas, vilket antal befattningar av olika slag skäligen bör tilldelas olika löneklasser.

Regleras personalens löneförhållanden efter dylika regler, som någorlunda anpassa sig efter förefintliga förhållanden och som samtidigt vila på rättvisa och skäliga grunder, torde järnvägarnas gruppbildning icke behöva medföra större lönekostnadsstegring, än som kan bäras.

*Ekonomiska
resultat.*

Önskvärt vore att kunna åstadkomma en värdesättning av de besparingar, i kapital och årliga driftsutgifter, som genom en sammanslagning till gruppbolag stå att vinna. En sådan värdesättning, i och för sig synnerligen vanskelig att verkställa, förutsätter emellertid dels en avsevärd tid, som icke står till förfogande, dels ock ett intimt samarbete med de enskilda järnvägarnas förvaltningar. Nödvändig för fusionstankens fortsatta fullföljande kan en utredning av antydd art ingalunda anses vara; härför ligga de allmänna fördelarna av en sammanslagning alltför tydligt i dagen. Erinras må ock, att de till trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle anslutna banorna ingått i den gemensamma förvaltningen av ekonomiska, i öppen dag liggande skäl, utan att ha ansett sig behöva verkställa en uppskattning av samförvaltningens fördelar, då dessa voro så svåra att siffermässigt fastställa. Jag måste sålunda begränsa mig till att söka ange, i vilka hänseenden och i vilken riktning järnvägarnas sammanslagning till gruppbolag i huvudsak kan komma att öva inverkan på järnvägarnas ekonomiska förhållanden.

Det är då till en början uppenbart, att kapitalanvändningen vid gruppbolag bör bliva betydligt mindre eller ock mera givande än vid nuvarande järnvägsorganisation. Det fullständigare och rationellare utnyttjande, som kan ernås av rullande materiel, verkstäder, vissa inventarier o. s. v., kommer att minska behovet av lok, vagnar m. m. och sålunda även antalet nybeställningar och kapitalbehovet. Även mellan gruppbolagen inbördes samt mellan statens järnvägar och gruppbolagen torde det framtida samarbetet bliva större och mera intimt, än vad det nu är eller på grund av järnvägarnas mångfald lämpligen kan vara. Exempelvis skapas genom en fusionsbildning förbättrade förutsättningar för en rationell vagnsamtrafik, som i sin tur kommer att minska landets vagnbehov i dess helhet.

Emellertid är det på grund av det anförda icke säkert, att mindre kapital i realiteten kommer att investeras i gruppbolagen, än om de olika järnvägarna fortfarande sköttes som självständiga företag. Många enskilda järnvägar driva nämligen sin rörelse med mindre lämplig och i driften dyrbar materiel, vars utbyte mot rationellare sådan redan ur ekonomisk synpunkt

framstår som ett önskemål, som dock icke kan realiseras på grund av bristande tillgångar. Även det successiva genomförandet av större teknisk enhet kommer att kräva kapitalutlägg, vilka emellertid torde i stort sett bli räntabla genom de driftsbesparingar, som därav kunna förädlas.

Vad sedan angår driftsresultatet, så kommer detta att i det väsentliga bestämmas av taxesättningen. Frågan är sålunda mindre, vilket resultat gruppbolagen komma att lämna i jämförelse med de tidigare självständiga järnvägarna tillsammans, än vilka resultat av sammanslagningen komma att framträda för olika i järnvägsdriften intresserade parter. Härvid får emellertid hållas i minnet, att avsevärda driftsbesparingar enligt vad i det föregående anförts, uppenbart uppnås genom en sammanslagning. Att dessa besparingar icke komma att framträda enbart i form av ett ökat netto beror på, att de otvivelaktigt komma att väsentligen tagas i anspråk för andra ändamål, såsom taxe- och löneförhållandenas utjämning.

För järnvägarnas ägare torde den föreslagna formen för gruppbildningens genomförande, såsom i det föregående anförts, få anses innebära avsevärda fördelar, då ägarna få sig garanterade i regel minst 1913 års avkastning och successivt inträdande förhöjningar i avkastningen. En ytterligare beaktansvärd fördel torde ligga däri, att gruppbolagens aktier kunna bli börsnoterade, varvid de på grund av den lämnade avkastningsgarantien torde uppnå en jämn och relativt hög kurs. Ägare av nu värdefullare aktier komma att vid inträde i gruppbolag få sig tilldelade en mot aktiernas mervärde proportionerligt svarande ökning av antalet aktier.

Järnvägsbolagens långivare — och kanske särskilt staten såsom den främste långivaren åt ekonomiskt svagt ställda järnvägsföretag — skola erhålla ökad säkerhet för låneannuiteternas fullgörande, varvid dock hänsyn får tagas till, att i samband med fusionens genomförande ej tillräckligt hypotiserade fordringar böra avskrivas.

För stora personalgrupper torde fusionsbildningen medföra en ökning i löneförmånerna, om ock en allmän tillämpning av de högst betalande järnvägarnas löneförmåner icke torde kunna genomföras. För personalen komma vidare befodringsutsikterna att bli jämnare och större än vad de nu äro, då befodringsarna i regel äga rum endast inom den bana, där personalen en gång vunnit anställning.

Slutligen återstår att bedöma, huru gruppbildningen kommer att verka på taxorna, vilket för den stora allmänheten torde framstå som det viktigaste spörsmålet. Det synes icke sannolikt, att de genom driftens koncentration uppnåbara besparingarna bli så stora, att de omedelbart kunna förädlas en *allmän* sänkning av taxenivån. En viss *utjämning* av de invecklade taxeförhållandena torde däremot omedelbart komma till stånd. På sina håll mycket betungande banavgifter i samtrafik komma sålunda att till stor del bortfalla, och vidare lägges genom den föreslagna fusionslagen grunden till en successivt *fortskridande allmän förbättring* av landets taxeförhållanden. Genom den rätt att genomföra taxenedsättningar, vid vilken järnvägarna

bibehållas, skola gruppbolagen fortfarande kunna genom lämpliga taxeåtgärder stimulera trafiken och näringslivet, varvid dock genom den trafikanterna givna rätten att i taxefrågor vädja till taxeinspektionen sörjts för, att taxepolitiken ej skall kunna drivas i en riktning, som ensidigt gynnar enbart vissa orter eller intressen.

Den icke minsta fördelen med det svenska järnvägsväsendets förenkling genom gruppbolagens bildande torde vara, att en hållbar grund lägges för uppbyggande av ett enhetligt, planlagt och systematiskt och rationellt drivet järnvägssystem. Till förebyggande av att principen om enhetlighet och planmässighet härvid skall kunna av den första statsmakten tillgodoses utöver vad gruppbolagens ekonomiska resurser skäligen medge, har föreslagits, att ett opartiskt sammansatt trafikråd skall höras i ärenden av dylik natur.

En nyordning av järnvägssystemet efter de huvudsakliga riktlinjer, som ovan efter i huvudsak engelskt mönster uppdragits, synes mig sålunda skola medföra avsevärda omedelbara fördelar och kanske i än högre grad framtida fördelar, utan att några nu förefintliga, vid järnvägarna bundna rättigheter genom nyordningen synas behöva bli sakligt sett kränkta.

Stockholm den 5 september 1923.

Sven Norrman.

Utkast till lag om gruppbolag för enskilda järnvägar.

Fusionsplaner och deras genomförande. Järnvägsfusionsrätt.

§ 1.

De enskilda järnvägarna i Sverige skola i enlighet med bestämmelserna i denna lag sammanslutas till större förvaltnings- och ekonomiska enheter, vilka skola givas aktiebolags form. De nya järnvägsaktiebolagen, vilka var för sig skola omfatta de järnvägar, som i bilaga¹⁾ angivas, benämnas i denna lag gruppbolag.

§ 2.

Senast ett halvt år efter promulgeringen av denna lag skall för varje i lagen upptaget gruppbolag en av i detsamma ingående järnvägar gemensamt uppgjord fusionsplan ingivas till Kungl. Maj:t.

Till sådan fusionsplan må fogas de ändringsförslag, som av särskilda järnvägar kunna påyrkas, ägande dessa järnvägar jämväl rätt att under i § 5 stadgad frist inkomma med ytterligare ändringsförslag och påminnelser.

Har för visst gruppbolag ovan nämnda fusionsplan icke inom föreskriven tid inkommit, äger Konungen föranstalta om uppgörande av fusionsplan.

§ 3.

De i § 2 nämnda fusionsplanerna skola innehålla:

- a. Förslag till bolagsordning för det nya gruppbolaget.
- b. Villkoren för de äldre järnvägarnas uppgående i gruppbolagen, varvid förslag till ingående balansräkning för gruppbolag, uppgjort i enlighet med föreskrifterna i bilaga A, skall närläggas.
- c. Förslag till de gottgörelser till högre befäl m. m., som kunna ifrågakomma vid upplösning av de särskilda järnvägsbolagen.
- d. Övriga bestämmelser, som synas erforderliga för fusionens planmässiga och ändamålsenliga genomförande.

§ 4.

Fusionsplaner skola fastställas och i samband med fusionerna uppkommande rättstvister skola lösas av en för ändamålet inrättad domstol, kallad järnvägsfusionsrätten. Rätten skall bestå av tre ledamöter, som skola bekläda sitt ämbete, till dess de angelägenheter, som stå i samband med fusionsplanernas genomförande, blivit ordnade.

Talan mot rättens beslut må ej föras.

¹⁾ I stället för bilagan, sådan den får tänkas i en lag, närläggas som bil. C en kartsbild över de tänkta gruppbolagen.

§ 5.

Före fastställande av fusionsplan skall genom järnvägsfusionsrättens föranstaltande tillfälle på lämpligt sätt beredas för aktieägare och fordringsägare i de särskilda järnvägsaktiebolagen ävensom för varje annan person eller korporation att till rätten ingiva förslag till ändring av de från gruppbolagets järnvägar gemensamt ingivna eller genom Konungens försorg uppgjorda fusionsplanerna.

Förslag, varom i denna § talas, må dock icke ingivas senare än klockan 12 trettonde dagen efter det meddelande om fusionsplans förefintlighet kungjorts.

Rätten äger att föranstalta om de ytterligare utredningar, som kunna visa sig erforderliga.

§ 6.

Fusionsplanerna för de olika gruppbolagen skola såvitt möjligt fastställas i så god tid, att gruppbolagen kunna träda i verksamhet den 1 januari år

Har för visst gruppbolag fusionsplan före denna tid icke kunnat fastställas, skola dock de i ifrågavarande gruppbolag ingående banorna från den 1 januari år trafikeras gemensamt, som om gruppbolaget vore bildat.

Rörande fördelning på olika järnvägsbolag av härvid uppstående inkomster och utgifter må bolagen träffa överenskommelse eller ock, om sådan icke kan träffas, järnvägsfusionsrätten träffa avgörande.

§ 7.

De vid järnvägsfusionsrätten uppstående kostnaderna bestridas av statsverket, varemot varje järnvägsbolag skall bära de kostnader, som vid bolaget uppstå i samband med fusionens planläggande och genomförande.

Stämpelavgift för gruppbolagets aktier skall erläggas endast i den mån gruppbolagets hela aktiekapital kan komma att överstiga summan av de däri ingående bolagens aktiebelopp.

§ 8.

Från den dag, som denna lag promulgerats, och intill dess gruppbolagen konstituerats i överensstämmelse med bestämmelserna i denna lag, må inteckning i järnväg ej meddelas utan samtycke av Kungl. Maj:t, eller, sedan järnvägsfusionsrätten tillsatts, av denna.

§ 9.

Rörande de järnvägar, som framdeles kunna komma att koncessioneras, ävensom i tillämpliga delar rörande de järnvägar, som koncessionerats men icke öppnats för allmän trafik, skola gälla följande bestämmelser.

Gruppbolag, vars intressen beröras av tillkomsten av ny järnväg, må, innan koncession för sådana lämnas, beredas tillfälle att avge yttrande rörande *dels* nyttan och betydelsen av ifrågavarande järnväg, särskilt med hänsyn till det trafikintrång eller den trafikökning, som densamma får väntas bereda gruppbolagets järnvägar, och *dels* rörande de villkor, under vilka den nya järnvägen må införlivas i gruppbolaget.

Sedan för byggande av koncessionerad järnväg anskaffats minst det kapital, som, enligt av vederbörande myndighet godkänd beräkning, erfordras för bestridande av kostnaden för järnvägens byggande, äger Kungl. Maj:t att, med det undantag varom nedan stadgas, efter hörande såväl av vederbörande gruppbolag som ock av den nya järnvägens ägare, besluta, att den nya banan skall upptagas i gruppbolaget, ävensom föreskriva, under vilka villkor detta må ske och särskilt efter vilken kurs värdehandlingar i den nya banan må utbytas mot värdehandlingar i gruppbolaget.

Beträffande nya järnvägar, vilkas beräknade eller verkliga byggnadskostnad uppgår till minst fem procent av gruppbolagets bokförda anläggningsvärde, må Konungen icke mot endera partens bestridande besluta järnvägens införlivande med gruppbolaget, förrän tio år förflutit, från det järnvägen i sin helhet öppnats för allmän trafik.

§ 10.

De i koncessioner för särskilda järnvägar givna bestämmelserna om statsverkets rätt till inlösen skola i tillämpliga delar alltjämt äga bindande kraft och tillämpas i de fall, då staten önskar inlösa viss järnvägsenhet, för vilken särskild koncession lämnats.

Önskar staten inlösa samtliga i ett gruppbolag ingående järnvägar, må staten äga rätt härtill enligt de villkor, varom stadgats i bilaga¹⁾.

Järnvägsdriftens reglering.

§ 11.

Kungl. Maj:t, eller i första instans den myndighet Kungl. Maj:t därtill förordnar, skall äga att efter hörande i föreskrivna fall av det trafikråd, varom i § 12 talas, eller ock av de särskilda järnvägar, för vilka stadganden utfärdas, ålägga järnvägsbolagen

a. att å vissa järnvägar eller å viss bandel bereda sådana tåglägenheter, trafikanordningar och bekvämligheter i övrigt, som kunna befinnas skäliga med hänsyn ej mindre till allmänhetens och affärslivets berättigade krav på fyllande av det ändamål, som med järnvägen avses, än även till bolagets ekonomiska ställning eller ifrågavarande bandels trafikomfattning;

b. att i den omfattning och på de närmare villkor, som för varje särskilt fall stadgas, successivt genomföra den standardisering av banan, rullande

¹⁾ Ej utarbetad.

materielen och utrustningen i övrigt (inkl. anordningar för elektrisk drift), som för järnvägsväsendets rationella enhetliggörande prövas skälig, varvid hänsyn jämväl bör tagas till järnvägsbolagets ekonomiska ställning;

c. att genomföra kooperativ drift eller gemensamt användande av föreningsstationer, ingångsspår eller kortare bandelar, hamnanläggningar, rullande materiel, inventarier, verkstäder och andra inrättningar såväl sinsemellan som i gemenskap med statens järnvägar, varvid, därest frivillig överenskommelse inom av Kungl. Maj:t fastställda allmänna grunder för uppgörelse ej kan träffas, Kungl. Maj:t, eller i första instans den myndighet Kungl. Maj:t därtill förordnar, må besluta om villkoren.

§ 12.

Innan Kungl. Maj:t, eller den myndighet Kungl. Maj:t därtill förordnar, träffar avgörande i de frågor, som avses i mom. b och c av närmast föregående paragraf, eller fastställer allmänna grunder för de uppgörelser, varom i mom. c talas, skall yttrande inhämtas av ett trafikråd, som

a. där ärendet direkt eller indirekt berör järnvägsväsendet i dess helhet, skall bestå av 2 representanter för statens järnvägar, 2 representanter för gruppbolagen och 3 å området ifråga erfarna män, som för sex år i sänder utses av Kungl. Maj:t, och

b. där ärendet, utan att vara av principiell innebörd, berör endast vissa järnvägar, skall, utom av förenämnda av Kungl. Maj:t utsedda ledamöter, bestå av en representant för varje järnväg, som ärendet rör, dock att i ärende, som rör statens järnvägar, dessas representanter alltid må tillräkännas lika många röster som de enskilda järnvägarnas representanter tillsammans.

Ordförande och vice ordförande utses av Konungen för en tid av sex år bland de av Konungen utsedda ledamöterna.

§ 13.

Tredskas järnväg att ställa sig av Kungl. Maj:t givna stadganden till efterrättelse — — — — — (påföljd ej utarbetad).

§ 14.

Överenskommelser rörande köp, arrendering eller trafikering av järnväg ävensom av viss del av sådan skola underställas Kungl. Maj:ts prövning och godkännande. Konungen må, där så prövas erforderligt, infordra yttrande i ärendet av det i § 12 berörda trafikrådet.

§ 15.

Kostnaderna för trafikrådet skola bestridas av järnvägarna dels genom allmän uttaxering, vad de enskilda järnvägarna angår i proportion till bruttoinkomsterna och vad statens järnvägar angår med viss skälig andel, dels genom debitering av kostnader för särskilda fall

Taxenivåns reglering.

§ 16.

Mom. 1. De i bilaga till denna lag angivna gruppbolagen skola vara berättigade till att i samband med gruppbildningen få sina taxor och tariffer avvägda efter sådan nivå, att i förening med övriga inkomstkällor och under förutsättning av effektiv ekonomisk drift och förvaltning, skälig avkastning under normala förhållanden såvitt görligt erhålles å det i banorna bundna, för järnvägsändamål disponerade kapitalet.

Mom. 2. Vid gruppbolags bildande skall med skälig avkastning förstås en nettoinkomst, som i förhållande till gruppbolagets disponerade kapital ger såvitt möjligt samma avkastningsprocent som den, vilken år 1913 erhöles vid samtliga under sagda år i gruppen ingående järnvägar, tänkta som en enhet, dock att avkastningen efter avdrag av skälig avskrivning eller avsättning till förnyelsefond helst icke må sättas lägre än 4 procent och icke högre än 5 procent. Den avkastningsprocent, som för olika bolag härvid kan komma att fastställas som normerande för taxenivån, benämnes ursprunglig normerande avkastningsprocent.

Med disponerat kapital förstås i denna paragraf summan av låneskulder, aktiekapital och fonderade medel.

Mom. 3. Bedriver visst järnvägsbolag annan verksamhet av avsevärd omfattning än järnvägsrörelse, bör vid taxenivåns fastställande kapital samt inkomster och utgifter för sagda rörelse såvitt möjligt avskiljas och lämnas ur räkningen.

§ 17.

Därest det skulle visa sig, att en fastställd taxenivå för visst eller vissa förflutna år resulterat eller under förutsättning av ekonomisk drift och förvaltning kunnat resultera i avsevärt högre avkastning, än som i betraktande av kapitalets storlek enligt stadgande i § 16 kan anses skälig, vare gruppbolaget skyldigt att, där överskottet icke kan hänföras till tillfälliga förhållanden, underkasta sig sådan sänkning av taxenivån eller vissa tariffer, att förberörda överskott reduceras med 80 procent. Den avkastningsprocent, som vid sådan reduktion uppstår, benämnes reviderad normerande avkastningsprocent. Ytterligare höjningar av denna må framdeles komma till stånd i enlighet med förestående grunder.

§ 18.

Därest det skulle visa sig, att en fastställd taxenivå för visst eller vissa förflutna år, oaktat ekonomisk drift och förvaltning, resulterat i lägre avkastning, än som i betraktande av kapitalets storlek enligt stadgande i § 16 kan anses skälig, vare gruppbolaget berättigat att, där underskottet icke kan hänföras till tillfälliga förhållanden eller beror på av bolaget medgivna taxenedsättningar eller slutligen nytt kapital i avsevärd omfattning införts, erhalla sådan höjning av taxenivån eller vissa tariffer, att en nettoinkomst enligt bestämmelsen i § 16, jämförd med § 17 kan för framtiden motses.

Taxeinspektion.**§ 19.**

De enskilda järnvägarnas taxor och tariffer skola i enlighet med bestämmelserna i denna lag fastställas av en taxeinspektion, sammansatt och arbetande på sätt särskild utfärdad lag¹⁾ därom stadgar.

Av berörda myndighet må ock i överensstämmelse med genom lag eller av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser avgöras rättsfrågor, tvistigheter och klagomål rörande befordringsvägar och andra i samband med taxans tillämpning uppkommande spörsmål, rörande ändring eller nedsättning av taxor och tariffer, i de fall gruppbolagen ej äga att slutgiltigt därom besluta, rörande särskilda utom taxan fallande avgifter, i de fall klagan föres över av bolagen angivna avgifter ävensom i allmänhet rörande gruppbolagens taxeväsen.

Över härvid fattade beslut må klagan föras hos Kungl. Maj:t endast i de fall den särskilda lagen om taxeinspektion så stadgar.

§ 20.

Kostnaderna för taxeinspektionen bestridas av järnvägarna.

Taxornas byggnad.**§ 21.**

De särskilda gruppbolagens taxor skola i formellt hänseende vara uppställda i närmaste anslutning till den för statens järnvägar fastställda taxan.

§ 22.

Kravet på formell överensstämmelse mellan gruppbolagens och statens järnvägars taxor skall icke så tolkas, som om gruppbolagen skola vara skyldiga att tillämpa exempelvis statens järnvägars biljettformer och zonindelning i persontrafik eller de tariffer i godstrafik, som finnas upptagna i statens järnvägars godsklassifikation. Däremot bör godsklassifikationens nomenklatur vara gemensam.

§ 23.

I godssamtrafik skall tillämpas en av Kungl. Maj:t fastställd godssamtrafikstaxa.

§ 24.

För inom ett gruppbolag fallande bandel eller stationsförbindelse må kunna medgivas tillämpning av högre taxa än gruppbolagens allmänna taxa t. ex. genom beräkning av större tariff längd än den verkliga banlängden, därest på grund av byggnads- eller driftkostnadernas storlek eller trafikens begränsade omfattning tillämpandet av gruppbolagets taxa oförändrad skulle

¹⁾ Ej utarbetad.

medföra avsevärda drift- och ränteförluster å bandelen eller stationsförbindelsen. Dylik taxeförhöjning må dock icke medgivas för gruppbolag, vilkas normerande avkastningsprocent därigenom bringas att överstiga 5·5 procent.

Uppgörande av förslag och fastställande av taxa.

§ 25.

Senast ett halvt år efter promulgeringen av denna lag skall för varje i lagen upptaget gruppbolag ett av i gruppbolaget ingående järnvägar gemensamt uppgjort förslag till taxa för gruppbolaget ingivas till taxeinspektionen.

Till sådant gemensamt förslag må fogas de ändringsförslag, som av särskilda järnvägar kunna påyrkas.

Har för visst gruppbolag förslag till taxa icke inom föreskriven tid inkommit, äge inspektionen att på gruppbolagets bekostnad föranstalta om uppgörande av förslag till taxa.

§ 26.

Inspektionen skall kungöra en frist av två månader, inom vilken tid myndigheter och representativa sammanslutningar må äga att ingiva erinringar mot och förslag till ändringar i de avgivna taxeförslagen, vilka senare skola av inspektionen tillhandahållas vederbörande.

Vid prövning av taxeförslagen och fastställande av taxor och tariffer liksom vid sin taxereglerande verksamhet i övrigt skall inspektionen beträffande taxenivån vara bunden av i denna lag givna bestämmelser och vid avvägande av avgifter för olika slags transporter samt träffande av allmänna taxeföreskrifter m. m. dels söka i skäligen utsträckning genomföra likhet med statens järnvägars taxa och övriga gruppbolags taxor, dels taga i övervägande, vilka taxeföreskrifter, med bibehållande av den normerande avkastningsprocenten, kunna vara bäst ägnade att befordra trafikens och näringslivets utveckling.

§ 27.

Taxa, som av inspektionen fastställs, skall oförändrad gälla till dess ny taxa blivit stadfäst; dock må nedsättningar under taxan av gruppbolag medgivas eller av inspektionen kunna bestämmas i den omfattning och i den ordning, varom i §§ 28—37 av denna lag stadgas.

Taxenedsättningar.

§ 28.

Från och med ikraftträdandet av gruppbolagets taxa skola samtliga vid gruppbolagets olika järnvägar gällande fraktnedsättningar i godstrafik upphöra att gälla, med undantag endast för sådana nedsättningar, som för viss tid äro skriftligen tillförsäkrade trafikant.

§ 29.

Fraktnedsättning i godstrafik, varmed i det följande förstås nedsättning, gällande för visst angivet godsslag för vissa angivna stationsrelationer, må av gruppbolagen medgivas i egen trafik, dock att nedsättningen icke må understiga 5 % eller överstiga 30 % av de fastställda avgifterna.

§ 30.

För motsvarande nedsättning i godssamtrafik erfordras överenskommelse mellan de i samtrafikstransporten deltagande järnvägarna, dock att, där viss eller vissa järnvägar icke mot övriga deltagande järnvägars önskan biträda en överenskommelse, frågan må kunna hänskjutas till taxeinspektionen för avgörande.

Viss i godssamtrafik deltagande järnväg vare jämväl berättigad att restitutionsvis bevilja nedsättning — dock med minst 5 och högst 30 % — av på järnvägen fallande del av fraktavgift i godssamtrafik.

§ 31.

Fraktnedsättningar i godstrafik, vilka icke uppgå till 5 % eller överstiga 30 % av de i taxan fastställda avgifterna, få icke genomföras, utan att taxeinspektionens medgivande inhämtats.

§ 32.

Till taxeinspektionen må av trafikanter och representativa sammanslutningar inges framställningar om vidgad tillämpning eller upphävande och modifiering av de taxenedsättningar, som i visst gruppbolags egen godstrafik av gruppbolaget medgivits.

Finner inspektionen, att dessa nedsättningar obehörigt gynna omsättningen av viss vara på annan varas bekostnad eller trafiken på viss ort till annan orts skada, äge inspektionen besluta antingen om en vidsträcktare tillämpning av de gjorda fraktnedsättningarna, där en sådan kan tillämpas, utan att bolagets normerande avkastning äventyras, eller om upphävande resp. erforderlig modifiering av de beviljade nedsättningarna.

§ 33.

Till taxeinspektionen må jämväl av statens järnvägar, enskilda gruppbolag, trafikanter och representativa sammanslutningar inges framställningar om vidgad tillämpning eller upphävande och modifiering av de taxenedsättningar, som i godssamtrafik av järnvägarna medgivits.

I den mån dessa framställningar avse transporter, som beröra endast de gruppbolag, för vilka nedsättning i godssamtrafik beviljats, äge inspektionen träffa avgörande i enlighet med vad i § 32 stadgats.

Avse framställningarna även annat gruppbolag än dem, som beröras av beviljade nedsättningar, och kan visas, att de gjorda nedsättningarna synner-

ligen ogynnsamt påverka omsättningen av viss vara eller trafiken på viss ort, äge inspektionen jämväl att besluta i enlighet med vad i § 32 stadgats.

§ 34.

Rederibolag och kanalbolag samt sjöfartsnäringen representerande sammanlutning äge att till taxeinspektionen ingå med framställning om upphävande eller modifiering av beviljade fraktnedsättningar, som anses för sjöfarts- och kanalintressena skadliga. Finner inspektionen, att berörda nedsättningar äro för låga i förhållande till järnvägarnas transportkostnader och bereda sjöfarten och kanalerna sådan konkurrens, att det allmännas intressen skadas, må inspektionen besluta om skälig höjning av de gjorda nedsättningarna eller träffa annan anordning, som kan synas ändamålsenlig.

§ 35.

Från de fastställda persontarifferna må gruppbolagen bevilja nedsättningar.

§ 36.

Finner taxeinspektionen, att beviljade nedsättningar i persontariffer äventyra erhållandet av den garanterade avkastningen eller obehörigt tillgodose viss klass av trafikanter eller viss ort, äge inspektionen besluta om erforderlig höjning av tarifferna.

§ 37.

I taxenedsättningsärende, som utom enskild järnväg även berör statens järnvägar, skall Konungen träffa avgörande, sedan taxeinspektionens yttrande dessförinnan inhämtats.

Lönesystemets reglering ¹⁾.

¹⁾ Förslag ej utarbetat.

Allmänna bestämmelser angående upprättande av förslag till ingående balansräkning för gruppbolag.

I och för uppgörande av likvidationsplan för de enskilda järnvägarna vid deras sammanslutning till gruppbolag skola bokslut upprättas på dag, som av Konungen bestämmes.

Förslagen till ingående balansräkning för gruppbolagen skola utgå från och grunda sig på nämnda bokslut.

I ingående balansräkningar för gruppbolag må *tillgångarna* i varje fall icke upptagas till högre värde än som vad beträffar järnvägsanläggningen med rullande materiel och inventarier motsvaras av vederbörligen bokförda värden och vad beträffar i förråd befintliga artiklar och värdehandlingar motsvaras av inventeringsvärden enligt för gruppen i dess helhet gemensamt uppställda enhetspris.

Fastigheter och andra tillgångar, vilka icke äga närmare samband med järnvägsrörelsen och icke tillhöra järnvägsenheten, såsom t. ex. aktier i främmande järnvägar, må vid likvidationen kunna särskiljas och behållas av förutvarande ägare.

Beträffande *skulderna* må viss nedskrivning av dessa — såväl skulder till staten som till enskilda — kunna vid ekonomiskt svagt ställda järnvägar företagas av den grund att tillräcklig säkerhet för lånen icke finnes, varemot ökad säkerhet för annuiteternas fullgörande vid banans uppgående i gruppbolaget vinnes för de efter nedskrivningen återstående lånen.

Som samlat *aktiekapital* för gruppbolaget får icke upptagas högre värde än summan av de särskilda bolagens aktiekapital, med tillägg av de fonderade eller reserverade medel, som vid gruppbildningen överföras till aktiekontot.

Vid bedömandet av den grund, efter vilken de särskilda bolagens aktier må utbytas mot aktier i gruppbolaget, skall tagas i betraktande alla å saken inverkan omständigheter och i synnerhet värdet, efter nettoinkomsten å banan och avkastningen å aktierna räknat, av varje järnväg för sig samt järnvägens värde såsom beståndsdel av gruppbolaget, dock att hänsyn ej skall tagas till de värdeförskjutningar, som kunna följa av järnvägens anslutning till gruppbolaget.

Bil. B. Ekonomiska data för ifrågasatta gruppbolag och i dem ingående särskilda järnvägar.

Ekonomiska data för ifrågasatta gruppbolag

	Ban- längd km.	Nettoinkomst av järnvägsdriften				
		Tusen kronor				
		1912	1913	1914	1920	1921
Bangrupp I.						
<i>Skånes järnvägar:</i>						
Bjärred—Lund—Härlösa (spv. 1'435 meter)	35·0	— 11	— 33	— 28	— 208	— 113
Böringe—Östratorp	22·1	13	18	43	11	67
Hälsingborg—Hässleholm	118·4	476	523	591	644	828
Hälsingborg—Rå—Ramlösa	9·0	78	82	112	— 6	— 3
Hässleholm—Markaryd	36·2	58	82	73	89	55
Kristianstad—Hässleholm	116·1	391	288	294	133	390
Kävlinge—Barsebäck	15·6	— 1	4	— 2	— 38	13
Landskrona—Hälsingborg	59·4	201	250	202	427	442
Landskrona—Kävlinge—Sjöbo	44·0	19	18	—	— 48	91
Landskrona—Lund—Trälleborg	71·7	202	195	179	167	452
Malmö—Genarp	26·9	74	51	54	35	54
Malmö—Limhamn	5·0	64	53	54	14	4
Malmö—Simrishamn	119·0	248	240	287	298	277
Malmö—Trälleborg	29·6	96	106	136	129	139
Malmö—Ystad	62·8	214	207	295	334	441
Markaryd—Veinge	34·8	30	22	35	22	10
Skåne—Småland	147·2	125	122	104	154	65
Sölvesborg—Olofström—Älmhult	71·7	46	68	60	95	— 69
Trälleborg—Rydsgård	33·8	49	40	65	16	38
Vällinge—Skanör—Falsterbo	17·3	— 4	— 4	— 6	— 23	— 30
Ystad—Brösarp	29·0	—	— 2	4	8	33
Ystad—Eslöv	75·3	216	144	217	174	332
Ystad—Gärnsås—S:t Olof	40·3	39	46	48	62	85
Ängelholm—Klippan	26·5	12	3	7	15	39
Östra Skåne	185·6	339	346	339	526	481
Summa	1 432·3	2 974	2 869	3 163	3 030	4 121
Bangrupp II.						
<i>Östra Sydsværiges järnvägar:</i>						
Kalmar (spv. 1'435 meter)	193·7	187	179	255	453	— 130
Karlskrona—Växjö	113·5	308	251	301	143	232
Nässjö—Oskarshamn	148·4	319	351	407	279	226
Växjö—Alvesta	17·5	171	203	201	— 91	— 137
Östra Centralbanan	139·7	269	255	248	268	177
Eksjö—Österbymo (spv. 0'891 meter)	34·6	—	—	—	37	1
Kalmar—Berga	76·6	107	126	142	299	10
Kalmar—Torsås	39·2	58	49	53	86	12
Ljungbyholm—Karlslunda	18·1	14	13	9	28	— 11
Mönsterås	69·0	23	34	37	149	— 123
Norsholm—Västervik—Hultsfred	202·4	186	147	167	410	192
Ruda—Oskarshamn	32·6	22	13	9	33	— 72
Vetlanda	80·4	75	71	72	39	— 5
Växjö—Virserum	86·6	89	108	82	89	— 122
Kosta (spv. 0'600 meter)	29·7	18	18	14	14	— 33
Summa	1 282·0	1 846	1 818	1 997	2 236	217

Bil. B.

och i dem ingående särskilda järnvägar.

Bokförd byggnadskostnad i medeltal Tusen kronor					Avkomstprocent %				
1912	1913	1914	1920	1921	1912	1913	1914	1920	1921
2 329	2 288	2 328	2 488	2 498	— 0.5	— 1.4	— 1.2	— 8.4	— 4.5
837	849	859	909	909	1.6	2.1	5.0	1.2	7.4
9 715	9 689	9 822	11 326	11 726	4.9	5.4	6.0	5.7	7.1
1 630	1 658	1 724	1 922	1 945	4.8	4.9	6.5	— 0.3	— 0.2
1 324	1 346	1 473	1 441	1 509	4.4	6.1	4.9	6.2	3.7
5 364	5 458	5 684	6 190	6 220	7.3	5.3	5.2	2.1	6.3
824	574	334	325	326	— 0.3	0.7	— 0.6	— 11.8	4.0
8 043	8 063	8 339	8 131	8 010	2.5	3.1	2.4	5.3	5.5
2 911	2 914	2 920	2 909	2 914	0.7	0.6	0.0	— 1.6	3.1
4 668	4 737	4 874	5 404	5 413	4.3	4.1	3.7	3.1	8.4
1 541	1 565	1 605	1 588	1 588	4.7	3.2	3.4	2.2	3.4
919	913	925	823	817	7.0	5.8	5.8	1.8	0.5
6 902	7 087	7 288	7 472	7 615	3.6	3.4	3.9	4.0	3.6
1 837	1 850	1 906	2 116	2 119	5.3	5.7	7.2	6.1	6.6
5 329	5 421	5 767	6 309	6 409	4.0	3.8	5.1	5.3	6.9
1 241	1 241	1 256	1 388	1 418	2.4	1.8	2.8	1.6	0.7
6 767	6 781	6 838	7 048	7 115	1.9	1.8	1.5	2.2	0.9
2 802	2 811	2 844	2 810	2 841	1.6	2.4	2.1	3.4	— 2.4
1 785	1 792	1 792	1 592	1 639	3.0	2.2	3.6	1.0	2.3
721	724	733	641	641	— 0.6	— 0.6	— 0.8	— 3.6	— 4.6
1 698	1 699	1 704	1 705	1 705	0.0	— 0.1	0.2	0.5	1.9
5 221	5 299	5 692	6 341	6 371	4.1	2.7	3.8	2.7	5.2
1 215	1 223	1 234	1 235	1 234	3.2	3.8	3.9	5.0	6.9
848	859	881	906	906	1.4	0.3	0.8	1.7	4.3
7 326	7 381	7 556	10 608	11 061	4.6	4.7	4.5	5.0	4.4
83 797	84 212	86 378	93 627	94 949	3.5	3.4	3.7	3.2	4.3
4 056	4 034	8 108	10 538	11 531	4.6	4.4	3.2	4.3	— 1.1
6 444	6 482	6 709	7 357	7 277	4.8	3.9	4.5	1.9	3.2
6 037	6 062	6 147	6 958	7 114	5.3	5.8	6.6	4.0	3.2
1 098	1 105	1 115	1 270	1 340	15.6	18.3	18.0	— 7.2	— 10.3
7 371	7 418	7 439	7 529	7 246	3.6	3.5	3.4	3.6	2.4
—	—	—	1 422	1 422	—	—	—	2.6	0.1
2 139	2 182	2 224	2 262	2 319	5.0	5.8	6.4	13.2	0.5
1 233	1 245	1 246	1 510	1 578	4.7	4.0	4.3	5.7	0.8
222	227	233	238	239	6.3	5.7	3.8	11.9	— 4.6
611	883	1 052	1 579	1 658	3.8	3.9	3.6	9.4	— 7.4
7 138	7 202	7 641	8 309	8 382	2.6	2.0	2.2	4.9	2.3
1 144	1 146	1 155	1 334	1 550	1.9	1.2	0.8	2.5	— 4.7
1 906	1 883	1 883	1 358	1 332	3.9	3.8	3.8	2.8	— 0.4
1 900	2 352	2 400	2 332	4 082	4.7	4.6	3.4	3.7	— 3.0
329	331	343	361	356	5.5	5.4	4.0	3.9	— 9.3
41 628	42 552	47 695	54 417	57 426	4.4	4.3	4.2	4.1	0.4

	Ban- längd km.	Nettoinkomst av järnvägsdriften				
		Tusen kronor				
		1912	1913	1914	1920	1921
Bangrupp III.						
<i>Västra Sydsväriges järnvägar:</i>						
Borås—Herrljunga (spv. 1'435 meter)	41.9	133	138	137	44	117
Borås—Alvesta »	170.5	339	351	368	438	269
Borås—Ulricehamn »	38.0	—	—	—	91	62
Göteborg—Borås »	66.7	451	462	421	675	463
Göteborg—Särö »	24.4	56	54	66	79	115
Halmstad—Nässjö och Västra Centralbanan »	407.9	472	463	693	507	287
Lysekils »	34.7	—	36	75	31	35
Tidaholms »	23.1	41	50	24	60	42
Uddevalle--Vänersborg—Herrljunga »	92.0	215	237	149	178	52
Varberg—Borås »	85.0	204	260	222	107	168
Varberg—Ätran »	48.0	26	38	20	47	— 21
Falkenbergs (spv. 0'891 meter)	102.0	42	53	52	14	13
Uddevalle—Lelången »	89.0	86	70	65	59	— 111
Jönköping—Gripenberg (spv. 0'600 meter)	44.1	55	52	61	24	— 18
Summa	1 267.3	2 120	2 264	2 353	2 354	1 473
Bangrupp IV.						
<i>Dal—Värmland—Dalarnes järnvägar:</i>						
Bergslagens (spv. 1'435 meter)	493.9	3 371	3 565	3 282	7 787	3 211
Dalslands »	68.3	107	107	112	134	123
Gävle—Dala »	294.1	1 694	1 412	1 457	775	327
Kil—Fryksdalen »	81.9	—	16	54	117	71
Lödöse—Lilla Edet »	14.5	— 7	— 6	— 10	— 118	— 87
Nora Bergslags »	172.4	503	487	385	503	159
Svartålv »	37.2	15	— 32	12	— 19	— 77
Södra Dalarnes »	132.8	223	265	291	— 389	393
Nordmark—Klarälven (spv. 0'891 meter)	170.7	93	303	269	— 209	— 408
Summa	1 465.8	5 999	6 117	5 852	8 581	3 712
Bangrupp V.						
<i>Mälardalskapens järnvägar:</i>						
Frövi—Ludvika (spv. 1'435 meter)	97.9	1 024	1 106	713	1 340	217
Krylbo—Norberg »	22.5	62	67	64	15	— 185
Mellersta Södermanland »	23.0	15	14	20	121	53
Norra Södermanland »	117.4	112	113	115	191	— 121
Oxelösund—Flen—Västmanland »	154.9	1 285	1 375	777	656	101
Sala—Gysinge—Gävle »	98.8	136	110	124	117	106
Stockholm—Nynäs »	55.2	209	206	49	256	261
Stockholm—Saltsjön »	18.0	105	60	91	120	283
Stockholm—Västerås—Bergslagens »	472.5	1 699	2 219	1 928	2 079	1 966
Uppsala—Enköping »	41.3	43	57	58	11	37
Örebro—Köping »	44.7	504	508	424	475	148
Köping—Uttersberg—Riddar- hyttan (spv. 1'093 meter)	58.9	103	87	53	62	— 9
Byvalla—Långshyttan (spv. 0'891 meter)	26.7	39	39	42	69	— 21
Summa	1 231.8	5 336	5 961	4 458	5 512	2 836

Bokförd byggnadskostnad i medeltal Tusen kronor					Avkomstprocent %				
1912	1913	1914	1920	1921	1912	1913	1914	1920	1921
2 813	2 847	2 919	2 940	2 965	4·7	4·8	4·7	1·5	4·0
11 316	11 265	11 403	11 063	11 094	3·0	3·1	3·2	4·0	2·4
—	—	—	2 959	3 072	—	—	—	3·1	2·0
6 709	6 711	6 985	7 226	7 359	6·7	6·9	6·0	9·3	6·3
1 926	1 935	1 965	1 986	1 989	2·9	2·8	3·4	4·0	5·8
14 662	14 632	14 891	12 591	13 054	3·2	3·2	4·6	4·0	2·2
—	1 040	2 348	2 521	2 535	—	3·5	3·2	1·2	1·4
1 761	1 773	1 801	1 736	1 761	2·3	2·8	1·3	3·4	2·4
5 539	5 552	5 649	5 681	5 881	3·9	4·3	2·6	3·1	0·9
5 365	5 395	5 631	5 875	6 162	3·8	4·8	4·0	1·8	2·7
2 457	2 670	2 752	2 795	2 800	1·1	1·4	0·7	1·7	— 0·7
2 441	2 437	2 459	2 368	2 387	1·7	2·2	2·1	0·6	0·5
3 096	3 096	3 139	3 259	3 362	2·8	2·3	2·1	1·8	— 3·3
1 316	1 308	1 334	1 272	1 281	4·2	3·9	4·5	1·9	— 1·4
59 401	60 661	63 276	64 272	65 702	3·6	3·7	3·7	3·7	2·2
62 489	63 657	66 798	75 678	76 755	5·4	5·6	4·9	10·3	4·2
4 924	4 938	5 158	5 469	5 590	2·2	2·2	2·2	2·5	2·2
16 958	17 410	17 792	17 732	18 079	10·0	8·1	8·2	4·4	1·8
—	1 300	4 063	5 002	5 031	—	1·2	1·3	2·3	1·4
724	724	724	722	731	— 1·0	— 0·8	— 1·3	— 16·4	— 11·9
9 197	9 317	9 679	10 270	10 604	5·5	5·2	4·0	4·9	1·5
784	784	785	399	390	1·9	— 4·1	1·6	— 4·8	— 19·2
5 474	5 134	7 053	8 979	8 898	4·1	5·2	4·1	— 4·3	4·4
8 432	8 502	8 949	13 085	19 780	1·1	3·6	3·0	— 1·6	— 2·1
108 982	111 766	121 001	137 336	145 867	5·5	5·5	4·8	6·2	2·5
13 363	13 363	13 363	13 482	13 482	7·7	8·3	5·3	9·9	1·6
1 037	1 036	1 072	1 236	1 246	6·0	6·5	6·0	1·2	— 14·9
1 235	1 237	1 243	1 178	1 217	1·2	1·1	1·6	10·3	4·4
4 928	4 977	5 117	5 472	5 508	2·3	2·3	2·2	3·5	— 2·2
15 972	16 229	16 897	16 649	16 653	8·1	8·5	4·6	3·9	0·6
4 580	4 400	4 250	4 153	4 026	3·0	2·5	2·9	2·8	2·6
6 047	6 122	6 294	6 634	6 816	3·5	3·4	0·8	3·9	3·8
3 540	4 555	5 675	5 873	6 230	3·0	1·3	1·6	2·0	4·5
37 219	37 421	39 985	50 532	51 699	4·6	5·9	4·8	4·1	3·8
2 083	2 371	2 465	2 499	2 507	2·1	2·3	2·3	0·5	1·5
8 990	8 972	8 926	8 716	8 832	5·6	5·7	4·8	5·5	1·7
1 015	1 006	1 269	1 689	1 651	10·2	8·7	4·2	3·7	— 0·5
533	535	522	915	1 106	7·3	7·3	8·1	7·5	— 1·9
100 542	102 224	107 078	119 028	120 973	5·3	5·8	4·2	4·6	2·3

	Ban- längd km.	Nettoinkomst av järnvägsdriften				
		Tusen kronor				
		1912	1913	1914	1920	1921
Bangrupp VI.						
<i>Upplands och Norrlands järnvägar:</i>						
Härnösand—Sollefteå (spv. 1'435 meter)	102'0	164	158	192	143	41
Uppsala—Gävle "	145'8	502	490	536	643	592
Gävle—Ockelbo "	37'4	50	59	55	117	92
Dala—Ockelbo—Norrundet (spv. 0'891 meter)	85'8	159	162	72	55	— 328
Norra Hälsinglands "	40'0	40	28	18	49	— 46
Summa	411'0	915	897	873	1 007	351
Bangrupp VII.						
<i>Blekinge—Smålands järnvägar:</i>						
Blekinge kustbanor (spv. 1'067 meter)	160'2	302	300	329	341	339
Bredåkra—Tingsryd "	40'3	28	33	24	16	— 37
Halmstad—Bolmen "	65'9	58	77	57	52	53
Hönshylte—Kvarnamåla "	20'8	— 6	1	— 5	6	— 21
Karlshamn—Vislanda—Bolmen "	129'0	146	155	128	206	171
Växjö—Tingsryd "	45'0	40	40	38	68	— 20
Östra Blekinge "	65'3	52	50	39	48	36
Nättraby—Alnaryd—Älmeboda (spv. 0'660 meter)	49'1	29	28	21	32	— 19
Summa	575'6	649	684	631	769	502
Bangrupp VIII.						
<i>Östergötlands järnvägar:</i>						
Askersund—Skyllberg—Lerbäck (spv. 0'891 meter)	14'0	3	2	— 1	— 63	— 16
Mellersta Östergötlands "	124'7	118	138	121	189	188
Norra Östergötlands "	132'3	226	238	305	166	238
Norrköping—Söderköping— Vikbolandet "	101'1	104	160	147	134	196
Väderstad—Skänninge— Bränninge "	43'4	—	—	— 4	— 4	—
Mjölby—Hästholmen (spv. 1'435 meter)	30'7	2	22	14	29	21
Summa	446'2	453	560	582	451	627
Bangrupp IX.						
<i>Västergötland—Göteborgs järnvägar:</i>						
Hjo—Stenstorp (spv. 0'891 meter)	54'5	75	50	65	65	— 58
Kinnekle—Lidköping "	28'5	16	1	—	10	— 6
Lidköping—Hälsantorp "	28'9	36	45	24	34	37
Lidköping—Kålland "	27'4	7	8	— 1	— 15	— 14
Lidköping—Skara—Stenstorp "	49'0	34	41	45	20	29
Mariestad—Moholm "	17'8	8	5	— 5	— 8	6
Skara—Timmersdala "	25'8	1	— 8	—	— 14	1
Skövde—Axvall "	20'8	8	2	3	2	34
Trollhättan—Nossebro "	32'4	—	—	—	— 61	— 26
Västergötland—Göteborg "	254'7	379	401	428	444	493
Summa	539'8	564	545	559	477	496
Bangrupp X.						
<i>Roslagens järnvägar:</i>						
Dannemora—Harg (spv. 0'891 meter)	55'2	74	85	103	370	345
Stockholm—Roslagen "	223'8	456	475	573	713	869
Summa	279'0	530	560	676	1 083	1 214

Bokförd byggnadskostnad i medeltal Tusen kronor					Avkomstprocent %				
1912	1913	1914	1920	1921	1912	1913	1914	1920	1921
5 816	5 816	5 912	5 953	5 919	2·8	2·7	3·3	2·4	0·7
10 774	10 923	11 599	13 639	14 115	4·7	4·5	4·6	4·7	4·2
1 497	1 498	1 498	1 583	1 609	3·4	4·0	3·7	7·4	5·7
2 703	2 775	2 939	2 900	2 902	5·9	5·8	2·4	1·9	— 11·3
922	924	941	850	850	4·4	3·0	1·9	5·8	— 5·4
21 712	21 936	22 889	24 925	25 395	4·2	4·1	3·8	4·0	1·4
6 372	6 535	6 950	7 542	7 867	4·7	4·6	4·7	4·5	4·3
885	883	898	970	1 093	3·2	3·7	2·6	1·6	— 3·4
1 478	1 469	1 482	1 530	1 707	3·9	5·3	3·8	3·4	3·1
590	586	585	568	566	— 1·0	0·1	— 0·9	1·1	— 3·8
4 269	4 315	4 421	4 398	4 478	3·4	3·6	2·9	4·7	3·8
1 011	1 010	1 021	1 189	1 316	4·0	4·0	3·7	5·7	— 1·5
1 431	1 442	1 471	2 180	2 072	3·6	3·5	2·7	2·2	1·7
893	914	923	989	1 027	3·3	3·1	2·3	3·2	— 1·9
16 929	17 154	17 751	19 366	20 126	3·8	4·0	3·6	4·0	2·5
196	195	195	444	444	1·6	1·0	— 0·4	— 14·2	— 3·6
3 122	3 150	3 224	4 745	4 987	3·8	4·4	3·8	4·0	3·8
5 002	5 012	5 092	7 391	7 652	4·5	4·8	6·0	2·3	3·1
3 765	3 739	3 749	4 482	4 194	2·8	4·3	3·9	3·0	4·7
—	235	1 534	1 765	1 770	—	—	— 0·3	— 0·2	0·0
1 787	1 591	1 410	1 465	1 435	0·1	1·4	1·0	2·0	1·5
13 872	13 922	15 204	20 292	20 482	3·3	4·0	3·8	2·2	3·1
1 020	1 046	1 099	976	999	7·4	4·8	5·9	6·6	— 5·8
853	851	885	855	874	1·9	0·2	— 0·0	1·2	— 0·6
841	842	856	1 008	1 100	4·3	5·3	2·8	3·4	3·4
853	856	865	860	860	0·8	0·9	— 0·1	— 1·7	— 1·6
1 540	1 571	1 650	1 447	1 414	2·2	2·6	2·7	1·4	2·0
511	543	560	556	575	1·6	0·9	— 0·8	1·4	1·0
753	761	769	769	408	0·1	— 1·0	— 0·0	— 1·8	0·2
957	960	970	1 011	1 010	0·8	0·2	0·3	0·3	3·4
—	—	—	1 212	1 212	—	—	—	— 5·1	— 2·2
8 761	8 810	9 014	10 152	9 708	4·3	4·6	4·8	4·4	5·1
16 089	16 240	16 668	18 846	18 160	3·5	3·4	3·3	2·5	2·7
1 493	1 545	1 674	4 462	4 829	5·0	5·5	6·2	8·3	7·1
12 765	12 849	13 116	19 057	20 877	3·6	3·7	4·4	3·7	4·2
14 258	14 394	14 790	23 519	25 706	3·7	3·9	4·6	4·6	4·7

	Ban- längd km.	Nettoinkomst av järnvägsdriften Tusen kronor				
		1912	1913	1914	1920	1921
Bangrupp XI.						
<i>Ölands järnvägar:</i>						
Borgholm—Böda (spv. 0·891 meter)	54·9	12	8	5	16	— 13
Södra Ölands ”	95·9	30	32	25	61	76
Summa	150·8	42	40	30	77	63
Bangrupp XII.						
<i>Gottlands järnvägar:</i>						
Gottlands (spv. 0·891 meter)	104·2	114	161	154	154	138
Klintehamn—Roma ”	22·6	8	2	1	11	— 11
Slite—Roma ”	32·8	— 4	5	1	26	2
Summa	159·6	118	168	156	191	129

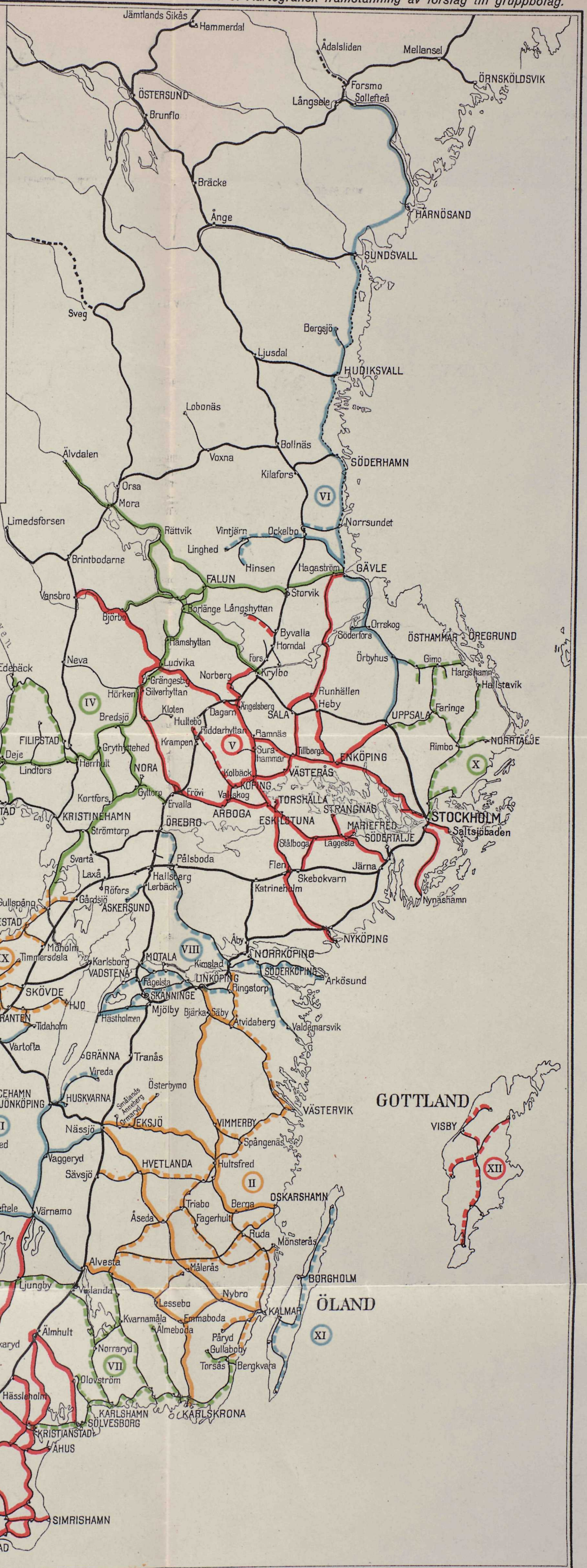
Bokförd byggnadskostnad i medeltal Tusen kronor					Avkomstprocent %				
1912	1913	1914	1920	1921	1912	1913	1914	1920	1921
1 096	1 097	1 105	1 100	1 100	1·1	0·7	0·5	1·5	— 1·2
2 145	2 152	2 228	2 376	2 511	1·4	1·5	1·1	2·6	3·0
3 241	3 249	3 333	3 476	3 611	1·3	1·2	0·9	2·2	1·8
2 312	2 327	2 407	2 245	2 604	5·0	6·9	6·4	6·8	5·3
445	454	470	469	483	1·8	0·4	0·2	2·4	— 2·2
813	813	829	852	885	— 0·5	0·7	0·1	3·0	0·2
3 570	3 594	3 706	3 566	3 972	3·3	4·7	4·2	5·4	3·3

Förklaringar till kartan.

- Heldragen linje = normalspärig järnväg
 Prickad linje = smalspärig "
 Heldragen svart linje = statens järnvägar
 Färgade linjer = olika gruppbolag

Gruppbolag:

I	Skånes	jvgr c:a 1 432 km
II	Östra Sydsveriges	" " 1 282 "
III	Västra "	" " 1 267 "
IV	Dal—Värmland —Dalarnes	" " 1 466 "
V	Mälardalskapens	" " 1 232 "
VI	Uppland—Norrlands	" " 712 "
VII	Blekinge—Smålands	" " 575 "
VIII	Östergötlands	" " 446 "
IX	Västergötland—Göteborgs	" " 540 "
X	Roslagens	" " 279 "
XI	Ölands	" " 151 "
XII	Gottlands	" " 160 "
Summa c:a 9 542 km		



Fortsättning från omslagets andra sida.

511. Förslag angående lapparnas renskötsel m. m. Beckman. 136 s. S.
522. Förslag till stadga angående nomadundervisningen i riket samt till instruktion för nomadskolinspektören. Beckman. 52 s. S.
533. Statens kolonisationsnämnds berättelse 1918-1922. Marcus. 37 s. Jo.
544. Betänkande angående regelbunden automobiltrafik samt angående maskinell vägtrafik i de nordliga länen. Tullberg. 191 s. K.
555. Skolöverstyrelsens folkskolutredning. Betänkande och förslag angående statsbidrag till uppförande av byggnader för folkskoleväsendet i riket. Beckman. 110 s. E.
566. Sammanfattnings- och utlåtanden och yttranden i anledning av skolkommissionens den 28 april 1922 avgivna betänkande. Norstedt. 334 s. E.
577. Vid virkesmätning erforderliga relationstal. Norstedt. 172 s. Jo.
588. Förslag rörande tillgodogörande av kronans fiskevatten. Marcus. 112 s. Jo.
59. Allmänfarliga brott. Förberedande utkast till strafflag. Speciella delen. 5. Av J. C. W. Thyren. Lund, Berling. vj, 234 s. Ju.
60. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 8. Utredning beträffande de allmänna förutsättningarna med avseende å krafttillgångar, kraftbehov och kraftöverföring för elektrifiering av Sveriges olika kraftdistrikt. Beckman. 28 s. 4 kart. 2 väggkartor i särskild bilaga. Jo.
61. Utredning och förslag angående de enskilda järnvägnas bokföring. Norstedt. (4), 150 s. K.
62. 1921 års lönekommitté. Betänkande angående ordnandet av kvinnliga befattningshavares avlönings- och pensionsförhållanden m. m. Marcus. viij, 268 s. Fi.
- 63.Handledning vid utarbetandet av brandordningar för städer, köpingar och municipalsamhällen. Marcus. 28 s. K.
64. V. P. M. med utkast till lag om gruppbolag för enskilda järnvägar. Beckman. 49 s. K.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

Statens offentliga utredningar 1923

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättskipning. Fångvård.

Utredning rör. städernas domstolsväsen. [1923: 6]
Förslag till strafflag, allmänna delen, samt till lag ang. villkorlig frigivning. [1923: 9]
Betänkande och förslag rörande förvaring av förminskat tillräkneliga förbrytare m. m. [1923: 36]
Sammandrag av yttranden över stadsplanelagskommitténs samt bostadskommissionens betänkanden. [1923: 46]
Förberedande utkast till strafflag. Allmänfarliga brott. [1923: 59]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Folkomröstningskommitténs utredningar. 3. Folkomröstningsinstitutet i den schweiziska demokratin. [1923: 10] 4. Folkomröstningsinstitutet i Nordamerikas förenta stater. [1923: 8] 5. Folkomröstningsinstitutet utanför Schweiz och Förenta staterna. [1923: 20]
Folkomröstningskommitténs betänkande ang. decisiv folkomröstning. [1923: 19]
Betänkande och förslag i fråga om kvinnors tillträde till statstjänster. 3. [1923: 22]
Betänkande med förslag till lönereglering för befattningshavare i domsagorna m. m. [1923: 27]
Kommunikationsverkens lönekommitté. 5. [1923: 47]
1921 års lönekommitté. [1923: 62]

Kommunalförvaltning.

Kommunalförfattningssakkunnigas betänkande. 4. [1923: 18]
Efterskrift till Om röstsammanräkning vid kommunala val. [1923: 38]
Om röstsammanräkning vid kommunala val. Andra upplagan. [1923: 39]

Statens och kommunernas finansväsen.

Magistraternas befriande från ansvar för kronouppbörderna m. m. [1923: 1]
Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 18. Den svenska mekaniska verkstadsindustriens utveckling intill krigsutbrottet. [1923: 31] 19. Sveriges bryggeriindustri. [1923: 32] 20. Garveriindustriens produktionsförhållanden. [1923: 33] 21. Kvalitetsfrågan hos det svenska vetet. [1923: 34] 22. Tabeller ang. industriens utveckling. [1923: 37] 23. De svenska järn- och metallmanufakturindustriernas utveckling. [1923: 44] 24. Undersökning ang. jordegendomsvärdens utveckling i Sverige och vissa främmande länder. [1923: 45]
Förslag till tullstadga. [1923: 43]

Politi.

Förslag till lag om lösdrivares behandling. [1923: 2]
Betänkande med förslag till förordning ang. tillverkning av brännvin m. m. [1923: 28]
Handledning vid utarbetandet av brandordningar för städer, köpingar och municipalsamhällen. [1923: 63]

Socialpolitik.

Den industriella demokratiens problem. 1. [1923: 29] 2. [1923: 30]

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

K. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 6. Ang. lämpliga distributionsystem. [1923: 24] 8. Ang. krafttillgångar och kraftbehov m. m. [1923: 60]
Förslag angående lapparnas renskötsel m. m. [1923: 51]
Redegörelse angående elektrisk Kraftöverföring fra Norge til Danmark. [1923: 50]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Spannmålsmarknadssakkunnigas betänkande. [1923: 3]
Betänkande ang. det ecklesiastiska arrendeväsendet. [1923: 12]
Inventering av odlingsjord längs Inlandsbanan. [1923: 25]
Jordkommissionens betänkanden. 6. [1923: 40]
Lagerhus- och kylhuskommitténs betänkande. 2. [1923: 42]
Anvisningar rörande vissa åtgärder för ökad spannmålsbeläning. [1923: 48]
Statens kolonisationsnämnds berättelse 1918—1922. [1923: 53]
Förslag rörande tillgodogörande av kronans fiskevatten. [1923: 58]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Vid virkesmätning erforderliga relationstal. [1923: 57]

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Statens ställning till järnvägarna i främmande länder. [1923: 7]
Utredning rörande Strömsholms kanal. [1923: 11]
Vägkommissionens betänkanden. 4. [1923: 13]
Förslag till avtal rör. Stockholms bangårdsfråga. [1923: 14]
Betänkande ang. Stockholms förortsbanefråga. [1923: 21]
Statens ställning till järnvägarna i Sverige. [1923: 49]
Betänkande ang. regelbunden automobiltrafik m. m. [1923: 54]
De enskilda järnvägarernas bokföring. [1923: 61]
V. P. M. med utkast till lag om gruppbolag för enskilda järnvägar. [1923: 64]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Betänkande med förslag till lag om församlingsstyrelse m. m. [1923: 4]
Skolkommisionens betänkande. 5. Organisatoriska och ekonomiska utredningar. [1923: 5] 6. Om rätt för elever, utexaminerade från statens högre lärarinneseminarium, att vinna inträde vid universitet och där avlägga examen samt om folkskollärares fortbildning i vetenskapligt avseende. [1923: 41]
Förslag till ändringar i jordfästningslagen m. m. [1923: 23]
1921 års pensionskommittés betänkande 2 ang. beredande av förbättrad pensionering från prästerskapets änke- och pupillkassa m. m. [1923: 26]
Samorganisation av riksdagsbiblioteket och den centrala statsförvaltningen i bok- och biblioteksavseende. [1923: 35]
Förslag till stadga angående nomadundervisningen m. m. [1923: 52]
Betänkande och förslag ang. statsbidrag till uppförande av byggnader för folkskoleväsendet i riket. [1923: 55]
Sammanfattning av utlåtanden i anledning av skolkommissionens betänkande. [1923: 56]

Försvarsväsen.

Försvarsrevisionens betänkande. 3. Del 1. Inledande avdelning, lantförsvaret. [1923: 15] Del 2. Sjöförsvaret, sammanfattning av revisionens förslag, särskilda yttranden. [1923: 16] Del 3. Bilagor. [1923: 17]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.