



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1924: 22
FINANSDEPARTEMENTET



STATENS JÄRNVÄGAR

KORTFATTAD ÖVERSIKT AV DERAS
TILLKOMST, EKONOMI OCH ORGANISATION

AV

M. MARCUS

STOCKHOLM

1924

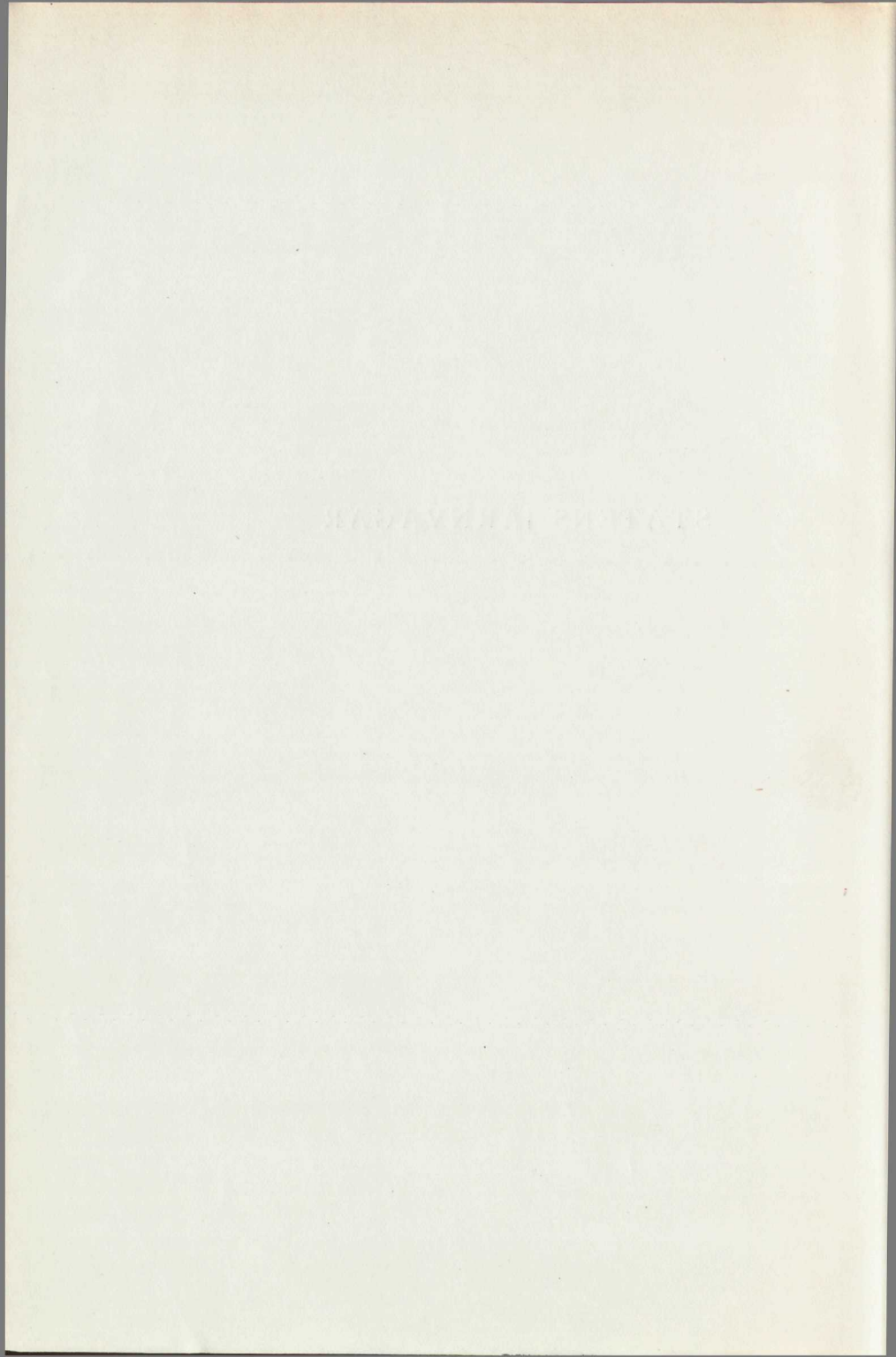
Statens offentliga utredningar 1924

Kronologisk förteckning

1. Angående ordnandet av statens kommersiella informationsverksamhet. Promemoria, avgiven av chefen för utrikesdepartementets speciella handelsavdelning. Marcus. 28 s. **U**.
2. Det svenska lantbrukets produktionskostnader. 2. Bokföringsåren 1920—1921 och 1921—1922. Av L. Nannesson. Meddelande från Kungl. Lantbruksstyrelsen nr 247 (nr 6 1923). Svanbäck. (6), 107 s. **Jo**.
3. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 12. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Kopparbergs län. Beckman. 47 s. 2 kart. **Jo**.
4. Supplement nr 2 till Sverges familjenamn 1920. Stat. Repr.-anst. 10 s. **Ju**.
5. Betänkande med utredning och förslag angående det fria och frivilliga folkbildningsarbetet. Eklund. vij, 208 s. **E**.
6. Utredning rörande ny vattenväg mellan Östersjön och Vänera, Göta kanal, jämte bihang, innefattande preliminär utredning rörande vattenväg mellan Hjälmaren och Vänera, Svea kanal. Meddelande från Kungl. Kanalkommissionen. Nr 4. Heggström. 173 s. 3 kart. **K**.
7. Betänkande och förslag angående läroverks- och landsbibliotek. Uppsala, Almqvist & Wiksell. xj, 511 s. **E**.
8. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 13. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Västmanlands län. Beckman. 36 s. 2 kart. **Jo**.
9. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 14. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Värmlands län. Beckman. 52 s. 2 kart. **Jo**.
10. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 11. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Blekinge län. Beckman. 32 s. 2 kart. **Jo**.
11. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 15. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Jämtlands län. Beckman. 32 s. 2 kart. **Jo**.
12. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 18. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Gotlands län. Beckman. 19 s. 1 karta. **Jo**.
13. Förslag till lönerreglering för befattningshavare vid rikets allmänna läroverk samt vid folkskolor och småskolor m. fl. läroanstalter. Tullberg. 413 s. **E**.
14. Iakttagelser rörande socialiseringen i Österrike 1918—1922. Av Nils Karleby. Tiden. vijj, 111 s. **Fi**.
15. Det svenska tobaksmonopolet. En undersökning av dess verksamhet 1915—1922. Av M. Marcus. Tiden. vij, 106 s. **Fi**.
16. Betänkande med förslag till gruvlag. Norstedt. 400 s. **Ju**.
17. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 19. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Västernorrlands län. Beckman. 77 s. 2 kart. **Jo**.
18. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 9. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Hallands län. Beckman. 146 s. 3 kart. **Jo**.
19. Anvisningar rörande vägväsendet och automobiltrafiken. Blom. 24 s. **K**.
20. Skeppstjänstkommittéens betänkande. 3. Förslag till lag om särskild pensionsförsäkring av sjöfolk. Marcus. 123 s. 1 tab.-bil. **H**.
21. Fastighetsregisterkommissionens meddelanden. 13. Sammandrag av inkomna yttranden öfver fastighetsregisterkommissionens förslag den 285 augusti 1923 angående tillsynen å fastighetsregistreringen m. m. Palmquist. 79 s. **Ju**.
22. Statens järnvägar. Kortfattad översikt av deras tillkomst, ekonomi och organisation. Av M. Marcus. Tiden. vij, 149 s. **Fi**.

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 JÄRNVÄGAR



STATENS JÄRNVÄGAR

KORTFATTAD ÖVERSIKT AV DERAS
TILLKOMST, EKONOMI OCH ORGANISATION

AV

M. MARCUS

STOCKHOLM,
BOEFÖRL.-A.-B. TIDENS TRYCKERI.
1924.

Utarbetad på uppdrag av Socialiseringsnämnden.

TABLE

1	...
2	...
3	...
4	...
5	...
6	...
7	...
8	...
9	...
10	...
11	...
12	...
13	...
14	...
15	...
16	...
17	...
18	...
19	...
20	...
21	...
22	...
23	...
24	...
25	...
26	...
27	...
28	...
29	...
30	...
31	...
32	...
33	...
34	...
35	...
36	...
37	...
38	...
39	...
40	...
41	...
42	...
43	...
44	...
45	...
46	...
47	...
48	...
49	...
50	...
51	...
52	...
53	...
54	...
55	...
56	...
57	...
58	...
59	...
60	...
61	...
62	...
63	...
64	...
65	...
66	...
67	...
68	...
69	...
70	...
71	...
72	...
73	...
74	...
75	...
76	...
77	...
78	...
79	...
80	...
81	...
82	...
83	...
84	...
85	...
86	...
87	...
88	...
89	...
90	...
91	...
92	...
93	...
94	...
95	...
96	...
97	...
98	...
99	...
100	...

Kap. I.

STATSBANORNAS UTVECKLING.¹⁾

A. Tiden till 1855.

1.

De svenska statsjärnvägarnas födelsetid är mitten av 1850-talet. Till ståndsriksdagen 1853—54 hade regeringen framlagt proposition med förslag om "att alla järnvägsstamlinjer i riket skulle anläggas och utföras genom statens omedelbara försorg och på dess bekostnad", samt att nödiga medel skulle anvisas eller upplånas för anläggning av en stambana Stockholm—Göteborg. Detta förslag vann i huvudsak riksdagens godkännande och år 1855 påbörjades arbetet på vårt lands första statsbana.

Då hade jämnt trettio år förflutit, sedan den av George Stephenson för ångdrift byggda järnvägen — den första i sitt slag i världen — öppnats mellan Stockton och Darlington i norra England, snart följd av nya järnvägsbyggnader i England, på den europeiska kontinenten och i Förenta Staterna. Vid denna tid saknade man emellertid i Sverige ännu intresset för att gripa sig an med det nya samfärdsmedlet. Under 1800-talets förra hälft byggde man hos oss kanaler, det enligt dåvarande mening naturliga medlet att förbättra vårt sjörika lands inrikes trafikvägar. År 1832 eller tre år sedan dess skapare

¹⁾ Huvudkällor: Statens järnvägar 1856—1906, utgiven av Järnvägsstyrelsen, Sthlm 1906, del I; *A. Rydfors*, Politisk historik (sid. 22—212); *A. Lilienberg*, Kort översikt över statsbanefrågans historiska utveckling i Sverige. Manuskript. Torde i huvudsak återfinnas i förf:s akademiska avhandling: Statens ställning till järnvägarna i Sverige med särskild hänsyn till inlösningsfrågan. Sthlm 1923.

Baltzar von Platen gått ur tiden hade Göta kanal i sin helhet öppnats för trafik, efter att arbetet fortgått sedan 1810. Det hade då kostat staten 14 miljoner samt kanalbolagets aktieägare 5 miljoner riksdaler banko.

Det första i Sveriges ständer framställda järnvägsförslaget — Gustaf af Uhre på riddarhuset år 1829 väckta tanke att anlägga en "järnraillväg" mellan Vättern och Hjälmaren — avsåg också, i full anslutning till den då inom landet härskande meningen, endast att låta en järnväg bli ett komplement till en kanallinje. Förslaget avvisades, när en så lång järnväg — den skulle komma att omfatta en sträcka av omkring 6 mil — ansågs "föga verkställbar" och omöjligt skulle kunna aktas för åverkan och förstörelse av de kringboende, som "icke lära uraktlåta tillfället att där hämta sitt järnbehov". För övrigt kunde i vårt land med dess snö och is en järnväg komma till användning endast under sommaren. Ett förslag i samma riktning vid 1840—41 års riksdag rönt samma öde.

Först fem år senare skulle intresset för svenskt järnvägsbyggande framträda med starkare kraft. Det är greve *Adolf Eugen von Rosen*, som vid denna tid begynner sitt arbete på att söka förse Sverige med ett nät av järnvägar. År 1845 återvände Rosen vid ungefär femtio års ålder till Sverige efter att tidigare ha varit anställd vid Göta kanalbyggnad och sedermera ha tillbragt en stor del av sitt liv i utlandet samt i England, där han tillsammans med John Ericson arbetat på propellerns fullkomnande, närmare ha studerat järnvägarnas betydelse för landets ekonomiska utveckling. I England spekulerades vid denna tid våldsamt i nya järnvägsföretag, och Rosen hade under sin vistelse där knutit förbindelser med en del kapitalister, som visade intresse för järnvägsbyggande även i Sverige och ville bilda ett bolag för sådant syfte. Efter hemkomsten till fäderneslandet igångsatte Rosen omedelbart en livlig verksamhet för att sprida kännedom om, vad järnvägar kunde betyda för ett lands förkovran, samt framlade dessutom för regeringen ett förslag till ett helt system av järnbanor och anhöll om tillstånd att med understöd av engelska kapitalister

få genomföra dessa anläggningar. Rosens system innehöll i själva verket grundritningen till flertalet av statens nuvarande stambanor och åtskilliga av de enskilda järnvägarna.

Rosens ansökan beviljades 1845, men den engelska penningkrisen följande år omöjliggjorde bidrag från detta lands kapitalmarknad, och den stora planen kom aldrig till utförande på det sätt, Rosen förutsatt. Emellertid lyckades han förmå 1847—48 års riksdag att bevilja en räntegaranti för den beräknade anläggningskostnaden (3,25 miljoner rdr banko) till en bana Örebro—Hult, vilken vore avsedd att utgöra ett "skift" av järnvägen Stockholm—Göteborg och dessutom ägde en självständig uppgift såsom en förbindelseled mellan Hjälmaren och Vänerne.

Nu hade intresset för järnvägsbyggandet vaknat på ett helt annat sätt, än när denna fråga tidigare diskuterades hos ständerna. Regeringen hade till statsutskottet överlämnat Rosens ansökan för övervägande av lämpliga åtgärder under framhållande av "de väsentliga fördelar, som skulle tillskyndas fäderneslandet genom ett väl ordnat järnvägssystem". Statsutskottets majoritet, som framlade det sedermera av ständerna antagna förslaget om räntegaranti, uttalade, att järnvägar i Sverige kanske vore ännu välbehöfligare än i andra länder, men att man, åtminstone så länge visshet ännu saknades om deras ekonomiska resultat, näppeligen kunde emotse något enskilt initiativ utan statens mellankomst. Ännu vågade tydligen ingen inom utskottet förutsätta, att staten själv borde bygga järnvägar, ehuru en sådan mening redan ganska allmänt omfattades exempelvis i England, där allvarliga olägenheter av det enskilda järnvägsväsendet redan framträtt, och ehuru statsbanor redan anlagts i Belgien, Österrike och flera tyska stater. I en motion av friherre Jonas Alströmer uttalades likväl en uppfattning, som syftade till en långt gående uppoffring av statsmedel för järnvägars anläggande, närmast i ett slags hälftenbruk med enskilda, vilka dock skulle förpliktas att eventuellt framdeles överlåta sin rätt till staten. En annan motionär underströk vikten av, att en fullständig järnvägsplan uppgjordes, innan beslut om understödjande av någon viss järnväg fattades.

Inom stånden uppstod med anledning av statsutskottets förslag den första stora järnvägsdebatten vid en svensk riksdag. Motståndarne framhöll landets allmänna fattigdom, dess brist på stenkol och obehövligheten av konstgjorda vägar i ett land, där naturen själv halva året beredde ypperliga vägar av snö och is. Den industriella utveckling, som järnvägarna understött i andra länder, skulle endast bliva till skada genom därav framväxande radikala arbetarmassor, sociala missförhållanden, socialism och kommunism — man levde i februarirevolutionens och den parisiska socialistrevoltens tider. Särskilt inom bondeståndet framträdde en avgjord motvilja mot det nya samfärdsmedlet, vilket för bönderna, som redan hade nog av sin gamla vägunderhållningsskyldighet och sin gamla skattebörida, ytterligare skulle uppdriva skatterna för hela landet — utan att gagna mer än en viss ort — och göra slut på allmogens förtjänst av varuforsling.

Bland talarna för järnvägsförslaget märktes utom Rosen framför allt statsrådet J. A. Gripenstedt, som sökte vederlägga de principiella betänkligheterna.

Utskottets betänkande bifölls inom alla stånd utom bondeståndet, och den 28 december 1848 utfärdade Kungl. Maj:t privilegium och bolagsordning för "Kungl. svenska och engelska aktiebolaget för järnvägen mellan Örebro och Hult".

Det visade sig emellertid snart, att Rosen, trots en outtröttlig verksamhet för att söka bearbeta opinionen, icke i Sverige kunde uppbringa erforderligt kapital för banans byggande. De engelska kapitalisterna åter uppställde såsom villkor för sin medverkan en gynnsammare räntegaranti än den, som medgivits av 1847—48 års riksdag. Förslag härom framställdes också vid 1850—51 års riksdag i samband med ett meddelande om, att banan nu vore avsedd att utsträckas från Örebro till Köping. Även detta förslag vann ständernas bifall — mot bondeståndets mening och trots även från andra håll framförda betänkligheter mot, att det svenska statsverket skulle göras "skattskyldigt under några engelska stockjobbers och deras svenska drängar". Garantien gavs med jämkning av föregående

riksdagsbeslut under förutsättning, att staten skulle äga rätt att inlösa banan samt efter 40 år få den såsom sin egendom utan någon gottgörelse.

När detta riksdagsbeslut år 1851 föredrogs hos Kungl. Maj:t, fann regeringen sig på grund av inkomna framställningar om ändring av banans riktning böra uppdraga åt en kommitté att undersöka denna fråga. Denna, den första järnvägskommittén i de svenska järnvägarnas historia, avgav på följande år sitt betänkande, i vilket det Rosenska förslaget förordades, enär det ansågs "bliva till allra största gagn för näringslivet och tillika äga de bästa utsikter att bära sig". Då frågan nu igen kom upp i statsrådet — år 1852 — uttalade sig fem av regeringens ledamöter med Gripenstedt i spetsen mot bifall, enär man fann banan böra ha antingen Göteborg eller Kristiania till slutmål, samt dessutom uttryckligen framhöll, att landet endast då kunde draga full nytta av järnvägsanläggarna, om de utfördes av staten och förbleve under dess disposition. Det är första gången denna uppfattning om statens uppgift på detta område framträder inom den svenska regeringen, en åsikt, som under de närmaste åren skulle bli avgörande för vårt järnvägsväsendes utveckling. Denna gång avgick den emellertid icke med segern, ty på hemställan av civilministern (statsrådet J. F. Fåhræus) beslöt Kungl. Maj:t i enlighet med kommitténs förslag. Det nya Rosenska bolaget fick sålunda sitt privilegium.

Det blev dock ej heller nu till glädje för sin upphovsman. Krimkriget kom emellan och bragte de utländska kapitalisternas intresse för den planerade penningplaceringen i Sverige att svalna. Andra motigheter stötte dessutom till och år 1855, då bandelen mellan Köping och Örebro skulle ha varit öppnad för trafik, för att statens räntegaranti ej skulle vara förverkad, var detta villkor ännu icke uppfyllt. Staten var sålunda befriad från sina förpliktelser gentemot bolaget.¹⁾

¹⁾ Sträckan Örebro—Arboga öppnades slutligen år 1857, bandelen Arboga—Köping tio år senare, men fortsättningen till Hult kom aldrig till sånd.

2.

Den första perioden i det svenska järnvägsväsendets historia var härmed avslutad — den period, som kännetecknats av striden för det nya samfärdsmedlets användbarhet och nödvändighet, men ock av tron på att järnvägarna vore i första rummet avsedda att förena vattenleder, som icke kunde förbindas med kanaler. Mot slutet av denna period hade man emellertid kommit till insikt om, att järnvägarna liksom kanaler hade en fullt självständig uppgift att lösa och borde skapa färdevägar oberoende av vattenlederna i det inre. Samtidigt började ock den meningen göra sig hörd, att järnvägsbyggnad icke borde överlämnas till utländska spekulanter och utländskt inflytande, utan att kostnaderna borde bäras av det egna landet. Det är i denna brytningstid, regeringen uppträder och därmed — såsom Gripenstedt uttryckte det — bringar den svenska järnvägsfrågan in på det rätta spåret.

Den första järnvägskommittén hade uttalat den sedermera i hög grad fruktbärande tanken, att staten borde anlägga eller understödja stamlinjerna, vilka sedan kunde kompletteras av den enskilda företagsamheten genom anläggning av bibanor. Detta gav regeringen anledning att år 1852 uppdraga åt topografiska kårens chef, generalmajor Karl Akrell, att uppgöra förslag till ett system av huvudbanor inom riket till ledning vid blivande detaljundersökningar. Akrell hade sitt förslag färdigt efter ett halvår och, när detta den 16 november 1853 förelåg till behandling hos regeringen, godkändes det i huvudsak och föranledde det inledningsvis berörda beslutet om framläggande för 1853—54 års riksdag av en proposition, som kom att bli av den största betydelse för det svenska järnvägsväsendets utveckling. Till en början fastslogs här såsom den lämpligaste metoden för järnvägsföretags finansiering, att staten själv anlade huvudlinjerna — stambanorna — en metod, som enligt propositionens påpekande hade tillämpats i Belgien och flera andra länder i Europa och vore att anse såsom den otvivelaktigt fördelaktigaste ur samhällets synpunkt. Staten skulle

på denna väg få frihet att oinskränkt bestämma taxor och reglera förvaltningen m. m. på det för trafikens behov lämpligaste sättet. Anläggningskostnaden skulle, där direkta anslag icke kunde anvisas, täckas genom upplåning av riksgäldskontoret mot obligationer. På den enskilda företagsamheten skulle däremot, såsom dittills, ankomma att anlägga "de smärre järnbanor, som erfordrades för transporter av mindre utsträckning", varvid frågan om statsunderstöd skulle prövas i varje särskilt fall. De statsbanor, som enligt propositionen borde komma till utförande, voro främst järnvägen Stockholm—Göteborg, vidare en järnväg Stockholm—Malmö och en järnväg Stockholm—Uppsala—Gävle samt slutligen en bana från lämplig punkt på järnvägen Köping—Hult till norska gränsen i riktning mot Kristiania. Byggnadskostnaden beräknades totalt till 47 miljoner rdr banko och den årliga utgiften till 2,13 miljoner rdr.

Statsutskottet framhöll i sitt yttrande i ämnet, att nyttan och nödvändigheten av järnvägar numera vore allmänt och djupt insedda, och att det sålunda blott gällde frågan om, på vad sätt järnvägar skulle åstadkommas. Skillnad borde göras mellan huvud- eller stambanor och bibanor. De förra kännetecknades såsom järnvägar, vilka "i oavbruten sträckning förlöpa genom flera provinser eller en större del av landet". De senare definierades såsom "smärre järnvägar, som antingen gå från och till någon viss landsort eller stöta till och sluta vid någon stambana eller vattenkommunikationsled eller också som sammanbinda några närmare varandra belägna, för inrikestrafiken viktiga punkter". Stambanorna borde bekostas, ägas och förvaltas av staten, bibanornas anläggning överlåtas åt den enskilda företagsamheten, eventuellt understödd av det allmänna. Angående den av regeringen föreslagna stambaneplanen yttrades i utskottsutlåtandet endast, att den borde göras till föremål för omsorgsfull utredning och därefter ånyo föreläggas riksdagen.

Utskottet förordade vidare regeringsförslaget om anlitande av lånevägen för anskaffande av medel till järnvägsbyggandet. Det innebure ingen fara, att staten satte sig i skuld — det

svenska statsverket hade vid denna tidpunkt praktiskt taget icke någon skuld — då syftet vore att därmed befrämja nationalförmögenhetens tillväxt och således nya tillgångar bereddades såsom motvikt mot en skuldsättningen åtföljande skatteökning. Att över hövan betunga samtiden genom att anlägga järnvägar enbart med skattemedel vore oberättigat, då ju dessa huvudsakligen komme senare generationer till godo.

Inom utskottet reserverade sig grosshandlaren Wærn, en av huvudintressenterna i Köping—Hultbanan, mot att alla stambanor skulle bli statsmonopol, enär järnvägars förvaltning bättre lämpade sig för enskilda än för statstjänstemän. Bonderepresentanterna opponerade sig nästan mangrant mot statslåneprincipen, ty statsskuld, som överhuvud för ett fattigt land som Sverige vore något fördärvligt, bleve det än mer, när det gällde järnvägar, som kunde bli till nytta endast för en obetydlig del av befolkningen.

Vid debatterna i stånden visade sig — utom inom bondeståndet — övervägande sympatier för statsbanesystemet. Då valet i själva verket stode mellan att huvudbanorna byggdes av staten eller överlämnades åt utländska bolag — de Rosenska planerna — kunde ingen tvekan råda om den för landet bästa utvägen. Dessutom skulle genom statsbanor ernås lägsta möjliga transportavgifter, enär staten kunde bortse från direkt vinst och tillämpa låga taxor för att desto mera befordra näringslivets uppblomstring. En talare ansåg t. o. m., att taxorna borde sättas så lågt, att endast drift- och underhållskostnader täcktes.

Statsutskottets förslag vann — mot bondeståndets mening — i huvudsak riksdagens bifall, dock med den modifikation, att arbetet snarast möjligt skulle börjas dels på banan Stockholm—Göteborg, dels ock på en motionsvis föreslagen bana från skånska kusten mot Vättern, och anslagos 4 miljoner rdr banko för den förra och 1 miljon rdr för den senare järnvägen. Dessutom medgavs understöd i form av statslån till $\frac{2}{3}$ av anläggningskostnaden för en enskild järnväg mellan Gävle och Falun.

De svenska statsjärnvägarnas tillblivelse var nu trygghad.

B. Tiden 1855—1865. Stambanebyggandets högkonjunktur.

Uppdraget att leda utförandet av statens järnvägsbyggnader överlämnades åt översten i flottans mekaniska kår *Nils Ericson*. Denne, som var en broder till den berömde uppfinnaren John Ericson, hade då, utom arbeten vid Göta kanal, byggt Säffle kanal, ombyggt Trollhätte kanal och Stockholms sluss, samt var sysselsatt med fullbordande av Saima kanal i Finland. Tack vare sin ovanliga begåvning, ej minst i organisatoriskt hänseende, hade han verkställt alla dessa arbeten billigare och på kortare tid, än som beräknats, och dessutom med den yttersta omsorg och noggrannhet. Ericson fick nu fullmakt att efter eget beprövande och på eget ansvar leda alla med järnvägsbyggandet sammanhängande arbeten — en myndighet större än den, som på något motsvarande område under hela århundradet varit lagd i en svensk mans hand.

Samtidigt med Ericsons förordnande utsågs en kommitté med uppdrag att uppgöra förslag till blivande statsjärnvägars riktning, anläggningssätt och beskaffenhet. I sitt år 1856 framlagda betänkande uttalade kommittén uttryckligen den mot den äldre tidens åskådning direkt stridande uppfattningen, att stambanorna borde genomgå bygder, som saknade vattenkommunikationer, och sålunda icke dragas utmed, utan endast korsa eller beröra befintliga segelleder vid viktiga trafikpunkter. Järnvägarna skulle skapa företagsamhet och rörelse och sålunda icke framdragas genom trakter med redan utvecklat näringsliv. Förslaget upptog fem huvudlinjer, nämligen

a) *västra stambanan*, från Stockholm, norr om Mälaren och sedan genom Västergötland till Göteborg;

b) *norra stambanan*, från den västra vid Gnesta, över Uppsala till Gävle;

c) *nordvästra stambanan*, från den västra vid Svartå bruk, över Karlstad och Arvika till norska gränsen;

d) *östra stambanan*, från Stockholm, över Katrineholm och genom Östergötland till Tenhult och södra stambanan vid Götaström, samt

e) *södra stambanan*, från Malmö, genom Skåne och Småland, förbi Jönköping till Falköping.

Anläggningskostnaden beräknades till 116 miljoner rdr rmt och den totala banlängden till 163 mil. Hur oerhörd en summa av 116 miljoner måste te sig för dåtida förhållanden framgår bl. a. därav, att hela statsbudgetens inkomstsida vid denna tid — och för övrigt ännu långt in på 1860-talet — slutade på ett belopp av endast omkr. 40 miljoner rdr rmt. Här framlades sålunda ett förslag till utgifter för staten, vilket motsvarade ej mindre än samtliga inkomster för tre år!

Ericson, som haft rätt att deltaga i kommitténs arbeten, men icke begagnat sig härav, föreslog vissa betydelsefulla förändringar i kommittéförslaget. Västra stambanan borde enligt hans mening dragas söder, ej norr, om Mälaren — varav följde att östra stambanan skulle utgå från Katrineholm och den nordvästra från trakten av Porla — den norra icke väster om Sigtunafjärden utan öster om denna, rakaste vägen till Uppsala och därefter till Sala samt i fortsättningen fördela sig på en nordlig gren till Storvik på Gävle—Dalabanan och en västlig till Frövi på linjen Köping—Hult. Vidare borde i Stockholm anläggas icke två bangårdar utan en enda gemensam nära stadens hjärtpunkt vid Klara sjö samt en sammanbindningsbana genom huvudstaden utmed Södra bergen, över Mälaren och Norrström — ett förslag, som sedermera kallats Ericsons djärvaste ingenjörstanke.

Regeringen byggde sin framställning i ämnet till 1856—58 års riksdag helt på de Ericsonska linjerna. Arbetet borde bedrivas samtidigt på flere sträckor och så raskt, att samtliga stambanor voro fullbordade under de närmaste tretton åren. De erforderliga medlen — det rörde sig till en början om 7,8 miljoner för år 1857 och 23,5 miljoner för statsregleringsperioden 1858—60 samt omkring 103 miljoner för hela systemet — förutsattes huvudsakligen anskaffade genom upplåning. Då

försöket att för ändamålet upplägga ett inhemskt lån misslyckats, i det att riksgäldskontoret av ett emitterat belopp å 3 miljoner rdr rmt endast kunnat sälja 280,000 rdr, blev det samtidigt klart, att man för framtiden nödgades vända sig till den utländska låne marknaden för att få medel till vårt järnvägsbyggande.

En våldsam strid i järnvägsfrågan uppstod nu såväl i riksdagen som i den offentliga diskussionen — i pressen, vid möten och i broschyrer. Härmed börjar det under åtskilliga årtionden fortsatta och särskilt i riksdagsförhandlingarna djupt ingripande "järnvägskriget", där de olika ortsintressena väldeigen kämpade för att få banornas sträckning lagd efter byggnadernas skiftande önskemål. "Vem skall man tro?" utropade en talare i prästeståndet. "De statistiska beräkningarna äro en vaxnäsa, som vändes än åt väster, än åt öster. Icke ens kostnadsförslagen äro opartiska! Ho kan räkna alla de strategiska utvägar, som vardera hären begagnar?" Lantmannapartiets chef vid en senare riksdag försäkrade, att han hört präster nedkalla himlens välsignelse över den ena linjen, andra över den motsatta, en general förklara fäderneslandets frihet och självbestånd beroende på antagandet av en linje, som enligt en annan generals försäkran skulle leda till vår undergång, och slutligen olika finansmän stämpla den ena eller andra av konkurrerande banor såsom medförande fullständig ekonomisk ruin. Det var i striden om olika alternativ för en viss bansträckning ofta nog att känna den talande riksdagsmannens adress för att veta hans ståndpunkt — envar såg frågan "från sin egen förstudörr". Andra frågor av stor vikt avgjordes ofta genom järnvägskompromisser mellan annars oliktankande och söndringar mellan gamla partivänner. Ja, S. A. Hedin påstod t. o. m. vid 1870 års riksdag, att järnvägsstriderna verksamt bidragit till ständsrepresentationens fall genom att undergräva riksständernas anseende.

Till järnvägsstridernas uppkomst bidrog i hög grad, att 1856—58 års riksdag avböjde att i enlighet med regeringsförslaget på förhand fastställa ett visst system för statens järn-

vägsanläggningar. Man borde icke, ansågs det, på detta sätt binda kommande riksdagar utan i stället koncentrera sig på de redan begynta järnvägsarbetena för att snarast möjligt vinna resultat. Riksdagens uppfattning, vilken sedan blev grundläggande för kommande beslut i järnvägsfrågorna, innebar därför också, att man endast skulle bestämma sådana bansträckningar, för vilka en viss riksdag beviljat medel. Denna gång anslogos till västra och södra stambanorna sammanlagt omkring 20 miljoner rdr rmt, avsedda att anskaffas genom utländsk upplåning.

En påföljande år (1858) med Ericson som ordförande tillsatt kommitté för närmare utredning av järnvägarnas sträckning föreslog endast vissa modifikationer i Ericsons tidigare program. Trots alla de strider om detta programs genomförande, som sedermera förekommo, kan i stort sett sägas, att det, om ock tidvis i detaljer avbrutet, i tävlan med andra förslag i regel avgick med segern.

Till slutet av år 1862 stod Ericson själv i spetsen för järnvägsbyggandet, och, innan han nedlade sitt ämbete, kunde västra stambanan den 4 november 1862 högtidligen invigas. Den myndighet, som dittills tillkommit honom ensam, fördelades nu från och med år 1863 på två särskilda ämbetsverk: styrelsen för statens järnvägstrafik, som övertog trafiken vid och förvaltningen i övrigt av de färdiga banorna, samt styrelsen över statens järnvägsbyggnader, som fick högsta ledningen av statens järnvägsbyggnadsarbeten.

Tack vare de rikliga anslagen från riksdagen (se nedanstående tablå) kunde, efter västra stambanans fullbordande, södra stambanan samt banan Hallsberg—Örebro i sin helhet öppnas i slutet av år 1864. Dessutom påbörjades östra, nordvästra och norra stambanorna. Av den förstnämnda fullbordades sträckan Katrineholm—Norrköping 1866, av nordvästra stambanan sträckorna Charlottenberg—norska gränsen 1865 och Laxå—Kristinehamn 1866, samt av norra stambanan sträckan Stockholm—Uppsala 1863.

Riksdag	Anslag för nybyggnader och material milj. rdr rmt
1853—54	7,5
1856—58	19,6
1859—60	25,0
1862—63	28,3
	Summa 80,4

Under detta första decennium av svenskt järnvägsbyggande hade således för statsbanorna anvisats ett totalbelopp av ej mindre än 80 miljoner kronor eller omkring 8 miljoner rdr rmt per år. Storleksordningen av denna summa för dåtida förhållanden belyses därav, att exempelvis statens årsinkomst av direkta skatter under femårsperioden 1861—65 var omkring 12 miljoner rdr och att statsverkets hela inkomstsida, såsom tidigare antytts, slutade på omkring 41 miljoner rdr. Bortåt en femtedel av det mot inkomsterna svarande beloppet disponerades sålunda under denna de svenska statsjärnvägarnas födelseperiod på det nya kommunikationsmedlet. Visserligen utgjordes huvudparten av dessa belopp av lånemedel, hopbragta på den utländska marknaden, men summan och det mått av uppoffring, den representerar, är i varje fall imponerande, om man betänker, att Sverige vid denna tidpunkt ännu befinner sig i industrialismens begynnelseperiod med ett årligt tillverkningsvärde för fabriksindustrien av omkring 60 à 70 miljoner rdr.

C. Tiden 1865—1875. Reaktionen mot statsbanebyggandet.

1.

När 1865—1866 års riksdag, den sista ständsriksdagen, sammanträdde, uppgick längden av trafikerade statsbanor till 80 mil, vartill kommo ett antal med låneunderstöd av statsmedel anlagda enskilda banor (Gävle—Dala, Borås—Herrlunga, en del skånska banor m. fl.). Nu skulle emellertid en tid av återhållsamhet och reaktion komma efter den snart tioåriga hög-

konjunkturen för svenskt järnvägsbyggande. Den viktigaste orsaken härtill var till en början av ekonomisk art.

Som tidigare nämnts, hade det visat sig nästan omöjligt att uppbringa lånemedel för järnvägarna på den inhemska penningmarknaden. Trots det starka motståndet mot utländsk skuldsättning, som särskilt framträdde hos bönderna, hade järnvägsmedlen därför så gott som uteslutande fått anskaffas genom upplåning i utlandet. Ett par statslån å sammanlagt 48 miljoner rdr placerades åren 1858 och 1860 utan svårigheter, huvudsakligen i Tyskland. När år 1864 nästa låneoperation skulle verkställas och det gällde att uppbringa 35 miljoner rdr, hade de krigiska förvecklingarna i Amerika och Europa förorsakat en stark penningknapphet, vartill kom, att Sverige på grund av sin hållning i dansk-tyska kriget kommit i spänt förhållande till sin långgivare Tyskland. De svenska statsobligationerna kunde sålunda endast med yttersta svårighet försäljas och, när riksdagen sammanträdde i slutet av år 1865, hade ännu blott en fjärdedel av lånet placerats. Resten måste fyllas genom ett tillfälligt lån mot den oerhörda räntan av 8,1 procent, samt genom anlåtande av besparingar och andra tillgängliga medel.

En given följd av dessa händelser blev, att regeringen i sina järnvägsförslag till 1865—66 års riksdag lade i dagen den största sparsamhet och begärde medel endast till fortsättande av arbetet å nordvästra stambanan, till utvidgning av bangårdsanläggningen i Stockholm samt till trafikmaterial. Ständerna gingo än längre i försiktig finanspolitik och prutade på anslagen, så att dessa tillsammans ej uppgingo till fullt 6 miljoner rdr — mot över 28 miljoner vid närmast föregående riksdag. Alla framställningar om understöd till enskilda järnvägsföretag avslogos.

Sparsamheten präglade även de närmast följande riksdagarnas järnvägspolitik. Anslag beviljades åren 1867—69 endast till nordvästra stambanan med sammanlagt 8,8 miljoner rdr, under det alla förslag till anslag åt andra stambanebyggnader eller för understöd åt enskilda järnvägar förkastades. Svenska lån hade alltså en svag utlandsmarknad och det ekonomiska

tillståndet inom landet hade försämrats genom missväxt. Sålunda voro 1867 och 1868 års skördesiffror de lägsta, som överbud förekommit under hela den tid (1866—1921), för vilken de svenska skörderesultaten statistiskt redovisas. En dålig skörd betydde emellertid vid denna tidpunkt väsentligt mera för det allmänna välståndet än nu, vilket inses bland annat därav, att av Sveriges folkmängd omkring år 1870 ej mindre än 72,1 procent kommo på jordbruk, fiske och skogsbruk, men endast 14,5 procent på industri och bergsbruk, medan motsvarande fördelning år 1910 (sista tillgängliga beräkningar) förändrats så starkt, att den förra gruppen gått ned till 48,4 procent och den senare stigit till 32,3 procent. Det var sålunda klart, att missväxtår under denna period hade ett avgörande inflytande på landets försörjning och skulle vålla stagnation inom flertalet grenar av det ekonomiska livet. Dessutom må ihågkommas, att i den nya andra kammaren bönderna dominerade, vilket stånd utom det allmänna ekonomiska trångmålet åberopade sin sedan gammalt utpräglade motvilja mot ökade statsutgifter.

2.

Den starka inskränkningen i järnvägsbyggandet, som sålunda karakteriserar 1860-talets senare hälft, måste slutligen väcka verksam oro och ett växande motstånd särskilt inom de delar av landet, där banor väl voro planerade men icke kunde utföras. Denna stämning kom vid 1869 års riksdag till livligt uttryck. Det märkligaste av de förslag, som därvid väcktes, härörde från den energiske järnvägspolitikern greve Erik Sparre, landshövding i Älvsborgs län. I dennes motion framhölls, att, ehuru det ursprungligen varit nödvändigt att låta staten taga hand om järnvägsbyggandet, så hade sedan allt mer tvekan uppstått om lämpligheten av järnvägsplanens utförande genom statens försorg. Banorna hade blivit dyra och den utländska skuldsättningen beklämmande stor, särskilt emedan anslagen bestämts endast för kortare tid och sålunda omöjliggjort

uppläggandet av stora lån på en gång. Denna olägenhet hade ytterligare skärpts, sedan riksdagarna numera sammanträdde årligen och beviljade anslag endast för ett år i sänder, under det att ständsriksdagarna mötte vart tredje år och anslagsperioden i motsvarande grad förlängdes. Därtill kom en allt starkare tvekan rörande statens kompetens att taga om händer ett industriellt företag av stambanornas omfattning. Då det emellertid vore nödvändigt, att järnvägar komme till stånd i de delar av riket, som ännu saknade sådana, framförallt i bergslagen, borde det bildas "en stark och patriotisk sammanslutning av kapitalstarka män", som med understöd av statsmedel anlade alla återstående banor i riket. Härigenom skulle också vinnas, att ämbetsverket för statsbanebyggnaderna kunde indragas, varjämte byggnadskostnaderna kunde förbilligas och banorna snart bli färdiga. En fullständig plan för de nya banorna skulle på förhand utarbetas.

Här framträdde sålunda ett uttryckligt krav på ett radikalt övergivande av den hittillsvarande, år 1854 inaugurerade järnvägspolitiken, enligt vilken stambanornas anläggande och drift skulle vara statsmonopol och att åt den enskilda företagsamheten skulle överlämnas endast de smärre järnvägarna.

Man befann sig vid 1869 års riksdag i det skede av vår ekonomiska politik, då den manchesterliberala åskådningen med dess principiellt avvisande hållning mot statsdrift och statskontroll på allvar bröt igenom. Visserligen hade en av denna politiks främsta representanter, Gripenstedt, såsom finansminister varit statsbanesystemets mest hängivne målsman inom regeringen, men den allmänna meningen inom riksdagen var av annan art. Statsutskottet gav därför också ett lyhört eko åt den Sparreska motionen. Man gick i dess utlåtande in på en längre utläggning av statsbanesystemets olägenheter. Erfarenheten hade, enligt utskottet, visat, att järnvägsrörelsen såsom industri ej kunde skötas lika väl av staten som av enskilda och att trafiktaxorna ofta måste bestämmas utan hänsyn till företagets vinst, varjämte systemet medfört en skuldsättning, som, om den ytterligare ökades, skulle bli omöjlig att bära. Dessutom

påpekades, att enskilda intressen vid riksdagarna kunde för-
anleda banornas anläggning i riktningar, som varken för sta-
tens eller näringslivets behov vore de fördelaktigaste, samt att
dylika frågor stundom avgjordes ej för sitt eget ändamål utan
för vinnande av politiska bisyften. Utskottet ansåg sålunda,
att tiden nu vore inne att genom en noggrann begränsning av
statsbaneanläggningarna möjliggöra övergången till privatbane-
systemets allmänna införande, vilket gav större garanti för,
att banorna anlades där de bäst behövdes och till lägsta kost-
nad, utan att hela bördan kastades på staten. Därför borde
visserligen de redan till större eller mindre del färdiga östra
och norra stambanorna fullbordas enligt uppgjord plan. Men
därefter skulle under den närmaste framtiden inga flera järn-
vägar byggas för statens räkning. I stället skulle denna verk-
samhet överlåtas åt den enskilda företagsamheten, understödd
icke, såsom hittills i regel pläгат ske, med lån till $\frac{2}{3}$ av an-
läggningskostnaden, utan med direkt anslag till högst $\frac{1}{4}$ av
denna kostnad. Det Sparreska förslaget om uppgörande av en
plan för de järnvägar, som erfordrades, och voro av den vikt,
att de borde understödjas, vann utskottets bifall.

Riksdagen godkände i stort sett utskottets uttalanden.

Medan den av riksdagen sålunda begärda utredningen av en
plan för de enskilda järnvägarna pågick — den anförtroddes
åt en särskild kommitté — blossade striden mellan motstån-
darne till statens järnvägsbygge, "nihilisterna", och dess an-
hängare ånyo upp vid 1870 års riksdag. Regeringen hade hos
denna begärt anslag för nordvästra stambanans fullbordande
och för fortsättning av de båda övriga stambanorna, den östra
och den norra. Anslaget för nordvästra stambanan, på vilken
arbetet var långt framskridet, beviljades utan större svårig-
heter. Men när turen kom till de andra banorna, drabbade
andarna hårt samman, så mycket mera som striden för norra
stambanan gällde även dess sträckning. Allmänheten deltog
ock genom uttalanden i pressen, broschyrer, adresser o. s. v.
— man återfinner här både Adolf von Rosens och Nils Eric-

sons namn. Statsutskottet nedprutade regeringsförslagets anslagsbelopp från 2,6 miljoner rdr rmt till 2 miljoner rdr, broderligen delat mellan de båda banorna. I en reservation yrkade emellertid en av lantmannapartiets ledare (E. Key) rent avslag, enär det vore nödvändigt att sätta en bestämd gräns för statsbanebyggnaderna. I riksdagen anslöt sig till nihilisterna bl. a. S. A. Hedin, som hävdade den ekonomiska liberalismens uppfattning, att all statsindustri är fördärlig. Mot denna åskådning uppträdde utom riksdagsmän från de orter, som skulle draga den närmaste fördelen av de föreslagna banorna, bl. a. även Gripenstedt, som visserligen instämde i uttalandet, att staten icke borde befatta sig med industriella företag, men förnekade, att denna grundsats hade någon tillämpning på järnvägarna. Dessa anlades icke av staten i spekulationssyfte utan för att skänka näringarna stöd och höja landets välstånd. Trafiken på stambanorna borde jämsställas med post och telegraf och sålunda liksom dessa vara en statens angelägenhet. Emellertid ville icke ens Gripenstedt gå längre än till yrkande på, att de båda omstridda banorna fortsattes — sedan detta mål nåtts, borde anläggning av statsbanor definitivt upphöra.

Mot andra kammarens mening och först efter gemensam votering antog riksdagen statsutskottets förslag. Närmast följande riksdagar beviljade såsom en konsekvens härav ytterligare anslag till östra och norra stambanorna, så att den förra kunde öppnas för trafik år 1874, den senare år 1875. Vid sistnämnda tidpunkt — några år efter Oscar II:s tronbestigning — voro sålunda statens stambanor söder om Gävle—Dalajärnvägens linje fullbordade. Hela längden av detta bannät utgjorde 1,513 km., fördelade på följande sätt:

Västra stambanan (Stockholm—Göteborg)	458 km.
Linjen Hallsberg—Örebro	25 „
Södra stambanan (Falköping-Ranten—Malmö)	381 „
Nordvästra stambanan (Laxå—norska gränsen)	209 „

Östra stambanan (Katrineholm—Nässjö)	216 km.
Norra stambanan (Stockholm—Storvik)	218 „
	<u>1,507 km.¹⁾</u>

Vid sidan härav fanns det enskilda järnvägsnätet med en ingalunda obetydlig utsträckning, som i förhållande till statsbanorna raskt utvecklats under det sista halva årtiondet. Den år 1869 begärda utredningen om de enskilda järnvägarna behandlades vid 1871 års riksdag, som icke kunde enas om något system för de enskilda banornas byggande, men anvisade 2 miljoner rdr om året under de fem åren 1872—76 att användas såsom låneunderstöd (således icke i form av anslag, som 1869 års riksdag haft sympati för) till högst $\frac{2}{3}$ av anläggningskostnaden. Den härav framkallade snabba tillväxten, till stor del sammanhängande med den efter 1870 infallande högkonjunkturen, ävensom järnvägsnätets fördelning överhuvud på stats- och privatbanor under tiden t. o. m. 1875, framgår av följande siffror.

Slutet av år	Statens järnvägar		Enskilda järnvägar				Hela bannätet	
			km.			%		
	km.	%	normal- spåriga	smal- spåriga	tillsam- mans		km.	%
1856	32	48,5	34	—	34	51,5	66	100,0
1860	303	57,5	176	48	224	42,5	527	100,0
1865	869	66,6	331	105	436	33,4	1,305	100,0
1870	1,118	64,7	376	233	609	35,3	1,727	100,0
1875	1,513	41,1	1,501	665	2,166	58,9	3,679	100,0

Den totala anläggningskostnaden uppgick år 1875 för statsbanorna till 151,7 miljoner och för privatbanorna till 122,2 miljoner kronor.

¹⁾ Skillnaden mellan textens och tabellens siffror (6 km.) kommer på några sidolinjer.

D. Tiden efter 1875. De norrländska banbygggena.

1.

De svenska statsjärnvägarnas historia efter det syd- och mellansvenska bansystemets fullbordan är fortare berättad. Medan vid denna tidpunkt riket söder om Dalarne hade försetts med ett järnvägsnät, som i förhållande till folkmängden kunde tåla jämförelse med vida rikare länder, så hade Norrland ännu endast några kortare banstumpar från flottleder och sågverk ned till Bottenhavet. Vikten av järnvägar även för denna del av Sverige med dess rika naturtillgångar började nu av såväl ekonomiska som politiska skäl att göra sig gällande. Redan 1867 hade styrelsen över statens järnvägsbyggnader fäst Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på saken, och 1870 fick styrelsen uppdrag att utreda frågan om norra stambanans fortsättande norr om Storvik samt om en tvärbana från Sundsvall till norska gränsen. Sedan år 1872 ett enskilt bolag fått koncession på en järnväg Sundsvall—Torpshammar, framlades för 1873 års riksdag ett regeringsförslag om anläggning av en bana från Storvik till Torpshammar eller annan punkt på linjen därifrån till Sundsvall samt en annan bana från denna anknytningspunkt över Jämtland till riksgränsen, där den skulle möta en norsk statsbana från Trondhjem.

Nu hade depressionstiden under senare hälften av 1860-talet följts av en högkonjunktur och med denna hade den järnvägsnihilistiska stämningen i riksdagen betydligt försvagats. Visserligen restes alltjämt invändningar från det sparsamhetsivrande lantmannapartiets sida. Men i allmänhet var känslan för rättvisan och klokheten i att bereda även Norrland fördelen av det nya samfärdsmedlet, som icke kunde tänkas vinna tillräcklig utbredning endast genom enskilt initiativ, så stark, att regeringsförslaget icke mötte någon avgörande opposition i sak, utan meningsbrytningarna gällde närmast spårvidden samt de föreslagna banlinjernas riktning — det outslitliga ämnet för en svensk riksdagsdiskussion i järnvägsfrågor.

1873 års riksdag, som sålunda i princip beslöt, att de då föreslagna norrlandsbanorna skulle anläggas såsom statsjärnvägar, bröt härigenom mot den uppfattning, sompräglat riksdagsbesluten i järnvägsfrågan från 1860-talets senare hälft. Då hade det hetat, att det för framtiden borde vara slut med varje statsbanebyggande — nu insåg man nödvändigheten av att, om Norrland alls skulle erhålla järnvägar av någon betydelse, de måste byggas av staten.

Denna sistnämnda åskådning har sedan denna tid varit den förhärskande i riksdagens järnvägspolitik, ehuru den ofta förträtts med stor ljumhet och rönt starkt motstånd under ekonomiska nedgångsår. Överhuvud finnas goda skäl för den uppfattningen, att det icke varit det rent principiella hävdandet av en mot statens järnvägsbyggande eller statens järnvägsdrift fientlig eller vänlig ståndpunkt, som i sista hand fällt utslaget i en järnvägsfrågas behandling. Visserligen ha dylika åskådningar understundom — och särskilt under 1860-talets senare hälft — varit av framträdande betydelse för vissa gruppers bedömande av hithörande frågor. Men utom rena lokalintressen och deras förmåga att göra sig gällande under riksdagsbehandlingen har den avgörande tyngden i vågskålen sannolikt oftast representerats av det allmänna ekonomiska läget. Dåliga år, som skapat osäkerhet och olust samt manat till sparsamhet med statsmedels användning, ha betecknat nedgångs- eller stilleståndstider även för statsbanebyggandet. Under goda år åter har riksdagens öra varit välvilligare, dess hand öppnare och tillkomsten av nya statsbanor — genom bygge eller köp — har då främjats.

Byggnadsarbetet på de år 1873 beslutade banorna var avslutat år 1882. Då delade tvärbanan Sundsvall—norska gränsen Sverige i två delar på ungefärligen lika långt avstånd från dess sydligaste och dess nordligaste punkt. I den norra hälften av landet fanns vid denna tidpunkt ännu icke en enda järnväg. När därför vid 1881 års riksdag regeringen väckte förslag om en bana Bräcke—Sollefteå, så ställde sig statsutskottet mycket välvilligt. Men den ekonomiska konjunkturvisaren stod ånyo

vid ebbmärket, och utskottet ansåg sig därför böra förutsätta, att den nya linjen skulle tills vidare beteckna slutet av statens järnvägsbyggande. Lantmannapartiet under Liss Olof Larsson yrkade däremot rent avslag. Inom kamrarna hade sparsamhetsivrarne och statsbanemotståndarne mycket medhåll. Man framhöll de finansiella vådorna av nya miljonutgifter för järnvägar, som blott skulle förbinda "ödemark med ödemark". Ville de rika norrlänningarna ha järnvägar, så borde de själva med statsunderstöd bekosta dem.

Emellertid avgick utskottsförslaget, som endast innebar någon avprutning av regeringens anslagskrav, med segern. Följande riksdagar beviljade därefter erforderliga medel, ävensom anslag för inlösen av enskilda tvärbanor till Söderhamn, Sundsvall och Hudiksvall. År 1886 öppnades järnvägen till Sollefteå för trafik och gjordes därmed Ångermanälven till den dåvarande nordgränsen för det svenska statsbanesystemet.

2.

Samma år som järnvägen Bräcke—Sollefteå började byggas — år 1882 — hade koncession beviljats för anläggning av en enskild bana mellan Luleå och norska gränsen. Härigenom och även eljest på grund av ekonomiska och militära skäl blev frågan om stambanelinjens fortsättande norr om Ångermanälven snart aktuell. Efter en ingående kommittéutredning föreslog regeringen 1886 års riksdag att besluta om byggandet av en stambana från Sollefteå över Skorpä och Vännäs till Överluleå (Boden). Ehuru andra kammaren under trycket av lantmannapartiets sparsamhetsiver, som spådde "ett nytt Pultava" för statsfinanserna i dessa norrländska banor, vilka icke ens komme att betala trafikkostnaderna, än mindre ränta på kapitalet, avslag förslaget, segrade likväl i den gemensamma voteringen statsutskottets förslag, enligt vilket banan tillsvidare skulle byggas till Vännäs och en del av anslaget anvisas ej av lånemedel utan utgå å riksstaten. Tullreformens riksdag, 1888, ökade årsanslaget till banan från 2 till 4 miljoner kronor, vilket

resultat, trots lantmannapartiets motstånd, vanns tack vare den genom tullreformen skapade förbättringen av det statsfinansiella läget. Arbetet kunde nu påskyndas, och vid 1890 års riksdag hade man hunnit så långt, att man kunde beräkna, att året därpå vara framme vid Vännäs. Regeringen föreslog nu att, såsom ursprungligen planerats, fortsätta banan norröver till Överluleå. Samtidigt framlades också förslag om inköp av banan Luleå—norska gränsen, vars utförande endast delvis fullbordats, närmast till följd av de enskilda koncessionsinnehavarnes svaga finansiella resurser. Detta banföretag ansågs vara av den vikt för landet, att staten måste trygga dess färdigställande — järnvägen var år 1890 endast nödortfiktigt utförd mellan Luleå och Gällivare, linjen Gällivare—Luossavara var föga mer än påbegynt och den återstående sträckan helt obyggd. Riksdagen biföll regeringsförslagen och 1894 kunde den norrländska stambanan till Boden invigas.

Ett par grenlinjer från stambanan till kusten beslutades också under dessa år, nämligen Mellansel—Örnsköldsvik (1891) och Vännäs—Umeå (1895). Den enskilda banan Näsviken—Hudiksvall hade inlösts redan 1885.

3.

När riksdagen år 1895 givit sitt bifall till byggande av järnvägen Vännäs—Umeå, hade uttryckligen framhållits, att härigenom Norrlands behov av statsbanor borde för en längre framtid bli tämligen nöjaktigt tillgodosett. Det skulle emellertid dröja endast två år, innan en ny norrländsk järnvägsfråga kom att föranleda stora debatter i kamrarna. De gällde Gällivare—riksgränsenbanan, för vilken enskilda begärt koncession, men som regeringen ansåg vara av den ekonomiska, politiska och strategiska betydelse, att den borde byggas av staten. Av riksdagen år 1897 begärdes därför ett anslag för undersökningsverkställande, och detta anslag beviljades, dock först efter mycken strid. Denna blossade upp än häftigare vid nästa års riksdag, då förslag om banans byggande för en kostnad av över

20 miljoner kronor framlades. Frågan komplicerades genom dess sammanknytning med ett avtal med de enskilda ägarne till malmfälten vid Luossavara och Kirunavara. Sedan regeringen pressat riksdagen med hot om kabinettskris (statsminister var Boström, civilminister v. Krusenstjerna), gick dess förslag emellertid till seger.

Följande riksdagar måste bevilja stora tilläggsanslag till denna bana, som kom att kosta väsentligt mera än beräkningarna utvisade. År 1902 kunde den öppnas för trafik.

Ehuru med de vid 1900-talets början genomförda statsbanorna, efter längden räknat, hälften kom på Norrland, skulle statsbanebyggandet i övre Norrland icke avslutas, innan det nått Torne älv. Nationella och strategiska intressen föranledde regeringen att, trots banans klena finansiella utsikter, föreslå 1897 års riksdag byggandet av en bana Boden—Morjärv, vilket förslag bifölls, och år 1904 följdes av en framställning om banans fortsättande över Lappträsk till Karungi. Detta sistnämnda förslag vann visserligen riksdagens bifall, endast i vad det gällde linjen till Lappträsk, men senare beslöts banans framdragande till Karungi och Övertorneå. I sin helhet öppnades denna bana 1914, och kom den att spela en stor roll för trafiken på Finland och Ryssland under kriget. Den kompletterades därefter genom anläggningen av en bana Karungi—Haparanda, som öppnades 1918.

Statsbanesystemet i Norrland har efter 1900 utökats med ytterligare en synnerligen kostbar men för landet betydelsefull järnvägsanläggning. Redan år 1899 ingåvo en del riksdagsmän till regeringen ett förslag om undersökning av en järnvägsförbindelse Dalarne—Bohuslän. Men även inom övriga provinser vid Sveriges västgräns framträdde vid samma tid önskan om en järnväg och föranledde motioner vid 1900 års och följande riksdagar, vilka emellertid avslogos av riksdagen. År 1904 framlade därpå regeringen förslag om anvisande av medel för utredning angående en bana från bohuslänska kusten över Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt på Gällivarebanan. Anslaget beviljades, och år 1907 framlades

för riksdagen förslag om anläggande av den s. k. inlandsbanans första del från Östersund till Ströms vattudal. Under de följande åren anvisades fortsatta anslag i olika omfattning och den nya banan, som ännu icke helt fullbordats, förbinder för närvarande (sommaren 1923) Sveg med Östersund och Östersund med Vilhelmina. Förbindelsen från Sveg till havet har nåtts på det sättet, att, sedan linjen Orsa—Sveg byggts av enskilda med stort statsanslag, denna bana jämte järnvägarna Mora Noret—Orsa och Mora—Vänern (Kristinehamn) åren 1916—18 inköpts av statsverket.

E. Nyare statsbanebyggen i mellersta och västra Sverige.

I det av 1858 års kommitté framlagda förslaget till statsbanenät hade förutsatts en sammanknytning mellan norra och västra stambanorna från Brovallen till Frövi (för fortsättning via statsjärnvägen Örebro—Hallsberg till västra stambanan). Därigenom skulle Norrlands förbindelse med mellersta Sverige på lyckligaste sätt genomföras. Planen övergavs emellertid tills vidare, och under tiden tillkommo i dessa trakter en rad enskilda banor, som visserligen möjliggjorde den behövliga anknytningen, men på omvägar (via Sala, Kolbäck, Flen, Köping, Frövi o. s. v.). Järnvägsstyrelsen, som ej gärna såg beroendet av de enskilda järnvägarna i detta mellanbälte och hyste en livlig önskan att genom egna förbindelser kunna fylla den här uppkomna luckan, föreslog år 1896 för regeringen att låta bygga en statsbana Krylbo—Frövi och inlösa den enskilda järnvägen Frövi—Örebro. Regeringen framlade förslaget vid 1897 års riksdag — dock med den modifikation, att statsbygget skulle avse hela linjen Krylbo—Örebro. Statsutskottet och andra kammaren avböjde förslaget under hänvisning till vådan, att staten engagerade sig för djupt i järnvägsbyggande och ehuru i kammaren framhållits risken av att låta större delen av mellersta Sveriges järnvägsnät behärras av utländska bolag. Emellertid segrade i den gemensamma

voterings första kammaren, som med någon jämkning uttalat sig för regeringsförslaget. Sedan år 1899 banan Frövi—Örebro inköpts i stället för att nybyggas (över Ullersäter), kunde hela järnvägen 1900 öppnas för trafik.

Samma riksdag, då Krylbo—Örebroförslaget framlades, hade att taga ställning till ytterligare ett viktigt statsbaneprojekt. I västra Sverige hade såsom enskilda banor anlagts ett system av järnvägar, som i fortlöpande följd genom Skåne och Halland förenade Malmö med Göteborg. I början av 1890-talet hade dessa banors inlösen av statsverket tillstyrkts av järnvägsstyrelsen, som framhöll den sammanhängande linjens jämförlighet med stambanorna ävensom dess betydelse för förbindelsen mellan Skåne, Halland och Göteborg samt genom den redan anordnade ångfärjan i Hälsingborg och den motsedda i Malmö med utlandets järnvägssystem, där det borde tillkomma statens järnvägar att bestämma över samtrafik o. d. Statsinlösen av de fem banorna föreslogs av regeringen vid 1894 års riksdag men avvisades. Förslaget återkom nästa år och motiverades då, utom med ovan angivna skäl, även med hänvisning till, att först om banorna komme i statens hand, kunde trygghet vinnas för, att taxorna lämpades efter landets och allmänhetens fördel. Nu vann framställningen riksdagens bifall.

Efter detta dröjde det ej länge, förrän man fäste uppmärksamheten på, att en längdbana genom Bohuslän, som mer än andra kustprovinser var vanlottat på järnvägar, vore både en naturlig fortsättning på den nyligen inköpta västkustbanan och en viktig anknytningsled med det sydnorska järnvägsnätet. Redan 1897 framlade regeringen därför ett förslag till en dylik bana, utgående från Olskroken vid Göteborg och sträckande sig via Uddevalla till Svinesund, där anknytning skulle vinnas till de norska järnvägarna. Riksdagen avböjde emellertid förslaget under hänvisning till, att staten redan vore sysselsatt med statsbanebyggande på ett par andra håll och att varje garanti för anslutning till det norska järnvägsnätet sänkades. Ehuru de därefter förda underhandlingarna om en dylik anknytning

slogo fel, återkom förslaget nästa riksdag, nu med Skee som slutpunkt. Denna gång vann det riksdagens bifall. Bygandet av banan fortgick emellertid relativt mycket långsamt, och först år 1909 öppnades den för trafik, sedan banan Skee—Strömstad inlösts.

Samma år, som inlandsbanan beslöts, anvisades även medel för en ny statsbanelinje Järna—Norrköping, varigenom skulle vinnas en förbättring av stambaneförbindelsen söderut jämte en erforderlig avlastning av trafiken på västra stambanan norr om Katrineholm.

F. Byggda och inlösta banor.

En återblick på de av staten sedan mitten av 1870-talet byggda större banorna ger följande bild (jfr tablån å sid. 18 och 19, av vilken denna är en fortsättning):

	Längd km.	Beslutad år	Öppnad år
Norra stambanan: linjen Storvik—			
Ånge	265	1873	1881
Tvärbanan Torpshammar—norska			
gränsen	306	1873	1882
Stambanan genom övre Norrland:			
Linjen Bräcke—Sollefteå	145	1881	1886
„ Långsele—Vännäs	211	1886	1891
„ Vännäs—Boden	287	1890	1894
„ Boden — Karungi—Över-			
torneå	187	1897—1910	1914
Järnvägen Gällivare—riksgränsen .	230	1898	1902
Järnvägen Krylbo—Frövi	107	1897	1900
Bohuslänska längdbanan	172	1898	1909
Järnvägen Järna—Norrköping	116	1907	1915
Inlandsbanan:			
Linjen Östersund—Vilhelmina ..	244	1907—1920	1918
„ Brunflo—Sveg	170	1907—1920	1922

Till dessa järnvägar kommo emellertid även de banor, som staten genom köp förvärvat. En sammanställning av dessa statsbanor lämnas i nedanstående tablå:¹⁾

Bana	Längd km.	Inköpet		Inköpspris	
		besluts år	Summa kr.	Pr km. kr.	
Hallsberg—Motala—Mjölby.	96,0	1879	4,000,000	41,667	
Söderhamn—Bergviken	15,0	1883	691,763	46,118	
Sundsvall—Torpshammar . .	57,1	1884	3,650,000	63,923	
Hudiksvall—Näsviken	16,0	1885	536,488	33,531	
Luleå—Gällivare	212,5	1890	6,500,000	30,588	
Göteborg—Halland	77,0	1895	5,016,548	65,150	
Mellersta Halland	74,0	1895	3,667,544	49,561	
Skåne—Halland	120,0	1895	9,460,830	78,840	
Landskrona—Ängelholm . . .	49,0	1895	2,034,279	41,516	
Malmö—Billesholm	59,0	1895	3,242,635	54,960	
Örebro—Frövi	26,8	1899	3,160,000	117,910	
Strömstad—Skee	7,1	1906	600,000	84,507	
Örebro—Svartå	50,1	1906	1,958,804	39,976	
Malmö—Kontinenten	31,9	1908	4,421,000	139,464	
Svartålv	38,5	1910	774,694	20,122	
Mora—Vänern	287,0	1916	11,275,000	39,286	
Mora—Noret—Orsa	13,6	1917	1,290,000	96,269	
Orsa—Sveg	123,0	1918	7,712,000	62,699	
Höganäs—Mölle	9,6	1919	360,000	37,500	
Skara—Timmersdala	25,8	1920	408,000	15,814	

Den totala längden av de av staten genom köp förvärvade banorna beräknas enligt vid inköpen uppgivna mått till 1,387,5 km. Om härmed jämföres siffran för det svenska statsbanenätets hela längd, framgår, att härav omkring *tre fjärdedelar byggts av staten själv, medan den återstående fjärdedelen förvärvats genom köp.*

¹⁾ Liksom den föregående tablån efter *A. Lilienberg*, a. st. sid. 82—84 och 233.

De skäl, som föranledde staten att inköpa de i tablån upptagna banorna, ha i det föregående i stort sett angivits. Så ifråga om tvärbanorna (Söderhamn—Bergviken, Sundsvall—Torpshammar, Hudiksvall—Näsviken) till norrländska längdbanan, Luleå—Gällivarabanan, det bansystem, som bildade västkustbanan (Göteborg—Halland, Mellersta Halland, Skåne—Halland, Landskrona—Ängelholm, Malmö—Billesholm), Örebro—Frövijärnvägen, samt banorna från Sveg till Väneren (Mora—Väneren, Mora Noret—Orsa, Orsa—Sveg). Rörande övriga banor må anmärkas, att den först inlösta, Hallsberg—Motala—Mjölby, förvärvades såsom en förbindelseled mellan östra och västra stambanorna samt mellan södra och norra Sverige. Malmö—Kontinentenbanan inlöstes i samband med inrättandet av ångfärjeleden Trälleborg—Sassnitz, såsom ett led i strävandet att för statsbanorna förvärva samtliga färjeförbindelser med utlandet, sedan detta tidigare genomförts ifråga om lederna Hälsingborg—Hälsingör och Malmö—Köpenhamn. Strömstad—Skee inköptes i samband med Bohusbanans anläggande. Örebro—Svartå, Svartälvs, Höganäs—Mölle och Skara—Timmersdala banorna slutligen inköptes av orsaker, som ägde samband med resp. järnvägsföretags förluster eller obestånd.

G. *Enskilda banor.*

En bild av det svenska järnvägsnätets utveckling kan ej bli fullständig, om ej även de enskilda banorna beröras. Ehuru fallande utom ramen för denna framställning, vars uppgift det varit att i raska drag skildra de svenska statsbanornas tillkomsthistoria, skola här likväl några ord utöver de redan anförda ägnas jämväl åt denna del av järnvägssystemet.

Det har tidigare nämnts, att 1871 års riksdag efter en särskild utredning av frågan, föranledd av den Sparreska motionen vid 1869 års riksdag, på regeringens förslag anvisade 10 miljoner rdr såsom understöd för enskilda järnvägsbyggnader att under

åren 1872—76 utgå med 2 miljoner om året och i form av lån till högst $\frac{2}{3}$ av beräknade kostnaden. Denna frikostighet från riksdagen föranledde i förening med en gynnsam ekonomisk konjunktur, att längden av det enskilda järnvägsnätet år 1875 översteg statsbanornas ej oväsentligt, i det att av rikets hela bansystem om 3,679 km. endast 1,513 km. eller omkring 40 procent kommo på statsjärnvägarna. De normalspåriga privatbanorna hade nästan jämnt samma längd som statsbanorna (1,501 mot 1,513 km.).

Metoden att anvisa anslag för fem år i sänder har sedermera följts och givit en hög grad av stabilitet åt statens förhållande till det enskilda järnvägsbygandet. År 1876 anslagos för detta ändamål 10 miljoner, åren 1881, 1886 och 1891 varje gång 5 miljoner och åren 1896, 1901, 1906, 1911 och 1916 respektive 7,5 miljoner kronor. Fr. o. m. 1881 års anslag har föreskrivits, att låneunderstödet får uppgå till högst hälften av anläggningskostnaden. År 1911 beslöts dessutom upprättande av en lånefond om 5 miljoner kronor för privatbanebyggnader särskilt inom västra delarna av Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar av Bohuslän och Dalsland. Ur fonden, som sedermera förstärkts, kan regeringen medgiva lån till högst $\frac{3}{4}$ av byggnadskostnaden. Dessutom ha vid särskilda tillfällen förekommit låneunderstöd och anslag på andra villkor.

Sammanlagda understödsbeloppet sedan privatbanebygandet började t. o. m. år 1918 har utgjort 118,6 miljoner kronor, varav 114,4 miljoner såsom lån och 4,2 miljoner kronor som anslag utan återbetalningsskyldighet. Ehuru utförligare siffror härom meddelas i ett följande kapitel (jfr sid. 71), må här såsom jämförelse meddelas, att privatbanornas hela byggnadskostnad år 1920 beräknades till 660 miljoner kronor och att motsvarande tal för statens järnvägar var 851 miljoner kronor.

Utvecklingen av järnvägssystemet sedan 1880 framgår av följande siffror.

Slutet av år	Statens järnvägar		Enskilda järnvägar				Hela ban- nätet km.
			normal- spåriga	smal- spåriga	tillsammans		
	km.	%	km.	km.	km.	%	
1880	1,956	100,0	2,686	1,234	3,920	100,0	5,876
1885	2,385	121,9	3,123	1,382	4,505	114,9	6,890
1890	2,613	133,6	3,730	1,675	5,405	137,9	8,018
1895	3,270	167,2	4,475	2,011	6,486	165,5	9,756
1900	3,850	196,8	4,832	2,621	7,453	190,1	11,303
1905	4,199	214,7	5,556	2,892	8,448	215,5	12,647
1910	4,418	225,9	6,133	3,278	9,411	240,1	13,829
1915	4,910	251,0	6,469	3,484	9,953	253,9	14,863
1920	5,506	281,5	6,081	3,573	9,654	246,3	15,160
1921	5,507	281,5	6,091	3,588	9,679	246,9	15,186
1922	5,625	287,6	6,092	3,683	9,775	249,4	15,400

Statsbanornas längd har från omkring 40 procent av totalnätet år 1875 redan 1880 sjunkit till omkring 33 procent, en relation, som sedan förblivit tämligen konstant, ända till de senaste åren, då siffran ånyo stigit något.

Under det att praxis tidigare varit svävande, har från och med förra hälften av 1880-talet staten förbehållits inlösningsrätt i praktiskt taget alla för de enskilda banorna utfärdade koncessionerna. Sammanlagda längden av de banor, för vilka sådan rätt ej föreskrivits, utgör numera omkring 17 procent av det enskilda järnvägsnätet. De numera så gott som alltid tillämpade inlösningsvillkoren bestämma, att, om inlösen sker inom tio år från järnvägens öppnande, lösesumman skall motsvara självkostnaden med tillägg av 5 procents ränta men med avdrag av uppkommen nettotinkomst. Företages inlösen senare, skall löseskillingen antingen utgöra dubbla summan av nästföregående tio årens nettobehållningar av trafiken eller ock bestämmas genom banans värdering av fem gode män.

Kap. II.

STATSBANORNAS EKONOMI.

A. Järnvägsnätets omfattning.

1.

Statens järnvägar är landets utan jämförelse största affärsföretag. Det i dess anläggningar nedlagda kapitalet utgjorde vid 1922 års slut över 1 miljard kronor eller ungefärligen samma belopp som riksbankens hela omslutning, medan samtliga bankers grundfonder stannade vid en totalsumma av omkring 560 miljoner. Statsjärnvägarnas bruttoinkomster uppgingo samma år till 207 miljoner kronor, under det att samtidigt inkomst- och förmögenhetsskatten inbragte omkring 184 och hela inkomsten av tullar och acciser utgjorde omkring 273 miljoner kronor. Statens alla övriga affärsverk — telegraf-, post-, vattenfalls- och domänverken — hade tillsammans ej större bruttoinkomst än omkring 215 miljoner kronor, således ungefär samma summa som statsjärnvägarna ensamma. Antalet sysselsatt personal utgjorde omkring 28,000 eller nära nog lika många arbetare som inom rikets hela textil- och beklädnadsindustri.

En ekonomisk rörelse av denna jättelika omfattning måste givetvis vara ytterligt svår att i sin helhet överblicka. Det försök, som i det följande skall göras att giva en föreställning om statsbanornas ekonomi, skall därför också stanna endast vid de viktigaste huvuddragen, sådana de framträda ur det omfattande siffermaterialet.¹⁾

¹⁾ Det statistiska materialet i detta kapitel är, där ej annorlunda särskilt angives, hämtat ur den officiella statistiken. I vissa väsentliga hänseenden har framställningen stannat vid 1920 års siffror, enär 1921 måste betraktas såsom ett rent undantagsår ur ekonomiska synpunkter och materialet för år 1922 förelegat först sedan arbetet fullbordats.

2.

Vid slutet av år 1922 omfattade det svenska järnvägsnätet 15,400 km:s längd. Härav kommo på statens järnvägar 5,625 km. och på de enskilda banorna 9,775 km. Drygt en tredjedel av spårlängden trafikerades sålunda av staten. Av de enskilda järnvägarna voro 6,092 km. normal- och 3,683 km. smalspåriga.

I förhållande till invånarantalet har Sverige numera, såsom framgår av tab. 1, ett större totalt järnvägsnät än något annat land i Europa. Överlägsenheten i detta fall är i själva verket utomordentligt stor, i det att Lettland, det land, som följer Sverige närmast i ordningen, icke har mera än två tredjedelar av den järnvägs längd per invånare, som vårt land äger, och de därefter kommande, Schweiz, Danmark, Frankrike, Norge och Finland, ungefärligen hälften av den svenska järnvägs längden per invånare. De stora industriländerna, Tyskland, England och Belgien, komma betydligt längre ned på skalan. Däremot äro Förenta Staterna väsentligt bättre försedda med järnvägar än till och med Sverige och än mera Kanada och Australien.

En annan blir emellertid bilden, om relationen sökes med landets ytareal. Då komma för Sveriges del på 10,000 har 3,6 km. järnvägar, under det att Europas i detta avseende främsta land, Belgien, har siffran 15,25 km. — ett tal, som nära nås även av Schweiz, Tyskland och England. Sveriges tal motsvarar emellertid genomsnittssiffran för hela Europa, som är 3,4 km. Borträknas de sex nordligaste länen (Norrländ + Kopparbergs län), stiger den svenska siffran till 7 km. järnväg per 10,000 har, och tages vårt tätast befolkade och bäst järnvägsförsedda län, Malmöhus län, för sig, nås talet 18,7 km., vilket ej oväsentligt överstiger den belgiska siffran.

Intet svenskt län (se tab. 2 och 3) saknar järnvägar, men i tre — Kalmar, Blekinge och Gottlands — finnas inga statsbanor. Å andra sidan sakna Jämtland och Västerbottens samt Norrbottens län (så när som på en liten sträcka av 5 km.) enskilda järnvägar. Denna olikhet sammanhänger därmed, att ej

mindre än nära hälften av hela statsbanenätet kommer på Norrland, där vidare omkring 85 procent av järnvägarna äro statsbanor, medan i övriga Sverige statsjärnvägarna endast utgöra omkring 24 procent av den totala banlängden. I Norrland äro ej blott huvudlinjerna utan dessutom flertalet bibanor statens, i mellersta och södra Sverige är det i huvudsak endast de stora stambanorna jämte västkustbanan, som tillhöra statens nät. De enskilda järnvägarna äro mestadels smärre banor, fördelade på omkring 150 olika ägare, ehuru även bland dessa finnas järnvägar, såsom exempelvis Bergslagsbanan, vilka ur många synpunkter äro av samma natur och betydelse som stambanorna.

B. *Transportmaterial och transportarbete.*

1.

Järnvägarnas huvuduppgift är att utföra transporter. En uppfattning rörande statens järnvägars trafik bör därför beredas, innan uppgifterna angående den ekonomiska verksamheten närmare belysas.

Järnvägstrafikens utveckling följer av lätt insedda skäl nära den allmänna konjunkturväxlingen. Under den fyratioårsperiod, för vilken siffror i detta kapitel i allmänhet meddelas, har man, såsom av nedanstående, av d:r Karl Åmark offentliggjorda svenska prisindex framgår, först en nedgångsperiod från 1880 till 1887, därefter några år av stigande till 1890—91, så ånyo en vågdal med lågpunkten vid 1895, och nästa höjdpunkt vid 1900. Därpå vidtager, efter ett stillestånd och till och med någon nedgång åren 1900—1905, en period av i stort sett oavbrutet stigande priser. En första toppunkt nås 1907, varefter följer ett mindre bakslag 1908, men därefter är stegringen oavbruten. Som bekant har denna uppåtmarsh sedan under kriget fortsatt i accelererad takt och avbröts först 1919 för att efter en ny rekordprisökning 1920 till synes definitivt bytas i nedgång och för åren 1922—23 stanna vid läget för 1916 års förra hälft.

D:r Åmarks svenska varuprisindex åren 1880—1913.

Basperiod 1881—85,
höjdpunkter dubbel-, lågpunkter enkelstrukna.

År	Generalindex	År	Generalindex
1880	108	1897	86
1881	105	1898	90
1882	104	1899	96
1883	101	1900	<u>100</u>
1884	97	1901	<u>97</u>
1885	93	1902	96
1886	89	1903	96
1887	<u>85</u>	1904	97
1888	94	1905	98
1889	94	1906	104
1890	97	1907	<u>109</u>
1891	<u>97</u>	1908	<u>104</u>
1892	91	1909	105
1893	88	1910	108
1894	84	1911	111
1895	<u>83</u>	1912	116
1896	84	1913	118

De årtal — 1880, 1890, 1900, 1910 och 1920 — som i de följande tabellerna förekomma för att belysa den historiska utvecklingen av vissa med statsjärnvägarnas ekonomi sammanhängande faktorer, ha sålunda, utom att beteckna början och slutet av de fyra årtionden perioden i sin helhet omfattar, även den egenskapen att, vad de tre förstnämnda och det sista årtalet beträffar, vara toppår i en priskonjunktur, medan 1910 är ett år inom en uppåtgående priskurva.

2.

Nedanstående siffror visa såsom en första orientering utvecklingen av bannätets längd under de fyra tioårsperioderna mellan 1880 och 1920:

År	Bannätets medellängd, km.
1880	1,945
1890	2,613
1900	3,729
1910	4,380
1920	5,582
1922	5,614

Den rullande materialen har tillvuxit i vida hastigare takt, än bannätet utvecklats, vadan trafikkapaciteten i motsvarande grad ökat. På grundval av förestående siffror och uppgifterna i tab. 4 kunna följande relativa tal uträknas:

	1880	1890	1900	1910	1920	1922
	Relativa tal					
Banmedellängd, km.	100	134,3	191,7	225,2	287,0	288,6
Antal lokomotiv	100	130,6	201,4	305,2	377,1	370,8
» person-, post- och fångvagnar	100	120,6	143,7	204,8	268,9	269,6
» gods- och resgodsvagnar...	100	127,7	197,4	295,8	376,9	378,1
» sittplatser i personvagnarna	100	112,5	148,4	254,9	385,9	387,4
Gods- och resgodsvagnarnas lastförmåga.....	100	135,6	269,0	490,1	698,0	706,0

Av denna tablå framgår, att ända till omkring 1900 antalet lokomotiv samt godsvagnar utvecklats i ungefärligen samma takt som bannätet, medan godsvagnarnas lastförmåga efter 1890 väsentligt stegrats. Antalet personvagnar har däremot icke ökat i samma proportion. Detta inträder först under det sista decenniet, och stegras därvid personvagnarnas platsantal genom förbättrade typer vida starkare än vagnantalet. Loko-

motiv- och godsvagnsantalet ökas hastigt under de båda sista årtiondena.

Den största ökningskoefficienten kommer emellertid även för tiden efter sekelskiftet på godsvagnarnas lastkapacitet, där stegringssiffran är nära nog dubbelt så stor som för vagnantalet. Godsvagnarnas totala lastförmåga år 1920 uppgick till omkring 437,000 ton. Denna summa motsvarar omkring 60 procent av hela den svenska ång- och motordrivna handelsflottans nettotonnage samma år samt omkr. 43 procent av motsvarande bruttotonnage.

Till jämförelse med de enskilda järnvägarna må nämnas, att, trots det att dessa år 1920 förfogade över en banlängd, som var nära dubbelt så lång som statsjärnvägarnas — varav likväl mer än en tredjedel kom på smalspåriga banor — den rullande materialen, såsom nedanstående siffror visa, näppeligen var väsentligt större.

	Statens järnvägar		Enskilda järnvägar	
	1920	1922	1920	1922
Antal lokomotiv inkl. elektriska och motorvagnar	1,086	1,068	1,212	1,241
Antal person-, post- och fångvagnar	2,006	2,011	2,219	2,289
Antal gods- och resgodsvagnar	27,467	27,553	31,273	31,339
Antal sittplatser i personvagnarna	90,338	90,675	95,518	100,129
Gods- och resgodsvagnarnas lastförmåga, ton ..	436,718	441,650	388,185	392,910

Förklaringen till detta vid första påseendet anmärkningsvärda förhållande ligger emellertid däri, att transportarbetets totala omfattning vid statsbanorna är av ungefärligen samma storleksgrad, som vid de enskilda järnvägarna. Mot omkring 25 miljoner tågkilometer hos statsbanorna år 1920 svarade omkring 29 miljoner hos de enskilda banorna, och samma siffror för antalet vagnaxelkilometer voro resp. 911 och 755 miljoner.

I fråga om dessa senare siffrors utveckling inom statsjärnvägarna under den tidigare berörda fyratioårsperioden, hänvisas

till tab. 4 samt, för ett bedömande av utvecklingstakten, till följande tal:

	1880	1890	1900	1910	1920	1921	1922
	Relativa tal						
Banmedellängd, km.....	100	134,3	191,7	225,2	287,0	287,0	288,6
Tågkilometer	100	132,5	274,2	367,7	398,5	341,9	360,6
Vagnaxelkilometer.....	100	146,5	306,9	428,1	443,5	367,1	397,3
Tågkm. per bankm.....	100	103,1	140,6	162,5	137,5	118,8	125,0
Vagnaxelkm. per bankm.	100	109,0	159,9	190,1	154,9	127,8	137,6

Transportarbetet har sålunda under uppsvingsperioden efter 1890-talets mitt starkt stegrats, men under de senaste åren åter gått tillbaka. Trafikintensiteten — tåg- och vagnaxelkilometer-talet per bankilometer — år 1920 var icke större än år 1900 och år 1922 till och med åtskilligt lägre.

En närmare granskning av trafikens enskildheter bestyrker de här angivna huvudlinjerna.

C. Persontrafiken.

Persontrafiken, vars viktigaste data belysas i tab. 5, redovisade år 1920 ej mindre än omkring 32 miljoner resor, vilket innebär, att, om alla invånare i Sverige begagnat statsjärnvägarna det året, det i genomsnitt kommit fem sådana järnvägsresor på varje svensk. För år 1922 gick reseantalet ned till 26,5 miljoner, men år 1919 slogs rekordet med 34 miljoner resor. Siffrorna visa emellertid också, att, ehuru reseantalet ungefärligen tiodubblats under den fyratioårsperiod, tablå avser, så har den banlängd, varje resande fortskaffats, förblivit tämligen konstant — den har oftast rört sig kring 41—44 km. (år 1916 högsta siffran med 50 km.). I förhållande till banmedellängden har däremot en avsevärd nedgång av medelreselängden skett: från 2,5 procent år 1880 till 0,8 procent år 1922.

Den relativa utvecklingen under periodens olika årtionden belyses närmare av följande tal.

	1880	1890	1900	1910	1920	1921	1922
	Relativa tal						
Banmedellängd, km.....	100	134,3	191,7	225,2	287,0	287,0	288,6
Antal resor, I klass	100	59,6	38,6	57,9	36,8	26,3	31,6
» » II »	100	134,5	256,9	244,8	146,8	120,9	138,6
» » III »	100	151,4	369,3	741,9	1,193,9	1,045,6	1,000,8
» » I—III »							
inkl. trupptransport.....	100	146,7	341,6	641,5	986,8	860,1	825,4
Medelreselängd, I klass	100	145,2	324,3	364,3	340,0	378,3	394,8
» II »	100	110,8	113,8	201,5	335,4	323,1	329,2
» III »	100	85,4	87,8	80,5	87,8	87,8	90,2
» I—III »	100	91,7	87,5	85,4	87,5	89,6	91,7
Personkm., I klass ...	100	87,7	127,0	213,0	126,0	100,1	124,3
» II » ...	100	150,5	295,1	496,2	494,0	391,8	457,6
» III » ...	100	132,0	329,7	598,1	1,049,3	932,1	915,1
» I—III »							
inkl. trupptransport.....	100	133,3	293,2	546,0	862,5	758,8	753,1
Personkm. per bankm....	100	98,8	152,5	241,3	298,8	263,8	260,0

Totalantalet resor har sålunda ökats i tämligen jämn takt, men väsentligt hastigare än banlängden, medan siffrorna för förstaklassresorna visa en stark nedgång och för andraklassresorna någon, ehuru relativt svag, stegring. Det är tredje-klassresorna med sin tolvdubbling under perioden 1880—1920, som fälla utslaget. Antalet personkilometer per bankilometer har däremot icke hållit takt med bannätets utveckling — en parallellrörelse, som emellertid ej heller utan vidare kan förutsättas. Relativa antalet resor i första och andra klass har oavbrutet minskats under hela perioden, medan tredje-klassresorna ökats. Under det att de sistnämnda år 1880 utgjorde ungefärligen 80 procent av hela antalet, hade de år 1922 nått upp till omkring 96 procent. Praktiskt taget kan sägas, att stegringen av persontrafiken kommer så gott som helt på tredjeklasspassagerarnas konto.

Första- och andraklassresorna ha emellertid större betydelse för statsbanornas ekonomi, än som måhända kunde slutas av

det nu påpekade förhållandet. De täcka nämligen, såsom tabell 5 visar, avsevärt längre sträcka än tredjeklassresorna, vilket i väsentlig grad torde sammanhänka med sovvagnstrafiken. År 1922 fortskaffades varje resande i första klass i medeltal 454, i andra klass 214 och i tredje klass 37 km. Sålunda en betydande skillnad. Antalet personkilometer bliva på grund härav också relativt högre inom klasserna I och II, än vad motsvarande relation för endast reseantalet angiver. Personkilometersiffran för tredje klass var år 1922 omkring 81, men antalet tredjeklassresor, såsom nyss nämnts, 96 procent av samma tal för hela trafiken. Och för andra klassresorna utgjorde personkilometertalet 14, men reseantalet endast 3 procent av totalsiffrorna.

Persontrafikens intensitet har allt sedan tiden omkring år 1890 varit stadd i stegring och först åren efter 1920 förete tillbakagång. Den var år 1920, då antalet personkilometer per bankm. utgjorde 239,000 och antalet resor per bankm. 5,666, nära nog dubbelt så stor som kring sekelskiftet, vars motsvarande tal voro 122,000 och 2,936. 1920 års tal överträffades till och med ett par gånger under krigsperioden. År 1921 inträdde emellertid, som nämnts, åter en betydande avmattning och år 1922 hade här ifrågavarande tal sjunkit till 208,000 personkm. och 4,712 resor per bankm.

Utnyttjandet av personvagnarna har under årens lopp företett en liknande utveckling. Mot omkring 18 procent betalda platskm. åren 1880 och 1890 svarade 29 procent år 1910 och 38 procent år 1920. Några år tidigare — 1917—1918 — låg denna siffra omkring 40 procent. Denna ökning, som givetvis är av stor betydelse för statsbanornas ekonomi, är särskilt anmärkningsvärd med hänsyn till bannätets utsträckande till folkfattiga delar av riket. Persontrafiken inom dylika områden bör i första hand resultera i en glesare besättning av vagnarna, vilka måste medföras till det antal, som motsvarar trafikbehovets maximum på en ofta endast kort del av en lång sträcka.

För de enskilda järnvägarna var totalantalet resor väsentligt högre än för statsbanorna, under det att medelreselängden

var avsevärt mindre. Sålunda kommo år 1920 mot 32 miljoner resor hos statsbanorna 52 miljoner hos de enskilda — för hela det svenska bannätet sålunda omkring 14 resor per invånare och år — men utgjorde medellängden för de förra 42 och för de senare endast 20 km. En ännu mindre anpart än hos statsjärnvägarna kom hos de enskilda på första- och andraklass-resorna — de uppgingo till endast 2 procent av hela reseantalet. Den korta genomsnittliga reslängden gör, att privatbanornas personkilometersiffra blir avsevärt lägre än statsjärnvägar-nas: den stannade år 1920 vid 1,071 miljoner mot 1,337 miljoner vid statsbanorna.

Siffrorna för persontrafikens intensitet voro för de enskilda järnvägarna såsom helhet lägre än för statens järnvägar. År 1920 utgjorde personkilometertalet per bankm. för de senare 240,000 km. mot 138,000 för de normalspåriga privatbanorna och 74,000 för de smalspåriga. Utnyttjat antal betalda platskilometer uppgick för statsbanorna till 38 procent, för normalspåriga enskilda till 33 och för de smalspåriga till 30 procent. Vid en jämförelse med några av de största enskilda järnvägar-na ställer sig förstnämnda relation emellertid något annor-lunda, såsom följande siffror visa¹⁾

	Statens järnvägar		Bergs- lagerna		Gävle — Dala		Stockholm- Västerås	
	1911	1920	1911	1920	1911	1920	1911	1920
Personkm. per bankm., tusental	199	239	145	254	84	129	195	291
Medelreselängd, km	41	42	42	43	25	24	18	22

Persontrafiken har sålunda hos dessa enskilda banor under de senaste tio åren utvecklats i allmänhet gynnsammare än hos statens järnvägar. Särskilt framträda i detta avseende Bergs-lagernas och Västeråsbanorna. Medelreselängden företer där- emot ungefärligen samma bild av relativt oförändrat läge vid en jämförelse mellan åren 1911 och 1920.

¹⁾ Med avseende på denna och följande motsvarande jämförelser, se förordet.

D. Godstrafiken.

Järnvägstrafikens andra stora hävstång äro godstransporterna — ekonomiskt än mer betydelsefulla än persontrafiken.

För statens järnvägars godstrafik under åren 1880—1922 lämnas vissa uppgifter i tab. 6. Utvecklingen under fyraårsperioden belyses närmare av nedanstående relativa tal:

	1880	1890	1900	1910	1920	1921	1922
	Relativa tal						
Banmedellängd, km.	100	134,3	191,7	225,2	287,0	287,0	288,6
Avgiftspliktigt gods, ton	100	172,4	400,4	703,3	844,0	731,5	778,1
Medeltransportlängd för avgiftspliktigt gods per ton	100	91,6	110,3	115,0	130,8	128,0	134,6
Tonkilometer för avgiftspliktigt gods	100	157,5	442,3	807,0	1,101,5	935,3	1,045,1
Tonkilometer per bankm.	100	117,4	231,5	359,8	384,8	327,2	363,0

Den totala godsmängden har sålunda, såsom en jämförelse med tablån å sid. 39 visar, till och med år 1900 ökats relativt något mera än reseantalet, men saktar sedan i tempo, så att stegringssiffran år 1920 är lägre för gods- än för persontrafiken.

Medeltransportlängden sänktes långsamt ända till 1890-talets mitt, beroende på minskad transportlängd för flera av de kvantitativt viktigaste godsslagen (skogsprodukter, stenkol, kalk och gödningsämnen). Sedermera har medeltransportlängden emellertid efter hand ökats och var år 1922 omkring 50 procent högre än vid 1890-talets mitt (91 km).

Under krigsåren steg godstrafiken oerhört, icke blott på grund av den allmänna högkonjunkturen, utan ock såsom en följd av sjötrafikens svårigheter och transiteringens ökning. Godsmängden gick upp från omkring 15 miljoner ton år 1913 till högst omkring 19 miljoner år 1916, transportvägen från 125 till 188 km. och tonkilometertalet från 1,9 till 3,6 miljarder under motsvarande år.

Men även den för år 1920 redovisade godstrafiken av 14 miljoner ton representerar en relativt sett mycket betydande godsmängd. För att belysa kvantitetens storleksgrad må såsom exempel angivas, att rikets hela produktion av järnmalm — statsbanornas ur viktsynpunkt betydelsefullaste godsslag — år 1920 uppgick till omkring 4,5 milj. ton eller att sammanlagda vikten av allt under nämnda år tillverkat järn (tackjärn, stångjärn och ovällda mellanprodukter) utgjorde 1,3 miljoner ton, av pappersmassa, papp och papper 0,7 miljoner, av kvarnprodukter (mjöl, gryn, kli) 0,5 miljoner o. s. v.

En uppfattning i övrigt om vilka godsslag, som kvantitativt betyda mest för de svenska statsjärnvägarna, bereda följande siffror för åren 1920 och 1922.

Godsslag	Godsmängden, resp. tonkm. i förhållande till hela			
	godsmängden		antalet tonkm.	
	1920	1922	1920	1922
	%	%	%	%
Malm, alla slag	23,2	41,5	27,1	46,3
Trävirke	18,6	15,6	14,8	12,8
Ved och torv	11,8	5,4	7,3	3,2
Stenkol och koks	5,1	4,9	2,6	2,3
Träkol	1,8	0,8	3,4	1,0
Järn och stål, arb. och oarb. ..	6,1	3,7	8,2	4,7
Spannmål, malen och omalen, ärter och bröd	3,6	3,6	6,2	5,6
Trämassa, torr och våt	3,0	2,8	3,1	1,7
Papp och papper	2,1	1,9	2,6	2,2
	75,3	80,2	75,3	79,8
Övriga	24,7	19,8	24,7	20,2
	100,0	100,0	100,0	100,0

Av det godsslag, som, enligt vad dessa siffror visa, är den viktigaste varan, nämligen malmen, kommer huvudparten på lapplandsmalmen. Denna täckte år 1920 ensam omkring 17 procent av godsvikten och omkring 23 procent av tonkilometer-

talet. Malmtrafikens stora betydelse för statsbanornas godstransporter daterar sig från år 1895, då Gällivarebanan öppnades, och då detta godsslag, från att ha omfattat endast omkring 5 procent av den totala godsmängden och omkring 3 procent av antalet godstonkm., med ens lyftes upp till att täcka resp. 20 och 30 procent av dessa tal. Sista året före kriget nådde siffrorna sina hittillsvarande rekord — uppgående till ej mindre än 40 procent av godsmängden och 49 procent, d. v. s. nära hälften, av tonkm.-talet. 1920 års siffror representera således en väsentlig, relativ avmattnings av malmtrafiken. Före 1895 var det skogsprodukterna (trävirke, snickeriarbeten, ved och torv), som fyllde det väsentliga av godstrafiken: år 1894 omkring 36 procent av godsmängden och omkring 28 procent av tonkm.-talet.

Intensiteten av godstrafiken, mätt i relationen mellan tonkm. och bankm., har under hela perioden 1880—1920 stegrats mera än för persontrafiken. Jämförelsetalen visa nämligen följande bild:

	1880	1890	1900	1910	1920	1921	1922
	Relativa tal						
Personkm. per bankm....	100	98,8	152,5	241,8	298,8	263,8	260,0
Tonkm. för avgiftspliktigt gods per bankm.	100	117,4	231,5	359,8	384,8	327,2	363,0

Anmärkningsvärt är emellertid, att under periodens sista decennium stegringen varit väsentligt svagare för godstrafikens vidkommande. Ökningen mellan 1910 och 1920 är för denna endast omkring 7 procent, medan motsvarande tal för persontrafiken är ej mindre än 24 procent. Under krigsperioden steg emellertid tonkm.-talet per bankm., såsom en följd av den ytterligt starkt stegrade trafiken, högst väsentligt.

Huru skiftande förhållandena i detta avseende äro för olika linjer, framgår av följande siffror för år 1920:

Linje	Tonkm. (tusental) per bankm.
Luleå—Gällivare	1,416
Kiruna—Riksgränsen	1,137
Alingsås—Göteborg	813
Storvik—Krylbo	812
Hallsberg—Laxå	744
Mjölby—Nässjö	691
Nässjö—Hässleholm	632
Ånge—Ljusdal	503
Bräcke—Ånge	452
Falköping—Nässjö	342
Katrineholm—Norrköping	257
Bräcke—Storlien	169
Inlandsbanan	35
Uddevalla—Strömstad	21
<i>Hela statsbanenätet</i>	354

En mycket väsentlig förbättring är för perioden 1910—1920 att anteckna för utnyttjande av godsvagnarnas bärighet. Denna relation, som under alla år före 1910 rört sig kring siffrorna 33—37 procent, steg år 1910 till 39 procent, förbättrades sedan successivt, nådde år 1916 till höjdpunkten 52 procent och hade år 1920 icke sjunkit tillbaka mer än till 48 procent. Den gynnsamma utvecklingen förklaras av en ökad omfattning av specialtransporter samt av inom järnvägsförvaltningen vidtagna åtgärder för bättre ekonomi vid vagnfördelningen.

De enskilda järnvägarna med sin i förhållande till statsbanorna dubbla linjelängd befordrade år 1920 omkring 24,9 miljoner ton avgiftspliktigt gods, sålunda omkring 180 procent av statsbanornas motsvarande siffra. Liksom för persontrafiken, så var emellertid medeltransportvägen avsevärt kortare: mot statsjärnvägarnas 140 km. per ton kommo för de normalspåriga privatbanorna 58 km. och för de smalspåriga 32 km., en naturlig följd av flertalet av dessa banors relativt obetydliga längd. Tonkilometertalet blev också lägre och utgjorde 1,310

miljoner kilometer mot statsjärnvägarnas 1,976 miljoner. Även så uppgick siffran för godstrafikens intensitet ej till mera än resp. 191,700 och 48,700 tonkm. per bankm. för resp. normal- och smalspåriga banor mot statsbanornas 354,000 km.

Bland de största privatbanorna förekommo emellertid för Bergslagernas järnvägar i dessa avseenden högre tal än för statsjärnvägarna, såsom nedanstående siffror visa:

	Statens järnvägar		Bergs- lagerna		Gävle— Dala		Stockholm- Västerås	
	1911	1920	1911	1920	1911	1920	1911	1920
Tonkm. för avgiftspl. gods per bankm., tusental ...	348	354	387	635	247	240	149	203
Medeltransportlängd, km...	124	140	123	159	51	43	60	68

E. Inkomsterna.

1.

Liksom järnvägarnas huvuduppgift är att ombesörja transporter, så bestå inkomsterna ock till vida övervägande grad av befodringsavgifter. Av den summariska översikt, som meddelas i tabell 7 angående statens järnvägars inkomster under perioden 1880—1922, framgår också, att endast en försvinnande del av inkomsterna härrörde från andra källor än trafiken.

Totalinkomsten för statsjärnvägarna uppgick år 1922 till 207 och år 1920 till 343 miljoner kronor. Denna summa, som sannolikt vida överstiger vad varje annat företag inom riket, allmänt eller enskilt, kunnat bokföra som bruttoinkomst, kommer i paritet närmast med statsverkets egna inkomstitlar.

De enskilda järnvägarnas bruttoinkomst når icke upp till statsbanornas, utan stannar ett gott stycke under denna. Sålunda var de förras totalinkomst av järnvägsdriften år 1920 omkring 276 miljoner mot statsjärnvägarnas 343 miljoner kronor.

Hela den svenska handelsflottans bruttoinkomster uppgingo år 1920 till omkring 596 miljoner kronor, således till 173 procent av statsjärnvägarnas. Men av denna siffra kommo endast omkring 62 miljoner kronor på den inrikes godstrafiken och omkring 30 miljoner kronor på all passagerartransport, varav huvudparten på inrikes trader.

2.

Huru statsjärnvägarnas inkomster utvecklats under de av tabell 7 berörda åren framgår av nedanstående jämförelsetal:

	1880	1890	1900	1910	1920	1921	1922
	Relativa tal						
Banmedellängd, km.....	100	134,3	191,7	225,2	287,0	287,0	288,6
Bruttoinkomst, kr.....	100	133,3	270,6	437,4	2,080,2	1,560,0	1,255,6
därav persontrafik.....	100	127,1	249,6	399,2	1,657,3	1,486,2	1,115,3
» godstrafik.....	100	135,4	279,9	452,0	2,311,9	1,550,5	1,285,3
Personkm.	100	133,3	293,2	546,0	862,5	758,8	753,1
Tonkm.	100	157,5	442,3	807,0	1,101,5	935,3	1,045,1
Medelinkomst per person- km. av biljetter.....	100	94,7	85,5	71,8	188,4	192,6	144,5
Medelinkomst per tonkm. avgiftspliktigt gods ...	100	84,9	64,3	58,5	220,0	173,8	128,9
Medelinkomst per bankm. » dag och	100	94,6	134,0	182,1	690,1	517,5	414,1
bankm.....	100	95,8	137,5	183,3	700,0	525,0	420,8
Åmarks prisindex	108	97	100	108	—	—	—

Under perioden 1880—1895 var inkomsten per bankm. stadd i nära nog oavbruten minskning och utgjorde sistnämnda år endast 98 procent av motsvarande tal år 1880. Förhållandet finner sin förklaring i bannätets utveckling under perioden med trafiksvaga bandelar samt i den nedgång, som samtidigt utmärkte näringslivet. Även medelinkomsten per personkilometer och tonkilometer sjunker under denna tid, godstrafik-

inkomsten dock starkare än inkomsten av persontrafik. Bland andra orsaker, som kunna ha bidragit härtill, kan nämnas, att godssändningarna, efter hand som Sverige utvecklades till industriland, oftare kommo att ske i form av masstransport till billigare tariffer.

Den därefter följande tjuguårsperioden fram till krigsutbrottet, vilken i stort sett karakteriseras av uppåtgående konjunkturer, ökad varuomsättning och stigande pris, medför en högst väsentlig inkomststegring, såväl absolut som i förhållande till den trafikerade banlängden. Medelinkomsten per såväl person- som tonkilometer gick emellertid fortfarande ned, vilket, med hänsyn till det samtidigt sjunkande penningvärdet, måste ha betytt genomsnittligt billigare resor och godstransporter.

Under krigsperioden och ända fram till år 1920 ha bruttoinkomsterna oavslått stegrats, och har takten varit ytterligt hastig. Mot en inkomst år 1913 av 89 miljoner svarade 150 miljoner år 1916, 255 miljoner år 1918 och 343 miljoner år 1920. Först mellan 1918 och 1920 blev stegringen emellertid starkare än prisnivåns samtidiga uppåtgång. Nedanstående siffror, där generalindexen är hämtad ur Svensk Finanstidning, visa, att inkomstökningen först efter 1918 stigit relativt över index men att den för tidigare år ej hållit jämna steg med inflationen.

		Statsjärnvägarnas	
		bruttoinkomst	Partipris-
		%	nivå
1913		100	102
1916		169	185
1918		287	339
1920		385	347

Stegringen i inkomsterna, som är starkare för gods- än persontrafiken, beror i huvudsak på höjningar i befodringsavgifterna (s. k. provisoriska tilläggsavgifter). Drages det mot dessa höjningar svarande beloppet från 1920 års inkomster, erhållas följande siffror:

	År 1913 miljoner kr.	År 1920		1920 års inkomst i % av 1913 års	
		inclusive	exclusive	inclusive	exclusive
		tilläggsavgifter miljoner kr.		tilläggsavgifter	
Persontrafik	28,5	100,3	34,1	351,9	119,6
Post	2,3	6,1	2,4	265,2	104,3
Godstrafik utom lapplands- malmen	42,7	207,9	56,3	486,9	131,9
Lapplandsmalm	13,8	22,5	20,8	163,0	150,7
Extra och diverse inkomster	1,3	6,2	6,1	476,9	469,2
Summa	88,6	343,0	119,7	387,1	135,1

Tydliggen måste också medelinkomsten per personkilometer och tonkilometer starkt stegras under nu angivna förhållanden. Den förstnämnda siffran har också mellan 1913 och 1920 ökat omkring två och en halv, den senare omkring fyra gånger.

Såsom av förestående siffror, ävensom av uppgifterna i tabell 7, framgår, stå järnvägarnas inkomster av personer och gods till varandra ungefärligen i förhållandet 1:2. Denna relation har under årens lopp utvecklats på sådant sätt, att den relativa anparten av persontrafikinkomsten oavbrutet, ehuru sakta, sjunkit, medan godstrafikinkomsten på samma sätt stigit. År 1921 betecknar emellertid i detta avseende en förändring, så till vida att den relativa siffran för persontrafiken stigit i stället för att alltjämt sjunka, under det att godstrafikens inkomstsiffra betydligt sjunkit. Förhållandet torde emellertid närmast vara att tillskriva den industriella depressionen, vars påverkan spörjes starkare hos gods- än hos persontrafiken. År 1922 representerar ånyo en relativ ökning av godstrafikinkomsten.

En närmare analys av persontrafikinkomstens sammansättning, vilken med utgångspunkt från siffrorna i tabell 7 verkstälts i nedanstående tablå, visar vilken väsentlig vikt vid inkomstgestaltningen, som måste tillskrivas första- och andra-klassresorna, ehuru de, såsom tidigare angivits, endast representera en mycket ringa del av totalantalet resor.

	1910 %	1920 %	1921 %	1922 %
Personbiljetter I och II klass....	28,1	19,3	17,4	17,7
„ III klass	58,6	67,4	68,0	67,5
„ militär	2,0	0,9	2,4	2,1
Sovvagns- och prisskillnadsbiljett.	8,6	8,0	8,1	8,7
Resgodsöverbikt, velocipeder, hundar	2,7	4,4	4,1	4,0
	100,0	100,0	110,0	100,0

Lägges till inkomsten av första- och andraklassbiljetter även intäkten på sovvagns- och prisskillnadsbiljetter, vilken till avsevärd del torde komma på dessa resande, fyllde denna kategori av resor år 1910 36,2, år 1920 27,2 och år 1922 26,2 procent av järnvägarnas totala persontrafikinkomst.

Av godstrafikinkomsten kommer visserligen ett betydande belopp på lapplandsmalmen, men ingalunda i en grad, som svarar mot denna varas kvantitativa rum inom hela godsmängden. Sålunda utgjorde denna inkomst år 1900 omkring 10, år 1910 omkring 20 och år 1920 ånyo endast omkring 10 procent av hela godstrafikinkomsten, ehuru lapplandsmalmen samtidigt utgjorde resp. 15, 30 och 17 procent av godsmängden. Vid bedömande av 1920 års siffror bör emellertid erinras om, att häri inräknats icke likviderad fordran för fraktersättning, å vilken järnvägsstyrelsen genom stämning på gruvbolaget gjort krav gällande.¹⁾

Privatbanorna, vilkas sammanlagda inkomst av järnvägsdriften år 1920, såsom tidigare nämnts, utgjorde 276 miljoner

¹⁾ Enligt ett vid 1922 års riksdag behandlat och av denna godkänt avtal mellan staten och malmbolaget har överenskommits, att, å ena sidan, malmbolaget erhåller anstånd med erläggandet av större delen utav de frakttillägg, som för redan gången tid kan komma att utdömas, samt, å andra sidan, staten tillförsäkras sådan räntegottgörelse å sin fordran, att något men ej vållas statsverket, vare sig genom bolagets underlåtenhet att frivilligt betala någon del av fraktskulden eller genom den bolaget beviljade krediten. För att vidare undvika förnyade dröjsmål från malmbolagets sida med framtida frakttilläggs likviderande, har inryckts bestämmelse om skyldighet för bolaget att utan hinder av uppkommande meningsskiljaktigheter förskottsvis betala dylika frakttillägg enligt järnvägsstyrelsens beräkningar.

kronor, fingo härav en inkomst av respektive 35,729 och 18,560 kronor per bankm. för respektive normal- och smalspåriga banor mot 61,612 kronor för statsjärnvägarna. Vissa detaljuppgifter vid en jämförelse mellan inkomsterna för en del tidigare i sådant sammanhang berörda enskilda järnvägar meddelas i nedanstående tablå.

	Statens järnvägar		Bergs- lagerna		Gävle— Dala		Stockholm— Västerås	
	1911	1920	1911	1920	1911	1920	1911	1920
Medelinkomst per person- km., öre ...	2,75	7,16	2,83	6,00	3,06	6,12	2,51	5,79
» per tonkm., öre	3,07	11,66	2,89	9,03	3,90	14,54	4,16	14,51
Bruttoinkomst per bankm., tusental kr.	17,29	61,45	16,09	76,17	12,97	50,05	11,60	48,46
Summa inkomster av järn- vägsdriften per bankm., tusental kr.	17,29	61,61	16,08	75,11	12,89	44,91	11,58	48,46

3.

Utslaggivande för järnvägsinkomsternas gestaltning är taxornas beskaffenhet. Teoretiskt är det relativt lätt att fastställa de krav, som böra ställas på en järnvägstariff. Enklast uttryckt är regeln den, att tariffen skall bestämmas med utgångspunkt från, att inkomsterna av transporten minst skola täcka den direkta kostnad, den förorsakar. En dylik minimitariff betecknar den gräns, under vilken trafik icke kan mottagas utan ren förlust. Så lågt som till minimitariffen kan den verkliga tariffen emellertid ej fastställas. Järnvägarnas samtliga driftskostnader äro nämligen icke proportionella mot trafikens ökning eller minskning, ty en stor del kostnader äro fasta och kvarstå i huvudsak, även om trafiken upphörde. Hit höra bl. a. räntan å banornas anläggningskapital, huvudparten av kostnaderna för allmän förvaltning, banunderhåll och bevakning m. m. Härav följer, att tariffen måste beräknas på sådant sätt, att den täcker, utom den direkta, av transporten

förorsakade kostnaden, jämväl de fasta kostnaderna. Tariffpolitiken har sedan att bedöma, dels huru stor förräntning av bankapitalet, som bör eftersträvas, och dels huru denna jämte övriga fasta kostnader skola och kunna fördelas på olika transporter. Det är detta, som är innebörden i uttrycket, att järnvägstarifferna böra bestämmas med hänsyn till "vad transporterna kunna tåla".¹⁾ Befordringsavgifternas höjd inverkar på transporternas omfattning, och denna inverkan är olika för skilda varuslag. Erfarenheten har visat, att det för varje särskilt varuslag finnes en viss fraktnivå, under vilken ytterligare sänkning icke medför någon större trafikstegring. Bestämmandet av denna fraktnivå är en av tariffpolitikens huvuduppgifter.

Under en längre tidrymd anpassas frakterna småningom till trafikens krav. I äldre tider, med mindre omfattande järnvägsnät än nu, infördes i allmänhet lägre undantagsfrakter för vissa transporter, i den mån sådana nedsättningar kunde visas vara påkallade. När dylika tariffminskningar nått en viss omfattning, ersattes taxesystemet helt eller delvis med nya nedsatta ordinarie tariffer. På detta sätt har man genom undantagsfrakter, som sedan upphöjts till allmännare gällande tariffer utvidgat järnvägarnas transportmöjligheter till allt billigare varor och till allt längre avstånd. Från början gällde transporterna huvudsakligen dyrare varor, men småningom kom massgodset till såsom en följd av den industriella utvecklingen, och för detta noterades allt billigare frakter. Transporterna härav dominera numera helt trafiken, medan det dyrare godset i allt väsentligt står kvar på sin tidigare fraktnivå.

De svenska fraktgodstarifferna utmärkas särskilt därigenom att de icke äro byggda proportionellt mot avståndet, utan äro på längre avstånd väsentligt lägre per km. än på kortare håll, d. v. s. de ha uppgjorts enligt s. k. fallande skala. I exempelvis den nuvarande tariff 8 (excl. tilläggsavgifter) är frakten per tonkm. för resp. 10, 100 och 1,000 km. resp. 10, 4,7 och 1,95 öre. Detta system leder sitt ursprung från stats-

¹⁾ *Järnvägstaxekommitténs betänkande*, Sthlm 1915, Del I, sid. 15.

banornas första tid, men tillämpades ursprungligen i vida mindre utpräglad grad än numera. Vid varje ny taxa har de billigare tariffernas grad av fallande ökats, en tariffkonstruktion, som för Sveriges del med dess stora avstånd motiverats därav, att de långa transporterna eljest skulle bli alldeles för dyra och väsentligen försvåra varuutbytet mellan olika landsdelar. Finansiellt möjliggöres detta tariffsystem bland annat därav, att de fasta kostnaderna läggas övervägande på transporter på kortare avstånd, som ha större förmåga att bära dem. Järnvägstaxekommittén av år 1915 har t. o. m. föreslagit en ytterligare sänkning av tarifferna på långa håll, särskilt för vagnslastgoods, men även för styckegods och persontrafik. I syfte att minska den ekonomiska risken av dessa nedsättningar har kommittén emellertid samtidigt i viss utsträckning föreslagit förhöjningar av tarifferna för de kortaste avstånden (under omkring 50 km.), en åtgärd, som dessutom befunnits nödvändig, för att tarifferna icke skola bli lägre än minimitariffen.¹⁾

Före krigstidens förhöjningar voro befordringsavgifterna på statens järnvägar i allmänhet billigare, eller åtminstone icke dyrare än på enskilda banor. Kriget med dess oerhörda trafikansvällning och försämring av penningvärdet tvang statsbanorna att efter hand genomföra högst avsevärda taxehöjningar, be-tecknade såsom "provisoriska tilläggsavgifter". Hårdast träffade ökningarna de korta och medellånga transporter, varigenom tariffskalans fallande ytterligare skärptes. Nedanstående tablå angiver den procentiska stegringen för en del tariffsatser mellan 1913 (= 100) och 1920:²⁾

Avstånd omkr.	I kl.	II kl.	III kl.	Tariff I	Tariff 5	Tariff 8
50 km.	334	262	215	392	320	343
300 „	282	218	173	323	268	278
1,000 „	225	171	132	312	260	265

¹⁾ Jfr till denna framställning *Järnvägstaxekommitténs betänkande*, a. st., sid. 4—21 och 40—53.

²⁾ Siffrorna hämtade ur *Statsbancekonomikommisionens betänkan-de*, Sthlm 1921, Del I, sid. 16.

Höjningarna, som i huvudsak vidtagits först efter år 1916, året för trafikens kulminationspunkt, lära, enligt järnvägsstyrelsens uttalande¹⁾, ha inneburit mindre stegring än den allmänna prisnivån till augusti 1919, därefter till slutet av år 1920 tämligen väl svarat mot denna, men under 1921 års förra del varit något större än den fallande prisnivån motiverat. Denna uppfattning bestyrkes av det faktum, att generalindexen för svenska partipriser nådde sin kulmen år 1920 med 347 (Svensk Finanstidnings index) och år 1921 sjönk till 211.

Trots de väsentliga taxeökningarna, räckte, såsom senare skall visas, inkomsterna ej till för att, åtminstone för åren 1918 och 1919, täcka utgifterna. Det har av sådan anledning framhållits, bl. a. av statsbaneekonomikommisionen, att höjningen av tarifferna bort genomföras tidigare eller redan under åren 1915—16, då trafiken steg språngartat i höjden. Vid denna tidpunkt hade en taxeökning utan svårighet kunnat bäras och den hade tillfört statsbanorna tillräckliga vinster för att kompensera de vid en senare fallande konjunktur oundvikliga förlusterna. Järnvägsstyrelsen har mot denna uppfattning genmält, att, enär affären ännu år 1916 med då gällande tariffier gick ihop och lämnade avsevärt överskott, det näppeligen kunde anses föreligga skäl för en taxestegring. Det vore utan exempel i något lands järnvägshistoria, att taxorna höjdes, trots att järnvägarna lämnade en avkastning, som förut ansetts tillräcklig, och utan att statens finanser i allmänhet krävde en sådan förhöjning. Ett förslag om ökade taxor skulle enligt styrelsens mening därför också vid den tiden ha visat sig omöjligt. I stort sett torde denna åsikt vara riktig, särskilt med hänsyn till att taxepolitiken icke i sista hand regleras av järnvägsstyrelsen, samt enär statens järnvägar icke har samma möjligheter som enskilda företag att reservera vinster och än mindre upplägga dolda reserver för kommande behov.

För närvarande torde läget för statsbanorna vara, att trafikkapaciteten är betydligt högre, än som svarar mot trafikens nu-

¹⁾ Järnvägsstyrelsens utlåtande den 25 oktober 1921 över statsbaneekonomikommisionens betänkande och förslag, Sthlm 1921, sid. 142.

mera begränsade omfattning. Då sålunda en väsentligt ökad trafik skulle kunna besörjas utan mera betydande ökning av driftskostnaderna, är det utan tvivel en utomordentligt viktig uppgift för järnvägarna att genom en sänkning av tarifferna söka ernå en stimulering av trafiken och därmed av den ekonomiska situationen för företaget. Järnvägsstyrelsen har också insett det riktiga häri och redan den 1 augusti 1921 har en allmän nedsättning i godstarifferna vidtagits, varjämte en rad speciella nedsättningar genomförts i sådana fall, då därigenom nya transporter föranletts. Efter ytterligare jämkningar upptager den nu gällande taxan följande såsom exempel anförda poster (per km.)

	Vid avstånd om km.					
	10	100	200	500	1,000	2,000
Resande III kl., öre	7,5	6,0	5,0	3,8	2,95	2,18
Ton, styckegods, tar. 3, öre	60	24,2	19,2	12,7	9,18	7,01
Ton mjöl, tar. 7, öre	38	12,2	9,5	6,2	2,98 ¹⁾	2,29 ¹⁾
Ton gödningsmedel, tar. 12, öre	19	5,1	3,85	2,78	2,43	2,26

Arbetet på en taxerevision av mera omfattande art, i anslutning till järnvägstaxekommitténs förslag, bedrivs sedan längre tid inom järnvägsstyrelsen, som därvid i allmänhet synes bygga på kommitténs grundprinciper — nedsättning för längre avstånd, höjning för kortare transporter och för styckegods. Den nuvarande och efter allt att döma ännu relativt länge kvarstående osäkerheten i de ekonomiska förhållandena gör emellertid sannolikt genomförandet för närvarande av en definitiv taxerevision omöjlig. Man får säkerligen, såsom järnvägsstyrelsen uttryckt det, nöjas med en ny taxa, som, om än i viss mån provisorisk, dock bättre ansluter sig till förhållandena än den nuvarande och samtidigt äger den smidighet, att den utan alltför genomgripande förändringar kan i sinom tid överföras i en ny av mera definitiv karaktär.

¹⁾ Undantagstariff för Norrland.

Statsbanornas taxa tillämpas enhetligt för hela järnvägsnätet utan modifikationer med hänsyn till olika bandelars bärighet. Vid privatbanorna har däremot varje särskild bana sin speciella taxa, avpassad efter banans ekonomiska situation. Ehuru det ifrågasatts, att statsjärnvägarna borde lägga sin tariffpolitik på sådant sätt, att högre befordringsavgifter uttoges å de trafiksvaga och icke bäriga bandelarna för att få driften å dessa att, tagen för sig, bli räntabel, så torde det likväl av praktiska och allmänt ekonomiska skäl vara nödvändigt att bibehålla en enhetlig taxa för hela statsbanenätet.

Vissa grupper av statsbaneinkomster äro reglerade på annat sätt än genom den allmänna taxans befordringsavgifter. Hit höra transporter för försvarsväsendets räkning, som gottgöras enligt särskild militärtaxa, postbefordringar, för vilka ersättning utgår enligt särskilda grunder, lapplandsmalmen, som befordras enligt i kontrakt fastställda fraktsatser, samt viss persontrafik, där biljettprisen äro nedsatta av sociala skäl. Dessutom äro statsjärnvägarna i viss utsträckning beroende av ekonomiskt mellanhavande med privatbanor.

Den relativt betydelsefullaste av dessa inkomstposter är lapplandsmalmen — år 1913 kom omkring 15 procent och år 1920 omkring 7 procent av järnvägarnas bruttoinkomst på detta godslagskonto. De kontraktbundna frakterna äro för närvarande ej så gynnsamma som förr, men är, såsom tidigare nämnts, frågan angående utgivande av de i det äldre kontraktet angivna garantibelopp föremål för domstols prövning.

Vad post- och militärtransporterna beträffar — den förra lämnade åren 1913 och 1920 resp. omkring 3 och 2 procent av statsbanornas bruttointäkter — bör allenast framhållas det oavvisliga i att, alldeles oberoende av att det gäller transaktioner mellan statsorgan inbördes, likviden bereder full ersättning för de utförda prestationerna. Detta torde under flere år ej ha varit fallet. Enligt järnvägsstyrelsens uppgifter understego sålunda för år 1918 inkomsterna med följande belopp de summor, styrelsen fann skäligen: för posttransport 3,5 miljoner kronor, militär personbefordran 2,7 miljoner kronor och militär

godstransport 0,8 miljoner kronor, således sammanlagt 7 miljoner kronor.

Nedsättning av befodringsavgifter i socialt eller eljest samhälleligt syfte förekommer för godstrafik endast ifråga om jordbrukskalk, där fraktdifferensen emellertid ersättes genom direkt statsanslag. I persontrafik förekommer rätt till nedsatta biljettpriser för folkskolebarn, skolorungdom, sjuksköterskor m. fl. Endast för folkskolebarnens resor få statsbanorna av särskilda anslag ersättning för nedsättningen. I övriga fall bära järnvägarna den huvudsakliga ekonomiska bördan. Ehuru det endast är fråga om ett obetydligt belopp — det uppgavs år 1918 utgöra 27,400 kronor — måste principen betecknas såsom helt felaktig.

F. Utgifterna.

1.

En översikt av viktigare uppgifter angående statens järnvägars utgifter meddelas i tabell 8. Den relativa utvecklingen av utgiftssummor m. m. framgår av följande relativa tal:

	1880	1890	1900	1910	1920	1921	1922
	Relativa tal						
Banmedellängd, km.	100	134,3	191,7	225,2	287,0	287,0	288,6
Totalutgift, kr.	100	152,8	339,1	557,8	3,109,2	2,480,1	1,813,9
Bruttoinkomst, kr.	100	133,3	270,6	437,4	2,080,2	1,560,0	1,255,6
Medelutgift per bankm.	100	113,8	176,9	243,9	1,083,4	864,2	628,1
Medelinkomst » »	100	94,6	134,0	182,1	690,1	517,5	414,1
Åmarks prisindex	108	97,0	100,0	108,0	—	—	—

Den jämförelse, som denna tabell erbjuder mellan utgifts- och inkomstsummornas progression under tiden 1880—1922, visar för utgifterna en avsevärt starkare relativ stegring under perioden för såväl de totala beloppen som i förhållande till bankilometersiffran. Huru dessa omständigheter påverkat nettoutbytet, skall närmare belysas i det följande.

	År 1913			År 1920			År 1921			År 1922		
	Kostnader milj. kr.			Kostnader milj. kr.			Kostnader milj. kr.			Kostnader milj. kr.		
	Person- liga	Sakliga	Summa	Person- liga	Sakliga	Summa	Person- liga	Sakliga	Summa	Person- liga	Sakliga	Summa
Styrelsen och gemensamma utgifter ...	2,2	1,1	3,3	9,0	4,0	13,0	8,9	2,7	11,6	9,1	1,8	10,9
Banavdelningen	4,4	5,7	10,1	20,3	19,6	39,9	20,2	12,8	33,0	14,7	9,9	24,6
Trafikavdelningen	15,1	1,4	16,5	69,7	12,5	82,2	65,2	7,6	72,8	48,2	4,9	53,1
Maskinavdeln., verkstäderna, ångfärjorna	11,3	16,6	27,9	45,7	107,9	153,6	43,1	55,7	98,8	31,3	35,1	66,4
Förädsavdelningen.....	0,4	0,1	0,5	2,2	0,3	2,5	2,1	0,3	2,4	1,1	0,1	1,2
Hyresverksamheten.....	—	—	—	—	—	—	—	2,8	2,8	—	2,9	2,9
Summa egentliga driftskostnader	33,4	24,9	58,3	146,9	144,3	291,2	139,5	81,9	221,4	104,4	54,7	159,1
Avsättning till förnyelsefond.....	—	6,5	6,5	—	18,9	18,9	—	24,8	24,8	—	19,4	19,4
Pensioneringskostnad	2,1	—	2,1	3,3	—	3,3	3,7	—	3,7	3,9	—	3,9
Diverse (för 1913 och 1920 fört på andra konton).....	—	—	—	—	—	—	—	0,1	0,1	—	0,4	0,4
Summa utgifter	35,5	31,4	66,9	150,2	163,2	313,4	143,2	106,8	250,0	108,3	74,5	182,8

Aldrig tidigare i statsbanornas historia ha under en kort årsföljd trafik och inkomster stegrats i så oerhörd grad som under krigsperioden. Men detta gäller i ej mindre omfattning utgifterna. En jämförelse mellan statsbanornas utgifter åren 1913 och 1920, fördelade på olika grenar av förvaltningen, har försökts i vidstående tablå, där siffror anförts även för år 1921 och 1922.

Utgifterna hade sålunda från 1913 till 1920 stegrats från 67 till 313 miljoner kronor eller nära nog femdubblats. Det största språnget inträffade mellan åren 1917 och 1918, då ökning skedde från 155 till 316 miljoner kronor, d. v. s. en fördubbling på ett enda år.

	Statsjärnvägarnas utgifter		Partipris- nivå ¹⁾
	milj. kr.	%	
1913	67	100	102
1917	155	231	244
1918	316	472	339
1920	313	467	347

I förhållande till prisnivåns samtida förändringar förete utgifterna, såsom ovanstående siffror visa, en väsentligt starkare stegring än inkomsterna (jfr sid. 48).

Uppåtgången kommer på såväl personliga som sakliga kostnader. De förra motsvara de bokförda personalkostnaderna, men måste för att omsluta de totala avlöningsbeloppen ökas med vissa under sakliga kostnader bokförda utgifter för underhåll av anläggningar och material, vilka utgifter jämväl innefatta lönesummor. Efter dylik justering (enligt statsbanekonomikommisionens uträkning) uppgår den verkliga personalkostnaden år 1913 till omkring 40 miljoner och år 1920 till omkring 180 miljoner kronor, d. v. s. en ökning i proportionen 100:450, medan de sakliga kostnadernas stegring blir från 27 miljoner till 133 eller i förhållandet 100:490.

¹⁾ Svensk Finanstidnings generalindex.

Av totalutgifterna utgjorde de verkliga personalkostnaderna år 1920 nära hälften (omkring 48 procent), medan samtidigt på bränslet kom omkring en fjärdedel, (26 procent). I samma mån som bränsleprisen sjunka, komma personalkostnadernas procentiska andel i totalutgiften att stiga och bränslets att falla (jfr tabell 8).

2.

Otvivelaktigt är och förbliver sålunda personalkostnaden den största och betydelsefullaste posten i statsbanornas utgiftsstat. Ökningen av detta konto sedan tiden före kriget beror dels på ökat personalantal, dels ock på stegrade löner.

Personalökningen måste ses mot bakgrunden av den utomordentliga högkonjunkturen under kriget. Då denna nådde sin höjdpunkt år 1916, torde trafikomfattningen ha överstigit måttet av järnvägarnas dåvarande kapacitet, såväl med hänsyn till material som personalantal. Under trycket härav verkställdes en stark nyrekrytering av personal 1917 och 1918, och lyckades man icke minska denna i samma takt, som trafiken föll. År 1919 förefanns därför säkerligen ett missförhållande i proportionen mellan personalstock och trafikmängd. Järnvägs-

Å r	Personal i medeltal	Ban-medellängd km.	Antal personal i medeltal per		
			bankm.	1 miljon tågkm.	1 miljon vagnaxel-km.
1913	25,841	4,696	5,5	997	25,7
1914	26,581	4,771	5,6	996	26,0
1915	28,168	4,887	5,8	919	23,4
1916	32,117	4,990	6,4	896	22,9
1917	34,788	5,314	6,5	1,223	29,2
1918	38,322	5,407	7,1	1,515	36,4
1919	38,280	5,569	6,9	1,531	40,8
1920	35,543	5,582	6,4	1,447	39,0
1921	30,436	5,582	5,5	1,444	40,4
1922	28,392	5,614	5,1	1,277	34,8

styrelsen ingrep då i linjeförvaltningens personaldispositioner och genomförde åtgärder för personalantalets begränsning, dels genom entlediganden och dels genom omläggning av organisatoriska detaljer till större förenkling. Huru personalantalet enligt dessa riktlinjer förändrats under åren 1913—1922, framgår närmare av tablan å föregående sida.

I förhållande till bannätets utveckling är sålunda personalens ökning numera utjämnad, ehuru det bör beaktas, att personalbehovet per bankilometer är i genomsnitt lägre på de nytilkomna än på de gamla huvudlinjerna. Personalantalet i förhållande till trafikomfattningen är emellertid alltså ogynnsammare än före kriget. Om ock hänsyn härvid tages till, att sedan dess arbetstiden väsentligt förkortats, semestertiden utvidgats m. m., så har likväl (av statsbanekonomikommisionen) framhållits, att den alltså kvarstående personalstocken torde vara större, än som nödvändigt fordras för järnvägstjänstens fullgörande, i varje fall under nuvarande depressionstid med lågkonjunktur för olika grenar av ekonomiskt liv, ej minst för trafikorganen.

	Statens järnvägar		Bergs- lagerna		Gävle— Dala		Stockholm— Västerås	
	1913	1920	1913	1920	1913	1920	1913	1920
Antal personal pr bankm.	5,50	6,37	4,50	6,33	3,51	3,78	2,80	3,58
%	100,0	115,8	100,0	140,7	100,0	107,7	100,0	127,9
» » » 1 milj. tågkm.	997	1,447	781	1,039	1,005	1,183	581	802
%	100,0	145,1	100,0	133,0	100,0	117,7	100,0	138,0
» » » 1 milj. vagnaxelkm.	25,74	39,03	20,82	24,79	29,76	36,69	19,01	29,29
%	100,0	151,6	100,0	119,1	100,0	123,3	100,0	154,1

Förestående tablå, som lämnar jämförelsematerial för bedömning av det relativa personalantalet vid statsjärnvägarna och några av de största privatbanorna, visar, att personalbeståndet vid det förstnämnda företaget både varit och är relativt

större än vid flertalet av de enskilda banorna. Därjämte framgår emellertid, att en mycket avsevärd ökning mellan åren 1913 och 1920 förekommit även hos privatbanorna och att denna i stort sett varit likvärdig med statsjärnvägarnas.

Det dåliga resultatet av statsjärnvägarnas drift år 1918, då på grund av den enorma utgiftsstegringen utan en motsvarande ökning av inkomsterna en förlust av omkring 60 miljoner kronor uppstod (jfr sid. 73), föranledde ledningen att allvarligen gripa sig an med arbetet på driftskostnadernas nedbringande. Utom indragning av personal kunna hit räknas sådana åtgärder, som minskning av antalet personförande tåg, ändrad banbevakningsanordning, ändrade principer för personaluppsättning vid banavdelningen, förenklad expeditionstjänst o. s. v.

Ett område, där järnvägsledningens egna ingripande emellertid på grund av statsbanornas hittillsvarande ställning i statsförvaltningen ej kunnat göra sig gällande i avgörande grad, enär denna fråga är beroende av regerings och riksdags beslut, är personalavlöningen.

En av statsbaneekonomikommisionen verkställd undersökning av lönernas utveckling efter 1913 visar, att dessa icke på ett tillfredsställande sätt följt löneändringarna på den allmänna arbetsmarknaden. Under de första åren stodo de stilla eller följde i varje fall icke med levnadskostnadernas stegring. Real-lönen sjönk alltså. Sedan genomfördes en lönereglering, som hade till följd en höjning av alla lönesatser, mest i de lägre graderna med 70 à 100 procent ökning och minst i de högre, där ökningen stannade vid 20 à 35 procent. Till dessa höjda löner kommo dessutom dyrtidstillägg, vilka också voro större för de lägre tjänsterna än de högre. Resultatet härav blev slutligen en väsentlig höjning av den år 1913 utgående reallönen, vilken höjning år 1921 (andra kvartalet) inom de lägre lönegradernas begynnelselön utgjorde 25 à 50 procent och för slutlönen 10 à 30 procent. För de högre graderna framkom däremot i flertalet fall en sänkning av 1913 års reallön, utgörande omkring 10 procent.

Löneförbättringar för stora grupper av personalen ha erhållits icke blott genom lönerevisionen utan ock genom ökning av flere befordrade tjänstekategoriernas numerär, samt genom att en del befattningar uppflyttats på löneskalan. Dessutom ha olägenheter med ekonomiskt ogynnsam verkan medförts av dels den likformighet i lönesystemet, som genomförts för de fyra kommunikationsverken och även en del förvaltande verk, dels ock av de många lönegraderna och de fasta löneklasserna. Dessa omständigheter ha ofta motverkat anordnandet av den för tjänsten och ekonomin ändamålsenligaste personalgruppningen och därmed sammanhängande organisatoriska spörsmål.

En jämförelse med personallönerna vid de enskilda järnvägarna visar, såsom nedanstående siffror angiva, att först år 1920 en väsentlig differens uppkommit, i det att den genomsnittliga betalningen per individ då blev högre för statsjärnvägarna. Denna skillnad har år 1921 ytterligare accentuerats.

	Genomsnittlig betalning pr individ, kronor					
	1914	1916	1918	1920	1921	1922
Statens järnvägar	1,534	1,634	3,247	5,241	5,788	4,351
Bergslagerna	1,457	1,668	2,909	4,048	3,875	3,751
Gävle—Dala	1,415	1,638	3,217	4,351	4,035	3,189
Stockholm—Västerås.....	1,549	1,834	3,337	4,610	4,550	3,526

3.

Den näst personalkostnaden viktigaste posten i järnvägarnas utgiftsstat är bränslet. Under åren närmast före kriget uppgick statsbanornas bränsleförbrukning, evalverad till utländska stenkols bränslevärde, till omkring 500,000 ton stenkolk. Ungefärligen samma siffra nåddes år 1920. Då totalinförseln av stenkolk (och koks) sistnämnda år utgjorde omkring 3,2 miljoner ton, inses lätt av vilken betydelse för rikets hela bränsleförbrukning, statsjärnvägarnas konsumtion måste vara. Säkerligen äro statsbanorna landets största konsument av stenkolk,

och i denna förbrukning spela de utländska kolen den vida övervägande rollen.

Under kriget ökades bränslekostnaden oerhört, såsom nedanstående siffror visa:

År	Bränsleförbrukning, tusen ton	Bränslekostnad milj. kr.	Vagnaxelkm. i ångdrift, milj.
1913	534	9,2	1,003,9
1916	748	45,5	1,368,0
1917	685	52,3	1,164,0
1918	656	109,0	1,031,2
1919	606	81,7	912,5
1920	513	79,8	872,6
1921	371	33,3	657,0
1922	381	17,7	680,1

Den kvantitativa förbrukningen ökades och minskades sålunda i ungefärlig överensstämmelse med transportarbetets växlingar, varemot kostnaden stegrades starkast under de år, som närmast följde på trafikens och bränslekonsumtionens börjande nedåtgång. År 1918, då förbrukningen redan två år varit på retur, rusar sålunda kostnaden upp till 109 miljoner kronor eller mera än dubbelt mot närmast föregående års summa. Denna utveckling avspeglar den enorma stegringen i kolprisen, vilken nådde en toppunkt under år 1918. Tabblån å sid. 65 redovisar de av statens och en del enskilda järnvägar driften påförda stenkolsprisen, varav inga direkta slutsatser kunna dragas rörande de verkliga inköpsprisen, men varav likväl kan utläsas statsbanornas i detta hänseende i regel gynnsammare läge.¹⁾

¹⁾ Till 1918 års höga bränslekostnader har, såsom järnvägsstyrelsen i nämnda års berättelse framhåller, jämväl i ej oväsentlig grad bidragit, att styrelsen på regeringens anmodan under årets förra del med bortseende från enbart egna ekonomiska hänsyn importerade betydande mängder engelska stenkol, vilka betingade betydligt högre pris än de vid samma tidpunkt tillgängliga tyska kolen. Härigenom åsamkades statens järnvägar en merutgift, vilken av styrelsen uppskattats till omkring 22 miljoner kronor.

	Medelpris för stenkol (kr. per ton)							
	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
Statens järnvägar.....	16,2	55,7	70,2	167,6	130,1	159,7	90,7	30,0
Bergslagerna	21,0	64,0	100,0	185,7	133,8	177,2	55,0	31,7
Gävle—Dala	23,0	69,3	106,7	151,0	134,0	182,4	62,7	31,4
Stockholm—Västerås	20,9	66,8	100,8	157,4	123,1	183,1	93,4	28,6

Med det betydande intresse, som inom statsjärnvägarna ägnas åt alla frågor av teknisk natur, torde goda skäl finnas för antagandet, att järnvägsstyrelsen nedlägger ett grundligt och resultatrikt arbete på de spörsmål, som sammanhånga med bränsleekonomiens förbättrande. Över denna viktiga post på utgiftskontot råder också i stort sett styrelsen ensam, utan tvång att taga direktiv från regering och riksdag.¹⁾

4.

Till järnvägsbudgetens utgiftssida höra, utom de i det föregående berörda egentliga driftkostnader, även sådana poster, som sammanhånga med ställningens konsolidering. De viktigaste av dessa omkostnader äro utgifterna för personalens pensionering och för avskrivningar på anläggningar och material.

Pensionsrätt tillkommer inom statens järnvägar numera den öfvervägande delen av tjänstemännen — alla ordinarie och flertalet av de icke ordinarie. En del av pensionskostnaderna bestrides av tjänstemännen själva och fonderas av företaget. Resten bestrides av järnvägarna med trafikmedel, vilka för den icke ordinarie personalens pensionering årligen avsättas, men för den ordinarie utgivas endast i den mån, pensionerna förfalla till betalning. Då en utfästelse att utgiva pension innebär, att en del av löneutbetalningen uppskjutes till en senare period, borde ett rationellt pensioneringssystem innebära, att tillräckliga

¹⁾ Jfr dock not 1 å föregående sida.

medel för denna senare lönedels täckning årligen avsättas. I annat fall blir resultatet, att en viss del av varje års driftkostnad överflyttas på framtiden, under det att omvänt varje års driftkostnader belastas med utgifter för under tidigare år utfört arbete.¹⁾

Den av statens järnvägar nu följda metoden i pensioneringshänseende medför sålunda, att dess utgiftskonto bör justeras, så att varje år bär de totala utgifter, som uppkomma för den dåvarande tjänstemannakårens pensionering. Omöjligheten att utan utredning bedöma storleken av denna justering eller huru den påverkar utgiftssidans totalsumma är en olägenhet, med vilken man sålunda tills vidare måste räkna vid bedömande av järnvägarnas driftresultat. Dock kan antagas, att den eventuella ökning av utgiftskontot, som bleve en följd av ett rikti-gare systems tillämpning, sannolikt icke komme att avsevärt inverka på statsbanornas ekonomi.

Det behov av avskrivning och förnyelse, som föreligger för varje ekonomiskt företag, tillgodosågs före år 1912 hos statens järnvägar på det sättet, att, då i ett visst föreliggande fall förnyelse krävdes, det erforderliga beloppet på en gång uttogs av trafikmedel. När t. ex. ett lokomotiv icke längre var brukbart och måste slopas, disponerades av trafikmedel ett belopp, motsvarande lokomotivets ursprungliga anskaffningsvärde (med avdrag för skrotvärdet), och detta belopp användes för nyanskaffning av lokomotiv utan att samtidigt påföras kapitalkontot. Denna metod var så till vida oriktig och i ekonomiskt hänseende missvisande, som lokomotivet — och alla övriga anläggningar — fanns upptaget till hela det ursprungliga värdet, ända till dess utrangering och nyanskaffning skedde.

Metoden ändrades emellertid från och med år 1912²⁾. Nämnade år genomfördes en rationell klyvning av statens järnvägars utgifter i två av varandra oberoende delar, nämligen

¹⁾ Jfr *Statsbanekonomikommisionens betänkande*, Del I, sid. 220.

²⁾ Då hade under järnvägarnas hela dittillsvarande verksamhet tillsammans 58,3 milj. kr. av trafikmedel använts för nu angivna syfte. (*Järnvägsstyrelsens utlåtande*, a. st., sid. 132.)

utgifter för drift och underhåll, bestridda av trafikmedel, samt utgifter för kapitalökning, bestridda av anslagsmedel. Till utgifter för underhåll skulle därvid föras även den kostnad, som fordrades för kompensation av den värdeminskning företagets egendom efter hand måste undergå. Av sådan anledning började man bland de årliga utgifterna för drift och underhåll till en s. k. förnyelsefond avsätta vissa procent av anläggningskapitalet för de delar av statsbanornas egendom, som företrädesvis äro utsatta för värdeminskning genom förslitning och ålder. Denna fond användes sedan för nyanskaffning och förbättringar. Avsättningarna ha under nedanstående år uppgått till följande belopp:

År	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
Milj. kr.	6,5	6,8	7,0	7,2	9,7	10,0	17,2	18,9	24,8	19,4

En dylik anordning, som är principiellt riktig, hänger ifråga om sin effektivitet på, att den procentiska avsättningen är beräknad på tillfredsställande sätt. Under krigsåren stego som bekant alla värden synnerligen starkt och borde avsättningsbeloppen på grund härav sålunda ha höjts i förhållande till prisnivåns stegring. Emellertid tillämpade järnvägsstyrelsen de ursprungliga procenttalen för avsättningar oförändrade t. o. m. år 1918, då man hade för avsikt att genom en extra avsättning bringa förnyelsefonden upp till en mot förhållandena svarande köpkraft. Det dåliga ekonomiska resultatet för nämnda år omöjliggjorde emellertid denna åtgärd. Ehuru procenttalen väsentligt ökades påföljande år, förelåg fortfarande brist, och har det beräknats, att detta underskott i fonden vid 1919 års slut utgjorde omkring 20 miljoner kronor.¹⁾ Tack vare den starkt sjunkande prisnivån efter 1920 har emellertid 1922 års behållning i fonden, vilken uppgår till omkring 37 miljoner kronor, en betydligt ökad köpkraft, varigenom fondens effektiva brist säkerligen nedgått — huru mycket är omöjligt att närmare beräkna.

¹⁾ *Järnvägsstyrelsens utlåtande*, a. st., sid. 133.

En väsentlig brist i järnvägarnas avskrivningspolitik måste emellertid här påpekas. Det är visserligen sant att genom förnyelsefonden tillgodoses, i den mån avsättningarna äro tillräckliga, behovet av nyanskaffning eller reparation av försliten eller föråldrad material. Anläggningen kan hållas och har säkerligen också hittills hållits i mycket gott stånd. Men dessa avsättningar räcka icke till för ett annat ändamål, vars vikt likväl icke får förbises, nämligen för amortering eller avskrivning av någon del av anläggningskapitalet eller, vilket är detsamma, för uppläggning av reserver för sådant syfte. Därest man från början inriktat statsbanornas ekonomi, eller åtminstone bokföring, i sådan riktning, skulle nu mycket ha vunnits. I förra fallet vore läget finansiellt givetvis ett helt annat — man hade bl. a. kunnat skriva ned värdet å det trafiksvaga nätet och få helt andra avkastningssiffror än nu. I senare fallet, med en bokföring som tagit hänsyn till detta önskemål, vore det i varje händelse möjligt att på tillfredsställande sätt bedöma detta jätteföretags verkliga räntabilitet och inställa dess finanspolitik därefter.

Det är säkerligen statens järnvägars egenskap av statsföretag, som hindrat vidtagande av dylika åtgärder, vilka sannolikt hittills icke ansetts förenliga med ett av staten helt ägt företags behov. Att denna brist ej har något samband med eljest inom järnvägsföretagen tillämpade grundsatser, framgår bl. a. av den omständigheten, att privatbanorna, i likhet med andra enskilda företag, disponerat betydande medel för nu berörda syften. Dels ha där, såsom i det följande visas (sid. 71—72), det upplånade kapitalet nedbragts genom amortering, dels ha också å anläggningskostnaden avskrivningar gjorts, varjämte betydande fonderingar av vinstmedel verkstälts. En konsolidering av företagens ställning har härigenom vunnits, vilken icke har någon motsvarighet hos statsjärnvägarna.

G. Kapital och avkastning.

1.

Storleken av det av statens järnvägar under perioden 1880—1922 disponerade statskapital framgår av siffrorna i tabell 9. Det utgjorde vid slutet av nedanstående år följande belopp:

År	Disponerat statskapital milj. kr.
1880	211,9
1890	266,0
1900	392,7
1910	569,5
1920	1,016,1
1921	1,032,6
1922	1,041,7

Beloppet har sålunda under perioden 1910—20 nästan fördubblats, varvid emellertid bör erinras om att prisnivån samtidigt stigit ungefär i proportionen 100:350. Av kapitalet vid 1922 års slut utgjorde 799,7 miljoner kronor lånemedel och 187,9 miljoner kronor skattemedel. Ofta har den meningen gjorts gällande, att riksdagarna vid anvisande av medel till statsbanebyggnaderna skulle ha följt den grundsatsen, att lån upptagits, när det gällt banor, som förväntades kunna förränta kapitalet, medan budgetmedel anvisats för sådana linjer, som ansågos bliva oräntabla. Denna uppfattning har emellertid föga grund i verkligheten. En närmare undersökning av de uttalanden, som i detta avseende förekommit vid olika riksdagar, giver i stället stöd för antagandet, att det varit hänsynen till statsbudgetens läge för tillfället och till frågan, huruvida den möjliggjort disposition av skattemedel för järnvägsbyggen eller tvingat att härför anlita lånemarknaden, som oftare varit utslagsgivande än de åsikter, vilka eljest inom riksdag, regering eller järnvägsförvaltning uttalats angående önskvärdheten att använda lånemedel för banor, som

förväntades bereda avkastning och skattemedel för andra järnvägslinjer. Det visar sig också, att de för norrlandsbanorna — det företrädesvis "svaga" nätet — använda skattemedlen utgöra endast obetydligt större anpart av dess banors byggnadskapital än de för mellersta och södra Sveriges statsbanebyggnader använda statsinkomsterna.¹⁾

Av 1922 års kapital kom på:

	milj. kr.
Banan med byggnader m. m.	684,0
Rullande material	226,7
Inventarier	25,5
	936,2
För trafik ej öppnade bansträckor och dylikt	47,1
Rörelsemedel	53,9
Statsmedel, som använts för täckande av driftförlust	35,3
	²⁾ 1,072,5

De tre förstnämnda posterna pläga sammanföras under en totalsumma, benämnd "avkomstberättigad byggnadskostnad". Denna har under åren 1880—1922 förändrats på följande sätt:

År	Avkomstberättigad byggnadskostnad milj. kr.
1880	191,4
1890	255,1
1900	358,4
1910	522,9
1920	851,2
1922	936,2

Då denna byggnadskostnad i regel anses motsvara anläggningsskapitalet, plägar driftens förräntning närmast be-

¹⁾ Jfr *Järnvägstaxekommitténs betänkande*, Del IV B., som innehåller en utförlig undersökning av denna fråga.

²⁾ Här ingår ej likviderad fordran för lapplandsmalmstransport med 30,8 milj. kr.

räknas för detta kapital ensamt. Givetvis påkallar en dylik beräkning i första rummet intresse och då utom anläggningskapitalet först under de senaste åren med dess extraordinära förhållanden en relativt mindre summa varit bunden i företagets rörelse, blir differensen mellan byggnadskostnadens och hela det disponerade statskapitalets storlek och förräntning icke särskilt framträdande. En viss hänsyn kommer emellertid här att tagas till båda dessa siffror.

De enskilda järnvägarnas totala kapital vid 1920 och 1922 års slut sammansattes på följande sätt:

	Milj. kr. 1920	Milj. kr. 1922
Statslån	68,3	69,8
Obligationslån	203,7	196,7
Andra lån	29,2	31,9
Övriga skulder	59,4	360,6
Aktiekapitalet	236,2	242,1
Reservfond	29,7	31,7
Reparations- och förnyelsefond	40,3	43,6
Övriga fonder	40,5	346,7
Vinst	21,4	39,2
	<u>728,7</u>	<u>356,6</u>
		<u>722,8</u>

Banornas hela nuvarande kapital utgör sålunda mindre än tre fjärdedelar av statsbanornas, varvid likväl hänsyn icke tagits till, att privatbanorna — i motsats till statens järnvägar — i betydande utsträckning amorterat sitt anläggningskapital. För den del därav, som kommer på statslånen, är amorteringssiffran känd. Som lån har staten ursprungligen beviljat 93,6 miljoner kronor, vartill komma 4,2 miljoner kronor utan återbetalningskyldighet, vadan privatbanorna sålunda av den förstnämnda summan år 1920 avamorterat 25,3 miljoner eller omkring 27 procent.

Det egna kapitalet utgör för privatbanorna något mindre än hälften av totalkapitalet. Främst märkes här aktiekapitalet, år 1920 representerade omkring 68 procent av fonderna. 63,3 miljoner eller omkring en fjärdedel av aktiekapitalet kom på

kommuner och landsting, återstoden på enskilda. Omkring 110 miljoner kronor hade de privata banorna samlat i fonder (utom vinst), motsvarande en dryg sjundedel av hela det disponerade kapitalet. Det förtjänar till jämförelse erinras om, att statsjärnvägarnas enda motsvarande post, förnyelsefonden, utgjorde år 1920 endast omkring 13 miljoner kronor (år 1922: 37 milj.) eller några få procent av kapitalet.

Vid en granskning därefter av tillgångssidan i privatbanornas balansräkningar framgår, att, medan byggnadskostnad och anläggningarnas bokförda värde i statsjärnvägarnas balanser sluta på samma belopp, så är hos de enskilda banorna sistnämnda summa mindre än den förra. Upprättas en generalbalans för samtliga enskilda järnvägar, så visar denna för de till "avkomstberättigad byggnadskostnad" hörande poster (bana, rullande material, inventarier) år 1920 en tillgångssumma av 595,5 miljoner kronor, medan samtidigt motsvarande byggnadskostnad redovisas med 660,3 miljoner kronor. Detta innebär sålunda, att de enskilda banorna använt vinstmedel icke blott för en fortlöpande förnyelse av sliten och föråldrad egendom, för låneamortering och fondering, utan ock för direkt avskrivning på tillgångarnas kapitalvärde. Denna avskrivning, vilken, liksom övriga konsolideringsåtgärder, är en helt naturlig sak för varje enskilt affärsföretag, har, såsom nyss angivna siffror visa, hittills uppgått till omkring 10 procent.

Huru mycket dyrare statsbanornas byggnadskostnad varit än de enskildas — en följd bl. a. av att de förra överhuvud ansetts böra representera en särskilt hög standard — framgår av följande siffror för 1920:

	Byggnadskostnad pr bankm. tusen kr.
Statens järnvägar	154,6
Enskilda järnvägar, normalspåriga ..	84,8
„ „ smalspåriga	45,5

Den dyraste stambanan är Stockholm—Göteborg med en avkomstberättigad byggnadskostnad pr bankm. år 1921 av 287,3

tusen kronor; den dyraste större privatbanan är Bergslagens med 175,5 tusen kronor. Därefter komma för statsbanorna Gällivare—Riksgränsen med 258,4 och Järna—Malmö med 238,4 samt för de enskilda Frövi—Ludvika med 125,5 och Uppsala—Gävle med 125,4. Den allmänna uppfattningen, att norrlandsbanorna äro särskilt dyrbara, är ej fullt riktig: Luleå—Gällivare kostade visserligen 211,7 (Gällivare—Riksgränsen, se ovan) och Stockholm—Bräcke 169,3, men Bräcke—Storlien—gränsen endast 99,5, Bräcke—Boden 96,5 och Östersund—Vilhelmina 82,4, allt i tusental kronor per bankilometer.

2.

Nettoinkomsten av statens järnvägars drift har under nedanstående år uppgått till följande belopp:

År	Nettoinkomst resp. förlust (—) milj. kr.	Utgifter i % av brutto- inkomster
1880	6,4	61,1
1890	6,6	70,1
1900	10,4	76,6
1910	15,9	78,0
1913	21,8	75,4
1916	24,6	83,6
1918	— 60,3	123,6
1919	— 11,1	103,7
1920	29,6	91,4
1921	7,2	97,2
1922	24,3	88,3

Såsom redan den tidigare analysen av inkomster och utgifter var för sig givit vid handen, ha de senares förhållande till de förra nästan oavslutligt försämrats under statsjärnvägarnas hit-tillsvarande verksamhetstid. Likväl är relationen under de tjugu åren från 1890-talets mitt, åtminstone teoretiskt, ännu någorlunda tillfredsställande. Så kom emellertid kriget och så-

som en följd av dess oerhörda utgiftsökning utan motsvarande inkomststegring den stora förlusten åren 1918—1919. Under 1920 hade en väsentlig förbättring varit möjlig, om icke lönekontot ytterligare stegrats (genom ökade löner). I slutet av året sjönk därefter trafiken, och blev 1921 års resultat med fortskridande trafikminskning mycket otillfredsställande. 1922 representerar ånyo en förbättring.

Den avkastning denna nettoinkomst berett det investerade kapitalet är icke synnerligen betydande. Följande siffror äro i detta hänseende belysande:

Nettoinkomst				Nettoinkomst			
År	milj. kr.	i % av bygg- nadsk.	i % av disp. kapital	År	milj. kr.	i % av bygg- nadsk.	i % av disp. kapital
1880....	6,4	3,4	3,1	1902....	11,4	3,0	2,7
1881....	7,5	3,7	3,5	1903....	13,5	3,3	3,1
1882....	8,0	3,8	3,7	1904....	14,9	3,4	3,3
1883....	7,7	3,5	3,5	1905....	15,4	3,5	3,3
1884....	7,5	3,4	3,3	1906....	18,0	4,0	3,8
1885....	6,9	3,1	3,0	1907....	12,5	2,7	2,5
1886....	5,5	2,4	2,3	1908....	6,7	1,4	1,3
1887....	5,2	2,2	2,1	1909....	8,5	1,7	1,6
1888....	6,8	2,8	2,7	1910....	15,9	3,1	2,9
1889....	7,4	3,0	2,9	1911....	18,0	3,4	3,1
1890....	6,6	2,6	2,5	1912....	20,3	3,7	3,5
1891....	6,3	2,4	2,4	1913....	21,8	3,9	3,6
1892....	6,1	2,3	2,3	1914....	23,4	4,0	3,7
1893....	6,5	2,4	2,3	1915....	27,5	4,5	4,2
1894....	7,3	2,6	2,6	1916....	24,6	3,9	3,6
1895....	9,3	3,2	3,2	1917....	7,3	1,1	1,0
1896....	12,2	3,9	3,9	1918.. —	60,3	— 8,4	— 7,6
1897....	15,1	4,6	4,6	1919.. —	11,1	— 1,4	— 1,2
1898....	14,2	4,3	4,3	1920....	29,6	3,6	3,0
1899....	12,4	3,7	3,5	1921....	7,2	0,8	0,7
1900....	10,4	3,0	2,8	1922....	24,3	2,7	2,4
1901....	8,6	2,4	2,1				

En sammanställning av genomsnittstal för de båda första av dessa sifferserier ter sig på sätt nedanstående tablå utvisar:

År	Nettoinkomst i medeltal per år milj. kr.	Nettoinkomst i % av byggnadskostnaden %
1861—1870	1,7	2,5
1871—1880	5,1	3,4
1881—1890	6,9	3,0
1891—1900	10,0	3,2
1901—1910	12,5	2,8
1911—1915	22,2	3,8
1916—1920	— 2,0	— 0,3

Det intryck av relativ jämnhet, som, enligt den sista tablå, åren före kriget bereder, brytes i någon mån, om årsresultaten närmare granskas med ledning av den först återgivna tabellen samt siffror för tidigare år. Då framträder en ganska starkt rörlig våglinje. Från ett lågt läge omkring 1 à 1,5 procent i början av 1860-talet stiger kurvan nästan oavbrutet till 1873, då den når sitt hittillsvarande högsta läge i omedelbar närhet av 5-procentgränsen. Därefter kommer en tid av växelvis upp- och nedgång, tills år 1897 en ny toppunkt nås vid 4,6 procent, varefter minimilägen intagas åren 1901 (2,4 procent) och 1908 (1,4 procent) samt höjdläge år 1906 (4,0 procent). Efter 1908 går kurvan raskt uppåt, når år 1915 ett maximum med 4,5 procent och pressas sedan hastigt ned under nollstrecket till — 8,4 procent år 1918 och — 1,4 procent år 1919.

Avkastningens växlingar följa, som naturligt är, rätt nära den allmänna ekonomiska konjunktorens böljerörelse, varvid likväl i regel järnvägarnas bästa år infalla något tidigare än konjunktorens toppunkter. Inkomsterna taga nämligen tidigare inflytande från uppsvinget i rörelse och trafik, medan utgifterna först senare influeras, men deras ökning varar i stället längre och är svårare att hejda, när inkomsterna vid en konjunktursvängning redan börjat minska.

Att statens järnvägar liksom varje ekonomiskt företag är underkastat konjunktorens växlingar borde göra det lika önskvärt för denna affär som för andra att söka motverka inflytandet av vågrörelsen genom utjämnande avsättning till fonder och genom en förutseende finanspolitik i övrigt. Att så i endast ringa mån varit fallet, har i det föregående visats. Avkastningens relativt låga nivå torde emellertid ock böra ses ur andra synpunkter.

Under de tidigare åren omfattade statsbanorna i övervägande grad linjer med goda trafikmöjligheter och relativt god avkastning. Med byggandet av norrlandsbanorna försämrades siffrorna, ehuru en viss utjämnning ernås tack vare de goda inkomsterna på malmбанorna. En närmare översikt av avkastningen på olika linjer, under den tid de trafikerats, beredes av siffrorna i tabell 10. Därav framgår bl. a., att nettoinkomsten av linjen Stockholm—Göteborg, trots att denna bana är vårt lands dyraste, före kriget aldrig understeg 5 procent och i genomsnitt utgjort omkring 6 procent. Katrineholm—Malmö och Falköping—Nässjö ha under uppsvingsperioden 1896—1910 lämnat 5,5—5,9 procent, Järna—Malmö 1911—15 omkring 7 procent och t. o. m. under krigsåren god avkastning, växlande mellan 4 och 12 procent. Av större mellansvenska statsbanor har linjen Krylbo—Hallsberg—Mjölby till 1900 givit en avkastning, som ungefärligen motsvarar den för hela bannätet genomsnittliga, medan dess räntabilitet sedermera varit ytterligt klen, Laxå—Charlottenberg har endast få år nått över 2 procent och Göteborg—Strömstad har alltid gått med förlust, före kriget belöpande sig till omkring 2 procent. Göteborg—Malmö—Trälleborg har redovisat den för hela nätet genomsnittliga vinsten, medan ångfärjeleden Trälleborg—Sassnitz, utom de första åren och åren 1921—22, alltid givit underskott — under krigsåren i mycket betydande grad (13—36 procent) — samt ångfärjeleden Malmö—Köpenhamn växlat mellan förlust (under kriget ända till 26 procent) och en svag vinst. Den av staten i samband med Inlandsbanans byggande inlösta linjen Kristinehamn—Brunflo, som trafikerats av staten

endast under krigsåren från 1917, har konstant gått med förlust. Bland de norrländska banorna ha Sundsvall—Storlien redovisat obetydliga överskott, oftast omkring eller under 1 procent, och Stockholm—Ånge i regel 2 till 3 procent, medan Östersund—Vilhelmina, Bräcke—Boden och Boden—Haparanda regelbundet givit underskott. Däremot ha de lappländska malmбанorna före kriget lämnat relativt betydande vinster: Luleå—Gällivare 6—8 och Gällivare—Riksgränsen 4—10 procent.

Först från och med år 1912 har i järnvägsstatistiken resultatet av affärsverksamheten vid räntegivande och icke räntegivande rörelsegrenar redovisats var för sig. Ätgärden föranleddes av ett regeringsbeslut, enligt vilket i årsberättelsen skulle intagas en tabell "över resultatet av statens järnvägars affärsverksamhet vid olika rörelsegrenar med av varandra oberoende affärsvillkor, varvid räntegivande och icke räntegivande samt icke driftfärdiga rörelsegrenar särhållas". I anledning härav meddelas i statistiken från och med år 1912 de ekonomiska resultaten vid olika bandelar, "under anmärkning dock, att affärsvillkoren äro i avseende på arten desamma vid nästan alla bandelar och endast skilja sig från varandra genom trafikens större eller mindre intensitet".

Såsom räntegivande bandelar (ångfärjeleder) redovisades år 1912 följande:

Stockholm—Göteborg	med sidolinjer	
Stockholm—Ånge	"	"
Krylbo—Hallsberg—Mjölby	"	"
Laxå—Charlottenberg—gränsen	"	"
Falköping—Nässjö		
Katrineholm—Malmö		
Göteborg—Malmö—Trälleborg	"	"
Luleå—Gällivare	"	"
Gällivare—Riksgränsen		
Trälleborg—Sassnitz		
Malmö—Köpenhamn.		

Till de icke räntegivande fördes:

Göteborg—Strömstad

Skövde—Karlsborg

Sundsvall—Storlien

Östersund—Ulriksfors

med sidolinjer

Bräcke—Boden

” ”

Boden—Lapträsk.

Det för dessa båda grupper disponerade kapitalet o. s. v. utgjorde:

	Kapital miljoner kr.	Brutto- inkomst miljoner kr.	Drift- kostnader miljoner kr.	Netto- ink. (+) eller förlust (—) milj. kr.	Ränta å kapitalet (+) eller ränte- förlust (—) %
Räntegivande.....	420,8	75,3	53,7	+ 21,6	+ 5,1
Icke räntegivande.....	123,3	7,9	9,2	— 1,3	— 1,0

Vid jämförelse mellan denna uppställning för åren 1912 och 1920 — det sista år, för vilket den redovisats — framträda vissa skiljaktigheter, varav de viktigaste äro, att sträckan Sundsvall—Storlien jämte de nytillkomna bandelarna Kristinehamn—Mora med sidolinjer och Järna—Norrköping förts till räntegivande samt ångfärjelederna överflyttats till förlustgrenarna. 1920 års fördelning har följande utseende.

Räntegivande:

Stockholm—Göteborg

med sidolinjer

Stockholm—Bräcke

” ”

Krylbo—Hallsberg—Mjölby

” ”

Laxå—Charlottenberg—gränsen

” ”

Kristinehamn—Mora

” ”

Falköping—Nässjö

Järna—Malmö (inkl. Katrineholm—Norrköping)

Göteborg—Malmö—Trälleborg med sidolinjer

Bräcke—Storlien—gränsen

” ”

Luleå—Gällivare

” ”

Gällivare—Riksgränsen.

Ikke räntegivande:

Göteborg—Strömstad

Skövde—Karlsborg

Östersund—Vilhelmina

med sidolinjer

Bräcke—Boden

” ”

Boden—Haparanda—gränsen

” ”

Trällebörg—Sassnitz

Malmö—Köpenhamn.

	Kapital miljoner kr.	Brutto- inkomst miljoner kr.	Drift- kostnader miljoner kr.	Netto- ink. (+) eller förlust (—) milj. kr.	Ränta å kapitalet (+) eller ränte- förlust (—) %
Räntegivande.....	692,0	313,5	268,8	+ 44,7	+ 6,5
Ikke räntegivande.....	153,8	29,1	44,6	— 15,5	— 10,1

Åren 1916—1920 räknades som räntegivande, resp. ikke räntegivande bandelar, sådana, som år 1916 lämnat överskott, resp. brist. Denna oegentlighet förklaras i statistiken vara betingad av önskvärdheten att för femårsperioden erhålla år för år jämförbara uppgifter.

I 1921 års redogörelse har här ifrågavarande uppdelning utelämnats ”med hänsyn tagen bland annat”, såsom i berättelsen anföres, ”till rådande extraordinära förhållanden ifråga om järnvägsdriftens räntabilitet”. Uppdelningen skulle enligt regeringsbeslutet verkställas ”blott därest verkets affärsrörelse kan uppdelas i rörelsegränar med av varandra oberoende affärsvillkor, vilket givetvis här ikke är fallet”. Emellertid framgår av en i berättelsen meddelad tablå rörande ”ekonomiskt resultat vid olika rörelsegränar under år 1921” att endast följande sträckor givit nettointkomst, nämligen

Stockholm—Göteborg med sidolinjer

Järna—Malmö med Katrineholm—Norrköping

Göteborg—Malmö—Trällebörg med sidolinjer

Falköping—Nässjö

Luleå—Gällivare med sidolinjer

Gällivare—Riksgränsen
Trälleborg—Sassnitz.

Dessa uppgifter visa, att statens järnvägar ifråga om den ekonomiska avkastningen representera ett synnerligen heterogent nät. Det kan ur denna synpunkt, såsom statsbaneekonomikommissionen gjort, lämpligen uppdelas i fyra delar, nämligen 1) de relativt trafikstarka och bäriga linjerna i södra delarna av landet (upp till Bräcke), 2) de med hänsyn till trafik och bärighet svaga linjerna i Norrland, 3) malmбанorna Luleå—Riksgränsen och 4) ångfärjelederna. En sammanställning av vissa uppgifter angående dessa grupper meddelas här nedan:

	Ban- längd km.	Bygg- nads- kostnad milj. kr.	Brutto- inkom- ster milj. kr.	Utgifter milj. kr.	Nettoinkomst	
					milj. kr.	i % av bygg- nadsk.
<i>1913.</i>						
Södra nätet	2,791	381,2	64,3	49,7	14,6	3,8
Norra »	1,387	110,7	7,7	8,7	— 1,0	— 0,9
Malmбанorna	449	65,1	15,6	7,2	8,4	12,9
Ångfärjorna	69	6,8	1,1	1,3	— 0,2	— 2,9
<i>1920.</i>						
Södra nätet	3,042	563,5	274,4	232,1	42,3	7,5
Norra »	2,022	178,4	36,6	50,8	— 14,2	— 8,0
Malmбанorna	449	97,1	28,8	24,8	4,0	4,1
Ångfärjorna	69	6,8	3,2	5,7	— 2,5	— 36,8

Siffrorna belysa klart de ekonomiska svårigheter, med vilka statsjärnvägarna ha att kämpa. Det södra trafikstarka nätet, i vilket likväl ingå några förlustlinjer, såsom Göteborg—Strömstad och Skövde—Karlsborg, lämnade år 1920 trots sin relativt väsentligt högre byggnadskostnad en nettoinkomst av 42,3 miljoner kronor, motsvarande en förräntning av byggnadskapitalet av 7,5 procent, medan det norra trafiksvaga nätet gav en förlust på 14,2 miljoner kronor eller — 8 procent av kapitalet. Malmбанorna, som år 1913 lämnade omkring 40 procent av statsbanornas hela nettoinkomst, gävo år 1920, på grund av

tidigare berörda förhållanden, ett betydande underskott. Av tablån framgår också, att det norra nätets, förlustbanornas, belastning av budgeten väsentligt stegrats, huvudsakligen beroende på att främst denna del av statsbanorna under de senare åren utökats och — alltså utökas. Endast på de sju åren mellan 1913 och 1920 ha dessa banor vuxit i längd med ej mindre än 46 procent, under det att det södra nätet ökats med blott 9 procent.

3.

Frågan angående huru stor avkastning statsjärnvägarna rätteligen böra giva har varit föremål för mycken diskussion. När man fattade de första besluten om stambanornas byggande, företrädde såväl den meningen, att dessa skulle kunna förrenta sitt kapital, som den uppfattningen, att de byggdes i huvudsakligt syfte att tjäna landets näringsliv, vadan avkastningsfrågan borde komma i andra planet. Sedermera hördes ofta klagan över den dåliga förräntningen, bemött av dem, som framhöllo järnvägarnas i första rummet nationalekonomiska betydelse. Denna sistnämnda synpunkt blev den förhärskande vid diskussionen om norrlandsbanorna, där det gällde att öppna nya delar av landet för ekonomiskt liv och för gemenskap med det övriga riket, varjämte strategiska skäl även framträdde med anspråk på beaktande. I detta sammanhang skapades begreppet "kulturbanor", varmed man ville beteckna sådana järnvägar, som, utan att kunna påräkna tillfredsställande räntabilitet, likväl voro nödvändiga såsom främjare av andlig och ekonomisk kultur i eljest i dessa hänseenden vanlottade delar av landet. Beteckningen kulturbanor har sedan ofta använts såsom ett generellt namn för de icke räntabla banorna — en mycket godtycklig systematiseringsgrund, som ej förtjänar efterföljd. En icke räntabel bana blir nämligen ofta sedermera helt eller delvis räntabel, men förlorar därigenom givetvis icke sitt med kulturbegreppet förenade syfte, lika litet som en annan bana, vilken övergår från god till dålig avkastning, endast av

denna anledning får en mission som den ursprungligen måhända alls ej haft.

Det svenska statsbanenätets egenskap att inom sig rymma banor av väsentligen olikartade ekonomiska förutsättningar har emellertid ständigt låtit det bli ett framträdande spörsmål vilken fordran, som bort ställas på dess driftsresultat. Därvid har bl. a. gjorts gällande, att det av statsbanorna disponerade statskapitalet, med undantag av det i oräntabla bandelar bundna, skulle förräntas enligt hela statsskuldens effektiva medelräntefot, eller ock alternativt att hela den del av statsbanekapitalet, som består av lånemedel, skulle förräntas efter den ränta, som gäller för denna del av statsskulden.

Den förra principen har närmare utvecklats av järnvägstaxekommittén och har av statsbanorna följts i dess budgetförslag t. o. m. år 1920. Huvudskälet för denna grundsats, som undantager de icke räntabla banornas byggnadskostnad från förräntning, är att dessa skulle vara byggda i allmänt riksinteresse och att därför kostnaderna böra bäras av det allmänna och icke av trafikanterna vid övriga statsbanor — det vore oskäligt begära, att industri och befolkning i södra Sverige skulle ensamma bära en stor del av kostnaden för t. ex. Inlandsbanan. Den senare principen åter har framförts av järnvägsstyrelsen vid dess förslag till beräkning av nettoinkomsten för år 1921 och grundar sig på framhållandet av, att någon fast gruppering av räntebärande och icke räntebärande bandelar ej finnes. Den verkliga räntan å de av staten för järnvägsbyggen och järnvägsköp anskaffade lånen är en statens förlöpande kostnad för järnvägsdriftens besörjande. Först sedan denna kostnad täckts av järnvägarnas behållning, uppstår vinst å det statens kapital, som i form av skatte- eller trafikmedel investerats i järnvägarna. Man borde sålunda vid kalkyler av statsjärnvägarnas budget i första hand eftersträva en minimi-behållning, som svarade mot årsräntan på järnvägarnas andel av hela statsskulden.

Statsbaneekonomikommisionen har anslutit sig till denna sistnämnda uppfattning.

Här skall ifråga om dessa olika beräkningsprinciper endast framhållas, att den först anförda lider av den svagheten, att den tudelar statsbanesystemet i två grupper, där indelningsgrunden är flytande och försvårar en objektiv fastställelse, åtminstone för någon längre period i sänder. I den mån en dylik uppdelning på bäriga och oräntabla banor är möjlig, kan den emellertid tjäna till utgångspunkt för en särskild redovisning av dem i varje års bokslut och därmed för en rationellare avkastningskalkyl.

Den andra och nyare beräkningsgrundvalen har en avgjord nackdel, liggande däri, att det, såsom tidigare visats, är att tillskriva övervägande tillfälliga orsaker, huruvida en viss bana byggts av låne- eller av skattemedel och att sålunda den grad, i vilken lånemedel ingå i statsbanekapitalet, icke har något med ekonomiska realskäl att skaffa. En förräntning, som endast tillgodoser denna del av kapitalet, kan sålunda icke anses hålla måttet ur allmänna finansiella och ekonomiska synpunkter.

Att för statens järnvägar liksom för varje annat affärsföretag eftersträva en tillfredsställande förräntning av hela det disponerade kapitalet, har, såsom den i det föregående verkställda utredningen av statsjärnvägarnas hittillsvarande avkastning visar, alltid varit en utopi. Ännu ha statens järnvägar endast under några få gynnsamma år kunnat lämna en avkastning, som räckt till ränta på statskapitalet — i genomsnitt har ej ens av byggnadskostnaden kunnat förräntas mera än omkring 80 procent. En strängt genomförd sparsamhet på alla områden, i förening med lämpligast möjliga organisation kan förbättra detta resultat. Men en så stor förbättring, att en tillfredsställande förräntning av hela statskapitalet jämte erforderliga be-
lopp för avskrivning eller amortering framskapas ur statsjärnvägarnas drift, kan icke vinnas utan en taxehöjning, som säkerligen skulle anses betungande för näringslivet.

Om det sålunda kan förväntas, att det svenska folkhushållet även för framtiden måste räkna med en relativt blygsam av-

kastning av statsbanenätet som helhet, så vore emellertid åtskilligt vunnet med en sådan anordning av detta företags bokmässiga redovisning, att full klarhet ernåddes angående det verkliga driftresultatet, varvid särskild hänsyn toges till kapitalinvesteringen i goda och dåliga bangrupper. Vad statsjärnvägarna nu redovisa såsom överskott är nämligen egentligen intet annat än en i regel otillräcklig ränta på hela det investerade kapitalet. Någon vinst i vanlig mening lämnar denna rörelse ej. Men under sådana omständigheter synes det lämpligt, att en dylik fiktion icke vidare upprätthålles, utan att detta Sveriges största affärsföretag upprättar bokslut enligt samma grunder, som gälla för enskilda företag, och sålunda på sätt, som i lämplig ordning föreskrives, verkställer avskrivning eller amortering och förräntar kapital samt därefter, om något belopp återstår, redovisar vinst att användas för inleverans till staten eller för fondering. Än mer kunde ur dessa synpunkter ävensom för taxepolitiken vinnas, om det i de förlustgivande banorna investerade kapitalet resolut avskreves, så att endast för återstoden vinst behövde beräknas, varvid emellertid tid efter annan en undersökning av förlustbanornas omfattning måste ske med följande justeringar.

4.

En jämförelse av driftresultatet mellan statsjärnvägarna och de privata banorna erbjuder givetvis de största svårigheter. Olikheter i kapitalinvestering, byggnadsstandard, taxepolitik, lönehöjd o. s. v. föreligga här, som göra varje jämförelse av endast de redovisade vinstsiffrorna mycket svårbedömd. Därtill komma de olika förutsättningarna hos ett storföretag som statens järnvägar och hos flertalet relativt små enskilda banor att låta en rationell organisation av förvaltning och drift inverka i ekonomiskt gynnsam riktning. Slutligen må även framhållas, att de enskilda järnvägarna i likhet med alla andra privatföretag betala skatter till det allmänna, en utgiftspost, som ej äger motsvarighet hos statsbanorna.

Av dessa skäl anföras nedanstående siffror mera för fullständighetens och orienteringens skull än i syfte att därur draga några vittgående slutsatser.

Avkastningen (nettoinkomst i procent av byggnadskostnaden) under varje femårsperiod efter 1880 för statsjärnvägarna och privatbanorna har uppgått till följande siffror:

	Statens järnv.	Enskilda normalspåriga	Enskilda smalspåriga
1881—1885	3,4	4,1	4,0
1886—1890	2,6	4,3	3,5
1891—1895	2,6	4,8	3,7
1896—1900	3,8	5,4	4,8
1901—1905	3,1	4,7	4,4
1906—1910	2,5	3,6	2,9
1911—1915	3,8	4,3	3,3
1916—1920	— 0,3	4,5	3,5

Undantagslöst ligga sålunda dessa siffror högre för de normalspåriga privatbanorna än för statsjärnvägarna, ehuru det icke heller för de förra är fråga om någon hög förräntning. Den mest anmärkningsvärda skillnaden förekommer under de senaste fem åren, då mot ett underskott för statsjärnvägarna svarar en relativt god förräntning för de enskilda banorna, ett förhållande, som torde bero på att privatbanorna tidigare än statsbanorna beretts tillfälle tillämpa gynnsammare tariffer.

Det av de nu anförda siffrorna belysta förhållandet, att icke heller privatbanornas avkastning i stort sett är särskilt hög, sammanhänger därmed, att dessa i likhet med statsbanorna ofta byggts, utan att räntabilitetssynpunkten fått vara avgörande. Hänsynen till de av banorna berörda orternas intresse av bättre kommunikationer med dessas betydelse för näringar och befolkning har säkerligen i hög grad varit utslaggivande för många enskilda banföretag i vårt land. Att aktieägarne i regel icke skördat stora vinster på sina järnvägsengagement inses, utom av förestående siffror, bl. a. därav, att exempelvis den

största privatbanan, Bergslagens (banlängd 494 km. eller 35 km. längre än stambanan Stockholm—Göteborg) under de första 27 åren av sin tillvaro icke lämnade någon som helst utdelning på aktiekapitalet och under sin hittillsvarande omkring 50-åriga verksamhet utdelat endast 2,1 procent i genomsnitt per år.

Följande siffror angiva några hållpunkter för en jämförelse med de tre större privatbanor, för vilka även i den föregående framställningen vissa detaljuppgifter lämnats:

	Nettoinkomst per bankm., tusen kr.				Driftkostnadsprocent				Nettoinkomst i % av byggnadskostn.			
	1913	1920	1921	1922	1913	1920	1921	1922	1913	1920	1921	1922
Statens järnvägar	4,7	5,3	1,3	4,3	75,4	91,4	97,2	88,3	3,9	3,6	0,8	2,7
Bergslagens	7,2	15,8	6,5	8,9	60,6	79,0	85,1	76,2	5,6	9,4	3,8	5,1
Gävle—Dala	4,6	2,6	1,1	2,0	68,3	94,2	96,1	91,2	5,1	2,5	1,0	1,8
Stockholm—Västerås	4,6	4,3	4,1	3,5	67,9	91,1	88,3	86,4	5,6	4,2	3,9	3,3

Även dessa tal visa, att statsjärnvägarna såsom helhet lämna ett vinstresultat, som ofta avsevärt understiger en stor privatbanas. Vid en jämförelse med Bergslagens järnväg framträder särskilt de för denna vida gynnsammare siffrorna. Emellertid må samtidigt ej förgätas, att de trafikstarka och bäriga banorna inom statsbanenätet ge en god avkastning, som exempelvis för Stockholm—Göteborg år 1920 utgjorde 10,1, för Järna—Malmö 12,1 procent o. s. v. Det är därför, såsom redan nämnts, med en stor försiktighet man måste behandla jämförelser av denna art, ehuru de ur vissa synpunkter givetvis äga sitt intresse.

Kap. III.

STATSBANORNAS ORGANISATION.

A. Järnvägsstyrelsen.

1.

Under den tid, Nils Ericson var statsbanebyggnadernas enväldige chef, lydde hela förvaltningen under honom ensam. Men redan i ett år 1856 avgivet betänkande framhöll Ericson, att, sedan de stora järnvägslinjerna kommit i full gång, vården och befattningen med det hela borde anförtros åt en särskild styrelse, vars högste chef icke behövde vara "en teknisk person", därest samtidigt särskilda chefer tillsattes — en för arbetena, en för rörliga materialen och en för trafikavdelningen — vilka vore fullt hemmastadda i sitt fack.

En sådan styrelse kom också, såsom i det föregående omnämnts (jfr sid. 12), till stånd från och med 1863 års ingång, då Ericsons arbetsuppgift fördelades på styrelsen för statens järnvägstrafik och styrelsen för statens järnvägsbyggnader. Den förra av dessa styrelser skulle utgöras av en chef under benämning generaldirektör med ensam beslutanderätt, ävensom av tre intendenten — en för vardera av statsbanornas dåvarande tre huvuddistrikt — samt en byråchef. Intendenterna skulle, utom utövädet av chefsskapet över distriktets personal och förvaltning, å vissa tider sammanträda i styrelsen vid avgörande av viktigare gemensamma angelägenheter samt för föredragning av särskilda frågor, som gällde distriktet. Byråchefen skulle i huvudsak vara föredragande för sådana frågor, som ej berördes av intendenternas förvaltning. Såväl intendenterna som byråchefen skulle äga att vid besluts fattande till

protokollet anteckna särskild mening, därest denna strede mot generaldirektörens.

Efter några år blev det emellertid nödvändigt att ändra denna organisation av styrelsen. Intendenterna räckte icke till i sin dubbla egenskap av distriktschefer och styrelseledamöter. Därför beslöts år 1866, att tvenne av intendenterna skulle helt ägna sig åt föredragning i styrelsen, den ene för ban- och maskin-ärenden, den andre för trafikfrågor, medan byråchefen fick på sin lott den allmänna ekonomien, redogörelseverket, kassaförvaltningen och statistiken. Den tredje intendenten (Malmö-distriktet) bibehölls i sin dittillsvarande ställning.

Järnvägstrafikstyrelsen hade genom denna organisation fått sin första, om ock provisoriska, utformning. Dess grundstomme för den centrala järnvägsförvaltningen — en chef såsom ensam beslutande och ett antal ledamöter föredragande för var sitt område och utrustade med reservationsrätt — har sedan ägt bestånd ända till nuvarande tid. De förändringar, som under årens lopp vidtagits, ha utvidgat organisationens omfattning i förhållande till rörelsens utveckling samt strävat att upphäva motsättningen inom styrelsen och linjeförvaltningen mellan olika förvaltningsgrenar. Eljest ha endast i relativt obetydlig grad rubbats den ursprungligen valda, till svensk ämbetsverkstradition nära anknutna formens huvudlinjer.

2.

Efter förslag av styrelsen framlade regeringen för 1869 års riksdag i samband med järnvägsstaten ett utförligt förslag till organisationsplan, vilket riksdagen godkände och som sedermera gav upphov till den första instruktionen för järnvägstrafikstyrelsen. En ny instruktion med mindre väsentliga ändringar tillkom år 1875.

Enligt dessa instruktioner skulle styrelsen utgöras av en generaldirektör samt fyra ledamöter, benämnda överdirektörer, vilka voro chefer och föredragande för respektive ban-, maskin-, trafik- och byråavdelningarna (den sista omfattande

kansli-, kameral-, kassa- och statistiska ärenden). Såsom närmaste biträden till avdelningscheferna tjänstgjorde överdirektörsassistenter.

År 1888 överfördes ledningen även av statens järnvägsbyggnader till trafikstyrelsen, som därefter kallades järnvägsstyrelsen.

En kommitté tillsattes år 1893 för att undersöka frågan angående ny organisation av järnvägsstyrelsen. Kommittéförslaget berörde huvudsakligen linjeförvaltningen och avsåg att genom dess förstärkande decentralisera organisationen. Det godkändes av riksdagen och föranledde en ny instruktion av år 1897. För styrelsens organisation innebar denna instruktion icke någon anmärkningsvärd förändring — överdirektörernas antal och ställning bibehölls, varemot deras assistenter förvandlades till byrådirektörer, vilkas antal fixerades till sex.

Genom ett par beslut av 1898 och 1902 anställdes av styrelsen dels en överingenjör såsom föredragande för frågor om nya järnvägsbyggnader och dels en adjungerad ledamot (för ett år i sänder) för föredragning av ärenden angående taxor och statistiken. Styrelsen bestod sålunda nu, utom av generaldirektören, av 6 ledamöter (5 överdirektörer och 1 överingenjör).

3.

En förnyad ingående diskussion av järnvägsförvaltningens organisation åvägabragtes genom en av regeringen år 1906 tillsatt kommitté. Vid dennas förordnande yttrade civilministern till statsrådsprotokollet, att generaldirektören, på vars personliga insatser en rationell skötsel av statsbanerörelsen i hög grad vore beroende, på grund av den då gällande instruktionen alltför mycket upptoges av detaljfrågor och löpande ärenden. Det vore därför angeläget att genom ändrade dispositioner bereda honom tid att ägna större uppmärksamhet åt vad som borde vara hans huvuduppgift, d. v. s. att planlägga och taga initiativet till de stora frågorna. Vidare borde tagas under omprövning, huruvida ej vid generaldirektörens sida inom styrelsen

kunde ställas representanter för den merkantila och industriella världen. Visserligen förmedlades sambandet mellan styrelsen och näringslivet genom järnvägsrådet,¹⁾ men detta kunde ej alltför ofta sammankallas och det låge dessutom i sakens natur, att en dylik rådgivande församling icke kunde utöva samma inflytande på rörelsens förvaltning som personer, vilka själva vore medlemmar i styrelsen och mera omedelbart deltog i ärendenas handläggning.

Kommittén framlade sitt förslag i början av år 1907 och föreslog — utom vissa åtgärder för avlastning av styrelsens arbetsbörda genom skapande av självständigare distriktsförvaltningar under distriktschefer med verklig chefsställning — den ändringen i styrelsens sammansättning, att generaldirektören såsom närmaste man och ställföreträdare skulle erhålla en souschef, benämnd överdirektör. Generaldirektören skulle icke anställas på ordinarie stat som dittills, utan förordnas för en tid av sex år. Detsamma skulle gälla souschefen. De dittillsvarande fem överdirektörerna skulle kvarstå men kallas avdelningschefer, varjämte även överingenjören skulle bibehållas. Dessutom skulle styrelsen utökas med två järnvägsfullmäktige och en suppleant, vilka skulle representera den i civilministerns ovan återgivna anförande påkallade kontakten med näringslivet. Vidare föreslog kommittén inrättande av en särskild överrevision för järnvägarna genom tre av regeringen utsedda överrevisorer, stående utom järnvägsförvaltningen och utsedda bland erfarna och praktiska män, av vilka åtminstone en borde vara tekniskt utbildad.

Fullmäktige skulle tillika med överdirektören och vederbörande avdelningschef äga icke allenast reservationsrätt utan egen rösträtt vid viktigare ärendens avgörande. Detta förslag innebar måhända den viktigaste nyheten i hela organisationsplanen, i det att dess förverkligande hade betytt, att systemet med styrelsens chef såsom ensam beslutande utbyts mot en kollegial styrelseform, baserad på majoritetsbeslut i viktigare frågor, med utslagsröst för ordföranden. Sin ståndpunkt i

¹⁾ Inrättat på försök 1902.

detta hänseende motiverade kommittén med den stora vikt den fäste vid fullmäktigeinstitutionen. Endast genom att giva fullmäktige rösträtt skulle de bästa möjliga fullmäktige kunna erhållas och beredas tillbörligt inflytande på järnvägens förvaltning. En sådan anordning skulle dock icke medföra någon förändring i stadgandet, att chefen i första rummet skulle vara Kungl. Maj:t ansvarig för järnvägarnas förvaltning. Ett dylikt ansvar kunde nämligen förenas med ledamöternas rätt till omröstning, likaväl som detta ägde rum i de enskilda affärsföretagens styrelser. Vad som undantagslöst tillämpades i all ekonomisk bolagsförvaltning och där befunnits fördelaktigt borde bli till nytta även för en statens affärsinstitution.

Järnvägsstyrelsen motsatte sig i sitt över kommittébetänkandet avgivna yttrande, utom souschefsbefattningen, även åtskilliga av de förslag, som avsågo stärkande av linjeförvaltningens självständighet, tillstyrkte däremot järnvägsfullmäktiges anställande, men kringskar väsentligt den befogenhet, kommittén tilltänkt dessa, samt ansåg, att kommittén med sitt förslag om kollegialstyrelse "ej anfört giltiga skäl för en sådan omstörtning av den bestående styrelseformen". Styrelsen höll tvärtom före, att en chef med ensam beslutanderätt skänkte kraft och enhet och att särskilt i ett verk av statsjärnvägarnas omfattning en rubbning i denna chefs ställning icke borde vidtagas utan tvingande skäl.

Civilministern, som förelade 1907 års riksdag förslag till ny lönereglering vid statsjärnvägarna, anmälde i sådant samband kommittéförslaget. Regeringen biträdde därvid i huvudsak förslaget om linjeförvaltningens ändrade organisation och ställning. Jämväl förordades inrättandet av fullmäktigeinstitutionen, men anslöt regeringen sig ifråga om dess verksamhetsområde samt beslutanderätt till järnvägsstyrelsens betänkligheter. Visserligen borde fullmäktige få deltaga i handläggningen även av vissa ärenden, som ej direkt avsåge ekonomiskt praktiska frågor av större betydelse för järnvägsförvaltningen eller allmänheten. Men kommitténs förslag, att deras närvaro med nödvändighet skulle erfordras för avgörandet även av en

del löpande ärenden vore icke lämpligt. Fullmäktigeinstitutionen skulle vara till, för att fullmäktige skulle lämna styrelsen och dess chef upplysningar och råd i frågor, som låge dem såsom affärsvärldens målsmän nära, men den finge ej verka hämmande på de löpande ärendenas handläggning och avgörande. Det med fullmäktiges tillsättande avsedda gagnet för järnvägsförvaltningen vunnes fullt ut, om styrelsens chef ägde tillkalla fullmäktige för deltagande i avgörandet av alla de ärenden, vid vilkas handläggning chefen ansåge fullmäktige lämpligen böra delta. Redan härav framginge även, att fullmäktige icke borde tillerkännas det inflytande på frågornas avgörande, som kommittén tänkt sig. Det krävdes, för att förvaltningen i dess helhet skulle vara kraftig och planmässig, att styrelsens chef vore den ensamt rådande. I annat fall vore det fara värt, att hans ansvarskänsla minskades, hans prestige nedsattes och hans intresse slappades.

Regeringen hade vidare en mot kommittén avvikande mening ifråga om avdelningschefernas (överdirektörernas) bibehållande. Det skäl, som av kommittén anförts för detta system, var huvudsakligen, förutom att det skulle befordra enhetligheten inom den centrala myndigheten, att den goda sammanhållningen inom styrelsen och oavbrutna samverkan mellan chefen och föredragandena, som måste finnas, för att det bästa resultat av förvaltningen skulle uppnås, jämförelsevis lätt kunde ernås med ett mindre antal verkliga avdelningschefer inom styrelsen, under det att anordningen med ett större antal föredragande måste väsentligt öka chefens arbete. Häremot invändes i regeringsförslaget, att till en början utan tvivel en väsentlig förenkling i ärendenas behandling inom styrelsen skulle åstadkommas, om den dåvarande instansen, överdirektören, mellan den, som berett och läst in ärendet, och generaldirektören avskaffades. Här föreläge givetvis ett dubbelarbete, vars nackdelar i de allra flesta fall icke motsvarades av bättre resultat i avgörandet. Sammanhållningen inom styrelsen skulle icke lida på, att avdelningscheferna försvunne, ty dels finge den även av regeringen föreslagne souschefen här en viktig

uppgift att fylla och dels skulle samarbetet underlättas, om varje särskild byrå lydde direkt under generaldirektören. Därtill komme att genom avdelningschefernas bibehållande den stränga åtskillnaden mellan statsjärnvägarnas tre huvudavdelningar (trafik, bana och maskiner) bleve svårare att nedbryta. Om åter all makt samlades i generaldirektörens hand, skulle styrelsen småningom sammansmälta till ett enhetligt verk, där varje ärende avgjordes med hänsyn icke till varje särskild avdelnings önskemål, utan till det helas och allmänhetens gagn.

Riksdagen godkände regeringsförslaget och i enlighet härmed utfärdades år 1907 ny instruktion för järnvägsstyrelsen att gälla från 1908. Styrelsen bestod enligt denna av generaldirektören, en överdirektör och souschef, en överingenjör för järnvägsbyggnadsärenden, sexton byrådirektörer, föredragande för de frågor, som sorterade under respektive byråer, samt två järnvägsfullmäktige med en suppleant. Avdelningscheferna-överdirektörerna hade försvunnit, byrådirektörernas föredragning skulle hädanefter ske direkt hos chefen, denne hade fått en närmaste medhjälpare i souschefen samt två rådgivare, fullmäktige, vilkas råd han själv ägde påkalla. Den översta toppen hade förstärkts, en mellaninstans försvunnit och en ansats till direkt kontakt med näringslivet gjorts.

4.

1907 års organisation hade icke tillämpats länge, innan järnvägsstyrelsen ansåg förändringar nödvändiga. I ett år 1912 framlagt förslag förordades nämligen införandet av sex sektionschefer, under vilka byrådirektörerna skulle bibehållas, och föredragningarna skulle i huvudsak ordnas så, att sektionscheferna föredrogo de viktigare, byrådirektörerna de mindre viktiga ärendena. Genom ett dylikt sektionssystem, där sektionschefen skulle utöva ett slags chefsskap över en viss grupp av byråer, skulle ernås bättre samverkan mellan byråer inom samma huvudområde, varjämte chefens och souschefens ar-

betsbördä skulle underlättas, och inspektion av linjeförvaltningen åvägabringas (av sektionscheferna).

Sex reservanter inom styrelsen påyrkade emellertid byrådirektörssystemets bibehållande, men tillskapande av ytterligare en souschefsbeftatning. Sistnämnda förslag motiverades med, att den avbelastning av chefs arbetsbördä, som vore nödvändig och som inlett däriqenom, att denne åt den redan befintlige souschefen överlämnat avgörandet av alla till de tekniska byråerna hörande ärendena, med undantag av sådana som skulle underställas regeringens prövning, borde utsträckas däreftan, att åt en ny souschef anförtröddes samma uppgift ifråga om de icke tekniska byråerna. Den överklagade bristen på sammanhållning inom styrelsen ansågo reservanterna mera göra sig gällande mellan byråer, tillhörande olika huvudområden, "sektioner", än mellan byråer inom samma sektion. Bristen i detta fall kunde därför bättre avhjälpas genom en ny souschef än genom sektionschefer. Grundtanken i reservanternas förslag var att icke skapa några nya mellanled mellan den verkliga sakkunskapen och den beslutande myndigheten, utan att låta sakkunskapen direkt framträda inför chefen, variqenom dubbelarbete kunde undvikas och största möjliga snabbhet vinnas i ärendenas handläggning.

Såväl styrelsen som reservanterna föreslogo förbättrade löneförmåner för byrådirektörerna, av vilka reservanterna ville göra flertalet till byråchefer.

Regeringen följde i allt väsentligt reservanternas förslag, och antogs i enlighet härmed av 1914 års riksdag den nya staten för järnvägsstyrelsen, upptagande, utom chefen, två överdirektörer och souschefer, en överingenjör för järnvägsbyggnaderna, elva byråchefer och två fullmäktige jämte suppleant. Den nya instruktionen trädde i kraft med 1915 års ingång.

Järnvägsstyrelsens försök att åstadkomma en återgång till det genom 1907 års instruktion upphävdä avdelningschefssystemet hade sålunda misslyckats. Den gamla ordningen hade medfört en bestämd motsättning mellan de olika avdelningarna, och denna hade genom byrådirektörssystemet och styrelsens där-

med sammanhängande uppdelning på byråer väsentligt utplånats. Sektionssystemet skulle säkerligen ha låtit den gamla motsättningen ånyo växa fram och vinna styrka, och därmed befrämjat olägenheterna av dubbelföredragning med dubbelarbete och tidsförlust. Den beslutande myndigheten inom styrelsen skulle som förut komma att ligga hos generaldirektören, men under dennes överinseende i praktiken i väsentliga hänseenden fördelas på de två överdirektörerna.

5.

Efter år 1914 ha endast oväsentliga förändringar i styrelsens organisation genomförts. Från och med år 1918 utbröts huvudverkstäderna ur linjeförvaltningen och blevo representerade direkt inom styrelsen med en särskild byrå under en överingenjörs ledning. Dessutom tillkom, i samband med trafikärendenas uppdelning, en ny byrå för godstransporttjänsten under en byråchef. Inom administrativa byrån inrättades en avdelning för ekonomiska utredningar under en byrådirektör.

Den sista hittillsvarande instruktionen är av 1920. Denna innehåller i motsats till tidigare instruktioner icke detaljerade föreskrifter om ärendenas fördelning på olika byråer eller om de olika befattningar, som skola förefinnas på varje byrå. Eljest medförde den endast den ändring av organisationen, att blott en av överdirektörerna skulle vara souschef.

Schematiskt ter sig järnvägsstyrelsens sammansättning numera på följande sätt:

GENERALDIREKTÖREN

Överdirektören
och souschefen

Överdirektören

Överingenjören för byggnads- byrån.	Överingenjören för verkstads- byrån.	Byråchefen för administrativa byrån.	Byråchefen för kameral- byrån.
---	--	--	--------------------------------------

Byråchefen för banbyrån.	Byråchefen för maskin- byrån.	Byråchefen för förråds- byrån.	Byråchefen för elektrotek- niska byrån.
Byråchefen för första trafik- byrån.	Byråchefen för andra trafik- byrån.	Byråchefen för tredje trafik- byrån.	Byråchefen för militär- byrån. ¹⁾
Byråchefen för inrikes taxeyrån.		Byråchefen för utrikes taxeyrån.	

.....

Två järnvägsfullmäktige
med en suppleant.

.....

Generaldirektören är ensam beslutande, utom i ärenden rörande avsättning eller annan bestraffning av tjänsteman. Överdirektören och souschefen är generaldirektörens närmaste man och ställföreträdare, överdirektören har jämväl att i erforderliga fall företräda generaldirektören. Båda skola i den omfattning, chefen bestämmer, biträda honom i ämbetet samt efter hans uppdrag i stället för honom avgöra viss grupp eller visst slag av ärenden. De äro icke föredragande i styrelsen. Av de tvenne överingenjörerna, vilka båda äro föredragande i styrelsen och chefer för respektive byråer, är överingenjören för byggnadsärenden jämväl chef för statsbanebyggena och andra större ny- och ombyggnadsarbeten ute på linjen, villas arbetschefer sortera direkt under honom, samt överingenjören för verkstadsärenden ansvarig för den löpande förvaltningen vid de sex huvudverkstäderna. De tolv byråcheferna äro föredragande i styrelsen, envar för sin byrå. Föredragningen sker ifråga om de löpande ärendena inför någon av överdirektörerna enligt den ärendesfördelning, som betingas av praktiska omständigheter. Ärenden av större vikt och betydelse föredragas inför generaldirektören i närvaro av överdirektörerna, "därest sådant lämpligen låter sig göra". Vid föredragning av vissa personal- och instruktionsärenden skall ett närmare angivet antal ledamöter vara närvarande, och ha dessa, då det gäller be-

¹⁾ Generalstabsofficer, ej upptagen på järnvägsstyrelsens stat.

straffnings- eller avsättningsärende, rösträtt inom styrelsen. Eljest skall, där generaldirektören eller överdirektör fattar beslut, som strider mot föredragandens åsikt, denne till protokollet anteckna sin skiljaktiga mening.

De båda järnvägsfullmäktige inträda efter kallelse av generaldirektören såsom ledamöter av styrelsen vid avgörande av vissa viktigare frågor, varvid de skola "meddela upplysningar och råd".

6.

I den diskussion, som under åren efter kriget förts angående våra statsjärnvägars förvaltning, har tanken på styrelsens omorganisation till kollegial styrelseform ånyo framträtt. Särskilt har en dylik förändring förordats av statsbaneekonomi-kommissionen i senare delen av dess betänkande.¹⁾

Kommissionen föreslår, att förvaltningens ledning bör anföras åt en järnvägsstyrelse, sammansatt icke såsom nu av generaldirektören och honom underställda tjänstemän, utan av generaldirektören och ett antal från andra verksamhetsområden hämtade kunniga och skickliga män, samt att besluten inom denna styrelse böra i alla frågor av vikt och större ekonomisk räckvidd fattas kollegialt genom omröstning. Såsom huvudmotiv för denna ståndpunkt anger kommissionen, att järnvägsstyrelsens verksamhetsfält — även med hänsyn tagen till, att styrelsen icke i alla frågor är den slutligt avgörande instansen — är av så utomordentligt vidsträckt omfattning och så mångskiftande natur, och styrelsens beslut eller förslag kunna ha så vittgående ekonomiska konsekvenser både för statens järnvägar och för landets hela ekonomiska liv, att det måste anses synnerligen angeläget att skapa största möjliga garantier för allsidigt genomtänkta och övervägda, mogna och kloka beslut. Dessutom anser kommissionen det synnerligen önskligt och för rörelsens utövande fördelaktigt, att styrelsen vid sin verksamhet åtnjuter stor auktoritet och mötes av allmän-

¹⁾ Betänkande och förslag angående Statens järnvägars ekonomi, Del II, Sthlm 1921.

hetens förtroende. En kollegial styrelse, bestående av ett mindre antal besluts- och ansvarsdelaktiga framstående män, borde såväl giva de bästa garantier för en fullgod ledning och kloka beslut som ock förläna järnvägsstyrelsen tillbörlig auktoritet och låta dess verksamhet mötas med förtroende. Härtill kom såsom ett förstärkande ytterligare motiv, att kommissionen föreslår en vidgad befogenhet för styrelsen, vilken den anser ej kunna ifrågakomma utan styrelsens fullt tillfredsställande sammansättning.

De sålunda föreslagna nya ledamöterna av järnvägsstyrelsen böra enligt kommissionen i främsta rummet hämtas från det ekonomiska livets, särskilt näringarnas, område, eller, allmänare taget, bland personer med vidgade ekonomiska insikter och kännedom om näringslivets behov. Med all kraft framhållas, att ledamöterna icke skola ingå i styrelsen såsom representanter för en viss näringsgren eller ett visst särintresse. De böra tillsättas uteslutande för att med den personliga skicklighet, varöver de förfoga, samfällt förvalta statens järnvägar på bästa sätt. Det är på andra områden förvärfvad duglighet, som behöver tillföras styrelsen, icke kontrollanter för bevakande av specialintressen. Politiska synpunkter böra ej heller få öva inflytande på valet av styrelseledamöter — politiska personligheter böra ej på grund av *denna* sin egenskap insättas i styrelsen.

Ledamöterna skola i första hand deltaga i styrelsens beslut (såväl de definitiva som framställningar till statsmakterna) i alla mer betydelsefulla frågor och därmed bära ansvaret för statens järnvägars allmänna ledning. De skola sålunda exempelvis deltaga i frågor, som röra taxeväsendet, den allmänna personalpolitiken, tidtabellspolitiken, utvidgningsarbeten och nyinvestering av kapital. Utöver detta direkta deltagande i viktigare ärenden böra ledamöterna jämväl förskaffa sig överblick över och förvissning om, att hela arbetet inom järnvägsförvaltningen förlöper under tillfredsställande former, för att i motsatt fall avgöra, på vilka punkter reformsträvandena böra insättas, och taga initiativ till förbättringar.

Kommissionen påpekar, att dess förslag erbjuder en ganska fullständig analogi till den vid all större privat företagsamhet gängse aktiebolagsformen, där ansvaret väl i första hand vilar på verkställande direktören men där denne dock har att i viktigare frågor inhämta direktiv från bolagsstyrelsen, som säkerligen icke underlåter att hålla sig underkunnig om, att affärsrörelsen i stora drag förlöper på tillfredsställande sätt.

Skillnaden mellan kommissionens förslag och den hittills tillämpade fullmäktigeinstitutionen är, att kommissionen föreslår dels beslutsdelaktighet och dels en vidsträcktare omfattning av uppgift och ansvar. Fullmäktige, som, genom föreskrift och praxis, närmast blivit endast rådgivare åt styrelsen, ha på grund härav icke tillfört verket de fördelar, som kunde vinnas genom en kollegial styrelse av föreslagen typ.

Ledamöterna skola utan föregående förslag från olika korporationer e. d. tillsättas av regeringen. Antalet skall vara sex och mandattiden fyra år med förnyelse av halva styrelsen vartannat år, varvid omval kan ske.

I generaldirektörens ställning såsom verkets verkliga chef och den för dess skötsel i främsta rummet ansvarige åsyftas ingen förändring. Han skall vara styrelsens ordförande. Den omständigheten, att han i viktigare frågor delar ansvaret med andra framstående män, medför enligt kommissionens mening icke ett försvagande av hans chefsställning, så länge nämligen samförstånd och samverkan förefinnes. Skulle det brista i detta hänseende, vore givetvis en ohållbar situation uppkommen, som ej kunde lösas på annat sätt än genom personombyten.

De nuvarande ledamöterna i järnvägsstyrelsen, nämligen överdirektörer, överingenjörer och byråchefer, skola icke vidare vara ledamöter, men eljest blir deras ställning oförändrad såsom biträden och rådgivare, samt (beträffande överingenjörer och byråchefer) föredragande inom styrelsen med reservations-skyldighet.

En reservant inom kommissionen uttalar tvivelsmål om riktigheten av den vid kollegialsystemet knutna förhoppningen, att denna skulle representera ett bättre omdöme, än vad som

kan förefinnas hos generaldirektören. Man behövde ej leta länge för att bland kollegiala styrelser inom och utom statsförvaltningen finna dem, som under krisåren gissat fel ifråga om kommande ekonomiska förhållanden, även i de fall, då styrelseledamöterna varit rikt utrustade med de egenskaper, kommissionen förutsatte hos en blivande kollegialstyrelse för statens järnvägar. Stor fara förelåge vidare för, att styrelsens beslut ej komme att präglas av målmedvetenhet och konsekvens, om än den ena, än den andra riktningen erhöle majoritet. Generaldirektörens ansvarskänsla och initiativkraft komme att avtrubbas i den mån styrelsen underkände hans förslag, och slitningar kunde lätt uppkomma inom styrelsen till allvarligt men för dess verksamhet. Styrelsens medlemmar kunde nämligen ej förväntas ha samma personliga tillit till generaldirektören som privata bolagsstyrelser för sin verkställande direktör, vilken i regel vore utsedd på grund av det förtroende, som just styrelsens ledamöter hyste för honom. Ärendenas behandling bleve långsammare, enär föredragningen måste förberedas med hänsyn till styrelsens utom chefen ej sakkunniga ledamöter. Farhågor kunde även uttryckas för, att regeringen på grund av politiska eller andra skäl ej med nödig kraft komme att tillse, att styrelsens ledamöter alltid vore i synnerligen hög grad lämpade för sitt värv.

Ehuru reservanten sålunda varit mest benägen tillstyrka ett bibehållande av den nuvarande styrelseformen i oförändrat skick, föreslog han likväl en "kompromissform", enligt vilken den beslutande styrelsen skulle bestå av generaldirektören och två ledamöter utom verket.

En annan reservant, som obetingat ansluter sig till kommissionens förslag om kollegial styrelse och dess befogenhet, vill dessutom anordna ett s. k. förvaltningsråd eller förstärkt styrelse på exempelvis fjorton personer, rekryterade på samma sätt som den kollegiala styrelsen, men där riksdagen bör vara företrädd genom några representanter och där ävenledes de anställda böra beredas plats. Samtidigt bör en förhandlingsordning genomföras för behandling av personalens lönefrågor

efter mönster av det vid de enskilda järnvägarna tillämpade systemet. Sedan dessa förutsättningar skapats, böra statsmakterna på denna förstärkta styrelse överlåta för viss tid, exempelvis tio år, beslutanderätten i ett flertal viktiga frågor (taxor, löner och pensioner), som nu falla under regeringens eller riksdagens avgörande.¹⁾

Kommissionsmajoriteten diskuterar i sitt utlåtande även förvaltningsrådstanken. Den påpekar, att ett dylikt system tillämpas i åtskilliga främmande länder (bl. a. Schweiz, Italien och Frankrike). Kommissionen anser emellertid denna institution mindre fördelaktig än en kollegial styrelse, "så till vida som den medför en splittring av bestämmanderätten på två olika instanser, styrelsen och förvaltningsrådet". Om det vore möjligt att till förvaltningsrådet delegera en större del av statsmakternas befogenhet än till en kollegial styrelse, skulle en dylik anordning "måhända ändock kunna tillerkännas företrädet". Men detta skulle förutsätta, att förvaltningsrådet genom sin sammansättning utbildades till en verklig delegation av regering och riksdag, särskilt avsedd för den statliga affärsverksamhetens skötsel. En sådan eventualitet anser kommissionen emellertid icke böra ifrågakomma och finner således icke anledning att förorda ett förvaltningsråd i stället för eller ovanpå en kollegial styrelse.

Järnvägsstyrelsen, som år 1923 avgivit utlåtande²⁾ över statsbanekonomikommisionens organisationsförslag, påvisar, att den varje gång ett mera ingripande förslag till ändring av förvaltningens översta ledning framkommit, understrukit vådorna av en omstörtning av den bestående styrelseformen och det tillrådliga i att här, såsom på andra områden, bygga på det beståendes grund. Kommissionens förslag innebär, enligt styrelsen, ett underskattande av såväl de nuvarande järnvägsfullmäktiges som övriga styrelseledamöters allmänna begrepp och erfarenhet och ett överskattande av utomstående både insikt i järnvägsfrågor och objektivitet. Visserligen är statens järnvägars verk-

¹⁾ Jfr vidare härom sid. 124.

²⁾ Underdånigt utlåtande den 22 mars 1923. Manuskript.

samhetsfält av den omfattning, att styrelsen i en eller annan form bör tillföras element från det allmänna livet. Men man måste ställa sig tveksam inför kommissionens förslag till förverkligande av det yttre lekmannainflytandet. Det torde vara nödvändigt, att jämvikt råder mellan å ena sidan järnvägsintresset och å andra sidan det yttre intresset och ej vara tillrådligt att förlägga tyngdpunkten ifråga om avgörandet till personer, hämtade från större industrier, finansvärlden m. m. Bestämmanderätten överskjutes i betänklig grad till dessa, som sakna fackkunskap, men måhända ha ekonomisk nytta eller skada av de beslut, som fattas, och man undanskjuter såväl chefen, vilken i allt fall först och främst får bära ansvaret för verkets skötsel, som ock de jämte honom befintliga fackmännen. Redan nu tillföres genom fullmäktige nödig insikt på affärlivets område. Dessa ledamöter av styrelsen ha under senaste femårsperioden deltagit i för varje år i medeltal något över 100 ärenden, under de senare åren i än högre utsträckning än vad denna medeltalssiffra angiver. Dessutom har i en mängd frågor, särskilt taxe- och tidtabellärenden, samråd ägt rum mellan fullmäktige och chefen eller föredragandena.

Den av kommissionen uppdragna jämförelsen med förhållandena i ett bolag vore missvisande, enär styrelseledamöterna i bolagen ha ett eget ekonomiskt intresse av, att bolagets affärer skötas på mest inbringande sätt, men de föreslagna affärsledamöterna i järnvägsstyrelsen ej äro ekonomiskt intresserade i företaget utan måhända snarare befinna sig i den ställning, att dem näraliggande ekonomiska intressen stå i viss motsats till statens järnvägars.

Olägenheterna av förslagets antagande förklarar styrelsen sammanfattningsvis bestå i 1) "svårigheterna, för att ej säga omöjligheten, av nöjaktig avveckling och behandling av den mångfald ärenden, som enligt kommissionens förslag skulle dragas till den kollegiala styrelsen", 2) "hämmande till skada för verket av initiativkraften hos såväl verkets chef, den för förvaltningen dock i främsta rummet ansvarige, som hans nu-

varande medhjälpare", samt 3) "faran för införande utifrån av inflytelser, ej överensstämmande med de statsekonomiska synpunkterna".

Syftemålet att i förekommande större och betydelsefulla ärenden från utom verket varande män tillföra styrelsen en större fond av erfarenhet, kan enligt styrelsens mening enklast och smidigast vinnas genom ett vidgat deltagande i förvaltningen från fullmäktiges sida. Detta skulle närmast ske ifråga om ärenden av praktisk-ekonomisk innebörd samt genom sådana ändringar i instruktionen, att tydligt fastsloges, att fullmäktig vore, liksom annan ledamot av styrelsen, delaktig i ansvarigheten för beslut i ärende, vid vars avgörande han närvarit och där han ej antecknat skiljaktig mening till protokollet.

En av järnvägsfullmäktige har till detta styrelsens utlåtande fogat det uttalandet, att han liksom styrelsen icke kunde tillstyrka någon förändring till kollegial styrelseform. Det vore nämligen ingalunda säkert, att härigenom medfördes något bättre resultat i tillämpningen, än det som erhålles med den nuvarande organisationen. Däremot anser reservanten att, om en ändring i den nuvarande organisationen skulle anses erforderlig, den snarare borde gå ut på att ersätta järnvägsfullmäktige och det ytterst sällan sammankallade järnvägsrådet med *en* rådgivande institution, som skulle bestå av personer med sakkunskap inom olika områden, och vilka generaldirektören ägde med största frihet tillkalla vid olika tillfällen, en eller flera, för att lämna råd i frågor, där han anser, att tillräcklig sakkunskap icke föreligger inom järnvägsstyrelsen.

7.

Järnvägsstyrelsens inre organisation, d. v. s. byråindelningen och fördelningen av ärendena mellan byråerna, har egentligen endast undantagsvis gjorts till föremål för offentlig diskussion. I den mån arbetets omfattning ökats kvantitativt och kvalitativt, ha nya byråer i staten begärts och beviljats, och

har styrelsen tämligen fritt med regeringens medverkan kunnat bestämma arbetsfördelningen emellan dem.

Statsbaneekonomikommisionen har emellertid i detta avseende framställt ett par förslag, som förtjäna uppmärksamhet. Dessa avse att inom styrelsen skapa organ för två betydelsefulla grupper av ärenden, som beröra verkets alla olika delar, nämligen personal- och allmänna ekonomiärenden. Dessa frågor handläggning har hittills varit splittrad på flera byråer, varvid en avsevärd del fördelats på såväl administrativa som kameralbyråerna, utan att någon av dessa, enligt kommissionens mening, haft ett sammanfattat väsentligt ansvar för någondera ärendesgruppen i dess helhet. Kommissionen förordar därför dels inrättandet av en särskild personalavdelning eller personalbyrå, vars chef i vidsträcktaste bemärkelse skall vara ansvarig för verkets personalangelägenheter, dels ock att allmänna ekonomiska ärenden, som icke enbart beröra en viss bestämd tjänstegren, skola handläggas av ett speciellt för ekonomiska frågor kompetent organ, lämpligen på det sätt, att avdelningen för ekonomiska utredningar inom administrativa byrån ombildas till en byrå under särskild byråchef, samt att till denna byrå sammanföras alla ekonomiska ärenden av allmän natur. I vidare utveckling av denna tanke uttalar kommissionen sympati för en anordning, varigenom hos en särskild överdirektör eller ekonomichef sammanfördes alla frågor, som äro av avgörande betydelse för verkets ekonomi, d. v. s. dels de taxepolitiska frågorna, dels de under den föreslagna ekonomibyrån hörande allmänna ekonomiska ärenden, samt dels ock ett allmänt övervakande av sådana hos olika byråer handlagda ekonomifrågor, som på grund av sin större betydelse spela en mera avgörande roll för det totala ekonomiska resultatet.

Vidare föreslår kommissionen indragning av kameral- och första trafikbyråerna samt snävare avgränsning av administrativa byråns arbetsuppgifter. Då två nya byråer föreslås, men samtidigt två bestående byråer skulle indragas, skulle byråantalet således förbli oförändrat.

Järnvägsstyrelsen, som i sitt utlåtande över statsbaneekonomi-kommissionens förslag erinrar om, att den under år 1921 framställt vissa förslag i samma riktning, uttalar i sak sin anslutning till kommissionens förslag om särskilda personal- och ekonomibyråer, men förordar dock, att frågans slutliga avgörande må tillsvidare anstå.

B. *Linjeförvaltningen.*

1.

Den med 1863 års ingång inrättade styrelsen för statens järnvägstrafik bestod, såsom i det föregående angivits, utom av generaldirektören och en byråchef, av tre intendenten. Dessa sistnämnda utövade utom sitt ledamotskap i styrelsen även envar inom sitt distrikt befälet och uppsikten över dess personal, förvaltning, uppbörd och material. Vid varje distrikt voro under intendenten anställda chefer för distriktets tre avdelningar, trafik-, maskin- och banavdelningarna.

Sammanläggningen hos intendenterna personligen av funktionerna som ledamot i styrelsen och chef för ett distrikt ute på linjen upphörde genom 1866 års omorganisation, varigenom två av intendenterna blevo helt styrelseledamöter och deras distrikt berövades den sammanhållande chefen, medan den tredje intendenten bibehölls i sin befattning till år 1871, då befattningen indrogs.

Ända till 1897 års organisationsreform bibehölls sedan i stort sett denna anordning av linjeförvaltningen. I stället för det under statsbanornas första år tillämpade systemet, där varje distrikt representerade en organisatorisk enhet med en särskild chef i spetsen, så karakteriseras perioden 1869—1897 av en linjeförvaltning, som inom distriktet är delad på fyra avdelningar (utom de tidigare nämnda även en byråavdelning), sins emellan tämligen oberoende. Varje avdelningsföreståndare hade en relativt obetydlig självständig beslutanderätt och sorterade närmast direkt under den överdirektör i styrelsen, dit hans ärenden hörde. Av de tre avdelningsföreståndarna (ban-,

maskin- och trafikdirektörerna) förordnade styrelsen visserligen en att vara tjänstförrättande intendent samt att vid sidan av sin befattning som avdelningsföreståndare förestå distriktets byråavdelning. I egenskap av intendent skulle han söka arbeta för sammanhållningen mellan de olika avdelningarna. Denna verksamhet blev emellertid faktiskt av ringa betydelse, och man kunde under denna period, under vilken distriktens antal utökades från tre till sex, i den mån bannätet växte, icke tala om någon samlad distriktsförvaltning.

1893 års järnvägskommitté kritiserade ingående den nu skisserade linjeförvaltningen, vilken den fann utmärkt av många olägenheter och ägnad att skapa för stark centralisation. Kommittén ville i stället skapa en starkare organisation av distriktsförvaltningarna. I spetsen för varje distrikt skulle ställas en verklig chef, distriktschefen, vilken likväl samtidigt skulle vara föreståndare för den viktigaste avdelningen, trafikavdelningen, samt för byråavdelningen. Genom denna befattnings inrättande skulle den nödiga enheten och sammanhållningen inom förvaltningen kunna uppnås. Tillsammans med föreståndarne för ban- och maskinavdelningarna skulle distriktschefen bilda en distriktsförvaltning, som skulle sammanträda till överläggning och beslut i alla viktigare ärenden, där samarbete mellan avdelningarna borde ske. Distriktschefen skulle i denna församling (en järnvägsstyrelse i förminskad skala!) ha ensam beslutanderätt och övriga ledamöter reservationsrätt.

De nya distriktsförvaltningarna skulle få vidgad befogenhet genom överflyttning av åtskilliga grupper av ärenden, som dithills avgjorts av styrelsen. Denna skulle härigenom avbelastas och kunna genom tätare inspektionsresor övervaka linjetjänsten. Distriktens storlek skulle ökas och sålunda antalet minskas från sex till fyra, vilket nödvändiggjorde en uppdelning för trafikavdelningens vidkommande av varje distrikt på särskilda trafiksektioner under befäl av trafikinspektörer.

Kommitténs förslag vann i huvudsak statsmakternas godkännande och trädde i tillämpning genom 1897 års instruktion. År 1902 ökades distriktens antal till fem.

Redan 1906 års järnvägskommitté tog emellertid ånyo upp frågan om distriktsförvaltningen. Kommittén ansåg, att 1897 års reform haft endast ringa påföljd ifråga om avlastning av styrelsens arbetsbörda, i det att vid bestämmandet av gränsen mellan styrelsens och distriktsförvaltningens arbetsområden icke tillräckligt följts grundsatsen, att intet ärende bör avgöras av högre myndighet, än som erfordras. Dessutom saknades, enligt kommitténs mening, alltjämt en verkligt enande och sammanhållande kraft inom distrikten, enär distriktschefen icke fått den chefsställning, som avsetts, varjämte distriktsförvaltningarna överhuvud icke erhållit den självständiga ställning, som motsvarade deras yttre organisation.

Kommittén föreslog därför skapandet av starka distriktsförvaltningar, till vilka avgörandet av löpande ärenden skulle i så stor utsträckning som möjligt förläggas. Till bestämning av gränsen mellan styrelsens och distriktsförvaltningarnas befogenhetsområden formulerade kommittén normen, att ledningen av statens järnvägsförvaltning skulle utövas av järnvägsstyrelsen och skötseln av förvaltningen åligga linjemyndigheterna. Distriktschefen skulle slutligen erhålla en verklig chefsställning och icke förena denna sin befattning med föreståndarskap för någon avdelning.

Detta kommittéförslag godkändes av statsmakterna, och trädde den därpå grundade organisationen i kraft genom 1907 års från år 1908 tillämpade instruktion, som i huvudsak alltjämt gäller i denna del. Den senaste instruktionen, av år 1920, har endast uttryckligare framhävt distriktschefens ledarställning.

2.

Enligt nu gällande instruktion förvaltas varje distrikt av en distriktsförvaltning, bestående av en distriktschef, som är distriktets chef, samt en bandirektör, föreståndare för banavdelningen, en maskindirektör, föreståndare för maskinavdelningen, och en trafikdirektör, föreståndare för trafikavdelningen. I

distriktsförvaltningen ingår därjämte vid föredragning av förrådsärenden en förrådsintendent, föreståndare för förrådsavdelningen, samt vid föredragning av vissa ärenden av rättslig, administrativ eller kameral natur en distriktssekreterare och ombudsman.

Under distriktsförvaltningarna, vilka för närvarande äro fem till antalet (Stockholm, Göteborg, Malmö, Östersund och Luleå), lyda inom varje ban-, maskin- och trafikavdelning ett antal sektioner samt vidare personal för signal- och telegraf-tjänsten.

Antalet högre befattningshavare inom linjeförvaltningen framgår av följande sammanställning:

Distriktsbefäl

Distriktschefer	5
Bandirektörer	5
Maskindirektörer	5
Trafikdirektörer	5
Förste baningenjörer	5
„ maskiningjörer	5
„ trafikinspektörer	5
Förrådsintendenter	5
Distriktssekreterare	5

Sektionsbefäl

Förste baningenjörer	8
Baningenjörer	16
Förste maskiningjörer	5
Maskiningjörer	9
Förste trafikinspektörer	11
Trafikinspektörer	9
Signalingenjörer	5
Telegrafingenjörer	5

Ett schema för distriktsförvaltningen ter sig på följande sätt:

Distriktschef
(5 distrikt)

Bandirektör	Maskindirektör	Trafikdirektör
Distriktssekreterare	Förrådsintendent	
Baningenjörer, föreståndare för ban- sektion.	Signalingenjörer	Telegrafingenjörer
Maskiningenjörer, föreståndare för maskinsektion.	Trafikinspektörer, föreståndare för trafiksektion.	

Av de bestämmelser, som äro utfärdade angående de ärenden, vilka distriktsförvaltningarna få avgöra utan styrelsens hörande, framgår, att distriktens huvuduppgifter äro dels att utöva uppsikt och inspektion över sektionsbefälet och all personal och över distriktets hela skötsel, samt därmed ansvara för en i alla avseenden tillfredsställande och ekonomisk skötsel, dels att uppehålla den nödiga kontakten mellan järnvägen och trafikanterna, och dels att tillhandagå järnvägsstyrelsen med alla erforderliga upplysningar och utredningar angående den lokala järnvägstjänsten samt med förslag till förbättringar såväl ifråga om tjänstens utförande som angående tillfredsställande av trafikanternas krav.

3.

Liksom alla förutvarande järnvägskommittéer, som till närmare dryftande upptagit linjeförvaltningens organisation, så uttalade även statsbaneekonomikommisionen år 1921, att de reformer, som i detta avseende genomförts, icke lett till åsyftat resultat. Såväl 1893 som 1906 års kommittéer strävade att

finna sådana ärenden, som kunde självständigt avgöras av distriktsförvaltningarna, utan att underställas järnvägsstyrelsen, och sökte även genomföra en dylik omplacering samt i samband därmed skapa "starka" distriktsförvaltningar. Alla dessa ärenden voro emellertid av relativt liten betydelse och måste i själva verket vara det, enär man näppeligen kan ifrågasätta, att till distriktsförvaltningarnas befogenhet skulle överflyttas ärenden, som äro avgörande för det väsentliga i järnvägsarbetets skötsel, såsom t. ex. tidtabells-, taxe-, byggnadsfrågor o. s. v.

Den grundläggande anmärkningen mot nuvarande linjeorganisation finner kommissionen vara, att flera olika, sinsemellan över- och underordnade befälsinstanser eller förvaltningsorgan, äro delaktiga i handhavandet av den löpande tjänsten. Därigenom uppstår en icke önskvärd splittring i befälsföringen över det dagliga arbetet, en allt för stor och följaktligen dyrbar administrationsapparat samt, sist men icke minst, alltför tunga och komplicerade arbetsformer, som i all synnerhet giva sig tillkänna därigenom, att den dagliga löpande tjänstens angelägenheter i avsevärd utsträckning måste avhandlas skriftligen, vilket tydligen ej kan vara ändamålsenligt vid en vidlyftig praktisk affärsrörelse. De båda befälsinstanser, distriktsförvaltningarna och sektionsledningarna, som under järnvägsstyrelsen ha att sköta järnvägstjänsten, ha olika arbetsuppgifter och befogenheter inom samma verksamhetsområde, varigenom befälsföringen över det dagliga arbetet splittras på två underinstanser med viss oklarhet ifråga om arbetsfördelningen dem emellan. Olägenheten av denna dubbla instansbildning under styrelsen förstärkes ytterligare därigenom, att dessa båda instanser likväl ej handha hela den direkta skötseln av den löpande linjetjänsten, utan är även styrelsen direkt delaktig i skötseln. Icke blott två utan tre instanser deltaga således i förvaltningsarbetet. Vid en sådan uppdelning kan det icke undvikas, att ärendenas behandling blir tung och arbetskrävande och speciellt leder till skriftlig handläggning i stor omfattning. Den mot statsbaneförvaltningen ofta framställda

anmärkningen om ett vidlyftigt "skriveri" har fått näring av den rika instansbildningen.

I den förefintliga organisationen intaga distriktsförvaltningarna en mellanställning mellan det egentliga ledande och övervakande organet, nämligen järnvägsstyrelsen, och de direkt verkställande organen, nämligen sektionerna. Distriktsförvaltningarna själva utgöra sålunda varken ett direkt verkställande och driftskötande organ eller ett med nämnvärd självständighet övervakande och ledande organ. På grund härav är dessa förvaltningars ställning svag och fyller icke en uppgift, som motsvarar varken deras formella ställning i organisationen eller deras starka sammansättning med ett stort antal högt kvalificerade arbetskrafter. Distriktsförvaltningarna synas vara inpassade i den organisatoriska konstruktionen såsom ett led, som icke är utsatt för belastningen av en verklig, självständig uppgift. De böra sålunda kunna antingen borttagas eller väsentligt förändras.

Lösningen finner statsbaneekonomikommisionen i en organisationstyp, där distriktsförvaltningar och sektionsledningar sammansmälts till en enhet, bestående av en chef för distriktet samt honom omedelbart underställda sektionsföreståndare, placerade jämte chefen på distriktets huvudort. Distrikten göras flera och mindre än de nuvarande (antalet föreslås till nio). Avdelningsföreståndarne samt deras närmaste män och expeditioner bortfalla fullständigt och därmed även den särinstans, de representera. Den lokala befälsmyndigheten för ett distriktsområde kommer sålunda att utgöra ett enda organ, bestående av chefen tillsammans med sektionsföreståndarne. Arbetet inom denna myndighet är baserat på direkt personligt samarbete mellan chefen och sektionsföreståndarne och ersättes den skriftliga handläggningen så gott som fullständigt med muntligt personlig samverkan. Avgränsningen mellan styrelsens och linjeförvaltningens arbetsuppgifter undergår genom kommissionens förslag ej någon förändring.

Förslaget medför en avsevärd minskning av antalet förvaltningspersonal och därmed kostnadsminskning. Enligt kom-

missionens beräkningar skulle inom de högre tjänsterna inbesparas 33 befattningar med omkring 400,000 kronor årlig lön (incl. dyrtidstillägg).

Ett par av kommissionens ledamöter ansågo sig ej kunna förorda majoritetens förslag i föreliggande skick, men föreslog, att linjeorganisationen gjordes till föremål för ytterligare utredning. Ungefär samma förslag framställer järnvägsstyrelsen i sitt yttrande över kommissionsbetänkandet. Detta har av styrelsen underställt distriktsförvaltningarnas prövning och dessa ha enstämmigt avstyrkt det. Styrelsens avslagsskäl äro i huvudsak, att den av kommissionen föreslagna distriktschefen icke kan samtidigt leda och ansvara för hela distriktets lämpliga trafikskötsel och ekonomiska förvaltning, tillika övervaka expeditiönsarbetet samt i tillfredsställande omfattning utöva inspektionsverksamhet. Även sektionsföreståndarens tilltänkta dubbelställning att å ena sidan vara arbetsledare samt inspekterande och kontrollerande myndighet, förhandla med ombud för trafikanter o. s. v. och å andra sidan övertaga nuvarande avdelningsföreståndares värv kommer att bli alltför betungande och leda till, att ingendera arbetsuppgiften blir tillfredsställande löst. Vilken organisation, som än följes, kan skriftlig handläggning i viss utsträckning ej frångöras. I vilken mån kommissionsförslaget skulle minska behovet av kvalificerad arbetskraft, är svårt att överskåda — säkerligen komme minskningarna åtminstone till stor del att neutraliseras genom en behöflig ökning av andra personalgrupper.

Styrelsen avstyrker sålunda kommissionens förslag, men vill därmed icke ha sagt, att ej förändringar i den nuvarande organisationen kunna vara påkallade och lämpliga att undersöka. En sådan undersökning bör emellertid ske inom styrelsen, där under de senare åren åtskilliga utredningar i detta syfte verkställts.

C. Järnvägsrådet.

Den på 1880-talet arbetande s. k. taxekommittén upptog i sitt betänkande den sannolikt från de tyska statsjärnvägarna

här rörande tanken på ett järnvägsråd, bestående av representer för näringarna, som skulle tillhandagå järnvägsförvaltningens ledning med råd i viktigare frågor. Tanken återupptogs av 1893 års järnvägskommitté och föranledde civilministern att vid framläggande för 1897 års riksdag av sitt med anledning av denna kommittés arbete utarbetade förslag till järnvägsförvaltningens omorganisation meddela, att han hade för avsikt att framdeles förelägga regeringen förslag om ett järnvägsråds sammankallande.

Detta sattes också i verket genom ett regeringsbeslut av år 1901, enligt vilket ett järnvägsråd under åren 1902—04 skulle försöksvis inrättas och bestå av chefen för statens järnvägar som ordförande samt sju av regeringen utsedda ledamöter, företrädande olika näringsgrenar ävensom de statsfinansiella intressena. Rådet, som skulle sammanträda en gång årligen eller oftare, om ordföranden funne det behöfligt, hade till uppgift att lämna upplysningar och råd i ärenden, som anginge förhållandet mellan statsjärnvägarna och dess trafikanter. I sådant avseende skulle rådet bland annat granska och yttra sig över förslag till ändringar i taxa, trafikreglemente och grunder för tåganordningen. Rådets verksamhet prolongerades sedan för åren 1905—07.

I slutet av 1907 utfärdades nya bestämmelser angående rådets organisation. Antalet ledamöter ökades till 25, varav 3 skola utses av regeringen och de övriga av hushållningssällskapens ombud, av stadsfullmäktige i Stockholm, Göteborg och Malmö, av handelskammarmötet, av Sveriges allmänna handelsförening, av exportföreningen, sjöfartsföreningen, redareföreningen, järnkontoret, trävaruexportföreningen, trämasseföreningen, cellulosaföreningen, industriförbundet och Sveriges hantverksorganisation. Därjämte har svenska järnvägsföreningen rätt att låta sig representera genom ombud, som äga deltaga i förhandlingarna, men ej i besluten.

Järnvägsrådet har under hela tiden sedan 1902 varit samman kallat endast 13 gånger, d. v. s. ungefär en gång om året. Trots den stora fond av erfarenhet från skilda områden, som

där varit samlad, har betydelsen av dess arbete sannolikt varit ringa.

I en regeringsproposition år 1920 berördes frågan om denna institution och ifrågasattes, huruvida den borde bestå eller ej, men intogs icke bestämd ståndpunkt till spörsmålet.

Statsbaneekonomikommisionen, vilken, såsom i det föregående angivits, föreslår en kollegial järnvägsstyrelse med ledamöter från näringslivet, finner av denna anledning behovet av ett järnvägsråd mindre framträdande samt förordar, att det ej längre bibehålles, varvid kommissionen likväl understryker, att det givetvis är regeringen obetaget att vid eventuellt förekommande behov inkalla representanter för industrien och intressen att höras i någon fråga, som berör dem.

Järnvägsstyrelsen opponerar mot detta förslag och anser, att järnvägsrådet har betydelse för lämnande av goda råd i särskilt betydelsefulla frågor rörande förhållandet mellan järnvägarna och trafikanterna. Det bör sålunda bibehållas, men sättet för dess ledamöters utseende förenklas och även medlemsantalet minskas. Liksom nu bör det emellertid sammanträda endast efter kallelse av regeringen för varje särskilt fall.

D. Järnvägsärendenas avgörande.

1.

1867 års riksdag anhöll att få årligen mottaga förslag å samtliga de kostnader och utgifter, som voro förenade med trafiken på statens järnvägar, upptagande jämväl tjänstemännens avlöning och de förbehåll beträffande kostnadsstatens tillämpning, som voro nödiga. Tillika skulle de förslag, som avgåves till nästpåföljande riksdag, innefatta fullständig framställning rörande de villkor, varunder tjänstemännen skulle komma att anställas. Regeringen lät med anledning härav göra fyra särskilda förslag, nämligen till organisation av statens järnvägstrafiks förvaltning, till avlöningsreglemente för ämbets- och tjänste-

män samt betjäning vid statens järnvägstrafik, till omkostnadsstat för år 1869 samt till reglemente för antagande och entledigande m. m. av personalen. I särskild proposition till 1868 års riksdag meddelades samtliga dessa förslag på grund av deras inbördes sammanhang, men överlämnades till riksdagens prövning och godkännande endast de huvudsakligaste bestämmelserna angående villkoren för tjänstemännens anställning samt grunderna för avlöningsstaten ävensom förslag till omkostnadsstat för år 1869. Beträffande sistnämnda förslag, varav endast slutsummorna upptogos i propositionen, hemställdes, att, därest högre utgifter än de upptagna skulle finnas under år 1869 vara av behovet oundgängligen påkallade, regeringen skulle få för nödiga utgifter i sådant fall anvisa gottgörelse av trafikmedlen. Riksdagen godkände förslaget till omkostnader för år 1869 ävensom förslaget till bestämmelser om villkoren för tjänstemännens anställning samt de flesta grunderna för avlöningsstaten, men förklarade sig icke ha godkänt de övriga grunderna.

I proposition till 1869 års riksdag förnyade regeringen framställningen om godkännande av sistnämnda grunder med vissa förändringar samt framlade förslag om anvisande från trafikmedlen av ett förslagsanslag för 1870 års omkostnader. Enär regeringen tillika ansåg det vara lämpligt, att stadgande meddelades för den ej sällan inträffande händelse, att till följd av en växande trafik eller i övrigt förändrade förhållanden behov av nya anläggningar och byggnader uppstode, föreslog därjämte riksdagen att i detta hänseende godkänna följande bestämmelser:

1) Ny anläggning eller byggnad av större omfattning, såsom ny station, ny reparationsverkstad eller dubbelspår mellan två stationer, finge ej vid redan till trafik upplåten statsbana verkställas, förrän behovet blivit av riksdagen prövat och godkänt.

2) Ifråga om erforderlig utvidgning av redan befintlig anläggning och byggnad eller verkställande av ny sådan av mindre betydelse, såsom anordnande av hållplats, mötesplats eller dylikt, ägde Kungl. Maj:t besluta.

Riksdagen godkände med vissa modifikationer de föreslagna grunderna för avlöningsstaten, beviljade det begärda förslagsanslaget av trafikmedel till 1870 års omkostnader, samt biföll de stadganden, Kungl. Maj:t föreslagit ifråga om nya anläggningar och byggnader med den ändring, att, då större utvidgningar av stationer och bangårdar kunde föranleda lika betydliga kostnader som nya anläggningar, även sådana större ändringar borde underställas riksdagens prövning.

De sålunda vid 1868 och 1869 års riksdagar uppställda regler för Kungl. Maj:ts och riksdagens myndighet ifråga om bestämmande av järnvägsförvaltningens utgifter fortforo länge att tillämpas. Då Kungl. Maj:t ansåg ändring böra vidtagas i någon av de grunder för avlöningsstaten, vilka godkänts nämnda år, ingick Kungl. Maj:t vanligen till riksdagen med särskild framställning därom, liksom Kungl. Maj:t årligen meddelade riksdagen uppgift å de sannolikt förestående utgifterna vid järnvägstrafiken under nästkommande år, dels för drift och underhåll, dels för nya byggnader och anläggningar och dels för nya inventarier, samt begärde ett förslagsanslag av trafikmedlen till deras täckande. Då i sådana fall nya anläggningar och byggnader, vilkas behövlighet enligt 1869 års bestämmelser borde prövas av riksdagen, ansågos böra utföras med extra anslagsmedel, gjordes särskild framställning om sådana medels anvisande, något, som även ägde rum ifråga om en del anskaffningar av rullande materiel.

Vid beräkningen i statsverkspropositionen av statsverkets inkomster upptogos järnvägstrafikmedlen med deras kalkylerade bruttobelopp. I skrivelse år 1877 uttalade emellertid riksdagen bl. a., att riksdagen funne det oegentligt, att i riksstaten upptoges såväl bruttointkomsterna av järnvägstrafiken som utgifterna för samma trafiks drift och underhåll. Järnvägstrafiken syntes nämligen böra betraktas såsom en utom statsförvaltningen stående industri, vars omkostnader icke lämpligen borde år efter år skenbart stegra utgifterna. Vida lämpligare vore det enligt riksdagens åsikt, om med iakttagande därav, att arvodesstaten för trafikpersonalen reglerades av Kungl.

Maj:t och riksdagen, i riksstaten allenast intoges den behållna inkomst, som staten kunde för året påräkna av järnvägstrafiken, därvid föregående års nettovinst kunde läggas till grund för beräkningen. Riksdagen anhöll därför, att Kungl. Maj:t ville i en blivande riksstat av järnvägstrafikmedlen upptaga allenast den behållning, staten kunde för året påräkna.

Med anledning av denna anhållan föreslog Kungl. Maj:t 1878 års riksdag att icke vidare bland anslagen under sjätte huvudtiteln upptaga det för statens järnvägstrafik erforderliga beloppet, vilken framställning bifölls av riksdagen under uttalande, att frågor om ändring i de av Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt antagna avlöningsgrunderna fortfarande borde underställas riksdagens prövning. I sammanhang härmed uppfördes inkomstiteln järnvägstrafikmedel i riksstaten med trafikinkomsternas beräknade *netto*belopp.¹⁾

Sedan dess ha de framställningar, Kungl. Maj:t avlätit till riksdagen angående nya byggnader och anläggningar samt anskaffning av rullande material vid de trafikerade järnvägarna, i regel avsett de erforderliga medlens anvisande genom extra anslag, som antingen uppförts å riksstaten eller ock anskaffats genom upplåning.

2.

På grund därav, att de stadganden, som år 1869 fastställdes för att bestämma, när ifråga om nya byggnader och anläggningar framställning borde göras till riksdagen eller ej, voro ganska svävande samt i följd därav dylika frågor i vissa fall icke underställts riksdagen, varemot i andra fall ett omvänt förhållande ägt rum, hemställde 1894 års riksdag, att Kungl. Maj:t ville underställa riksdagens prövning frågor om sådana till- eller ombyggnader, vilka på grund av sin omfattning måste anses komma att medföra större kostnader. Med anledning av denna framställning anförde järnvägsstyrelsen, att riksdagen vid olika tillfällen erkänt, att förvaltningen av trafiken å sta-

¹⁾ En dylik anordning infördes för övriga statens affärsdrivande verk först efter förslag av 1910 års riksstatkommitterade.

tens järnvägar vore att anse lika med besörjandet av en industri i större skala, och att en större frihet rörande formen för förvaltningen borde lämnas åt järnvägsstyrelsen, än som vore lämplig för andra ämbetsverk. Även Kungl. Maj:t hade framhållit, att denna förvaltning ej borde genom allt för omfattande på förhand givna föreskrifter och begränsningar bindas i sin verksamhet och utveckling samt att den inkomst, som av järnvägsstyrelsen kunde vinnas, ytterst berodde på omdömet och intresset hos styrelsen. Denna allmänna uppfattning av järnvägsförvaltningens ställning och verksamhet borde enligt styrelsens förmenande även göras gällande på frågor, som avsåge till- eller ombyggnader av större omfattning, och föranledde styrelsen att framhålla, hurusom i två avseenden inhämtandet av den blott under viss tid av året församlade riksdagens mening kunde motverka ett behörigt och ändamålsenligt handhavande av trafiken. Främst och tydligast framträdde underhållet av järnvägstrafikens dyrbara och viktiga byggnader av alla slag med krav på den för varje särskilt behov erforderliga skyndsamheten vid verkställande av de åtgärder, som nödvändiggjordes av trafikens säkerhet eller fara för avbrott. Man behövde blott tänka sig sådana fall, som att en större järnvägsbro kommit i det skick, att dess trafikerande innebure fara i ett eller annat avseende, eller att en sådan byggnad genom någon olyckshändelse rasade eller ock att någon av de för förvaltningens skötsel oundgängligen nödvändiga husbyggnaderna förstördes genom eld, för att inse, att i sådana byggnadsfrågor, vilka ju heller icke avsåge annat än det egentliga underhållet, järnvägsförvaltningen icke borde av kostnadernas storlek vara förhindrad att med nödig skyndsamhet vidtaga erforderliga åtgärder. Vidare kunde inträffa, att vid någon del av statens vidsträckta järnvägsnät genom oförutsedda omständigheter en affär jämförelsevis hastigt erhöles en så betydlig utvidgning, att statens järnvägar ej kunde med för handen varande anordningar ombesörja den ökade trafik, som krävdes. Eller också kunde en industriell anläggning erbjudas tillfälle till en affär i större skala, för vars tillkomst likväl en större spårut-

vidgning av statens järnvägar förutsattes. I sådana fall som de två sistnämnda borde en järnvägsförvaltning kunna med erforderlig snabbhet träffa anstalter för tillgodoseende av sålunda påkomna trafikbehov utöver de vanliga och därigenom på samma gång tillförsäkra statsverket en avsevärd ökning i inkomster. Järnvägsstyrelsen, som således av riksdagens förevarande anhållan icke borde vara förhindrad att fortfarande som dittills utan prövning av riksdagen verkställa smärre till- eller ombyggnader ävensom alla till det egentliga underhållet hörande arbeten, vare sig av större eller mindre omfattning, ansåge sig med avseende å större om- och tillbyggnader böra för Kungl. Maj:t framhålla ändamålsenligheten därav att, om riksdagens framställning skulle vinna bifall, undantag åtminstone borde göras för det fall, att järnvägsstyrelsen hos Kungl. Maj:t gjort framställning om utförande av en om- eller tillbyggnad, som betingades av besörjandet av en för statsbanorna ekonomiskt fördelaktig ökad trafik, varav inkomsten eljest skulle utebliva antingen helt och hållet eller i alla händelser under den tid riksdagens beslut avvaktades.

Kungl. Maj:t löste frågan på det sättet, att järnvägsstyrelsen år 1895 anbefalldes, att, därest behov uppstode av om- eller tillbyggnad, som på grund av sin omfattning måste anses komma att medföra större omkostnader, och som ej vore i den för året för nya byggnader och anläggningar gällande stat upptagen och ej heller kunde hänföras till sådana arbeten, som vore uppförda i den av Kungl. Maj:t för året fastställda omkostnadsstaten, ej låta företaga sådan byggnad, utan att frågan härom underställdes Kungl. Maj:ts prövning.

Liksom anslag för nya byggnader och anläggningar i egentlig mening underställts riksdagens prövning, ha även andra anslagsfrågor av natur att öka järnvägens kapitalvärde alltid hänskjutits till riksdagens avgörande.

Under senare tid ha järnvägsstyrelsens framställningar rörande nya byggnader och anläggningar m. m. plägat uppdelas i följande huvudgrupper:

- A. Nya byggnader och anläggningar, däri inberäknat bl. a. dubbelspårsbyggnader, linjeomläggningar, anordningar för elektrisk drift ävensom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.
- B. Nya statsbanebyggnader.
- C. Markförvärv.
- D. Rullande materiel.
- E. Införande av genomgående tryckluftsbroms.
- F. Nya inventarier.
- G. Förlag.

Även övriga frågor av natur att falla under riksdagens anslagsmyndighet ha givetvis överlämnats till riksdagens avgörande, såsom inköp av enskilda järnvägar, anordnande av ångfärjedrift o. s. v.

3.

Vid löneregleringen år 1907 och därpå följande löneregleringar ha fullständiga förslag till avlöningsreglementen underställts riksdagens prövning. Det senaste av dessa (1919), som avser samtliga kommunikationsverk, inrymmer jämväl bestämmelser om arten av personalens anställning. I avlöningsreglementena bestämmes bl. a., att visst antal ordinarie befattningar skall fastställas av Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt samt att övriga ordinarie befattningar fastställas av Kungl. Maj:t.

Grunder för de under senare åren utgående dyrtidstilläggen avgöras även av riksdagen. Härvid är att märka, att de senare årens dyrtidstillägg, som i betydande mån inverkat på driftresultatet, avgjorts utan att järnvägsstyrelsen haft tillfälle att yttra sig.

Även beträffande den ordinarie personalens pensionsvillkor har förslag underställts riksdagens prövning, under senare tider (1910 och 1920) i form av fullständiga lagförslag. Riksdagen har ock godkänt grunder för icke ordinarie personals

pensionering (år 1917), liksom även för fyllnadspensioner åt sådana tjänstemän vid statens järnvägar, som förut tillhört av staten övertagen enskild järnväg.

I samband härmed må nämnas, att yttranden i lönefrågor numera inhämtas från en för kommunikationsverken gemensam lönenämnd, som enligt instruktion av år 1919 har att verkställa utredning samt till Kungl. Maj:t avgiva yttrande och förslag till sådana kommunikationsverken berörande ärenden av huvudsakligen löneteknisk natur, vilka Kungl. Maj:t kan finna lämpligt hänskjuta till nämnden. Dessutom skall nämnden med uppmärksamhet följa kommunikationsverkens utveckling, såvitt densamma kan öva inverkan på löneförhållandena vid verken, och hos Kungl. Maj:t göra de framställningar beträffande dessa verks löneförhållanden, vilka nämnden finner påkallade. Nämnden har ock att i sin verksamhet eftersträva likformighet i kommunikationsverkens löneförhållanden.

4.

Slutligen må här framhållas, att, även om Kungl. Maj:t ägt befogenhet att utfärda vissa föreskrifter på ekonomiska eller andra områden berörande järnvägsväsendet, riksdagen dock i ett flertal fall ansett sig böra fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på ändring i dylika föreskrifter, likasom ett flertal motioner inom riksdagen förelegat i enahanda syfte. Framför allt har detta varit fallet på taxeväsendets område och särskilt under senare tid.

Sålunda blev genom proposition till 1918 års riksdag riksdagen satt i tillfälle att yttra sig över föreslagna ändringar i järnvägstaxorna.

Vid samma riksdag förelåg ock till behandling en motion inom andra kammaren om skrivelse till Kungl. Maj:t angående hänskjutande till riksdagens prövning av taxor för statens järnvägar samt telegraf- och telefonväsendet, vilken motion efter utlåtande av vederbörande utskott dock ej föranledde någon åt-

gärd. Utskottet anförde, att, i den mån motionen kunde anses syfta till en vidsträcktare medverkan från riksdagens sida beträffande ifrågavarande taxors fastställande, utskottet ansåge det böra fastslås, att den av staten bedrivna verksamheten med avseende å såväl järnvägsdrift som telegraf- och telefonväsendet till sin natur vore sådan, att den betingade verksamhetens utövande under i görligaste mån affärsmässiga former. Om denna uppfattning syntes meningarna hittills icke hava varit delade, och det torde väl även kunna vitsordas, att erfarenheten givit stöd åt riktigheten av samma uppfattning. Det borde vid nu nämnda förhållanden enligt utskottets mening icke kunna betvivlas, att en väsentlig inskränkning i den möjlighet, som nu förefunnes att relativt snabbt åstadkomma den reglering av taxor o. d., vartill föreliggande ekonomiska förhållanden gäve anledning, skulle komma att medföra svårigheter för verksamhetens rationella bedrivande. Ställt åter inför spörsmålet, i vad mån riksdagen borde medverka vid fastställandet av grunderna för ifrågavarande taxor, ville utskottet ha uttalat, att utskottet funne det av andra kammarens tredje tillfälliga utskott redan år 1916 härutinnan gjorda uttalande¹⁾ äga giltighet och detta icke endast ifråga om telefonväsendet utan jämväl beträffande järnvägs- och telegraftaxorna. En granskning av spörsmålet i hela dess vidd gäve vid handen, att genomförandet av ett visst taxesystem ofta nog förutsatte avgörandet av frågor, beträffande vilka det ur flere synpunkter finge anses vara av vikt, att representationen bleve satt i tillfälle att giva sin mening tillkänna. Som exempel kunde nämnas frågan om zontariffens införande vid statens järnvägar. Då det enligt utskottets uppfattning syntes kunna förväntas, att Kungl. Maj:t även framdeles låte sig angeläget vara, att vid förslag till större ändringar i gällande järnvägs-, telefon- och telegraftaxor in-

¹⁾ I åberopade utskottsutlåtande av år 1916 framhölls rörande telefonväsendet, varom då endast var fråga, att utskottet ville framhålla den naturliga och berättigade önskan, som riksdagen måste hysa, att bli i tillfälle att ge sin mening tillkänna vid fastställande av de principer, enligt vilka en den svenska allmänheten dagligen och stundligen så intimt berörande angelägenhet, som telefonväsendets organisation utgjorde, ordnades.

hämta riksdagens yttrande, trodde sig utskottet därutinnan se den bästa garanti för, att utvecklingen å här ifrågavarande område skulle ledas i sådan riktning, att de av utskottet framhållna synpunkterna så långt möjligt vunne beaktande.

I infordrat utlåtande över denna motion vid 1918 års riksdag framhöll järnvägsstyrelsen bl. a., att riksdagen genom att pröva och fastställa den ungefärliga nettobehållning, som statens järnvägar borde lämna, hade tillfälle att giva Kungl. Maj:t de direktiv, som från riksdagens sida kunde anses nödvändiga såväl ur statsbudgets- som skattesympunkt. Det syntes väl icke behöva befaras, att Kungl. Maj:t skulle, med åsidosättande av riksdagens vid statsbudgetens fastställande framförda synpunkter och skäl, höja eller sänka taxan eller väsentliga delar därav på sådant sätt, att nettobehållningen därigenom skulle avsiktligt i väsentlig mån förminskas eller förstoras i förhållande till den av riksdagen godkända. Å andra sidan borde det ligga i regeringens hand, att därest den beräknade nettobehållningen på grund av en betydande ändring i konjunkturerna skulle äventyras genom ett bibehållande av gällande befodringsavgifter i oförändrat skick, kunna ingripa för att om möjligt säkerställa den en gång beräknade behållningen. De senare årens erfarenhet syntes ha givit övertygande exempel på nödvändigheten av en sådan anordning. Med de våldsamma prisförändringar å alla slags materialier m. m. och de stora växlingar i trafikförhållandena, som uppstått under de senaste åren, hade det varit av ofantlig betydelse för statens järnvägar och statsverkets ekonomi, att av järnvägsstyrelsens framlagda förslag om taxeändringar kunnat vinna ett snabbt avgörande. Därest dessa förslag skulle ha framlagts för riksdagen, hade otvivelaktigt en avsevärd och dyrbar tid blivit förspild.

Direktiv rörande nettobehållningen har ock givits av riksdagen dels år 1918 och dels år 1919.

År 1918 uttalade riksdagen i samband med begärt uttalande över förhöjda provisoriska tilläggsavgifter å statens järnvägar, att ur ren principiell synpunkt borde statens järnvägar icke

blott bära sina egna driftkostnader utan även lämna överskott till förräntning av det i statsbanorna, såsom helhet betraktade, nedlagda kapitalet och att, om än under de extraordinära förhållanden, som rådde, denna grundsats ej syntes kunna upprätthållas i full utsträckning, riksdagen likväl hölle före, att direkt förlust å driften, såvitt möjligt vore, borde förhindras.

I samband med frågan om anslag för täckande av viss del av statens järnvägars driftsförlust under år 1918 framhöll ock 1919 års riksdag den tvingande nödvändigheten av, att intet underlåtes för att för framtiden söka åstadkomma ett tillfredsställande resultat av den betydande gren av statsverksamheten, som statens järnvägar omfattade.

5.

Av förestående historiska redogörelse framgår, att befogenheten angående avgörande av statens järnvägar berörande ärenden fördelar sig mellan riksdag, regering och järnvägsstyrelsen med underlydande linjeförvaltningar ungefärligen sålunda:

I. RIKSDAGEN.

a. Ärenden fallande under riksdagens anslagsmyndighet.

1. Nya byggnader och anläggningar vid de trafikerade statsbanorna incl. dubbelspårsbyggnader, linjeomläggningar, anordningar för elektrisk drift o. d.

Om- och tillbyggnader av natur att öka järnvägens kapitalvärde.

2. Anläggande av nya statsbanor.

Kungl. Maj:t bestämmer enligt riksdagens bemyndigande de orter, banan skall genomgå.

3. Markförvärv.
4. Anskaffande av ny rullande materiel.
5. Anskaffande av inventarier och ökat förlag.
6. Inköp av enskild järnväg, anordnande av ångfärjedrift och andra dylika åtgöranden, som kräva anslag.

7. Beräkning av den behållna inkomst av statens järnvägar, som skall upptagas i riksstaten.

b. *Personalärenden.*

1. Ordinarie personalens avlönings-, pensions- och anställningsvillkor.
2. Icke ordinarie personalens allmänna pensionsvillkor.
3. Antalet ordinarie befattningar i vissa högre grader (13—20 lönegraden).

c. *Ärenden av civillags natur.*

Hit höra: 1886 års lag angående ansvarighet för skada av järnvägsdrift, strafflagsbestämmelser för skadegörelse å järnvägsanläggning m. m., i expropriationslagen upptagna särskilda bestämmelser om expropriation för järnvägar, 1920 års lag om vad vid anläggande av järnväg eller spårväg bör iakttagas till tryggnad av närliggande marks torrläggning m. m.

II. KUNGL. MAJ:T.

Enligt gällande instruktion åligger det järnvägsstyrelsen att till Kungl. Maj:t avgiva förslag om eller underställa Kungl. Maj:s prövning bl. a. följande ärenden:

Rörande statens trafikerade järnvägar:

- a. *järnvägstrafikstadga,*
- b. *taxor* för transporter å statens järnvägar,
- c. bestämmelser angående *personalens avlöning och pensionering,*
- d. årligt förslag till *personalstat*, varvid Kungl. Maj:t beslutar rörande antalet ordinarie befattningar i lägre grader (1—12 lönegraden),
- e. årligt förslag till *kostnadsstat,*

- f. *förslag till de nya byggnader och anläggningar eller om- och tillbyggnader samt den anskaffning av rullande materiell, till vilka anslag böra äskas av riksdagen,*
- g. *avhåndlande av statens järnvägar tillhörig fast egendom,*
- h. *beviljande av pension att utbetalas av trafikmedel eller understöd att utgå vid eller efter vederbörandes avgång ur statens järnvägars tjänst, försåvitt icke pensionen eller understödet utgör ersättning enligt gällande lag eller författning,*
- i. *sådant samtrafiksavtal, som rör förbindelse med utlandet, försåvitt icke avtalet innebär allenast oväsentlig avvikelse från de vid statens järnvägar gällande trafik-, stadge- och taxebestämmelserna,*
- j. *de allmänna grunder, enligt vilka överenskommelser må träffas med andra järnvägsförvaltningar om gemensamt be-
gagnande av stationer,*
- k. *allmänna bestämmelser angående järnvägarnas förhållande till post-, telegraf- och militärväsendet,*
- l. *fastställande av namn å nya stationer och förändring av namn å redan befintliga stationer, försåvitt icke enighet mellan järnvägsstyrelsen, generalpoststyrelsen och telegrafstyrelsen kunnat uppnås,*
- m. *fråga om trafikering av enskild järnväg genom statens järnvägars försorg.*

Rörande statens järnvägsbyggnader:

- n. *förslag till anvisande av medel till dessa byggnader,*
- o. *bestridande av kostnaderna för undersökningar och andra förarbeten för nya statsbaneanläggningar,*
- p. *fastställande av definitiv plan för nya järnvägsanläggningar,*
- q. *beviljande av pension m. m. samt fastställande av stationensnamn i med ovan under h) och 1) angivna analoga fall.*

Dessutom skola underställas Kungl. Maj:t sådana frågor, i vilka Kungl. Maj:t enligt gällande avlöningsreglemente eller andra av Kungl. Maj:t givna allmänna bestämmelser förbehållit sig att meddela beslut. Härtill må erinras, att Kungl. Maj:t enligt avlöningsreglementet förbehållit sig att besluta i flertalet sådana frågor, som inverka på de ordinarie tjänstemännens totala inkomster, exempelvis felräkningspengar, övertidsersättning, premier, gratifikationier m. m.

III. JÄRNVÄGSSTYRELSEN MED UNDERLYDANDE LINJEFÖRVALTNINGAR.

Någon fullständig uppräknig av ärenden, som få av styrelsen självständigt avgöras, förefinnes icke, utan därom torde gälla, att styrelsen äger besluta i alla ärenden, som icke på grund av uttrycklig föreskrift eller allmänna förordningar äro förbehållna Kungl. Maj:t. Bland ekonomiskt betydelsefulla ärenden, som styrelsen således äger avgöra, må nämnas fastställande av *tidtabell*.

Uttrycklig föreskrift om, att styrelsen äger besluta, förefinnes emellertid bl. a. beträffande följande ärenden:

- a. *ansökningar om pension* och andra ärenden angående personalens pensionering (dock med vissa undantag),
- b. *dels åtgärder, som avse att bibehålla personalen vid bästa möjliga tjänsteduglighet*, eller i övrigt, utan att beröra personalens avlöningsvillkor, anses av styrelsen böra vidtagas till gagn för personalen i dess tjänsteförhållande till statens järnvägar, *dels åtgärder för personalens bibringande av kunskaper i fackligt, hygieniskt eller ekonomiskt avseende*; dylika vidtagna åtgärder skola emellertid årligen anmälas till Kungl. Maj:t,
- c. *arbetsordningar* för styrelsen och linjeförvaltningarna,
- d. *erforderliga instruktioner och reglementen för underlydande personal*, försåvitt dessa icke äro av beskaffenhet att böra underställas Kungl. Maj:ts prövning,

- e. *beträffande godstrafik, sådana nedsättningar i den allmänna taxan, vilka kunna anses vara av behovet påkallade och förenliga med statens järnvägars eget ekonomiska intresse samt icke medföra ändring i godstariff eller godsindelning, ävensom beträffande persontrafik m. m. fastställande av vissa avgifter,*
- f. *bestämmandet av avlöningsförmånerna för icke-ordinarie befattningshavare, så framt ej Kungl. Maj:t finner sig böra meddela bestämmelser i sådant hänseende; emellertid har Kungl. Maj:t under år 1920 begagnat sig av nämnda förbehåll ifråga om avlöningar för extra-ordinarie och aspirantpersonal med mera.*

Vidare må erinras, att järnvägsstyrelsen äger viss frihet att verkställa uppköp och försäljningar under friare former, än eljest är stadgat för statens upphandlings- och entreprenadväsen.

6.

I stort sett kan sägas, att utvecklingen gått hän mot, att riksdagen sökt utöva ett alltmer ökat inflytande på järnvägsförvaltningen genom att, dels söka draga nya områden under riksdagens beslut (jfr t. ex. vad ovan anförts om riksdagens uttalanden angående taxors utformning), dels ock kräva en så specificerad kostnadsstat som möjligt vid anslags beviljande.

En bestämd reaktion häremot representeras av det ovan ofta citerade betänkande angående statsjärnvägarnas organisation, som framlagts av statsbaneekonomikommisionen. Sedan denna enligt sitt förslag trott sig ha utrustat järnvägsstyrelsen med erforderliga inre kvalifikationer — förnämligast genom att omskapa styrelsen till en kollegial församling med ledamöter av hög kompetens, tagna utom verket — har det för kommissionen gällt att ge detta förvaltningsorgan tillräcklig befogenhet för att kunna på tillfredsställande sätt utföra sitt uppdrag. Såsom ett önskemål av grundläggande betydelse har därvid framstått, att ledningen måtte så vitt möjligt vara enhetligt och osplittrat anförtrordt åt en enda beslutande och styrande myn-

dighet, som äger tillräckligt inflytande på alla de för rörelsens utövande avgörande faktorerna och därmed möjlighet att bedriva en målmedvetet följdriktig järnvägspolitik. Inom kommissionen har vid diskussion av denna fråga den meningen varit företrädd, att lösningen av föreliggande förvaltningsproblem icke kunde vinnas med mindre förvaltningen fullständigt lösgjordes från statsmakternas meddelaktighet, och att alltså på järnvägsstyrelsen, sammansatt på betryggande sätt, överlåtes fullständig befogenhet att självständigt och med fullt ansvar handha förvaltningen, vilket exempelvis innebure, att statsmakterna icke skulle besluta om personalens löner och rörande taxorna, utan att dessa för affärsresultatet grundläggande faktorer finge avgöras av järnvägsstyrelsen med hänsyn till rena affärssynpunkter.

Kommissionen har emellertid icke velat gå så långt. Den har dock ansett, att en ej oväsentlig utvidgning av järnvägsstyrelsens befogenhet är möjlig och nödvändig för en tillfredsställande förvaltningsorganisation.

Anslag till nya byggnader och anläggningar eller om- och tillbyggnader vid de trafikerade banorna, till nyanskaffning av rullande material och till nya statsbanebyggnader samt överhuvudtaget anslag till utökande av det av statsbanorna disponerade kapitalet, beviljas av riksdagen. I detta förhållande kan enligt kommissionens mening icke någon förändring ifrågasättas, men finner kommissionen olägligt att, såsom nu sker, Kungl. Maj:t och riksdagen ingå på prövning i t. o. m. ganska små detaljer av anslagsbehovets storlek samt att, som en följd därav, en utförlig beredning med skriftlig planläggning och motivering måste förebringas för en stor mängd smärre, var för sig ganska obetydliga detaljer av statens järnvägars nybyggnads- och förändringsarbeten. Även åtgår det en allt för lång tid från det att vederbörande distriktsförvaltning konstaterat ett visst behov till dess medel finnas tillgängliga för arbetets påbörjande. För att uppnå en bättre sakernas ordning vill kommissionen förlägga huvudansvaret för den sakliga prövningen av anslagsbehoven på den nya järnvägsstyrelsen samt ge

den friare dispositionsrätt över anvisade anslag. Varken anslagsäskandena eller riksdagens anslagsposter skola upptagas så utförligt detaljspecificerade som hittills. Endast vissa särdeles stora och betydelsefulla arbeten skulle närmare specificeras, men för alla övriga anslag skulle järnvägsstyrelsen endast behöva uppge totalbeloppet av de medel, som erfordras för fullföljande av ett ändamålsenligt utbyggnadsarbete och därefter äga att lyfta och efter eget bästa bedömande fritt använda belopp av högst det angivna anslagets storlek. Anslagsäskandena skulle därför icke vara grundade på i detalj utformade förslag, utan baseras på ett summariskt bedömande av de behov, som föreligga enligt styrelsens allmänna erfarenhet.

7.

Vad därefter angår personalärendena, så gäller om dessas nuvarande behandling, enligt vad som framgår av det föregående, att riksdagen beslutar om den ordinarie personalens avlönings-, pensions- och anställningsvillkor, den icke ordinarie personalens allmänna pensionsvillkor samt antalet ordinarie befattningar i 13—20 lönegraderna, under det att regeringen beslutar om antalet ordinarie befattningar i de lägre lönegraderna samt utnämner vissa högre befattningshavare (18—20 lönegraden). Järnvägsstyrelsen (eller distriktsförvaltningen) tillkommer det att fatta beslut om antalet icke-ordinarie personal samt dennas lönevillkor, försåvitt regeringen ej finner sig böra meddela bestämmelser därom, ävensom angående utfärdande av instruktioner och reglementen för underlydande personal. Tjänstgöringsnämndens tillkomst torde emellertid i sak ha väsentligt minskat styrelsens inflytande på personalens allmänna tjänstgöringsvillkor, varjämte regeringen i kraft av det nya avlöningsreglementet förbehållit sig att besluta om en hel del med avlöningen sammanhängande ärenden, t. ex. kallortstillägg, traktamenten, milpengar och liknande ersättningar, övertidsersättning o. s. v. Vidare har regeringen under år 1920 fastställt avlöningarna för viss icke-ordinarie

personal, på vars avlöningsfrågor lönenämnden sannolikt också kommer att utöva ett betydande inflytande.

Järnvägsstyrelsens rätt att anställa den extra personalen betyder, att den kan bestämma det totala personalbeståndets storlek. Regeringen bestämmer genom den årliga personalstaten huru stor del av personalbeståndet som får fast bindas vid verket genom ordinarie anställningsform och därvid särskilt också huru stor del av personalen, som får beredas högre tjänsteställning än den lägsta ordinarie graden. Riksdagen har genom sin beslutanderätt rörande nya tjänster fr. o. m. 13 lönegraden (byråassistent, notarie o. s. v.) kontroll över beståndet av högre tjänster.

Statsbaneekonomikommisionen framställer nu det förslaget att åt järnvägsstyrelsen bör anförtros att självständigt bestämma över antalet ordinarie tjänster av olika grad, således inom löneplanens hela skala, ända t. o. m. 20:e lönegraden (byråchef). Hela den viktiga del av personalpolitiken, som avser personalbeståndets storlek och dess fördelning på olika befattningar, blir härigenom lagd i styrelsens händer och därigenom, enligt kommissionens mening, fordran på en målmedveten och följdriktig personalpolitik tillgodosedd på ett vida bättre sätt än nu, när det måste vara ytterligt svårt för regering eller riksdag att med inträngande sakkännedom pröva det verkliga behovet av föreslagna befattningar. En gynnsam följd av kommissionens förslag bleve, att styrelsen liksom ett privat företag kunde företa mindre jämkningar inom organisationens ram ifråga om antalet och arten av olika befattningar.

De högsta tjänsterna, vilka nu tillsättas på förordnande (överdirektör, överingenjör och distriktschef), skulle fortfarande underställas regeringen. Ej heller förutsätter kommissionen någon ändring i rätten att hos regeringen överklaga styrelsens utnämningsbeslut. Vidare vill kommissionen "tillsvidare" icke ändra den nuvarande anställningsformen för ordinarie personal, vilken före år 1898 var engagerad med tre månaders uppsägningstid men sedan dess anstälts med konstitu-

torial, varigenom tjänsteman icke annat än för tjänstefel kan skiljas från sin befattning.

Detta om personalbeståndets storlek. Vad åter angår lönesättningen för den ordinarie personalen, så verkställs den nu av riksdagen. Kommissionen framhåller de olägenheter, som äro förenade härmed, främst bestående däri, att riksdagen i sin lönepolitik icke alltid tager hänsyn enbart till objektiva ekonomiska realskäl och svårligen är i stånd att följa de riktlinjer, som i det fria ekonomiska livet äro avgörande för värdesättande av arbetskraften och av olika slag av arbetskraft. Emellertid understryker kommissionen även, att, så länge statsjärnvägarna drivas och ägas av staten, är staten den verkliga arbetsgivaren, som i sista hand måste lösa en vid en eventuell lönekonflikt uppkommen kritisk situation, vadan om lönefrågornas avgörande förlades till styrelsen, det i alla fall bleve statsmakterna, som komme att säga sista ordet. Kommissionen förordar likväl en anordning, varigenom det avgörande inflytandet på lönesättningen lägges i den ekonomiskt ansvariga myndighetens, d. v. s. styrelsens hand. Denna fråga måste dock, enligt kommissionens mening, lösas för alla statens affärsverk i ett sammanhang, och föreslår kommissionen därför en utredning, vilken samtidigt upptager frågorna om en förhandlingsordning samt om den nuvarande ordinarie anställningsformens bibehållande.

8.

För taxepolitikens allmänna drag äro regeringens beslut avgörande (jfr dock ovan åberopade händelse vid 1918 års riksdag), under det att järnvägsstyrelsen har den betydelsefulla befogenheten att medge sådana nedsättningar i godstaxan, som kunna anses vara av behovet påkallade och "förenliga med statens järnvägars eget ekonomiska intresse".

Statsbaneekonomikommisionen, som lagt sådan vikt vid att utrusta sin järnvägsstyrelse med största möjliga autonomi i ekonomiska angelägenheter, har emellertid icke förordat taxerendernas avgörande av styrelsen. Kommissionen har stannat

vid att i stället tillstyrka status quo. Taxorna å landets järnvägar, statens såväl som enskilda, säger kommissionen, äro en samhällsangelägenhet av sådan vikt, att det måste anses principiellt riktigt att de fastställas av Kungl. Maj:t. Om avgörandet likväl överlämnades till styrelsen, och man, såsom naturligt vore, bibehölle klagorätten, så komme styrelsens beslut att ofta överklagas och därmed den verkliga beslutanderätten fortfarande att ligga hos regeringen. Fastställande av taxa finner kommissionen innebära ett avgörande mellan olika samhällsintressen och vore en fråga på annat plan än övriga spörsmål om järnvägarnas skötsel, när den så synnerligen djupt ingriper i grundförutsättningarna för näringslivet.

9.

Järnvägsstyrelsen kritiserar i sitt yttrande över kommissionsförslaget varje punkt och finner ej anledning att tillstyrka någon utvidgning av styrelsens befogenhet. Styrelsen säger sig visserligen ingalunda förbise att med hänsyn till önskvärdheten av en fullt rationell ekonomisk förvaltning vissa olägenheter kunna uppstå därav, att riksdagen avgör frågor av för verkens ekonomi synnerligt stor betydelse, delvis under anläggande av andra synpunkter än de rent ekonomiska, eller av att vissa åtgärder icke alltid kunna avgöras med önskvärd snabbhet i avvaktan på regeringens och i vissa fall även riksdagens bifall. Emellertid ställer sig styrelsen i hög grad tvivlande ifråga om möjligheten för en aldrig så stark och betrodd styrelse att i sin verksamhet göra sig väsentligt mera oberoende än nu av de ekonomiska och politiska konjunkturernas svängningar. Beroendet av statsmakterna torde komma att under alla förhållanden faktiskt kvarstå och detta av naturliga skäl, då styrelsens förvaltningsområde omfattar statsegendom och statsanställda, om vilka riksdagen nog alltid vill och även måste ha sitt avgörande ord att säga. Ett dylikt beroende torde dessutom ofta ge ett skydd och ett stöd för styrelsen i allvarliga och stora förvaltningsfrågor. Styrelsen håller sålunda före,

att, om det blott gives ett klart och tydligt besked från statsmakternas sida om vad man önskar av statens järnvägar och dess förvaltning, så finnes det också redan vid nuvarande administrativa ordning och befogenheter i stort sett tillräckliga möjligheter för styrelsen att, då förutsättningar av mera normala konjunkturer m. m. över huvud taget äro för handen, effektivt verka för och medverka till uppfyllelse av rimliga önskemål.

Med denna deklaration om det i grunden lönlösa att begåva järnvägsstyrelsen med större befogenhet och om den nuvarande styrelsens uppfattning av sig själv såsom huvudsakligen ett redskap i statsmakternas starka, ehuru om sitt syfte understundom något osäkra händer, klingar diskussionen i denna stora förvaltningsfråga tillsvidare ut.

TABELLBILAGOR.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

Tabell I. *

L a n d	Å r	Järnvägarnas längd km. per 10,000	
		hektar	invånare
Sverige	1920	3,62	25,24
Norge	1920	1,06	12,49
Danmark	1920	10,43	13,71
Finland	1920	1,19	11,82
Schweiz	1920	12,94	13,81
Nederländerna	1920	9,95	4,97
Belgien	1921	15,25 ¹⁾	6,21 ¹⁾
Storbritannien och Irland	1919	12,23	8,09
Frankrike	1919	9,01	12,67
Tyskland	1920	12,29	9,69
Italien	1920	6,70 ²⁾	5,18
Spanien	1920	3,07	7,26
Portugal	1920	3,45	4,95
Österrike	1920	7,93	10,31
Polen	1920	5,01	6,72
Tjeckoslovakiet	1920	9,67	9,99
Ungern	1920	7,60	8,85
Jugoslavien	1920	3,61	7,64
Rumänien	1920	3,83	6,71
Estland	1920	1,46	5,66
Lettland	1920	4,34	17,80
Litauen	1920	3,65	7,50
U. S. A.	1919	5,42	40,22
Kanada	1919	0,64	70,96
Argentina	1920	1,21	44,72
Australien	1920	0,54	77,41
Japan	1920	3,43	2,34

*) Siffrorna uträknade med stöd av uppgifter i Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1921/1922.

1) 1913 års järnväglängd i förhållande till 1921 års folkmängd och areal.

2) Synnerligen approximativ siffra.

Tabell 2.

År 1922.

L ä n	Statens järnvägar		Enskilda järnvägar		Summa järnvägar		In- vånare per kvkm. land
	Km. pr 10,000		Km. pr 10,000		Km. pr 10,000		
	In- vånare	Hektar	In- vånare	Hektar	In- vånare	Hektar	
Stockholms stad och län	2,01	1,73	5,12	4,39	7,13	6,12	85,8
Uppsala	3,09	0,81	23,21	6,08	26,30	6,89	26,2
Södermanlands ...	11,15	3,16	12,96	3,67	24,11	6,83	28,3
Östergötlands.....	6,56	1,83	17,46	4,87	24,02	6,70	27,9
Jönköpings	7,66	1,53	25,75	5,14	33,41	6,67	19,9
Kronobergs.....	5,16	0,83	39,24	6,28	44,40	7,11	16,0
Kalmar	—	—	37,66	7,57	37,66	7,57	20,1
Gottlands	—	—	32,06	5,73	32,06	5,73	17,9
Blekinge	—	—	21,67	10,71	21,67	10,71	49,4
Kristianstads	5,25	1,98	24,79	9,37	30,04	11,35	37,8
Malmöhus	4,52	4,60	13,88	14,13	18,40	18,73	101,8
Hallands	11,73	3,58	17,46	5,32	29,19	8,90	30,5
Göteborgs och Bohus ...	4,86	4,16	2,94	2,52	7,80	6,68	85,6
Älvsborgs	2,68	0,64	27,45	6,59	30,13	7,23	24,0
Skaraborgs	9,23	2,68	22,35	6,48	31,58	9,16	29,0
Värmlands	10,58	1,49	17,09	2,41	27,67	3,90	14,1
Örebro.....	12,42	3,01	22,48	5,45	34,90	8,46	24,2
Västmanlands	7,98	2,00	24,90	6,23	32,88	8,23	25,0
Kopparbergs	10,94	0,94	31,03	2,65	41,97	3,59	8,6
Gävleborgs	14,62	2,02	13,33	1,85	27,95	3,87	13,8
Västernorrlands	14,50	1,54	3,99	0,42	18,49	1,96	10,6
Jämtlands.....	52,68	1,39	—	—	52,68	1,39	2,6
Västerbottens	22,09	0,70	—	—	22,09	0,70	3,2
Norrbottens.....	43,98	0,79	0,27	—	44,25	0,79	1,8

Tabell 3.

År 1922.

L ä n	Statens järnvägar		Enskilda järnvägar		Summa järnvägar Km.
	Km.	% av landets statsjärn- vägsnät	Km.	% av landets enskilda järn- vägsnät	
Stockholms stad och län ...	136	2,4	346	3,5	482
Uppsala	43	0,8	323	3,3	366
Södermanlands	215	3,8	250	2,6	465
Östergötlands	202	3,6	538	5,5	740
Jönköpings	176	3,1	592	6,1	768
Kronobergs	82	1,5	623	6,4	705
Kalmar	—	—	873	8,9	873
Gottlands	—	—	181	1,8	181
Blekinge	—	—	323	3,3	323
Kristianstads	128	2,3	605	6,2	733
Malmöhus	223	4,0	685	7,0	908
Hallands	176	3,1	262	2,7	438
Göteborgs och Bohus ...	210	3,7	127	1,3	337
Älvsborgs	82	1,4	839	8,6	921
Skaraborgs	227	4,0	550	5,6	777
Värmlands	288	5,1	465	4,8	753
Örebro	275	4,9	498	5,1	773
Västmanlands	135	2,4	421	4,3	556
Kopparbergs	281	5,0	797	8,1	1,078
Gävleborgs	399	7,1	364	3,7	763
Västernorrlands	392	7,0	108	1,1	500
Jämtlands	715	12,7	—	—	715
Västerbottens	415	7,4	—	—	415
Norrbottens	825	14,7	5	0,1	830

Tabell 4.

Transportmaterial och transportarbete.

	1880	1890	1900	1910	1920	1921	1922
Antal lokomotiv (inkl. elektriska och motorvagnar)	288	376	580	879	1,086	1,077	1,06
Därav: elektriska...	—	—	—	—	22	22	4
» motorvagnar	—	—	—	—	3	3	
Antal person-, post- och fångvagnar...	746	900	1,072	1,528	2,006	2,005	2,01
Antal gods- och res- godsvagnar	7,287	9,306	14,388	21,557	27,467	27,475	27,55
Antal sittplatser i personvagnarna...	23,408	26,338	34,740	59,661	90,338	90,463	90,67
Gods- och resgods- vagnarnas lastför- måga, ton	62,560	84,832	168,265	306,646	436,718	438,280	441,65
Tågkilometer, inkl. färjeturer, i egen trafik, tusental ...	6,165	8,170	16,899	22,668	24,567	21,073	22,23
Vagnaxelkilometer (inkl. färjeturer), tusental ¹⁾	205,329	300,724	630,123	879,063	910,684	753,706	815,80
Nettotonkilometer, tusental ²⁾	216,007	345,241	928,593	1,654,066	2,266,474	1,883,688	2,065,70
Taratonkilometer, tusental ³⁾	913,674	1,505,410	3,370,960	5,624,436	6,524,825	5,663,144	6,086,73
Bruttotonkilometer, tusental ⁴⁾	1,129,681	1,850,651	4,299,553	7,278,502	8,791,299	7,546,832	8,152,43
Tåg- och färjekilo- meter pr bankm., tusental	3,2	3,3	4,5	5,2	4,4	3,8	4,0
Vagnaxelkilometer, inkl. färjeturer, pr bankm., tusental	105,6	115,1	169,0	200,7	163,2	135,0	145,5

¹⁾ Vagnaxelkm.=antalet framförda vagnaxlar×antalet tillryggalagda km.²⁾ Nettotonkm.=summan av tonkm. för resande+resgods+postgods+övrigt gods.³⁾ Taratonkm.=den framförda taran (d. v. s. lokomotivens och vagnarnas egen vikt)×antalet tillryggalagda km.⁴⁾ Bruttotonkm.=summan av nettotonkm. och taratonkm.

Tabell 5.
Persontrafik.

	1880	1890	1900	1910	1920	1921	1922
medellängd, km.	1,945	2,613	3,729	4,380	5,582	5,582	5,614
antal betalda resor, tusental:							
I klass	57	34	22	33	21	15	18
%	1,8	0,7	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
II klass	554	745	1,423	1,356	813	670	768
%	17,3	15,8	13,0	6,6	2,6	2,4	2,9
III klass	2,534	3,837	9,358	18,799	30,253	26,496	25,361
%	79,1	81,6	85,5	91,7	95,7	96,1	95,9
Summa I—III klass jämte truppbilj.	3,205	4,703	10,949	20,500	31,627	27,565	26,454
medelreselängd, km.:							
I klass	115	167	373	419	391	435	454
II »	65	72	74	131	218	210	214
III »	41	35	inklusive trupp. 36	33	36	36	37
samtliga resor	48	44	42	41	42	43	44
i förhållande till banmedellängden % ...	2,5	1,7	1,1	0,9	0,8	0,8	0,8
personkm., tusental:							
I klass	6,558	5,750	8,326	13,969	8,263	6,566	8,149
%	4,2	2,8	1,8	1,7	0,6	0,6	0,7
II klass	35,864	53,975	105,823	177,952	177,161	140,508	164,106
%	23,1	26,1	23,8	21,0	13,3	11,9	14,1
III klass	103,199	136,189	inkl. trupp. 340,282	617,280	1,082,912	961,958	944,412
%	66,6	66,0	inklusive trupp. 74,9	73,0	81,0	81,8	80,9
Summa I—III klass jämte trupptransport	154,971	206,533	454,431	846,083	1,336,672	1,175,906	1,167,065
aktfritt resgods, tusental ton	16,0	23,5	54,7	102,5	158,13	137,82	132,27
resgodsövertikt, velocipeder och hundar, tusental ton	—	—	—	15,05	21,54	22,51	21,18
aldade platskm. i personvagnarna i % ¹⁾ ...	18,0	17,7	24,4	29,4	37,9	34,6	33,6
antal resor pr bankm.	1,648	1,800	2,936	4,680	5,666	4,938	4,712
personkm. i tusental pr bankm.	80	79	122	193	239	211	208

Platskm. = antalet framförda sittplatser i personvagnarna $\times$ antalet tillryggalagda km.

Tabell 6.
Godstrafik.

	1880 ¹⁾	1890 ¹⁾	1900 ¹⁾	1910	1920	1921	1922
Banmedellängd, km.	1,945	2,613	3,729	4,380	5,582	5,582	5,6
Avgiftspliktigt gods, tusental ton.....	1,678	2,893	6,719	11,801	14,163	12,274	13,0
Därav: Lapplandsmalm	—	—	995	3,537	2,398	4,958	4,7
Vagnslastgods...	—	—	—	—	10,431	6,274	7,3
Paket-, il- och styckegods	—	—	—	—	1,197	907	8
Avgiftsfritt gods, tusen- tal ton.....	—	—	—	1,219	1,261	775	7
Medeltransportlängd för avgiftspliktigt gods, km. pr ton ...	107	98	118	123	140	137	1
Tonkilometer för av- giftspliktigt gods, tusental ²⁾	179,398	282,511	793,540	1,447,721	1,976,012	1,677,933	1,874,9
Därav: Lapplandsmalm	—	—	203,054	591,071	446,318	754,368	764,2
Vagnslastgods...	—	—	—	—	1,311,630	765,929	943,6
Paket-, il- och styckegods	—	—	—	—	193,303	137,369	148,1
Utnyttjade bärighets- tonkm. % ³⁾	35,0	39,5	33,8	38,5	47,9	46,7	48
Ton avgiftspliktigt gods pr bankm.	863	1,107	1,802	2,694	2,537	2,199	2,3
Tonkilometer för av- giftspliktigt gods, pr bankilometer(tusental)	92	108	213	331	354	301	3

¹⁾ I ton och tonkilometer för åren 1880, 1890 och 1900 äro icke inräknade åker och levande djur.

²⁾ Tonkm. = antalet framförda ton $\times$ antalet tillryggalagda km.

³⁾ Bärighetstonkm. = de framförda godsvagnarnas sammanlagda bärighet (lastförmåga) antalet tillryggalagda km.

Tabell 7.
Inkomster.

	1880	1890	1900	1910	1920	1921	1922
Bruttoinkomster, tusental kr.	16,490	21,973	44,626	72,131	343,018	257,244	207,041
Därav persontrafik tusental kr.	6,054	7,695	15,115	24,167	100,331	89,975	67,523
% av bruttoinkomst	36,7	35,0	33,9	33,5	29,2	35,0	32,6
godstrafik tusental kr.	9,966	13,490	27,918	45,042	230,403	154,527	128,090
% av bruttoinkomst	60,4	61,4	62,6	62,4	67,2	60,1	61,9
posttrafik tusental kr.	272	474	1,113	2,149	6,135	5,497	4,851
% av bruttoinkomst	1,6	2,2	2,5	3,0	1,8	2,1	2,3
Personbiljetter:							
I & II kl. tusental kr. ...	2,417	2,951	5,083	6,690	19,367	15,627	11,824
III kl. tusental kr.	3,351	4,267	8,934	13,923	67,532	60,998	45,610
militär, tusental kr.	121	152	277	470	893	2,190	1,382
ovvagns-, prisskillnads-m.fl. biljetter tusental kr.	—	—	—	2,048	7,971	7,240	5,835
resgodsöverbikt, velocipeder, hundar tusental kr.	—	—	—	595	4,362	3,724	2,692
lapplandsmalm tusental kr.	—	—	2,797	9,858	¹⁾ 22,457	¹⁾ 27,659	¹⁾ 22,385
edelinkomst per bankm. kr. ²⁾ 8,905 ³⁾ 8,426	11,932	16,213	61,451	46,085	36,879		
» » dag och bankm. kr.	24	23	33	44	168	126	101
tågkm. »	2,68	2,69	2,64	3,18	13,97	12,21	9,31
edelinkomst per personkm. av biljetter, öre	3,8	3,6	3,24	2,73	7,16	7,32	5,49
edelinkomst per tonkm. avgiftspliktigt gods, öre...	5,3	4,5	3,41	3,10	11,66	9,21	6,83

¹⁾ Incl. icke likviderad fordran för lapplandsmalmstransporter.

²⁾ år 1883.

³⁾ » 1891.

Tabell 8.

Utgifter, bränsle och personal.

	1880	1890	1900	1910	1920	1921	1922
Totalutgift, tusental kr.....	10,081	15,406	34,188	56,231	313,435	250,016	182,76
Därav för: bränsle.....	—	—	—	—	79,805	33,296	17,65
% av totalutgifter ...	—	—	—	—	25,5	13,3	9
personal (bokförda kostn.).....	—	—	—	—	150,203	143,230	108,32
% av totalutgifter ...	—	—	—	—	47,9	57,3	59
avsättning till förny- elsefond ...	—	—	—	—	18,882	24,790	19,42
% av totalutgifter ...	—	—	—	—	6,0	9,9	10
Bränsleförbrukning (tusental ton) evalverat till utländska kols bränslevärde	—	—	—	—	513	371	38
Medelpris för stenkol (kr. pr ton)	—	—	—	—	159,7	90,7	30
Totalantalet personal.....	—	10,456	18,540	25,341	35,543	30,436	28,39
Därav i administrativa avdeln....	—	198	392	714	680	¹⁾ 1,007	96
banavdeln.	—	3,909	5,329	6,202	7,125	5,729	5,62
trafikavdeln.....	—	3,236	6,319	9,630	14,067	12,288	11,28
maskinavdeln. (incl. verk- städer och förråd)	—	3,113	6,500	8,765	13,671	11,412	10,52
Antal personal per bankm.	—	4,0	5,0	5,7	6,4	5,5	5
» » » milj. tågkm.	—	1,280	1,097	1,118	1,447	1,444	1,27
» » » milj. vagn- axelkm.	—	34,8	29,4	28,8	39,0	40,4	34
Personalens genomsnittsinkomst kr. pr år.....	—	—	—	²⁾ 1,523	5,241	5,788	4,3
Medelutgift per bankm. kr.	5,183	5,896	9,168	12,639	56,155	44,792	32,5
» » » tåg- och färjkm. kr.....	1,6	1,9	2,0	2,5	12,8	11,9	8

¹⁾ Fr. o. m. 1921 redovisas ban-, trafik- och maskindirektörernas personal under administrativa avdeln.

²⁾ 1911.

Tabell 9.

Kapital och avkastning.

	1880	1890	1900	1910	1920	1921	1922
Disponerat statskapital (tusental kronor).....	211,855	265,989	392,736	569,493	{ 1,016,072 (1)1,029,591	{ 1,032,590 (1)1,059,580	{ 1,041,735 (1)1,072,504
Därav: lånemedel	174,713	214,798	267,152	387,096	755,354	793,348	799,747
» andra anslagsmedel	14,855	26,604	88,987	129,096	186,346	187,176	187,926
» av överskott avsatta medel	22,286	24,527	36,598	53,301	58,308	58,308	58,308
» tillfälliga statsmedel ²⁾	—	—	—	—	(1)29,583	1,20,748	1,20,523
Av kapitalet kommer på:							
avkomstberättigad byggnadskostnad	191,390	255,055	358,409	522,862	851,240	890,126	936,251
banan med byggnader	153,160	209,991	274,397	384,009	612,813	644,822	685,975
lullande material	38,229	45,064	83,062	138,853	214,280	219,655	226,720
inventarier	—	— ⁵⁾	— ⁵⁾	19,761	24,148	25,649	25,555
för trafik ej öppnade bansträckor	—	—	—	19,157	55,838	55,776	47,099
rörelsemedel	—	—	—	4)7,713	87,215	78,379	53,857
Bruttoinkomst, tusental kronor.....	16,490	21,972	44,626	72,131	343,018	257,244	207,041
Utgifter, »	10,081	15,406	34,188	56,231	313,435	250,016	182,766
» i % av inkomster	61,13	70,12	76,61	77,96	91,98	97,19	88,28
Nettoinkomst, tusental kronor	6,409	6,566	10,438	15,900	29,583	7,229	24,275
» i % av bruttoinkomsten	38,9	29,9	23,4	22,0	8,6	2,8	11,7
» per bankilometer	3,295	2,513	2,799	3,574	5,300	1,295	4,324
» i % av avkomstberättigad byggnadskostn.	3,38	2,58	2,99	3,11	3,57	0,88	2,68
» i % av disponerat statskapital	3,1	2,5	2,8	2,9	3,0	0,7	2,4

¹⁾ I den undre siffran samt i de siffror i tablan, som angiva kapitalets fördelning på olika huvudposter, har inräknats icke likviderad fordran för lapplandsmalntransporter. (Jfr. sid. 50).

²⁾ Överskott, som vid årets slut ännu ej inlevererats.

³⁾ Övriga tillgångar.

⁴⁾ Exclusive förråd.

⁵⁾ Inventariernas värde inräknat i bana med byggnader.

Årsavkastning för olika

B a n d e l a r	1868— 1870	1871— 1875	1876— 1880	1881— 1885	1886— 1890	1891— 1895
<i>Stockholm—Göteborg:</i>						
Bankilometer.....	456	456	456	457	457	457
Nettoink. i % av byggnadskostn.	3,7	6,0	5,1	6,1	5,3	5,5
<i>Stockholm—Ånge:</i>						
Bankilometer.....	66	135	303	486	541	582
Nettoink. i % av byggnadskostn.	2,7	4,6	2,1	2,9	2,1	2,1
<i>Krylbo—Hallsberg—Mjölby:</i>						
Bankilometer.....	25	25	44	121	121	121
Nettoink. i % av byggnadskostn.	3,9	3,4	3,7	3,1	2,3	3,0
<i>Laxå—Charlottenberg—gränsen:</i>						
Bankilometer.....	119	212	213	213	213	213
Nettoink. i % av byggnadskostn.	0,5	1,8	0,9	1,7	0,8	1,5
<i>Kristinehamn—Brunflo:</i>						
Bankilometer.....	—	—	—	—	—	—
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—	—	—	—
<i>Göteborg—Strömstad:</i>						
Bankilometer.....	—	—	—	—	—	—
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—	—	—	—
<i>Katrineholm—Malmö och Falköping— Nässjö:</i>						
Bankilometer.....	428	523	596	596	596	596
Nettoink. i % av byggnadskostn.	2,8	4,1	3,3	4,3	3,5	4,1
<i>Färna—Malmö med Katrineholm— Norrköping:</i>						
Bankilometer.....	—	—	—	—	—	—
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—	—	—	—
<i>Göteborg—Malmö—Trälleborg:</i>						
Bankilometer.....	—	—	—	—	—	—
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—	—	—	—
<i>Sundsvall—Storlien—gränsen:</i>						
Bankilometer.....	—	—	93	307	359	359
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	1,0	1,0	0,8	0,4

10.

statsbanedelar.

1896— 1900	1901— 1905	1906— 1910	1911— 1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
460 6,5	460 6,2	461 5,9	459,8 6,0	459,8 6,6	459,8 3,8	459,3 2,6	459,3 9,9	459,3 10,1	459,3 3,3	459,3 6,8
589 3,6	589 3,1	589 1,7	589,2 3,9	—	—	—	—	—	—	—
130 3,6	253 0,7	291 —0,1	302,1 1,5	304,5 3,5	309,2 —1,0	309,2 —7,9	309,2 1,3	309,2 2,5	309,2 —3,6	309,2 1,0
213 2,4	213 1,9	213 0,8	212,3 2,0	212,3 3,0	212,3 —0,4	212,3 —7,6	212,3 0,7	212,3 —0,5	212,3 —2,8	212,3 2,1
— —	— —	— —	— —	— —	287,8 —5,0	301,4 —15,0	424,4 —8,7	424,4 —6,9	424,5 —12,5	520,6 —5,1
— —	85 —1,9	152 —2,0	180,5 —2,2	180,5 —3,8	180,5 —3,2	180,5 —7,3	180,5 —5,4	180,5 —7,5	180,5 —5,6	180,5 —2,6
596 5,9	596 5,5	596 5,6	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
— —	— —	— —	509,9 7,1	592,6 7,7	592,6 6,3	592,6 4,1	592,6 11,5	592,6 12,1	592,6 8,6	592,6 8,3
377 4,3	375 2,6	382 2,4	410,7 3,1	412,6 4,9	414,0 1,9	414,5 —3,1	414,0 6,3	424,2 5,4	424,2 4,3	424,2 2,4
363 1,3	363 0,5	363 —0,2	362,2 1,0	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

Forts.

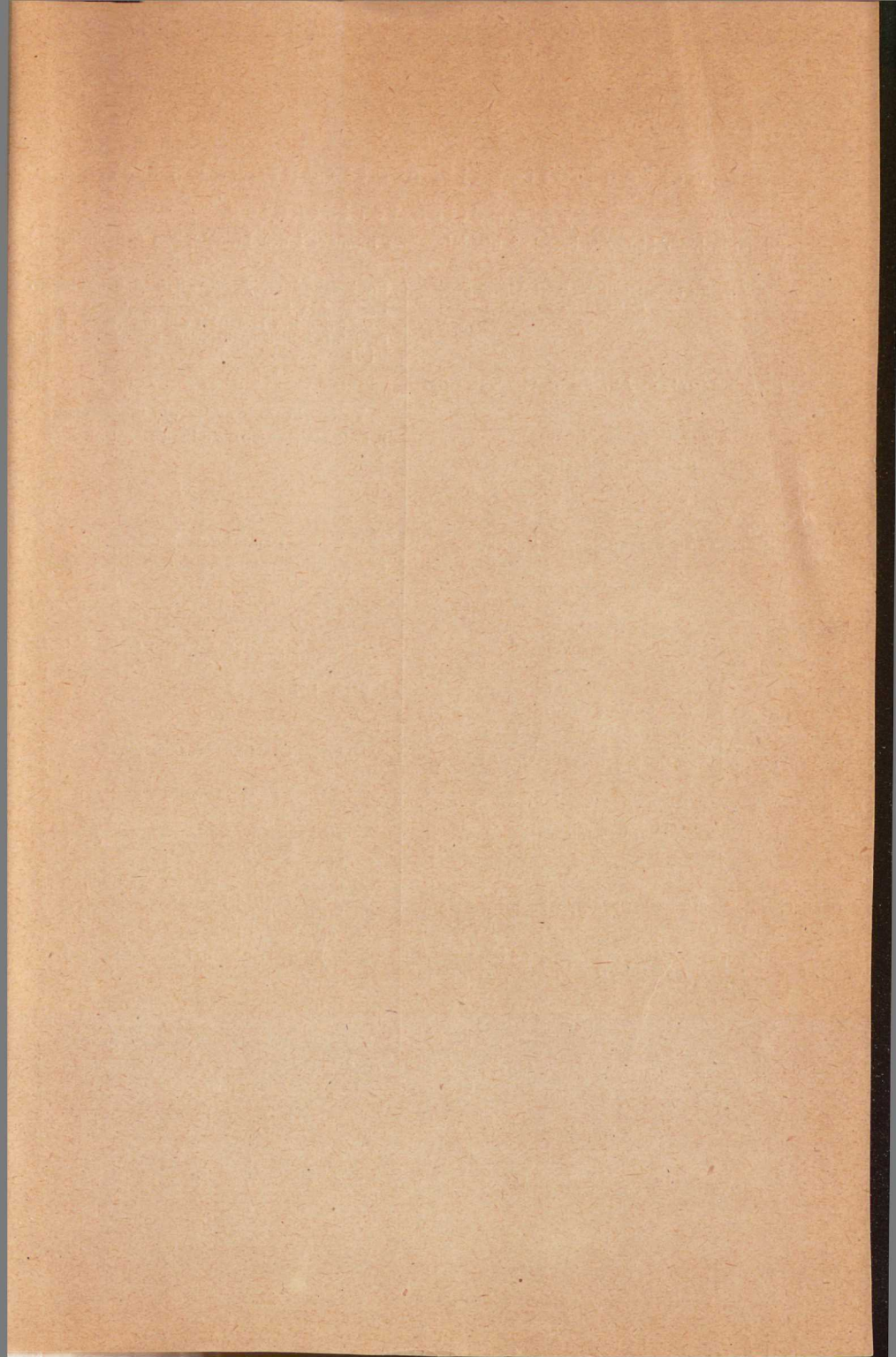
Tab. 10. Årsavkastning

B a n d e l a r	1868— 1870	1871— 1875	1876— 1880	1881— 1885	1886— 1890	1891— 1895
<i>Östersund—Vilhelmina:</i>						
Bankilometer.....	—	—	—	—	—	—
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—	—	—	—
<i>Bräcke—Boden:</i>						
Bankilometer.....	—	—	—	80	148	444
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—	—0,1	—0,1	—1,0
<i>Boden—Haparanda—gränsen:</i>						
Bankilometer.....	—	—	—	—	—	—
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—	—	—	—
<i>Luleå—Gällivare:</i>						
Bankilometer.....	—	—	—	—	—	211
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—	—	—	7,9
<i>Gällivare—Riksgränsen:</i>						
Bankilometer.....	—	—	—	—	—	—
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—	—	—	—
<i>Ångfärjeleden Trälleborg—Sassnitz:</i>						
Bankilometer.....	—	—	—	—	—	—
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—	—	—	—
<i>Ångfärjeleden Malmö—Köpenhamn:</i>						
Bankilometer.....	—	—	—	—	—	—
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—	—	—	—
<i>Falköping—Nässjö:</i>						
Bankilometer.....	—	—	—	—	—	—
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—	—	—	—
<i>Skövde—Karlsborg:</i>						
Bankilometer.....	—	—	44	44	44	44
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—0,2	0,1	—0,2	—0,2
<i>Stockholm—Bräcke:</i>						
Bankilometer.....	—	—	—	—	—	—
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—	—	—	—
<i>Bräcke—Storlien:</i>						
Bankilometer.....	—	—	—	—	—	—
Nettoink. i % av byggnadskostn.	—	—	—	—	—	—

för olika statsbanedelar (forts.).

1896— 1900	1901— 1905	1906— 1910	1911— 1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
—	—	—	101,2	201,7	201,7	251,0	258,1	258,1	258,1	258,1
—	—	—	— 1,4	— 4,3	— 4,4	— 9,6	— 8,4	— 8,6	— 8,0	— 6,3
698	703	703	747,6	818,7	818,7	818,7	818,7	818,7	818,7	822,7
— 0,3	— 1,2	— 2,5	— 1,1	— 0,1	— 2,0	— 14,9	— 17,2	— 8,2	— 8,7	— 6,7
8	61	74	139,3	187,0	187,0	189,1	213,3	216,1	216,1	216,1
— 2,2	— 2,1	— 3,5	— 1,8	— 0,4	— 1,6	— 13,6	— 14,0	— 11,2	— 7,2	— 5,5
214	220	220	219,4	219,4	219,4	219,4	219,4	219,4	219,4	1) 449,4
6,8	6,4	4,6	8,7	5,0	— 0,7	— 30,5	— 20,8	1,0	3,3	7,9
—	229	229	230,0	230,0	230,0	230,0	230,0	230,0	230,0	—
—	4,5	7,4	10,6	4,8	0,2	— 10,3	— 5,3	6,4	12,2	—
—	—	40	53,5	53,5	53,5	53,5	53,5	53,5	53,5	53,5
—	—	2,0	— 0,9	— 15,8	— 12,8	— 36,2	— 32,3	— 39,5	3,0	17,5
5	15	15	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
— 4,1	1,0	1,2	2,2	0,4	— 3,5	— 25,5	— 1,3	— 12,6	— 9,7	1,2
—	—	—	112,7	112,7	112,7	112,7	112,7	112,7	112,7	112,7
—	—	—	1,9	2,2	0,0	— 2,9	5,6	10,8	0,6	4,3
44	44	44	43,9	43,9	43,9	43,9	43,9	43,9	43,9	43,9
— 1,5	— 1,6	— 3,8	— 3,2	— 4,4	— 6,4	— 17,3	— 8,3	— 10,9	— 10,4	— 5,5
—	—	—	—	714,5	714,5	714,5	714,5	714,5	714,5	714,5
—	—	—	—	4,2	1,1	— 7,7	— 4,4	7,3	— 0,3	1,6
—	—	—	—	238,3	268,8	296,7	304,3	304,3	2) 304,3	236,9
—	—	—	—	2,5	— 1,9	— 10,4	— 8,3	— 5,6	— 7,4	— 3,6

1) Luleå—Riksgränsen. 2) Med sidolinje till Åsarne.



Statens offentliga utredningar 1924

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fängvård.

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Socialpolitik.

Iakttagelser rörande socialiseringen i Österrike. [14]
Det svenska tobaksmonopolet. [15]
Statens järnvägar. [22]

Hälsa- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 9.
Ang. elektrifiering av landsbygden inom Hallands län. [18] 11. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Blekinge län. [10] 12. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Kopparbergs län. [3] 13. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Västmanlands län. [8] 14. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Värmlands län. [9] 15. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Jämtlands län. [11] 18. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Gotlands län. [12] 19. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Västernorrlands län. [17]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Det svenska lantbrukets produktionskostnader. 2.
Bokföringsåren 1920—1921 och 1921—1922. [2]
Fastighetsregisterkommissionens meddelanden. 13.
[21]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till gruvlag. [16]

Industri.

Handel och sjöfart.

Skeppstjänstkommitterades betänkande. 3. [20]

Kommunikationsväsen.

Utredning rörande ny vattenväg mellan Östersjön och Väneren jämte bihang. [6]
Anvisningar rörande vägväsendet och automobiltrafiken. [19]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Supplement nr 2 till Sverges familjenamn 1920. [4]
Betänkande angående det fria och frivilliga folkbildningsarbetet. [5]
Betänkande och förslag angående läroverks- och landsbibliotek. [7]
Förslag till fönerereglering för befattningshavare vid allmänna läroverk m. fl. läroanstalter. [13]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Angående ordnandet av statens kommersiella informationsverksamhet. [1]