RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1919. Första kammaren. Nr 51.

Onsdagen den 4 juni, e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 8 e. m.

Justerades protokollsutdrag för det på förmiddagen hållna sammanträdet.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 197, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918. *Ang. statens järnvägars driftförlust.*

I detta utlåtande hade utskottet på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte

a) för täckande av statens järnvägars driftförlust under år 1918 — utöver för dylikt ändamål förut anvisade anslag — å tilläggsstat för år 1919 under titel »utgifter för kapitalökning, tillfällig försträckning åt statens järnvägar» anvisa ett förslagsanslag, högst, 11,300,000 kronor;

b) hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om en allsidig utredning snarast möjligt rörande de åtgärder, som borde vidtagas för erhållande för framtiden av ett tillfredsställande resultat av driften vid statens järnvägar.

Herr statsrådet Schotte: Herr talman, mina herrar! Med anledning av det föreliggande utlåtandet från statsutskottet anser jag mig böra i sammandrag meddela några upplysningar med avseende på statens järnvägars ekonomiska ställning under de senare åren.

Den förnämsta grunden till att statsjärnvägarnas utgifter under de två sista åren så sprungit i höjden, att hela driften kommit att uppvisa högst betydande underskott, är att söka i driftkostnadernas och framför allt bränslekostnadernas stegring under dessa år. Bränslekostnaderna uppgingo sålunda i runda tal år 1914 till 8,755,000 kronor, år 1915 till 22,667,000 kronor, år 1916 till 45,412,900 kronor, år 1917 till 52,136,000 kronor och år 1918 till 108,135,000 kronor. Givetvis beror kolåtgången av trafikens omfattning; men här är det själva grundpriset på kol, som under kriget undergått en så ofantlig stegring. Om jag jämför trafiken år 1918 med trafiken år 1914 — och dessa år äro något så när jämförliga, frånsett någon ökning av

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

de trafikerade järnvägarnas längd — visar det sig, att statens järnvägars bränslekostnader år 1918 med *ett genomsnittligt kolpris av 167:92 kronor per ton betingade en utgift av 108,135,260 kronor*, medan den år 1914 med *ett genomsnittligt kolpris av allenast 16:17 kronor per ton, uppgick till 8,755,774 kronor* — således *en differens på ej mindre än över 99 miljoner kronor*. För att vinna mera exakta jämförelser må nämnas, att bränslekostnaderna per 100 lokkilometer utgjorde 1914 21 kronor, 1917 115 kronor och 1918 262 kronor, samt per 1,000 vagnsaxelkilometer år 1914 8:57 kronor, år 1917 44:68 kronor och år 1918 104:68 kronor. Kolens i allmänhet dåliga beskaffenhet och den omfattande vedeldningen har avsevärt ökat bränsleförbrukningen per lokkilometer och vagnsaxelkilometer och dessutom föranlett en betydande stegring av arbetskostnaderna.

Att jämväl *kostnaderna för material och förbrukningsartiklar* i övrigt ofantligt stigit under krigsåren är alltför väl känt, på samma gång å viktiga områden dåliga och dyra ersättningsmedel måst användas. Några belysande exempel härutinnan må anföras.

Sålunda har kostnaden för andra driftsmaterialier än bränsle i lokomotivtjänst stegrats från 3:11 kronor per 100 lokomotivkilometer år 1914 till 10:97 kronor år 1918, eller i runt tal med 250 %. Före krigsutbrottet kunde man köpa cylinderolja för 18 öre per kg. i stället för ett pris av 3 kronor i augusti 1918.

Ännu större var kostnadsstegringen för vagnolja under samma tidrymd, från 14 öre till 3 kronor per kg., motsvarande en mer än tjugufaldig förhöjning.

Materialkostnaderna kunna väl så småningom väntas nedgå, och jämväl en ej särdeles stor nedgång i kolpriset kommer att även med bibehållna taxor väsentligt förbättra statens järnvägars ekonomi. Utsikter härtill torde visserligen föreligga, men en så stor nedgång av kolprisen, att skälig avkastning av statsbanorna kan påräknas torde tyvärr knappast kunna emotses. Det är därför liksom av andra skäl av största vikt att göra oss i görligaste mån oberoende av det utländska kolet med dess varierande prisläge, och detta kan allenast ske genom *elektrifiering av hela statsbanenätet*. En sådan elektrifiering är därför ett högeligen aktuellt spörsmål, vars genomförande icke bör uppskjutas längre, än som är oundgängligen nödvändigt. Utredningen i detta avseende har också så forcerats, att det är att förvänta, att redan till nästa år förslag om påbörjande av denna elektrifiering — som jag har anledning antaga närmast avseende linjen Stockholm—Göteborg — kan föreläggas riksdagen. De ekonomiska uppoffringarna för statsverket bliva visserligen högst betydande, men *elektrifieringen torde vara ofrånkomlig, om vi för framtiden vilja vinna ett tillfredsställande ekonomiskt utbyte av statsbanedriften*. Tyvärr äro dock här stora finansiella vanskligheter att övervinna.

Till den ovannämnda höga bränslekostnaden har bidragit, att statens järnvägar icke erhållit tillräckligt stor tilldelning av de billigare tyska kol, som under världskriget importerats från Tyskland på grund av olika särskilda avtal, utan nödgats från England importera avsevärda partier lokomtivbränsle, ehuru detta ställt sig väsent-

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

ligt dyrare än övrigt av järnvägarna använt bränsle. Merkostnaden härför belöpte sig år 1918 till över 20 miljoner kronor.

Med avseende på denna fråga om de engelska kolen vill jag nämna, att det var i sammanhang med eller strax efter det obegränsade u-båtskrigets begynnande i februari 1917, som kolimporten från England och Amerika blev så förlamad, att importen av stenkol till Sverige från dessa länder praktiskt taget upphörde. Sverige hade då de allra största svårigheter att få in kol från några andra länder än Tyskland och även från Tyskland blev importen, som känt, ganska begränsad. Genom handelskommissionens försorg ransonerades detta tyska bränsle mellan olika förbrukare, och även statens järnvägar, som under föregående år själva kunnat anskaffa erforderliga mängder stenkol, måste nu deltaga som part i denna ransonering. Emellertid blevo statens järnvägar vid denna handelskommissionens fördelning av det tyska bränslet icke på långt när tilldelade den mängd bränsle, som med hänsyn till statsbanornas behov kunde vara rimligt. Järnvägsstyrelsen gjorde med anledning därav gång efter annan såväl muntliga som skriftliga hänvändelser till handelskommissionen om mera rimlig och i förhållande till statens järnvägars import under normala tider i jämförelse med andra förbrukare mera rättvis tilldelning. Dessa hänvändelser medförde emellertid icke synnerligt resultat, och importen av de tyska kolen nedgick så mycket, att på hösten 1917 statens järnvägar endast erhöllo 20,000 ton per månad. Man resonerade uppenbarligen så inom handelskommissionen, att man ansåg viktigare, att de enskilda industrierna fingo tillfälle att på detta sätt få sitt bränslebehov tillgodosett, medan statens järnvägar däremot ansågos hava lättare att importera stenkol från England, än de enskilda industrierna hade. Det var också på uppmaning av den dåvarande regeringen, som järnvägsstyrelsen anvisades att söka skaffa sig kol från England. Förhållandet ansågs av järnvägsstyrelsen anmärkningsvärt, då styrelsen ju fann, att den enskilda industrien, som då hade högkonjunktur, lättare skulle kunna betala de högre prisen än statens järnvägar, som icke med sina taxor kunde följa med så hastigt. De försök, som gjordes att över hela linjen införa en ordentlig ransonering, befunnos outförbara, och såsom jag nämnde, ansågs det av den dåvarande regeringen vara nödigt, att avsevärda mängder av kol i England inköptes för statens järnvägars räkning, då dessa icke kunde erhålla tillräckligt med tyska kol. Detta var närmaste anledningen till att man var tvungen att vända sig till England, och man lyckades även få in engelska kol i en omfattning, som med de synnerligen höga prisen förorsakade statens järnvägar en merutgift för år 1918 av som jag nyss nämnda mer än 20 miljoner kronor.

Jämte den fortgående trafikminskning under de senaste åren må nämnas, att kontrakt med Luossavaarabolaget binder avgifterna för Lapplandsmalm ända till år 1923. Som dock bolaget garanterat viss minimibehållning å riksgränsbanan, såvida icke trafiken hindras av force majeure, har, vid bristande enskild uppgörelse, tvist anhängiggjorts vid domstol om utfående för statens järnvägar av ersättning enligt malmbolagskontraktet. Vinnes denna process, skulle för år

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

1918 ytterligare tillgodokomma statsbanorna ej mindre än *13 miljoner kronor*.

Vidare bidrager till den ogynnsamma ekonomien vid statens järnvägar också, att de kungörelser och överenskommelser, som reglera de ekonomiska mellanhavandena mellan statens och enskilda järnvägar, icke i allmänhet äro grundade på sådan basis, att statens järnvägars utlägg för de enskilda banorna i sin helhet täckas genom de enskilda järnvägarnas förvaltningsbidrag m. m. Sålunda beräknas exempelvis, att den icke täckta kostnad, som statsbanorna ha för besörjande av de enskilda järnvägarnas trafik vid föreningsstationer, numera uppgår till cirka 4 miljoner kronor årligen. En revision, i mån sådan är möjlig, av dessa överenskommelser är emellertid nu å bane.

Givetvis är frågan om *personalutgifterna* av mycket stor betydelse för statens järnvägar. Absolut taget är det den största kostnaden. Med avseende å dessa kostnader må meddelas, att krigstidstilläggen under de senaste åren spelat en särskilt stor roll. Det må härvid erinras, att krigstidstilläggen före år 1918 i följd av riksdagens beslut redovisades icke under det löpande årets, utan först under det följande årets utgifter. Till 1917 års utgifter räknas sålunda krigstidstillägg för år 1916. Till 1918 års utgifter räknas krigstidstillägg för både 1917 och 1918. Hänföras, såsom i en ekonomisk översikt måste anses riktigt, krigstidstilläggen till respektive års utgifter, så nedgår 1917 års behållning från 7 miljoner kronors vinst till 2 miljoner kronors förlust, medan 1918 års förlust reduceras från 60 till 49 miljoner kronor. Alla beviljade krigstidstillägg till statens järnvägspersonal hava hos oss bestritts av järnvägens trafikinkomster. I Norge och Danmark hava däremot krigstidstillägg till alla statstjänare utgått av särskilt meddelade anslag och tynga i ingen mån de affärsdrivande verken.

Den vid statens järnvägar för drift och underhåll anställda personalen har, meddelar järnvägsstyrelsen, under hela kristiden varit stadd i en oavbruten och mycket stark ökning till sin numerär. Betraktar man 1913 som ett normalår och lägger detta till grund för en jämförelse, finner man att under sexårsperioden 1913—1918 hela personalantalet i tämligen jämn stegring ökats från 26,000 under år 1913 till 38,300 år 1918 eller med 42,3 procent. Härvid är dock att märka, att genom olika uppställning av primäruppgifterna siffrorna för de olika åren ej äro fullt jämförbara.

Att personalens antal ökades under 1913—1916 måste anses vara en naturlig konsekvens av den under dessa år pågående synnerligen starka trafikstegringen. Emellertid fortsatte personalökningen i betydande omfattning även under åren 1917 och 1918, trots att trafiken samtidigt visat en återgående tendens, som så småningom blivit allt mera utpräglad. Förklaringsgrunderna härtill söker järnvägsstyrelsen huvudsakligen i följande förhållanden. En nedsättning av personalens arbetstid ägde rum i slutet av 1916. Personalen har vidare beretts möjlighet att i större utsträckning utfå full semesterledighet, vilket under föregående år av kristiden icke varit möjligt. Den nya värnpliktslagens verkningar hava gjort sig gällande från

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

hösten 1915 och medfört, att en större del av personalen än förut varit ur tjänst för värnpliktens fullgörande; denna faktor har haft ett betydande inflytande, så mycket större som den stora nyrekryteringen till väsentlig del skett med folk under värnpliktsåldern. Antalet bromsare har under trycket av anmärkningarna gent emot bristande trafiksäkerhet vid statens järnvägar blivit höjt och medfört en mycket stor personalökning, vilken exempelvis ej har sin motsvarighet vid enskilda järnvägar, där denna säkerhetsåtgärd ej vidtagits. Minskad gånghastighet för tågen samt användningen av koks och i all synnerhet ved som lokomotivbränsle har i mycket hög grad ökat personalbehovet. Arbetet med underhåll och reparation av den rullande materielen har måst äga rum i ökad omfattning såväl till följd av användningen av mindervärdiga smörjmedel m. m. som på grund därav, att dylikt arbete under den häftigaste högkonjunkturen delvis måst eftersättas. Kontors- och expeditionsarbetet har ökats avsevärt till följd av den mångfald förordningar av olika slag, som följt med kristiden. Vid den stora nyrekrytering, som måst äga rum, har icke omedelbart kunnat erhållas tillräckligt kunnig och tjänstduglig personal, varmed alltså följt mindre arbetsprestationer. Detta förhållande har förstärkts genom en betydande avgång bland personalen. Vidare har ett stort antal sjukdomsfall i spanska sjukan krävt mycken ersättningspersonal.

Järnvägsstyrelsen meddelar vidare, att den givetvis haft sin oavlåtliga uppmärksamhet riktad på angelägenheten av att personalstyrkan står i ett såvitt möjligt väl avvägt förhållande till det utförda trafikarbetet och för sådant ändamål vid olika tillfällen ställt maningar till distriktsförvaltningarna och med distriktscheferna hållit sammanträde i sådant syfte. Dessa sammanträden och vad som föregått dem hava medfört en viss ändring, om än icke tillräcklig, av förhållandena. Järnvägsstyrelsen har emellertid ansett, att rekryteringen, antagandet av aspiranter, svårligen kan bibehållas hos lokalförvaltningen, och därför har detta system också numera ersatts med en central personalanskaffning från styrelsen. Någon nyantagning av personal föreligger sedan någon tid icke heller för statsbanorna. I vad mån fullgoda skäl föreligga för det ofta hörda påståendet, att statens järnvägspersonal är obehövligt stor, är uppenbart vanskligt att uttala sig om. Här omförmält material och andra tillgängliga siffror hava emellertid bibringat mig den mening, att fog finnes för påståendet, att statens järnvägar för närvarande arbeta med en i förhållande till trafiken väl så stor personal. Men staten är ej heller i tillfälle att genom avskedande i avsevärdare omfattning vid trafikminskning reglera detta förhållande. Huru som helst äro möjligheterna att avsevärt nedbringa personalkostnaderna i stort sett ganska begränsade. Väl kunna, i mån som prisnivån sjunker, dyrtidstilläggen minskas, väl kan också under vikande trafik personalen hållas mer stationär och även i någon mån — åtminstone motsvarande den naturliga avgången — reduceras till sitt antal. Men detta motväges i viss mån av den förbättrade levnadsstandard i allmänhet, varpå anspråk kan komma att göras, och den förkortade arbetstid och de öka-

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

de semesterförmåner för personalen, varmed man måste räkna. Det torde därför vara ganska ovisst, om man kan emotse ett väsentligt förbättrat ekonomiskt utbyte av statens järnvägar genom någon betydligare eller varaktigare nedgång av personalkostnaden. Här må dock påminnas om den för framtiden personalbesparande åtgärd, som ligger i årets riksdags viktiga beslut om införande av genomgående maskinbroms för godstågen.

Att vinna bättre driftresultat genom en *sänkning av statsbanornas gamla standard* kan ej ifrågakomma. Genom fortsättande i ökad takt under de närmaste åren av Norrlandsbanorna — vilket av nationalekonomiska och kulturella skäl är oavvisligt — kommer det i statsbanorna nedlagda kapitalet ytterligare att ökas, och på denna ökning kan ränta och amortering ej påräknas. Tvärtom kan antagas, att åtminstone under de närmaste åren en avsevärd driftförlust av trafiken å de nya banorna skall uppkomma.

I stort sett, kan således sägas, att även om rätteligen bör räknas med att besparingar och indragningar skola kunna ske vid statens järnvägar, och att den största varsamhet iakttages med avseende å nya utgifter, och att detta skall hava en gynnsam inverkan på statens järnvägars ekonomi, måste man dock säga sig, att huvudfrågan med avseende å en förbättring av statens järnvägars ekonomi dock ligger på inkomstsidan, på en sådan ökning av inkomsterna, att tillfredsställande resultat av trafiken skall kunna vinnas. Annorlunda ställer sig givetvis saken, om kolprisen skulle väsentligen nedgå eller när elektrisk drift i övervägande omfattning blivit införd. Men med någon av dessa båda faktorer kan ej räknas för den närmaste framtiden. Således är det min uppfattning, att det för den närmaste framtiden är viktigast att se till, om det icke är möjligt att öka inkomsterna, på samma gång man naturligtvis bör vidtaga alla möjliga åtgärder för att nedbringa utgifterna på de områden, där sådant är möjligt.

Beträffande åtgärder till inkomstökning ligger det närmast till hands att vidtaga *ytterligare taxeförhöjningar*. Utvägen med ytterligare taxeförhöjningar vid statsbanorna eller måhända riktigare uttryckt en rationell anpassning av tarifferna efter det förändrade prisläget har givetvis varit föremål för övervägande inom såväl järnvägsstyrelsen som regeringen. Åtgärden har emellertid sina vanskligheter och är ett i viss mån tveeggat svärd. *Den under kristiden följda taxepolitiken* har gått efter något olika linjer vid stats- och privatbanorna. Syftet med taxeregleringarna vid de enskilda järnvägarna har varit att bringa bruttoinkomsterna upp till sådan storlek att efter avdrag av utgifterna skulle återstå en normal behållning, och har härvid den erforderliga taxeförhöjningen i allmänhet beräknats med en rundligt tilltagen marginal uppåt, avseende att vid ett stort antal järnvägar täcka bland annat uppstående förluster vid trafikminskning. För statsbanornas del åter har den erforderliga taxeregleringen för varje gång sådan ifrågakommit, beräknats till endast sådan storlek, att de redan påvisbara merkostnaderna skulle komma att täckas med endast en mindre marginal uppåt. Man

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

har vid detta förfaringssätt strävat efter att hålla taxorna nere vid så *låg nivå*, som varit möjligt, med hänsyn till *redan inträdda* driftkostnadsstegringar. Under tiden med uppåtgående trafik fram till och med år 1916 erhölls härvid med även ganska obetydliga taxeförhöjningar en skälig avkastning av järnvägsdriften. När trafiken sjönk, visade det sig åter vara otillfredsställande med sådana taxeförhöjningar, vid vilka icke tillräckligt räknats med driftkostnadernas fortsatta stegring. Hade taxorna under den högkonjunktur, som rådde under åren 1915 och 1916, framför allt 1916, varit höjda vid statens järnvägar i avsevärd utsträckning, så hade naturligtvis en betydande krigskonjunkturvinst därvidlag tillförts statsbanorna, en vinst, varav det varit möjligt göra avsättningar till täckande av förluster, vilka under de senare åren drabbat dem. Hela statens taxepolitik har också tagit sikte på att man ville vinna vissa statliga och allmännyttiga syften och det har naturligtvis skett på bekostnad av rent affärsmässiga synpunkter från järnvägens sida. Jag erinrar därvid ånyo om, att statsbudgeten belastats med en merkostnad av flera tiotal miljoner kronor för användning av engelska stenkol, att transporter av livsmedel, gödningsämnen och ved — i syfte att ej allt för mycket fördyra dessa nödvändighetsvaror för konsumenterna — ända till sommaren 1918 besörjdes mot allt för låga tariffer och därigenom vållade avsevärd inkomstminskning för statsbanorna, att statsbanorna fått bära mycket avsevärda kostnader, långt överstigande influtna inkomster, för transporter av post- och särskilt för militärtrafik, att den stora resandetrafiken på nära håll, som är känslig för taxeförhöjningar, erhållit så små sådana, att driftkostnaderna på långt när icke täckas — denna försiktighet gentemot närtrafiken var givetvis påkallad av hänsynen till bostadssvårigheterna i städerna och till de kringliggande egnahemssamhällena — samt slutligen, att statsbanorna fått bära under kristiden oupphörligt växande bördor för upprätthållande i möjlig utsträckning av enhetstanken i svensk järnvägstrafik, medan de enskilda banorna noga beaktat sina privatekonomiska intressen, varom t. ex. de extra banavgifterna i samtrafik bära vittne.

Järnvägsstyrelsens och statsmakternas strävan har sålunda gått ut på att under kristidens olika skeden så långt som möjligt tillgodose *landets* intressen med låga tariffer och att icke under något skede genom åsättande av högre tariffer uttaga några krigskonjunkturvinster. En dylik taxepolitik har av statsmakterna förts även i Danmark och Norge och, såvitt jag känner, även i andra länder och torde under utomordentliga förhållanden vara den för statsdrift naturliga. Allt detta har också inverkat på, att man icke kunnat driva statsjärnvägarna efter samma affärsmässiga principer som man kunnat driva de enskilda järnvägarna.

Då emellertid driftkostnaderna för närvarande icke, såsom dock allmänt väntats, visa tendens till minskning, ehuru relativa fredsförhållanden inträtt, utan det tvärtom synes vara att befara, att under avsevärd tid framåt driftkostnaderna skola överstiga inkomsterna, såvida en ny taxereglering icke genomföres, måste man all-

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

varligt överväga förutsättningarna för en sådan taxerevision. Emellertid föreligga ganska betydande taxetekniska svårigheter för en anpassning av tarifferna till sådan höjd, som med hänsyn till driftskostnadernas stegring är behövlig för att behållning av statsbanedriften skall kunna vinnas. Huruvida eller i vilken grad dessa svårigheter kunna övervinnas genom en taxereglering, som på samma gång medför något så när skälig inkomstökning och beaktar det ekonomiska livets krav på rätt avvägda tariffer, är mycket vanskligt att bedöma.

Även om tarifferna i många fall ha långt mindre inflytande på levnadskostnadernas storlek än vad den allmänna uppfattningen torde vara, så måste dock som mycket riskabel framstå en taxeförhöjning, som vid de inom kommunikationsväsendet ledande statsbanorna genomföres vid den tidpunkt, då prisnivån på viktiga områden redan fallit och på andra områden väntas falla. På alla andra håll är det en allmän strävan att sänka den i Sverige högt uppdrivna prisnivån. En taxehöjning skulle gå i motsatt riktning mot detta strävande och i viss mån motverka densamma. Industrien, som är järnvägarnas största kund, arbetar för närvarande på de flesta håll under ganska prekära förhållanden. En mera betydande taxeförhöjning å gods kan komma att menligt inverka på den industriella produktionen. Där så blir fallet gå även trafikinkomsterna ytterligare ned, och driftresultatet kommer att försämras i stället för att förbättras.

Gentemot dessa skäl, som tala mot en taxestegring stå statsfinansiella hänsyn. Givetvis är det i högsta grad beklagligt, att statens järnvägar med ett kapital av över 800 miljoner kronor icke kunna giva någon ränta å kapitalet utan tvärtom gå med driftförlust. Därmed får landet i sin helhet bestrida kostnader till högst avsevärda belopp, vilka rätteligen bort uttagas allenast av trafikanterna. Rättvisan härav skulle dock möjligen kunna försvaras, om alla Sveriges järnvägar vore statsbanor. Tungan bleve då någorlunda jämnt fördelad på alla landets invånare. Nu går emellertid Sveriges trafik till ungefär hälften på enskilda järnvägar.

Förhoppningar om att efter krigets upphörande utgifterna, särskilt för bränsle, men också för andra förbrukningsartiklar, skulle avsevärt nedgå, hava avhållit mig från att underställa årets riksdag förslag om ytterligare höjning av taxorna vid statens järnvägar. Härtill ha också bidragit farhågorna för att en mera avsevärd taxeförhöjning skall ytterligare nedpressa den i nedgång varande trafiken. Då emellertid minskningen i stort sett fortfar, måste frågan om ytterligare taxeförhöjningar omedelbart upptagas till förnyat övervägande.

Nu hemställer statsutskottet i sitt föreliggande utlåtande, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om en allsidig utredning snarast möjligt rörande de åtgärder, som böra vidtagas för erhållande för framtiden av ett tillfredsställande resultat av driften vid statens järnvägar.

Tanken på en särskild utredning av statens järnvägars ekonomiska förhållanden under de sista åren har ingalunda varit mig

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

främmande. Tvärtom har jag vid olika tillfällen haft anledning överväga en dylik åtgärd. Men så flytande och växlande som förhållandena varit och ännu äro, hava stora svårigheter synts mig förenade med en sådan utredning. Förhoppningarna på att vid krigstillståndets avslutande en sänkning av kolpriset — den, såsom jag ofta framhållit, mest inverkande orsaken till statsbanornas försämrade ekonomiska ställning — skulle komma till stånd, så att förluster å statsbanedriften skulle avsevärt reduceras, hava också bidragit till denna avvaktande hållning gentemot ett omedelbart upptagande nu av utredningsspörsmålet. Samtidigt hade jag ett bestämt intryck av de ansträngningar till ekonomiens förbättrande vid statens järnvägar, som järnvägsstyrelsen vidtagit eller planerat, men vilkas resultat ej omedelbart kunde komma till sin rätt. Vidare är det uppenbart att det möter stora svårigheter med varje sådan utredning som den av statsutskottet ifrågavarande, enär den tager lång tid och det för den närmaste framtiden ej blir så lätt att göra något åt upphjälpande av en affär, som rör sig med sådana belopp som statens järnvägar.

Emellertid finner jag för min del ingen anledning att på något sätt motsätta mig den av statsutskottet föreslagna utredningen. Jag tror tvärtom, att det finnes goda skäl för densamma, särskilt om den kan bli så ingående som möjligt och man därför kan förvärva fullt kvalificerade krafter. Jag kommer därför att, om riksdagen biträder statsutskottets förslag, skyndsamt föreslå Kungl. Maj:t företagande av en dylik utredning. Det synes också mig, att den ifrågasatta utredningen genom utom statens järnvägars förvaltning stående personer kan bli av stort värde för järnvägsstyrelsen vid dess åtgärder att förbättra statens järnvägars nuvarande ekonomiska situation. Uppenbart synes mig vara, att denna utredning bör skyndsamt påbörjas och bedrivas med största möjliga fart, och att man därunder bör kunna erhålla successiva anvisningar efter vart annat och råd i de frågor, som närmast kunna föranleda till erforderliga åtgärders vidtagande.

Greve Lagerbjelke: Herr greve och talman! Departementschefens anförande nyss har emellanåt osökt påmint om det sätt, på vilket vid riksdagens öppnande redogörelse lämnas för vad i rikets styrelse sedan nästföregående lagtima riksdag sig tilldragit. Jag finner det ganska naturligt, då hans anförande i andra kammaren tog icke mindre än en och en halv timme och hans anförande återfinnes i andra kammarens protokoll. För min del kan jag icke vara lika kortfattad.

Jag vill börja med ett uttalande, att utskottets hemställan, »att Kungl. Maj:t ville föranstalta om en allsidig utredning snarast möjligt rörande de åtgärder, som böra vidtagas för erhållande för framtiden av ett tillfredsställande resultat av driften vid statens järnvägar», måste hälsas med tillfredsställelse på grund av statens järnvägars oroande deficit, även om statsrådets redogörelse nyss varit ägnad att ingiva en viss pessimism i fråga om resultatet av denna utredning.

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

Förra årets brist beräknades, såsom statsrådet redan erinrat om, i årets statsverksproposition till 60,3 miljoner kronor, men har nu det verkliga beloppet reducerats till att utgöra icke fullt 48,91 miljoner kronor. Därvid medräknas icke någon ränta å det nedlagda kapitalet, angående vars belopp herr statsrådet nyss anförde, att det skulle uppgå till cirka 800 miljoner kronor. Jag tror dock icke, att jag misstager mig, då jag påstår, att det av statens järnvägar disponerade kapitalet, inberäknat erhållna förskott, uppgår till närmare en miljard kronor. Beträffande detta år säger utskottet, att det för närvarande är omöjligt att överblicka, huruvida den bekymmersamma situationen fotfarande kommer att göra sig gällande. Jag är emellertid i det avseendet i tillfälle meddela, att mot en brist på förra årets fyra första månader av 21,5 miljoner kronor svarar i år, oaktat väsentligt höjda taxor, en brist av cirka 20,5 miljoner kronor, sålunda endast en miljon kronor mindre. Detta gör, att situationen, vilket även herr statsrådet medgivit, för i år fortfarande är ytterst bekymmersam — detta så mycket mer som trafikminskningen fortfar — och bör något skärskådas från olika sidor.

I utskottets motivering åberopas en redogörelse av järnvägsstyrelsen, intagen i »Järnvägsstatistiska meddelanden, extrahäfte I för år 1919». Ur denna redogörelse återgiver utskottet en sammanfattning av de orsaker, vilka samverkat till det dåliga resultatet av statens järnvägars rörelse förra året och framhåller därvid främst, vad departementschefen nyss omnämnde, den ökade bränslekostnaden. Jag finner då, att det icke är värt att nedlägga alltför mycket tid på förklaring och redogörelse för den ökade bränslekostnaden, då i detta avseende finnes så ytterst litet att göra. Det synes mig däremot vara större anledning att beröra vad jag för min del anser vara den mest ömma punkten i statens järnvägars ekonomi eller personalfrågan; och är det ganska anmärkningsvärt, att utskottet i sitt utlåtande icke berört denna fråga med ett enda ord annat än med det allmänna uttrycket om i allmänhet betydligt ökade omkostnader. Av vilken stor betydelse denna personalkostnadsfråga är, framgår utan vidare därav, att personalkostnaden numera överskrider bränslekostnaden. För år 1918 uppgingo dessa kostnader till resp. 115,82 och 180,14 miljoner kronor. De övriga utgifterna uppgingo till 80,37 miljoner kronor.

Såsom departementschefen nyss redan erinrat, ökades under sexårsperioden 1913—1918 personantalet från 26,000 till 38,300 eller med 42,3 procent. Men vad herr statsrådet icke erinrat om — lika litet som utskottet — är, att under samma tid kostnaden för denna personal ökades från 35,46 miljoner kronor till 115,82 miljoner kronor eller med 226,6 procent, varav ej mindre än 68,9 procent komma på endast sista året. Härvid är dock att beakta, att den av 1918 års urtima riksdag beslutade höjningen av personalens dyrtidstillägg, vilken i stort sett avsåg en fördubbling av dessa, har utgått endast under årets senare hälft. Då nu årets riksdag ej inskränkt sig till att bibehålla detta förhöjda dyrtidstillägg utan ytterligare ökat detsamma, komma personalkostnaderna för innevarande år att uppnå en

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

ännu mycket större höjd än under det gångna året; och detta så mycket mera som från detta års ingång ikraftträtt en provisorisk reglering av grundlönerna. I detta sammanhang måste även beaktas, att en betydande del av nu utgående dyrtidstillägg genom den nyligen av riksdagen beslutade regleringen av grundlönerna vid statens affärsdrivande verk blivit tills vidare fastlåst.

Dessa ökade personalkostnader äro ytterst betänkliga för statens järnvägars ekonomi: endast dyrtidstilläggen för i år hava beräknats till 75,5 miljoner kronor mot en sammanlagd personalkostnad för år 1913 av, som nämnts, 35,46 miljoner kronor, sålunda icke ens hälften.

För min del kan jag icke finna annat, än att en avsevärd minskning av personalkostnaden, både absolut och relativt sett, är en oundgänglig förutsättning för att det avsedda målet, ett tillfredsställande resultat av järnvägsdriften, må kunna ernås.

Men huru skall en sådan inskränkning kunna vinnas? Ett tillbakadrivande av löneskruven får för närvarande anses uteslutet, men den får ej heller ytterligare tillskruvas, vilket väl alla böra vara ense om. Vid detta förhållande lärer man i nu berörda avseende för närvarande få inskränka sig till att söka utreda, huruvida och i vad mån den starkt ökade järnvägspersonalen kan minskas. Statsrådet har förut i dag i andra kammaren medgivit, att fog finnes för påståendet, att statens järnvägar för närvarande arbeta med en i förhållande till trafiken väl så stor personal. Det synes även av en jämförelse med antalet hos privatbanorna anställda befattningshavare, som om en ej obetydlig minskning bör vara möjlig, även om självfallet förhållandena ej äro fullt likartade. Jag vill såsom ett exempel anföra, att, då Mora—Vänerns järnväg för omkring ett år sedan övertogs av staten, sköttes den med en personal av 306 personer. Antalet uppgår nu, med något minskat tågantal, till 490 eller en ökning av 60 procent. Sådana siffror äro, oaktat den förklaring, som departementschefen i detta avseende i dag lämnat i andra kammaren, ägnade att ingiva tvivel, huruvida statsbanepersonalens arbetskraft i allo effektivt utnyttjas. Enligt vad jag inhämtat, undersöktes åren 1911—1913 av särskilda kommissioner arbetstidens utnyttjande vid trafikavdelningen. Först nyligen har motsvarande undersökning satts i gång beträffande maskinavdelningen. Vad angår banavdelningen kofirmerades för ett par dagar sedan en order om undersökning vid avdelningens expeditioner. I övrigt får denna avdelning ännu vänta på en sådan undersökning, ehuru den väl därstädes är lika behövlig.

Jag vill emellertid gärna medgiva, att järnvägspersonalens ökning under åren 1913—1916 varit en naurlig konsekvens av den under dessa år pågående trafikstegringen. Men personalökningen fortsatte i en mycket betydande omfattning även under de därpå följande båda åren, trots att trafiken samtidigt visade en återgående tendens, som så småningom blev alltmera utpräglad. Vid denna ökning har utan tvivel i avsevärd mån inverkat den under åren 1917 och 1918 upprepade gånger verkställda, delvis av direkt ingripande av civilministern föranledda, avsevärda minskningen i tjänste- och arbetstiden i påtaglig riktning mot åttatimmarsdagen. Enär, oaktat denna minskning, per-

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

sonalen fått behålla sina löneförmåner oförändrade samt, såvitt jag kunnat inhämta,någon ökad arbetsintensitet icke förmärkts, har minskningen i tjänste- och arbetstid utan tvivel haft en ej obetydlig del i det dåliga driftresultatet. Såsom i någon mån belysande för i huru hög grad detta varit fallet må anföras, att den vid detta års ingång inträdda minskningen av elva, säger elva minuter i tjänstetiden för maskinverkstädernas något över 3,000 arbetare beräknas medföra en årlig merkostnad av cirka 100,000 kronor. Vad skall då en nedsättning av en timme och därutöver för en hel personal av närmare 40,000 personer kosta för år. Dessa förhållanden äro utan tvivel icke ägnade att stödja de förväntningar, som vid denna kammares behandling av åttatimmarsdagen från många håll uttalades därom, att en ökning av arbetsintensiteten skulle i avsevärd mån motverka den ökning av produktionskostnaden, som eljest bleve en följd av arbetstidens minskning. I varje fall måste stor försiktighet iakttagas i fråga om ytterligare minskning, i vilket avseende krav, som bekant, redan framställts av en del personal vid statens järnvägar med anledning av den kungl. propositionen om åttatimmarsdagen.

Personalens ökning under 1917 och 1918 kan emellertid ingalunda förklaras ensamt av arbetstidens minskning; och hava jämväl andra skäl anförts av järnvägsstyrelsen, vilka dock icke synas utgöra någon fullt tillfredsställande förklaring. Nu har visserligen vid detta års ingång en reducering av personalen verkligen börjat, men är det synnerligen anmärkningsvärt, att, enligt ett för ej länge sedan gjort offentligt uttalande av statsbanechefen, några avskedanden av den extra personalen därvid ej kunna komma i fråga; och har även departementschefen i detta avseende haft ett i samma riktning gående uttalande. I nu berörda avseende lärer emellertid på allra sista tiden en förändring hava inträtt, i det att avskedande av extra personal verkligen förekommit, men jag vill då säga, att, ur arbetslöshetssynpunkt, som jag antager förut hava varit huvudsakligen bestämmande, det varit att föredraga, om dessa avskedanden skett förut, då den allmänna arbetsmarknaden varit bättre.

På grund av vad jag nu anfört, anser jag, i motsats till statsrådet, att en ej oväsentlig utgiftsminskning kan vinnas genom minskning av arbetspersonalen och i sammanhang därmed bättre utnyttjande av tjänste- och arbetstiden.

Jag inser dock mycket väl, att härigenom jämvikt ingalunda kan uppnås i statens järnvägars budget. Över kol- och andra materialier har man icke något inflytande. Men vilka andra åtgärder kunna då vidtagas?

I sådant avseende hava tre möjligheter framhållits: elektrifiering, ökade taxor och förstatligande av privatbanor.

Vad elektrifieringen beträffar så instämmer jag gärna i att sådan vore ytterst önsklig, men den är ju mycket kostsam. Man får väl räkna med åtminstone några hundra miljoner för elektrifiering endast av de mera trafikerade linjerna, och för andra linjer bör knappast elektrifiering förekomma — det är nog för dyrt. Jag ställer mig med anledning därav ganska betänksam, då statsrådet nyss tala-

de om elektrifiering av hela statsbanenätet. Det är, som sagt, kostsamt och kommer ytterst att gå ut över riksgäldskontoret. Men då detta kommer att ske, vill jag lägga av de sura miner, som jag eljest anlägger, då det gäller statens upplåning.

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

Vad vidare beträffar förslaget om ökade taxor, så måste jag därvidlag ställa mig ytterst betänksam. Taxorna äro redan för närvarande ytterst tryckande för näringslivet. Industrien befinner sig, såsom statsrådet även framhållit, i en mycket prekär ställning. Man måste därför, om nu en höjning skall befinnas nödvändig, framgå med stor varsamhet särskilt beräffande godstaxorna. Beträffande personaltaxorna kan man möjligen vara med om någon ökning och särskilt synes det vara möjligt att gå fram på den vägen, då, såvitt jag erfarit, de förut mycket ökade taxorna ej åstadkommit någon nedsättning av persontrafiken.

Beträffande till sist förstatligandet av privatbanor så vill jag medgiva, att genom de många järnvägsförvaltningarna oenhetligheten i tariffbildningen ökats alldeles abnormt. Förvaltningskostnaderna kunde nog även genom ett förstatligande något minskas. Men jag måste i alla fall ställa mig ytterst betänksam mot ett sådant förstatligande, åtminstone i någon större omfattning. Det är väl ändå så, att förhållandet i allmänhet är — detta av lätt insedda skäl — att statens verk i regel icke skötas lika affärsmässigt som ett enskilt företag. Till de orsaker, som hittills i allmänhet verkat relativt fördyrande för statsproduktion, har nu på senare tiden ytterligare kommit en, nämligen ett allt starkare hänsynstagande till sociala synpunkter. Jag vill ingalunda klandra, att vid statsdrift tages social hänsyn. Detta är både riktigt och nödvändigt. Men jag vill bestämt framhålla, att samtidigt erforderlig hänsyn jämväl måste tagas till ekonomiska synpunkter. Sker så ej, kommer detta att, vid ett verk som statens järnvägar, på landets skattdragare lägga nog så tunga bördor.

Jag vill till sist med några ord ingå på en organisationsfråga, som synes mig böra beaktas vid den blivande utredningen, nämligen den om distriktsförvaltningarna. Enligt nu gällande instruktion hava nog distriktcheferna den självständiga ställning, som kräves för så omfattande förvaltningar. Enligt vad för mig uppgivits, har dock denna självständighet genom gällande praxis inkräktats på ett sätt, som ej varit avsett. Utan tvivel erfordras både kontroll av och kontakt med styrelsen, men lär detta hava utvecklat sig till mycket snäva band. Är detta förhållandet, vilket jag för min del icke vill påstå, men har hört uppgivas, så måste distriktsförvaltningarnas chefer se sin auktoritet förminskad samt i viss mån mista ansvarskänsla och förmåga att taga initiativ.

Ett centralisationssystem kan vara lämpligt och genomförbart i ett litet land som till exempel vårt grannland Danmark. Vår statsbaneförvaltning är för stor; vårt land har för stort område för ett sådant system. Här måste ett verkligt decentralisationssystem vara det bästa. Det kan sättas i fråga, huruvida ej det preussiska systemet kunde vara mönster även hos oss, det vill säga ett kommunika-

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

tionsdepartement med fullt självständiga distriktsförvaltningar utan någon mellanstyrelse.

Jag får, herr greve och talman, yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr statsrådet Schotte: Herr talman! Jag skall blott tillåta mig ett par erinringar med anledning av den föregående ärade talarens yttrande, särskilt för att få beriktiga ett par saker, som han hade att förmäla och som närmast riktade sig emot mig.

Han sade, att genom min direkta påverkan nedsättning i arbetstiden vid statens järnvägar hade ägt rum. Med avseende å detta vill jag allenast omförmäla, att, när beslut fattats om införande av 48 timmars arbetsvecka vid arméns och marinens verkstäder så uppstod naturligtvis samma fråga beträffande statens järnvägar och telegrafverkets verkstäder. Vid de överläggningar, som då höllos med vederbörande, voro vederbörande verks chefer ense om, att man nödgades gå till liknande åtgärd och införa 48 timmars arbetsvecka vid de affärsdrivande verkens verkstäder, vilket man ansåg sig kunna göra, då beträffande järnvägarna ävensom vid telegrafverket arbetstiden redan var mycket litet över 48 timmars arbetsvecka. Jag törs icke bestämt säga, om det var 48 1/2 eller 48 3/4 timmar, som var den effektiva arbetstiden vid statens järnvägar, men något däromkring var det. Således har nedsättningen till 48 timmar varit av ringa betydelse, och man har ännu icke kunnat få någon uppfattning om dess inverkan med hänsyn till arbetsintensitet eller dylikt. De nya förhållandena hava fortgått under alltför kort tid för att man därav skulle kunna säkert bedöma arbetsintensiteten vid 48 timmars arbetsvecka. Jag har icke från järnvägsstyrelsen haft någon uppgift om dess verkningar. Från telegrafstyrelsen hade jag för någon tid sedan en uppgift, varav framgick, att man vid telegrafverkets verkstäder fann sig väl med den nyinförda tiden, men att man icke var i tillfälle förr än längre fram att säga, om eller i vilken omfattning arbetsprodukten ökats.

Med avseende å minskningen av arbetstiden uttalade jag, att man fick räkna med en sådan, och att det vore alldeles klart, att en allmän minskning av arbetstiden komme att hava en viss inverkan även vid statens järnvägar, men det är också klart, och det tror jag alla erkänna, att samma inskränkningar som kunna åläggas den enskilda industrien icke kunna schematiskt tillämpas vid järnvägstrafiken i övrigt, d. v. s. utom verkstäderna. I vad mån man kan skrida till eller komma att skrida till sådana vid statens järnvägar, kan jag icke yttra mig om, men att det kommer att bliva en reglering av arbetstiden även där, tager jag för givet.

Vad sedan beträffar frågan om semesterökning för personalen har ju riksdagen nyligen antagit ett avlöningsreglemente, varigenom semestertiden blivit utsträckt för de lägre tjänstemännen, åtminstone vid högre ålder.

Beträffande elektrifieringen av järnvägarna har här i kammaren icke någon särskild anmärkning framkommit däremot. Jag kan erinra om att interpellanten i andra kammaren hade ett yttrande, vari han

frågade, varför man icke redan infört elektrifieringen. Han hänförde sig till ett yttrande av mig år 1905, då jag framhöll önskvärdheten av att elektrifieringen snarast borde genomföras. Det är icke lämpligt att här i kammaren upptaga detta yttrande, men jag har anledning att säga, att hela elektrifieringsproblemet är av synnerligen omfattande och svårlöst beskaffenhet även rent tekniskt sett, och att man först på allra sista tiden tror sig hava kommit till rätta med det. Man kan hysa en viss tvekan, huruvida det är fullkomligt klart med avseende å den elektriska driftens inverkan på de svagströmsledningar, som framgå utefter järnvägarna, och huruvida det bör vidtagas särskilda anordningar med avseende å desamma. Detta har varit föremål för vetenskapliga experiment, vilka visserligen anses vara i sin mån epokgörande, men som dock, å andra sidan, varit underkastade tvivel. Jag är emellertid alltjämt övertygad om att det både ur statens järnvägars så att säga privatekonomiska synpunkt och ur statens allmänna nationalekonomiska och finansiella synpunkter är nödvändigt, att elektrifieringen genomföres så snart som möjligt. Att den bör sträcka sig så långt som möjligt, när det gäller statsbanorna, tar jag för alldeles givet. Det är inte heller möjligt, att man därvidlag kan säga: »den biten kan man elektrifiera, och den biten kan man icke elektrifiera». Det kan ju dock tänkas, att det kan möta vissa tekniska svårigheter, i särskilda fall, och att vissa synnerligen höga kostnader kunna förorsaka, så att man bör uppskjuta elektrifieringen av vissa sträckor till en mera avlägsen framtid, men i det stora hela får man väl i alla fall låta de goda elektrifieringsresultaten hjälpa de dåliga, på samma sätt som man nu låter de goda ångdriftslinjerna upphjälpa de dåliga.

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

Förstatligandet av privatbanorna har jag här inte nämnt ett ord om. Det var mycket litet jag sade därom i andra kammaren också. Jag sticker emellertid icke under stol med att det är min övertygelse, att däri ligger ett botemedel mot det nuvarande dåliga tillståndet. Med de olika taxor, som tillämpas, drabbas allmänheten och olika trakter mycket olika. Där det bara finnes statsbanor har befolkningen en fördel och i de trakter, där det huvudsakligen finnes privatbanor en nackdel. Men jag är alldeles på det klara med att ett dylikt förstatligande icke kan genomföras på en gång och framför allt varken kan eller bör genomföras under så onormala tider, som de nuvarande. liksom inte heller förr än man kommit till ett något så när rimligt resultat med avseende å statens järnvägars ekonomiska förhållanden.

Jag tror visst, att det kanske kan vara åtskilligt att göra i avseende å personalindragning, tilläventyrs även i avseende å organisationsfrågor, men jag har synnerligen svårt att tro, att organisationsfrågor i det här fallet komma att spela en så stor roll, som man på ett och annat håll föreställt sig.

Det är också till stor skada och stor olägenhet för en förvaltning, att man ibland baserar sig huvudsakligen på en mera centraliserad förvaltning och ibland på en mera decentraliserad, att man med andra ord kastar sig från det ena systemet till det andra, innan man ännu har tillräckligt länge prövat och fullt överskådat verkningarna av det system, man för tillfället tillämpar. Jag tror för min del i allmänhet

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

på decentralisationens betydelse, och att den är en viktig princip, som man bör söka genomföra, ävensom att man bör ställa distriktsförvaltningarna vid statens järnvägar, som det här närmast är fråga om, så självständiga som möjligt. Men det är ställt utom allt tvivel, att just dessa distriktsförvaltningars självständighet, deras mindre möjligheter att överskåda och framför allt ingripa i andra distrikts förhållanden, har föranlett, att personalökningen kanske blivit något större än den skulle ha blivit, om personalanskaffningen tidigare centraliserats, ty med centralisering i sådant avseende kan man ju överskåda, hur det förhåller sig med personalbehovet inom alla de olika distrikten och flytta personal mellan distrikten.

Det är visst önskvärt också, att en hel del av de bestämmelser och mera invecklade former, som kanske nu vidlåda statens järnvägar, liksom all statsförvaltning, lättas. men det är i det fallet, som alla torde känna till, inte möjligt att hastigt vinna några resultat, och framför allt är det nog inte möjligt att vinna några större resultat i ekonomiskt avseende. Det kan visserligen medföra en hel del lättnader och kan också ge anledning till en del förenklingar, men när man rör sig med så ofantligt stora summor, som här är fråga om, är det i alla fall i stort sett, tror jag, av mera underordnad betydelse, ehuru man naturligtvis icke därför får säga, att man icke bör sträva efter att även i dessa avseenden söka komma till bästa möjliga resultat.

Hela frågan är av den stora vikt och betydelse, att man har all anledning att förvänta, att var och en i sin stad drager sitt strå till stacken, och att var och en — varje riksdagsman inte minst, ty det är nog åtskilligt, som riksdagen har på sitt samvete i avseende å utgifter för statens järnvägar, som man nu klagar över — bör försöka att för sin del tänka sig in i vilka stora anspråk som ställas på en järnvägsförvaltning i våra dagar, i synnerhet på en statsbaneförvaltning av den storlek som den svenska. De synnerligen växlande förhållandena i olika trakter av landet och de synnerligen stora svårigheter, som på grund av gles trafik samt klimatologiska och en del andra förhållanden vållas oss här i Sverige böra också tagas med och väga tungt i vågskålen. Att hos oss genomföra det tyska systemet, sådant jag känner till att detta var åtminstone före världskriget, tror jag är fullständigt uteslutet. Där har man särskilda direktoriat för vagnsfördelningen med säte i en landsdel och för kolanskaffningen på ett annat håll. Det är ett system, som jag tror kan gå att tillämpa i ett land med stark trafik, jämförelsevis likartade linjer och tämligen ensartade förhållanden över hela landet. Hos oss få vi nog nöja oss med att ha en järnvägsstyrelse som hittills och försöka komma till den järnvägsorganisation, som är den för oss bästa möjliga. Affärsmässighetsprincipen får ju inte heller drivas alltför långt. Här ha uppenbarligen en hel del anspråk ställts, och med fog ställts, på statens järnvägar, som icke varit till fördel för dessas rent affärsmässiga skötsel, och dessa anspråk har allmänheten på statens järnvägar, dessa anspråk ha statsmakterna på statens järnvägar. Därför kan man icke heller i avseende på statens järnvägar alltid påräkna den avkastning och räntabilitet, som man kräver av ett enskilt järnvägsföretag. Förhållandena äro så vitt skilda, att var och en, som

tänker sig närmare in i dem, måste säga sig, att några egentligen hållbara jämförelser med avseende å skötseln av ett stort statsbanenät och skötseln av en privatbana på några hundra kilometers längd äro svåra att utfinna.

Ang. statens järnvägars driftförlust (Forts.)

Herr Frändén: Herr greve och talman, mina herrar! Visserligen äger det sin riktighet, som statsutskottet uppgivit, att järnvägarnas ekonomiska resultat 1918 är i avsevärd grad att tillskriva det rådande ogynnsamma konjunkturläget och en hel del ogynnsamma extra ordinära omständigheter, bland andra tvånget att från England inköpa stenkol till priser, som mycket överstego dem som gällde för då tillgängliga tyska kol, en prisskillnad, som enligt statsutskottets uppgift uppgick till det avsevärda beloppet av icke mindre än 22 miljoner kronor. Men att döma av de många omständigheter, vilka även en i järnvägarnas förvaltning oerfaren person icke kunnat undgå att iakttaga, synes det mig vara uppenbart, att ledningen av järnvägstrafiken icke på ett fullt klokt sätt handhaft anordningarna för järnvägsdriften och att statsutskottets förslag att på ett allsidigt sätt utreda de frågor, som inverka på detta sorgliga ekonomiska resultat, och anvisa vägen för en ekonomiskt klok samt för allmänheten mera gagnande järnvägsdrift är av behovet synnerligen påkallat. Anordningarna från järnvägsstyrelsens sida förefalla mig icke alltid hava varit fullt gagnande för trafikanterna och vinstgivande för staten, ehuru desamma i många fall bort kunna anordnas så, att dessa båda mål främjats. Den ransonering av järnvägsvagnar och det monopol för dessas begagnande, som järnvägsstyrelsen beviljat, har icke, synes det mig, medfört något fördelaktigt ekonomiskt resultat för järnvägarna.

Jag ber att i detta sammanhang få erinra om järnvägsstyrelsens medgivande åt bränslekommissionen att överlämna ensamrätten till transport av träkol, därvid till gynnande av enskilda bolags och personers ekonomiska intressen under vintern 1918 koltransporterna ej obetydligt förminskades i allmänhet, och vid en del stationer inställdes, ävensom att andra kolägare totalt hindrades att transportera kol med järnväg från någon station, varigenom leveranser av stora kvantiteter kol omöjliggjordes, vilket givetvis förorsakade avsevärda förluster och obehag, varförutom intäkten för godstrafiken ej obetydligt förminskadss.

En annan av de synpunkter, som jag tillåter mig påpeka är den, att järnvägspersonalen, som numera erhållit så goda ekonomiska förmåner, som den rimligen kan begära, bör långt mera, än vad densamma i många fall gör, vinnlägga sig om att efter bästa förmåga fullgöra sina tjänsteåligganden — ett krav, som är så mycket mera befogat, som därigenom möjliggöres förverkligandet av den synnerligen inom järnvägsmannakretsar länge rådande förhoppningen och tron, att statssocialiseringen av all ekonomisk verksamhet skall kunna äga rum på ett för landet och dess innebyggare fullt tillfredsställande och lyckligt sätt. Den synnerligt noggranna ordning och samvetsgrannhet, som tidigare gjorde sig gällande vid våra statsbanor, då lönerna för dess personal voro mycket minimala och tjänstepersonalen i förhållande till arbetsbördan relativt mycket mera fåtalig, än vad numera är fallet,

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

har under senare tid på ett beklagligt sätt försämrats. Personalen vid järnvägsstationerna har avsevärt ökats, men den förut goda ordningen och arbetsintensiteten har likväl, som jag nämnde, det oaktat sjunkit. Allenast det sorgliga förhållandet, att godsförsändelser till ett oerhört antal årligen på ett mystiskt sätt bortkomma, utan att de sedan återfinnas, eller att de personer, som olovligen tillägnat sig desamma, ertappas och ännu mindre straffas, visar uppenbart, att den goda allmänandan hos järnvägspersonalen allvarligt försämrats. Till god ordning hör, synes det mig, även vid statens järnvägar, att den, som har till åliggande att hålla tillsyn över anförtrott gods, också bör bära ansvaret, om godset på ett oförklarligt sätt bortkommer. Så sker emellertid icke, och järnvägsstyrelsen låter icke ens skyndsamligen underrätta vederbörande allmänna åklagare därom, icke ens då olovligt tillgrepp skäligen bör kunna misstänkas.

Ifråga om arbetsintensiteten och ordningen är det mycket övrigt att önska. Jag erinrar, huru underhållsarbetena numera bedrivas efter järnvägslinjerna och vid stationsområdena, godset vårdas ofta på ett sorgligt sätt och allmänhetens berättigade önskemål åsidosättas alltför ofta. Järnvägsstyrelsens anordningar hava även i många fall varit av den beskaffenhet, att man har skäl misstänka, att den ekonomiska sidan av järnvägsdriften icke blivit på ett lämpligt och för staten gagnande sätt tillgodosedd.

I detta fall vill jag också peka på inrättandet av centralköken och dess ekonomiska följder, vidare på all den personal, som under senare år blivit anställd vid de många och olikartade järnvägsbyråerna, i och för ett mångskriveri, vars nödvändighet jag har all anledning att betvivla. Till och med från fullt vederhäftiga personer, tillhörande järnvägspersonalen, får man ofta höra omdömen angående detta mångskriveri, som styrka mig i denna min tro på dess obehövlighet.

Järnvägstrafiken bör så anordnas, att den icke, såsom nu sker, ekonomiskt betungar statskassan, och därjämte på ett mera lyckligt sätt, än hittills ägt rum, tillgodose allmänheten och trafikanternas berättigade intressen.

För att nu söka nå detta mål, är det nödvändigt att åt fullt sakkunniga och opartiska personer lämnas i uppdrag att skyndsammast verkställa en ingående utredning.

Slutligen ber jag att få påpeka det något egendomliga förhållandet ifråga om det ekonomiska resultatet av statens järnvägars verksamhet, jämfört med de enskilda järnvägarnas. Statens järnvägar ha gått med mycket stor förlust, under det att de flesta enskilda järnvägar lämnat en icke obetydlig vinst — alldeles på samma sätt, som på sin tid inträffade med rikstelefonen och allmänna telefonverksamheten. Att chefen för statens järnvägar, trots den stora förlusten å statens järnvägsdrift, som bekant anser det önskvärt, att staten inköper de enskilda järnvägarna, kan jag väl förstå, men för mig ställer det sig uppenbart, att statens ekonomi därmed icke skulle tillgodoses, lika litet som att ett inköp av de enskilda järnvägarna skulle bli till gagn för järnvägstrafiken och allmänheten.

Herr talman, jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

Herr Boman: Herr greve och talman, mina herrar! Genom de taxehöjningar, som under fjolåret bestämdes av Kungl. Maj:t, har statens järnvägar för det trafikarbete, som de utförde under 1918, vilket är ej obetydligt mindre än under 1917, uttagit över 90 miljoner kronor mera än under 1917, och likväl föreligger en betydande brist, vilken statsutskottet nu föreslår till täckning, och ännu en framställning i enahanda syfte vilar hos utskottet.

Det finnes naturligtvis intet annat att göra än att täcka beloppet, men det ekonomiska resultatet av statsjärnvägarna borde vara väckande i en tid, då statsdrift så starkt påyrkas å skilda områden och då statsbanechefen vill bota det onda genom förstatligande av de enskilda järnvägarna.

På kammarledamöternas bord har utdelats en skrift utarbetad av statsbanechefen på uppdrag av civilministern och avsedd att bringa kännedom om orsakerna till statsbanornas otillfredsställande resultat under 1918 samt hur detta låter sig förklara vid jämförelse med driftsresultatet vid andra järnvägsförvaltningar. Statistiskt söker denna skrift bevisa, att statens järnvägar haft lägre inkomst per trafikenhet liksom ock lägre utgift per trafikenhet än landets alla enskilda järnvägar, tagna som en enhet. Allt borde sålunda vara väl beställt, och hela felet skulle vara, att statens järnvägar ha för billiga taxor, ty de trafikeras ju billigare än övriga landets järnvägar. Nu kvarstår emellertid alltjämt det besvärliga faktum, att åtskilliga enskilda järnvägsförvaltningar med sämre förutsättningar för gott resultat än statens järnvägar under 1918 lämnat vinst men statens järnvägar ett betydande driftunderskott. Landets *alla* enskilda järnvägar ha tyvärr icke något år lämnat vinst, och alla kunna icke ens väntas under en överskådlig tid komma att göra det. Det felaktiga resultatet beror naturligtvis på att utgångspunkten för jämförelsen: statens järnvägar mot alla enskilda järnvägar som enhet, är orimlig. Detta belyses klart i en liten skrift, som även utdelats, undertecknad för Svenska Järnvägsföreningen av Sveriges främste järnvägsman. Statsbanechefen har också i en senare skrivelse av den 25 maj — av vilken jag lyckats erhålla en avskrift — även den ställd till civilministern, föranletts till följande uttalande: »Svenska Järnvägsföreningen gör gällande, att en jämförelse mellan driftsresultatet vid å ena sidan statsbanenätet och å andra sidan hela det enskilda järnvägsnätet ej kan giva riktiga resultat.» Därpå berör han en del andra omständigheter, varpå också anmärkts, och säger sedan: »Jag delar naturligtvis Järnvägsföreningens uppfattning i dessa frågor.»

Då statsbanechefen efter kritik nödgas göra ett dylikt medgivande, synes mig hela den första statistiska utredningen som ett missbruk av statistik.

Det erbjuder naturligtvis synnerliga svårigheter att finna någon lämplig enskild järnvägsförvaltning, med vilken statens järnvägar kan jämföras, men nära till hands hade det legat att jämföra dem med den under år 1918 existerande trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle, som, ehuru den har något sämre förutsättningar för ekonomisk drift än statens järnvägar, likväl bort ifrågakomma. Dels var den lan-

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

dets största enskilda järnvägsförvaltning med en banlängd av 1,365 kilometer mot statens järnvägars 5,376, således mer än en fjärdedel av statsbanornas längd, dels inneslöt den liksom statens järnvägar vissa längre huvudlinjer med stark trafik och andra linjer med svagare trafik, t. o. m. åtskilliga med mycket svag trafik. Enligt statistik för 1917 hade trafikförvaltningen ungefär 27 % av sin sträckning i icke räntebärande delar ungefär samma procenttal, som statens järnvägar då redovisade på enahanda sätt. Medeltransportlängden, som äger den allra största betydelse för det ekonomiska resultatet var 1913 t. o. m. 1917, sista år, för vilket jag har statistik, ej obetydligt kortare än å statens järnvägar för såväl person- som godstrafik. Järnvägarnas standard var således någorlunda jämförlig; huvudlinjerna å bergslagsbanorna torde i fråga om utrustning kunna jämföras med statsbanorna. Å förvaltningens banor framföras ett ej obetydligt antal snabbgående tåg, och på vissa bandelar är trafiken så betydande, att nattbevakning där måste äga rum, och på en sträcka, bandelen Göteborg—Mellerud, framgår även nattåg.

I fråga om persontarifferna äro trafikförvaltningens taxor i stort sett något lägre än statens järnvägars, för korta avstånd är den väl något högre, men taxan faller för de längre avstånden och ligger där under statens tariffer. I fråga om godstrafiktaxorna voro trafikförvaltningens taxor i allmänhet för kortare avstånd högre än statens järnvägars, men för större avstånd lägre, en taxeuppställning, som av alla sakkunniga, särskilt av den stora järnvägstaxekommittén, vitsordats som den riktiga, något som även generaldirektören i sin skrivelse antytt, att han erkänner.

Vill man nu jämföra inkomster och utgifter per trafikenhet å trafikförvaltningens och statens järnvägar, får man säkerligen helt andra siffror än dem, som redovisats i statsbanechefens tabeller, där man utgått från de enskilda järnvägarna tagna som enhet. Generaldirektörens uttalande, att det bättre resultatet å de enskilda banorna icke vunnits genom billigare drift utan genom högre taxor, håller säkert här ej streck.

Inkomsterna av persontrafik per personkilometer vid trafikförvaltningens banor ligga för 1918 liksom föregående år *under* statens järnvägars, av godstrafiken per tonkilometer något över statens järnvägars siffror. Trafikförvaltningens utgifter per trafikenhet äro samtliga av åren 1913 t. o. m. 1918 lägre än statens järnvägars.

De största och viktigaste utgiftsposterna vid järnvägsdrift äro nu bränslekostnader och personalkostnader, och har jag förvissat mig om, att trafikförvaltningens konsumtionspris å kol under 1918 varit något, om än obetydligt, högre än det, som angivits för statens järnvägar under samma år. Det är alltså på personalkostnaden, som den huvudsakliga och stora skiljaktigheten ligger, och beror detta framför allt å det antal personer, som statens järnvägar använder vid sin drift. Belysande i detta hänseende är, att vid trafikförvaltningen funnos 1918 anställda 5,604 personer mot vid statens järnvägar 38,322, motsvarande vid förvaltningens banor 4,1 man per bankilometer mot vid statens järnvägar 7,1 man per bankilometer. Jag förbiser naturligtvis

inte, att statens järnvägar alltid måste ha ett större antal än en enskild förvaltning, då statens järnvägar ju fullgöra vissa för hela landet avsedda åtgöranden i fråga om statistik, utlåtanden till Kungl. Maj:t och dylikt, liksom icke heller, att för vissa föreningsstationer, som statens järnvägar nog ha i större omfattning än enskilda, behöves en stor personal, men vad bergslagsbanorna beträffar, så besörjes den stora trafiken på Västkustbanan för statens järnvägars räkning av den enskilda förvaltningen.

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

Av statens järnvägars preliminära statistiska redogörelse för 1918 finner man, att personalen från 1916, då högsta trafiken rådde, ökats med ej mindre än 6,708 personer, därav under 1918 med 3,818, eller från 6,44 per bankilometer till nyss nämnda 7,1 per bankilometer. Räknar man för varje man en lönesiffra inberäknat dyrtidstillägg och dylikt av 4,000 kronor äro härmed 26 miljoner kronor av underskottet på driften förklarade.

I ett kapitel »Personal» i sagda årsberättelse, i vilket allehanda förklaringar till personalökningen framdragas, finnes intagen en tabell på sid. 81, utvisande, hur personalen ökats från 1913 till 1918 i jämförelse med åtskilliga trafikmätetal, exempelvis per banlängd, per tågkilometer, per vagnaxelkilometer, per godstonkilometer, per personkilometer m. m. Den lägsta procentuella ökningen är här 6,3 % och den högsta över 50 %.

I samma kapitel, där man resonerar om samma ökning, återfinnes följande uttalande: »Här kvarstår emellertid alltjämt oförklarad den ökning av personalen i förhållande till trafikarbetet, som påvisats ha ägt rum år 1918 i jämförelse med 1913.» Och kapitlet slutar med följande uttalande: »Huruvida de anförda förhållandena äro tillräckliga förklaringsgrunder, torde knappast kunna med visshet fastslås. På att så icke skulle vara fallet, tyder emellertid en hos linjebefälet enligt uppgift förefintlig uppfattning, att arbetskapaciteten och arbetsvilligheten hos personalen icke i stort sett är lika god som förut.»

I detta senaste uttalande tror jag vem som helst kan instämma. Varken ansvarskänsla eller arbetsvillighet bevaras, om man för ett visst arbete anställer avsevärt flera personer, än som lämpligen erfordras för dess riktiga utförande. Men att sedan en gång alltför stor personal antagits, införa rättelse, ställer sig i regel svårt och vid statens järnvägar alldeles särskilt svårt. Vid klassificering av järnvägsstationerna vid statsbanorna är antalet vid stationen anställda ett moment, som ingår bestämmande. Stationsbefälet får sålunda ett ekonomiskt intresse av att hålla större personal än erforderligt för att om möjligt få sin station så högt som möjligt klassificerad.

Jag tillät mig i fjol, då Kungl. Maj:t hade underställt riksdagens prövning ett förslag om taxehöjningar å statens järnvägar, att uttala, att Kungl. Maj:t vid avgörande av en annan då inneliggande framställning från kungl. järnvägsstyrelsen, nämligen den, som avsåg utredning angående förstatligande av landets enskilda järnvägar, hade anledning att beakta skiljaktigheten i ekonomiskt resultat vid statsdrift och enskild järnvägsdrift. Kungl. Maj:t tillsatte emellertid under förra året en kommitté för den ifrågasatta utredningen om de enskilda järnvägarnas

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

förstatligande. Det vill förefalla mig, som om Kungl. Maj:t redan då haft större anledning att söka utreda vad som kan åtgöras för att förbättra statens järnvägars ekonomiska resultat. Att, såsom järnvägsstyrelsen ifrågasatt, nu söka bot för rådande missförhållanden genom ytterligare taxehöjningar är en utväg, som innebär de allvarligaste vådor för hela vårt lands näringsliv. Järnvägstariffernas betydelse som prisbildande faktor tror jag alldeles har underskattats, må vara att frakterna, när det gäller livsmedel ej ha så stor betydelse, så ha de stor betydelse i fråga om alla sorters byggnadsmateriel, ved och dylikt, och isynnerhet för vårt lands exportindustrier torde nu, sedan kriget upphört, pris- eller fraktfrågan få en helt annan betydelse än tidigare, då de krigförande staterna betalade vad som helst för varor, blott de genast kunde erhållas. Vad vårt land behöver, när kolprisen en gång falla, är lägre tariffer, icke högre, som järnvägsstyrelsen ställt i utsikt. Det är därför med synnerlig tillfredsställelse jag ser, att statsutskottet nu föreslår en utredning om åtgärder för ernående av ett bättre resultat vid statens järnvägar, till vilken hemställan jag naturligtvis yrkar bifall.

Med anledning av vad som här anförts från statsrådsbänken vill jag tillägga några ord. Herr statsrådet framhöll, att förstatligandet av de enskilda järnvägarna hade sin stora betydelse genom att åstadkomma enhetlighet i taxor. Jag vill då meddela, att trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle inneslöt bandelar med olika taxor, och det vållade där inga svårigheter. De banor, som kunna komma i fråga till förstatligande, äro väl de större och för landet viktigare banorna. Dessa banor tror jag utan svårighet skulle kunna använda samma taxor som statens järnvägar, om statens järnvägars taxor lades mera rationellt, varemot de mindre enskilda järnvägarna nog även framgent komme att behöva högre taxor. För att ernå den enhetlighet i taxor, som över huvud taget är möjlig behöves intet förstatligande. Det är statens järnvägar, som ha för låga avgifter på de kortare avstånden, däri ligger nog det största felet i taxorna.

Vad elektrifieringen beträffar, är det ju givet, att den är önskvärd om det kan visas, att den är ekonomiskt gynnsam. Men jag vågar ifrågasätta, om prisen på koppar och åtskillig annan materiel under den närmaste tiden kunna väntas bli sådana, att ett dylikt företag nu bör sättas i gång. Det är väl fråga, om icke prisfallet på koppar och järn kommer att följa samtidigt med prisfallet på kol, nämnvärt före tror jag inte det kommer att varaktigt inträda.

Herr Rosén: Herr talman! Greve Lagerbjelke hade en uppgift från Mora—Vänerns järnväg, i vilken omfattning personalen där hade ökats, sedan statens järnvägar övertogo denna bana. Jag skall be att få komplettera hans uppgift i ett annat avseende. Jag har ur den allmänna järnvägsstatistiken för år 1915, den senaste som utkommit, och ur berättelsen om statens järnvägstrafik för år 1917 inhämtat ett par siffror, som kunna vara av intresse. År 1915 var Mora—Vänerns järnväg i enskild ägo, år 1917 i statens ägo. 1915 var bruttoinkomsten där — jag tager nu runda tal —

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

1,800,000 kronor, 1917 2,500,000 kronor. Driftkostnaderna uppgingo 1915 till 1,100,000 kronor, 1917 till 3,300,000 kronor. Nu kan man ju säga, att det är bränslekostnaderna, som åstadkommit denna stora ökning, och även andra faktorer kunna ju ha inverkat. Men saken ställer sig i något annan dager, om man tager ut också ett par andra siffror. För hela statens järnvägar hava driftkostnaderna från 1915 till 1917 ökats med 73,8 procent, men för Mora—Vänerns järnväg hava driftskostnaderna under samma tid ökats med 190 procent. Detta sammanhänger naturligtvis icke bara med den ökade anställningen av personal av lägre grad, varom greve Lagerbjelke talade, utan med de mycket dyra anordningarna i olika avseenden, som statens järnvägar tillämpa. Vi ha för några dagar sedan beslutat, att vid denna bana inrätta de sedvanliga tjänstemannaposterna: trafikinspektör, byråassistent, baningenjör, maskiningenjör och hela skalan nedåt, precis som vid trafiken i övrigt, och som vi alltid göra, utan hänsyn till om det är en stor trafik å banan eller ej. Ett enda undantag därifrån ha vi vid statens järnvägar, och det är den korta bandelen Älvsby—Piteå, som öppnades för tre år sedan, tror jag, där man på försök anordnade en banförvaltning med en särskild banförvaltare, som sköter denna bandel utan inblandning från annat håll. Egendomligt nog finner man icke i järnvägsstyrelsens berättelse, hur detta försök utfallit. Det hade varit synnerligen önskvärt, om man fått upplysning därom. Jag tror, att det kanske skulle vara gagneligt, om man ville tillämpa detta system även på vissa andra håll.

Greve Lagerbjelke talade om, att det är så mycket personal anställd vid statsbanorna och det är sant. Jag reste en dag i förra veckan nedåt Småland och gjorde därvid några iakttagelser. Jag räknade vid Alvesta, Nässjö och Mjölby, hur många personer som voro sysselsatta med resgodsomlastning vid det tåg, med vilket jag reste. På alla stationerna var det 12 man, och jag tror icke, att jag tager mycket fel, om jag säger, att de åtminstone vid en av dessa stationer icke hade mer än 20 koffertar att flytta om. Men icke nog med, att det var 12 man om detta arbete, utan dessutom fanns det en tjänsteman av högre grad, som stod och övervakade detta arbete. Jag begriper nu icke, att man behöver ha studentexamen för att föra befälet vid resgodsomlastning. Det är mot detta missbruk av överkvalificerad arbetskraft, som förekommer i sådan oerhörd omfattning, som jag icke kan låta bli att göra anmärkning.

Jag vill i det sammanhanget säga ett par ord om de omfattande inspektioner, som förekomma. Vi beslöto dock härom dagen att utöka dessa inspektioner. Av järnvägsstyrelsens berättelser för åren 1915, 1916 och 1917 framgår, att resekostnads- och traktamentsersättning uppgick 1915 till icke fullt en miljon kronor, 1916 till 1,250,000 kronor och 1917 till 1,600,000 kronor. Det var något mer än en procent av statens järnvägars utgiftssumma under 1917, som åtgick till resekostnads- och traktamentsersättning för inspektörerna. Nu skola icke herrarna tro, att häri ingå milpenningar,

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

Det är en historia för sig; den posten uppgick till något över 2 miljoner kronor.

Det berättades mig häromdagen, att vid en station — det var visserligen en gränsstation mellan två distrikt, så att dit kommo inspektörer från båda distrikten — men vid denna gränsstation hade man på några få dagar haft besök av 21 inspektörer. Jag tror, att befälet vid denna station kunde bli något nervöst av all denna inspektion. Ty alla dessa inspektörer skola naturligtvis göra rätt för sig och visa, att de ha något att uträtta, och då blir det väl en mängd order, som korsa varandra.

Det förekommer också, som väl herrarna torde ha observerat, vid en del för övrigt icke alltför stora stationer, att det finnes två stinsar på varje station — en som har det röda bandet om mössan och bär flaggan och en annan som går med händerna på ryggen och paraderar bredvid honom. Vartill den anordningen skall tjäna, begriper jag icke. I Danmark t. ex. låter man åtminstone vid vissa stationer tågmästaren sköta stinsens uppgift på perrongen, som ju är ganska enkel. Men här finns det många stationer med två stinsar, och vi ökade också härom dagen deras antal med två, utan att statsutskottet hade något att invända.

Jag kan i detta sammanhang icke låta bli att säga, att det förvånar mig, att dessa herrar egentligen icke kunna åstadkomma några reformer, som äro till gagn. Då jag befann mig i Alvesta på väg hit till Stockholm, anlände dit med tåget från Växjö ungefär två- eller trehundra ungdomar, som skulle resa norrut, antagligen sådana som skulle ut på betrensning i Östergötland. Tåget till Stockholm gjorde ett långt uppehåll, och åtskilliga av passagerarna måste hava insett, att alla dessa människor icke kunde få plats i stockholmståget, men vad gjorde stationsbefälet? Jo, de försökte stoppa in dem i de vagnar, som funnos i tåget, men när detta visade sig absolut omöjligt, och avgångstiden var inne, då skulle de sätta till ett par nya vagnar. Detta försenade tåget med 24 minuter. Det gjorde ju icke så mycket för de resande, men vad blev följden? Jo, lokomotivföraren försökte sin plikt likmätigt att taga in den förlorade tiden. Det gjorde han också, innan han kom fram till Mjölby, men vad tro herrarna, att det kostade med detta tåg, som för övrigt har en rätt stor hastighet och stannar vid alla stationer? Var säker om, att den ökade hastigheten, som drevs upp till den högsta tillåtna, kostade staten vackra slantar, och detta därför, att de båda på perrongen befintliga stinsarna icke i tid insågo att de måste sätta till vagnar.

Det finns också andra anordningar, som jag icke riktigt begriper mig på. Det förekommer på vissa sträckor i landet, att man skickar ut en tjänsteman av högre grad från en station för att möta ett tåg vid en annan station. Denna tjänsteman går igenom tåget utan en annan uppgift än att utdela sovvagnsbiljetter till dem, som förut beställt sådana per telegraf och att sälja möjligen överblivna sovvagnsbiljetter — en uppgift så enkel, att man kunde taga en intelligent springpojke att sköta den saken. Denne tjänsteman gör

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

ingenting annat. Han har sannolikt sina 11 kronor om dagen i traktamentsersättning plus sin lön för att utföra sin enkla syssla, som i värsta fall konduktören kunde utföra, utan att det kostade staten ett dugg.

När oljebristen blev som värst, beslöt man inom järnvägsstyrelsen att tillsätta en sorts oljeinspektörer. Det var lokomotivförare, en tror jag, vid varje maskinsektion, som skulle ha till uppgift att se till, att det hushållades med oljan. Nu finns det gott om olja — men oljeinspektörerna finnas kvar. Det är lokomotivförare, som hava lokomotivförares lön plus ersättning för mistade milpenningar. För att erhålla behövlig olja sökte man pressa fram olja ur gruset. Det låter ju litet konstigt, men det händer, att när lokomotiven stå stilla, droppar olja ned i gruset. Det är mycket små kvantiteter, men det syns i alla fall på gruset, att det är någon olja. Nu skulle man pressa olja ur detta grus, och man skaffade en del apparater för detta ändamål, vilka nu stå oanvända, alldeles som bränslekommissionens bekanta trätuggningsmaskiner icke kommit till någon större användning. Ej heller järnvägens oljeapparater kommo till stor nytta. Men icke nog därmed; man grävde upp grus och lastade det på vagnar och skickade det till de platser, där oljeapparater funnos. Detta grus kom i en del fall aldrig till någon användning. Järnvägens alla ingenjörer och inspektörer skola dock göra något och komma därför med alla möjliga påfund. Resultatet blir ofta magert.

Jag föreställer mig, att de resande lokomotivmästarna, som man inrättat under den sista tiden, äro ett sådant där onödigt påfund. De skola göra någonting de också. Lokomotivförarna vid en station hava begärt, att dessa reselokmästare skulle dragas in, ty de voro alldeles onödiga. Men vad blev svaret? Jo, höga vederbörande svarade, att de skola göras fast anställda, ty de hava gjort mycket stor nytta. De kunna aldrig göra någon nytta. Lokomotivförarna ha i alla tider klarat sin uppgift på ett förträfligt sätt, och de komma att göra det i fortsättningen också, bara de slippa det spioneri, som nu utövas.

En annan ny inrättning t. o. m. på fast stat äro signalingenjörerna. Om herrarna möjligen hava tittat ut vid någon station på linjen söderut, ha ni kunat finna två sorters tavlor: en lång med ett stort S på. Den betyder: hitintills och icke vidare. Den är ett slags hinderpåle, utanför vilken tåget icke får gå. Förr fanns det små sådana. Nu har man gjort dem flera meter höga, vilket icke har något annat gagn, än att en och annan eldare råkat i kollision med dem och ramlat ned mellan spåren. Vidare är det en annan tavla, på vilken står ett stort U, som betyder, att här skall tåget göra uppehåll, och man skall då låta lokomotivet stanna mittför den där U-tavlan. Den är mycket bra, om stationen på förhand vet, hur långt tåget är; annars är den oduglig. Vidare äro båda tavlorna kanhända till någon nytta på dagen, men naturligtvis fullkomligt oanvändbara på natten, då de icke synas i mörkret. Numera användas de sällan; de ligga nere på marken och sättas icke upp. De där tavlorna ha emellertid kostat vackra slantar, men signalingenjören — jag antager, att det är någon sådan, som hittat på dem — har ju gjort skäl för sig.

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

På baningenjörsexpeditioner, där det förr fanns två à tre personer, tjänstgöra nu ett tiotal. Likadant är det på maskinavdelningen, där man har maskiningenjör, maskininspektor, underingenjör, lokomotivmästare, kontorsskrivare och hela skalan nedåt, och vanligen är det så, att de lägst stående få utföra arbetet.

En utgiftspost, som förekommer vid statens järnvägar, är tilläggsarvode, vikariatsersättning o. s. v. Den uppgick år 1915 till 800,000 kronor, 1916 till 1,300,000 kronor, 1917 till 1,700,000 kronor — över en procent av statens hela utgiftssumma. Vad är det för en post? Jo, det är så, att om t. ex. en stationsinspektorstjänst i Hässleholm är vakant, som den för övrigt för närvarande är, så förordnar man icke hans närmaste man att tjänstgöra — denne känner för väl till stationen. Man förordnar en stationsinspektor från något annat håll, vilken får 11 kronor om dagen i traktamentsersättning för denna tjänst. För denne förordnar man som vikarie en stins från någon annan station, för denne stins en förste stationsskrivare och för förste skrivaren någon skrivare från en annan station o. s. v., alla med traktamenten och extra ersättning. Ett faktum är, att upprätthållandet av stinsbefattningen i Hässleholm för närvarande kostar 80 kronor om dagen eller 2,400 kronor i månaden. Nu är det ordnat så vid järnvägen, att en person icke får uppehålla en tjänst på förordnande mer än en viss kort tid — jag reserverar mig för uppgiften, men jag tror, att det är två månader. Sedan faller dagtraktamentet bort. Men hur gör man nu för att komma förbi en dylik otrevlig bestämmelse? Jo, man skickar en förste skrivare till en station. Där tjänstgör han den tid, under vilken han har rätt att få arvode. Sedan reser han hem åtta dagar, och därefter kommenderas han åter dit och får då fortfarande uppbära arvode. Därigenom springer denna utgiftspost för vikariatsersättning upp så oerhört högt.

Allt detta tyder ju på, att det icke är bra, som det är inom denna organisation. Det finns intet förutseende, det finns intet samarbete mellan de olika avdelningarna. Ban-, maskin- och trafikavdelningarnas befäl uppträda mot varandra som konkurrenter. Den ena avdelningens befäl söker vältra över så mycket utgifter och obehag som möjligt på den andra. Så har det alltid varit. Även för 20, 25 år sedan, då jag var med vid järnvägen, gick det till så, att en befälhavare sökte komma åt sin kollega så mycket som möjligt för att göra livet surt för honom. Det behövs säkert en grundlig och allsidig utredning. Jag tror, att den nuvarande högste chefen är en dugande man, men det finns ingen möjlighet för en enda person att kunna överblicka hela denna väldiga apparat. Jag vet icke — jag tager kanske fel — men jag tror, att det är 40,000 extra och ordinarie tjänstemän och åtskilliga tusental andra anställda vid statens järnvägar. Chefen behöver naturligtvis en dugande hjälp, som kan ingripa och som icke behöver taga någon hänsyn till kamrater och f. d. kamrater. Vidare tror jag, att måhända en omorganisation av överrevisionen skulle vara hälsosam. Jag är kanske icke riktigt inne i den saken, men jag tror, att det är för mycken pappersgranskning,

och att det i stället borde mera bli en granskning av, hur det går till ute på linjen, än vad som hittills kommit i fråga.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

Herr Roos: Herr greve och talman, mina herrar! Vid årets remissdebatt tillät jag mig säga några ord i denna fråga och yttrade då: »Frågan rörande det ekonomiska utbytet av våra statsbanor är för landets budget av en så utomordentligt stor betydelse, att den säkerligen kommer att av vederbörande departementschef ägnas den uppmärksamhet den förtjänar. Sett mot bakgrunden av dessa nu påpekade förhållanden förefaller det, som om den tid herr statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet valt i och för verkställandet av en omfattande utredning rörande förstatligandet av en del enskilda järnvägar, vore synnerligen olämplig. Spåren mot ett fortsatt förstatligande av industrier eller dylika anläggningar äro sannerligen avskräckande.»

Då herr statsrådet och chefen för kungl. finansdepartementet sedermera under debatten yttrade sig, påpekade han, att statens järnvägar vid anläggandet av sina järnvägar haft en mera ideell syn på tingen. Det hade icke varit fråga om att skapa linjer, som ekonomiskt bure sig, utan det hade varit fråga om att lägga land till land, som han då uttryckte sig, detta i motsats till förhållandet vid de enskilda järnvägarna, vilka i sina anläggningar endast sökte ekonomisk vinning och ekonomisk fördel.

Jag vågar påstå, att sällan ett större misstag uttalats än det herr finansministern då gjorde sig skyldig till, ty strävandet vid de enskilda järnvägarnas anläggning har just varit att lägga land till land, och jag vågar påstå, att det ekonomiska utbytet vid dem varit sådant att intressenterna i allmänhet fått vänta åtminstone i 20 år, innan de fått någon dividend på det nedlagda kapitalet, och ofta mycket längre. Det har varit ett lika så ideellt strävande som det, vilket gjort sig gällande vid planläggandet av statens järnvägar.

Chefen för kungl. civildepartementet anförde nyss, att ett bättre resultat givetvis skulle vinnas, därest förstatligandet av en del enskilda banor bleve verklighet. Ja, det är jag livligt övertygad om, att så skulle bli fallet. Sammanslår man ekonomiska företag, vilka visa ett gott resultat, med ett sådant som visar ett dåligt ekonomiskt resultat — med detta senare åsyftar jag statens järnvägar — blir givetvis totalresultatet bättre, men till förfång vinnes denna förbättring på bekostnad av de goda ekonomiska företag, som nu i form av enskilda järnvägar bedrivas i vårt land.

Statsrådet och chefen för civildepartementet uttalade vidare, att under en avsevärd tid framåt utgifterna vid statens järnvägar komme att överstiga inkomsterna. Jag tror visst, att, sorgligt nog förhållandet är sådant, och man måste därför med tillfredsställelse hälsa herr statsrådets förklaring, att en omfattande och genomgripande utredning skall verkställas rörande förhållandena vid statens järnvägar och de förändringar med avseende å dem, som kunna finnas lämpliga.

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

Herr vice talmannen: Herr greve och talman, mina herrar! Då detta ärende förelåg till behandling i den avdelning av utskottet, som förberedelsevis hade att handlägga detsamma, måste man naturligtvis hava klart för sig, att man borde försöka bilda sig någon uppfattning om de faktorer, som ha verkat till det dåliga resultatet, som statens järnvägsdrift visat. Man försökte också skaffa sig en del upplysningar i detta fall, och jag kan säga, att det mesta av vad som blivit anfört under denna debatt utgör förhållanden, som varit väl bekanta för avdelningen. Emellertid är det ju sådana faktorer, som det är rätt svårt att utan en mera ingående dryftning och undersökning kunna klarlägga, och man nöjde sig då med att citatvis anföra det korta sammandrag, som järnvägsstyrelsen själv gjort över huvudanledningarna till det dåliga ekonomiska resultatet, och vilket också återfinnes i statsutskottets utlåtande.

Det är ju alldeles klart, att det kan sägas mycket i denna sak, och det har ju också blivit sagt mycket. Mycket har också sagts, som jag tror är träffande, ehuruväl ett och annat omdöme, som här blivit fällt, enligt min uppfattning icke är fullkomligt berättigat.

Jag vill i detta avseende endast något reagera mot den talare på Göteborgsbänken, som gjorde en jämförelse mellan statens järnvägar och den stora trafikförvaltning, i vilken han intresserat deltager. Jag kan mycket väl förstå, att det för honom skall vara ganska tillfredsställande att visa skillnaden mellan denna förvaltnings resultat och statens järnvägars resultat. Men för var och en, som något tänker på den saken, bör det dock i alla fall ställa sig tämligen klart, att det här gäller saker, som icke äro fullt jämförbara. Det gäller å ena sidan järnvägssträckor med en mycket enhetlig trafik i stora uppodlade kulturtrakter och i det hela taget inom ett begränsat område. Å andra sidan stå statens järnvägar, som gå över hela Sverige och som även ha att trafikera sträckor, som äro mycket glest befolkade, där naturligtvis det ekonomiska resultatet skall bli sådant, att det tynger ned resultatet i sin helhet.

Emellertid gäller det ju nu icke huvudsakligen att ge en skildring av de förhållanden, som hava varit, även om man därigenom kan få en vägledning, utan huvuduppgiften måste nu gå ut på att för framtiden söka åstadkomma, såsom statsutskottet säger, ett tillfredsställande resultat av denna betydande gren av statsverksamheten. Då återstår för oss ingenting annat än att gå på den väg vi föreslagit och som här tyckes hava rönt allmänt gillande, att söka få en utredning till stånd, verkställd av personer, som äro obundna med avseende på sin uppfattning och stående utanför järnvägsförvaltningen. Därmed hava vi icke på något sätt velat uttrycka något klander mot förvaltningen i dess helhet. Jag för min personliga del anser, och jag tror, att även kamraterna inom avdelningen, dela den uppfattningen, att ledningen av järnvägsstyrelsen för närvarande ligger i mycket kraftiga händer och skötes med en strävan att söka göra det bästa möjliga. Men det kan icke förnekas, att det är många punkter som äro något ouppklarade, och att det naturligtvis är lämpligare att söka åstadkomma en utred-

Ang. statens järnvägars driftförlust (Forts.)

ning i dessa hänseenden genom personer, som stå utanför järnvägsförvaltningen, och således icke på något sätt ha en förutfattad mening. Att det skall möta några svårigheter att kunna åstadkomma en kommission av fullt kompetenta personer med insikt både i det finansiella och det organisatoriska tror jag icke, att döma av de uttalanden, man hört här i kammaren i afton.

Jag har velat säga detta för att i någon mån klargöra utskottets ställning till denna fråga. Det är ju helt naturligt, att jag förenar mig med dem, som yrkat bifall till statsutskottets hemställan.

Herr B o m a n: Herr greve och talman! Jag är uppkallad av herr vice talmannens yttrande, då han sade, att det icke lämpligen kan låta sig göra, såsom en talare på Göteborgsbänken gjorde, att jämföra statens järnvägar med trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle, som existerade förra året. Jag anförde genast, att chefen för järnvägsstyrelsen hade gjort en jämförelse med alla landets järnvägar, och en sådan jämförelse vågar jag påstå låter sig icke lämpligen göra. Det erkänner generaldirektören själv i en senare skrivelse till civilministern, som ledsamt nog icke är tryckt. Men att det skulle vara så orimligt att, om en jämförelse skall göras, välja den största förvaltningen, kan jag icke finna. Jag tror, att man förbiser, att i denna förvaltning ingingo följande småbanor: Lödöse—Lilla Edets järnväg, Kil—Fryksdalens järnväg, Enköping—Runhällens järnväg, Mora—Älvdalens järnväg, Falu—Västerdalarnas järnväg, Sala—Gysinge—Gävle järnväg samt sträckningarna Filipstad—Daglösen och Ludvika—Vansbro — tillsammans icke mindre än 448 kilometer, som trafikeras utan vinst. Detta är precis samma procenttal, något över 27 procent, som statens järnvägar för år 1917 redovisade såsom icke vinstgivande.

Jag tror därför, att jämförelsen är fullt försvarbar, men den är i varje fall naturlig å min sida, då den ställes såsom motsats till den orimliga jämförelse, som statsbanechefen har gjort.

Herr K o b b: En fråga beträffande omkostnaderna för statens järnvägar, som icke berörts här i afton, men som dock spelar en utomordentligt stor roll, är frågan om pensioneringen. Vid 1910 års riksdag ordnades pensioneringen för statens järnvägar på det sätt, att staten övertog och garanterade pensionerna, men där företogos icke egentligen några verksamma åtgärder för att på lämpligt sätt ordna fördelningen av pensionskostnaden. I en motion, som jag framlade vid 1910 års riksdag, där jag föreslog ett annat sätt för beräknande av pensionerna, räknade jag ut, att statens järnvägars personal, som den tiden uppgick till 13,000 personer skulle, om ökningen av personalen fortginge på samma sätt som den då hade fortgått under de senaste åren, komma att stiga till icke mindre än 7 miljoner kronor om året efter ett par årtionden. Nu har ju personalen ökats från 13,000 personer, som den då utgjorde, till 38,000 personer, den har således nära nog tredubblats. Då kan man ju sluta sig till, vilka siffror pensionskostnaderna här en gång komma att uppgå till, isynnerhet som

Ang. statens järnvägars driftförlust. (Forts.)

man måste taga hänsyn till att den siffra, 7 miljoner, som jag beräknat, grundade sig på löneförhållandena, sådana de voro 1910 efter den stora löneregleringen 1908. Jag har velat fästa uppmärksamheten på detta, så att även frågan om ett rationellt ordnande av pensioneringen för järnvägspersonalen måtte upptagas. Något sådant ordnande skedde icke 1910. Det förslag, som då framlades, gick i den vanliga stilen, så att man utan vidare kastade pensionskostnaden över på framtiden, vilket hade till följd att dessa kostnader stego till sådana belopp, som fallet var. I den motion, jag nyss nämnde att jag framlagt för riksdagen, visade jag, huru man kunde genom att ordna det på ett försäkringstekniskt sätt småningom bringa ned pensionskostnaden till ungefär 37 procent av vad den skulle bli, om man gick tillväga på sätt som i propositionen då föreslagits. Man kan då tydligen se, att det finns möjlighet att för framtiden bättre ordna underlaget för en så betydande kostnad som detta.

Då här anställts jämförelser mellan stora bergslagsbanan och statsbanorna, så har stora bergslagsbanan, efter vad jag alldeles nyss fick upplysning om och förut har hört, ordnat sitt pensionsväsende, så att det bär sig. I detta system är ingenting kastat på framtiden. På alldeles samma sätt har det varit ända tills på senaste tiden med de enskilda järnvägarnas pensionskassor. Det är klart, att just de sista årens stora löneförbättringar hava vållat svårigheter och komma att även där föranleda ökningar i avgifterna; men den nämnda järnvägen har emellertid ordnat saken på ett rationellt sätt. Jag har velat säga detta, för att, då man nu skall anställa en fullständig undersökning om hur man skall bringa statens järnvägars ekonomi på fötter, man icke skall se bort från denna viktiga post, som pensionskostnaden innebär. Denna har mycket stor betydelse, och kommer att, om det icke ordnas klokt i framtiden, äta upp varje möjlighet till överskott på statsjärnvägarna.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

Ang. förbud mot offentliggörande av vissa handlingar rörande fondbörsverksamhet m. m.

Föredrogs ånyo konstitutionsutskottets utlåtande nr 42, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändrad lydelse av 2 § 4:o och 3 § tryckfrihetsförordningen.

Till konstitutionsutskottets handläggning hade båda kamrarna hänvisat en av Kungl. Maj:t till riksdagen avlåten proposition, nr 243, däri Kungl. Maj:t, under åberopande av bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över justitiedepartementsärenden den 14 mars 1919, till riksdagens prövning i grundlagsenlig ordning framlagt förslag till ändrad lydelse av 2 § 4:o och 3 § tryckfrihetsförordningen.

Utskottet hade i föreliggande utlåtande på åberopade grunder hemställt, att riksdagen med avslag å Kungl. Maj:ts proposition, i

vad den avsåge 3 § tryckfrihetslagen, ville såsom vilande till vidare grundlagsenlig behandling antaga följande

Ang. förbud mot offentliggörande av vissa handlingar rörande fondbörsverksamhet m. m. (Forts.)

Förslag

till

ändrad lydelse av 2 § 4:o tryckfrihetsförordningen.

Nuvarande lydelse:

2 §.

4:o) I grund — — — som helst.

Vid föregående tillåtelse skola följande undantag ovägerligen iakttagas:

Att protokoll — — — icke uppenbara.

Att ej — — — femtio riksdaler.

Att mobiliseringsplaner — — — skriften konfiskeras.

Att, där — — — skriften konfiskeras.

Att, i vad — — — femtio riksdaler.

Det skall — — — sexton skillingar.

Att protokoll — — — sexton skillingar.

Att ingen — — — sexton skillingar.

Att läkares — — — sexton skillingar.

Att handlingar — — — sexton skillingar.

Att utdrag — — — femtio riksdaler.

Att till — — — trehundra riksdaler.

Att uppgifter — — — femtio riksdaler.

Att för — — — trehundra riksdaler.

Att de från bankinspektionen till bank avlåtna ämbetsbrev och de handlingar, varå desamma grundas, ävensom svarsskrivelser å sådana ämbetsbrev icke må, i vad de röra enskildas förhållanden till

Föreslagen lydelse:

2 §.

4:o) I grund — — — som helst.

Vid föregående tillåtelse skola följande undantag ovägerligen iakttagas:

Att protokoll — — — icke uppenbara.

Att ej — — — femtio riksdaler.

Att mobiliseringsplaner — — — skriften konfiskeras.

Att, där — — — skriften konfiskeras.

Att, i vad — — — femtio riksdaler.

Det skall — — — sexton skillingar.

Att protokoll — — — sexton skillingar.

Att ingen — — — sexton skillingar.

Att läkares — — — sexton skillingar.

Att handlingar — — — sexton skillingar.

Att utdrag — — — femtio riksdaler.

Att till — — — trehundra riksdaler.

Att uppgifter — — — femtio riksdaler.

Att för — — — trehundra riksdaler.

Att följande brev och handlingar, nämligen:

från bankinspektionen till bank avlåtna ämbetsbrev, de handlingar varå desamma grundas, och svarsskrivelser å sådana ämbetsbrev,

Ang. förbud mot offentliggörande av vissa handlingar rörande fondbörsverksamhet m. m. (Forts.)

Nuvarande lydelse:	*Föreslagen lydelse:*
bank, utlämnas, förrän femton år från brevets eller handlingens datum förflutit. Den häremot bryter, så ock den, som i tryck offentliggör dylik handling, vilken obehörigen utlämnats, böte femtio riksdaler.	samtliga i vad de röra enskildas förhållanden till bank, *från tillsynsmyndigheten över fondkommissionsrörelse och fondbörsverksamhet till vederbörande yrkesutövare avlåtna ämbetsbrev, de handlingar, varå desamma grundas, och svarsskrivelser å sådana ämbetsbrev, samtliga i vad de röra sagda yrkesutövares enskilda affärer eller andra personers ekonomiska förhållanden,* icke må utlämnas, förrän femton år från brevets eller handlingens datum förflutit. Den häremot bryter, så ock den, som i tryck offentliggör dylik handling, vilken obehörigen utlämnats, böte femtio riksdaler.
Att ansökning — — — femtio riksdaler.	Att ansökning — — — femtio riksdaler.
Att i ärende — — — skriften konfiskeras.	Att i ärende — — — skriften konfiskeras.
Att sådant — — — själva huvudsaken.	Att sådant — — — själva huvudsaken.
I övrigt — — — stadgat är.	I övrigt — — — stadgat är.

Reservation hade anförts av herrar *von Mentzer* och *Räf*, vilka dock ej angivit sin mening.

Herr von Mentzer: Då jag icke kunnat biträda utskottet i det utlåtande, som här föreligger, må det tillåtas mig att så kort som möjligt säga några ord till stöd för min reservation.

Såsom herrarna torde ha sig bekant, hava vi vid innevarande års riksdag antagit en lag om fondkommissionsrörelse och fondbörsverksamhet, och i denna lag har det dels tillsatts en särskild myndighet, som skall hava tillsyn över dessa fondbörsmäklare och dels föreslagits vissa straff i åtskilliga fall varom föreliggande utlåtande lämnar närmare underrättelser. Nu har utskottet för sin del biträtt den kungl. propositionen i den del, där den upptager föreskrift om att vissa brev och handlingar från nämnda tillsynsmyndighet icke må utlämnas förrän 15 år förflutit från brevets eller handlingens datum. Däremot har utskottet icke förordat den kungl. propositionen i den andra delen som angår vissa straffbestämmelser, utan har utskottet där kommit till ett annat resultat.

När såsom i detta fall vi fått en lag, som föreskriver, att vissa meddelanden icke få göras utan straffpåföljd och när straff i allmänhet föreskrives i lagen för offentliggörande eller utspridande av medde-

Ang. förbud mot offentliggörande av vissa handlingar rörande fondbörsverksamhet m. m. (Forts.)

lande, vilket uppenbarligen har till syfte att uppmuntra till spekulation i fondpapper — så tyckes det vara alldeles uppenbart, att de i civillagen förbjudna handlingarna måste beläggas med straff, även då de förekomma genom tidningarna, eller då de företagas så, att de beröra tryckfrihetsförordningen. De sakkunniga, som utarbetat förslaget till denna lag, föreslå också, att stadgandet införes i tryckfrihetsförordningen. Kungl. Maj:t anser likaledes, att offentliggörande i tryck av ifrågavarande meddelande bör beläggas med straff, och även utskottet säger i sin motivering, att om det icke blir straff i detta fall, blir det en lucka i lagen. Men utskottet har ändå icke bifallit förslaget om dessa straff och har därtill föranletts av en framställning, som kom utskottet tillhanda från styrelsen för Svenska tidningsutgivareföreningen. Denna framställning delgavs åtminstone icke mig, och jag antager icke heller utskottsledamöterna i allmänhet, förrän för ett par dagar sedan, då vi under det högtryck i arbetet, som då låg på utskottet, fingo upptaga detta ärende till behandling. Då hade man icke tid att närmare sätta sig in i saken eller att begära ärendets bordläggning eller något dylikt, utan det måste genast behandlas och man måste genast fatta beslut. Det blev inom utskottet majoritet för den mening, som man här ser uttryckt i utskottets hemställan, vilken innebär avslag på den av alla såsom följdriktning erkända föresriften om införande i tryckfrihetsförordningen av strafföreskrifter i detta avseende. Om herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet, på vars föredragning ärendet förekommit, nu i dag varit här närvarande och för sin del förklarat sig färdig att i alla delar bemöta vad styrelsen för Svenska tidningsutgivareföreningen framställt, skulle jag med ett sådant stöd icke hava tvekat att vid detta tillfälle yrka bifall till den kungliga propositionen. Men då så icke är fallet, anser jag mig icke kunna göra ett sådant yrkande, utan finner mig nu böra stanna vid ett annat resultat, särskilt av det skälet, att ett uppskov med denna lagstiftning till en kommande riksdag innebär ingen fara, då i alla fall ett slutligt lagstadgande icke kan förekomma förrän vid den riksdag, som inträffar näst efter nyval till andra kammaren. Om sålunda kammaren ville besluta att för närvarande avslå den kungl. propositionen i det syftemålet, att Kungl. Maj:t måtte taga under övervägande, vad som anförts från styrelsen för Svenska tidningsutgivareföreningen, tror jag att riksdagen skulle komma till det för tillfället lämpligaste resultatet; och därför anser jag mig, herr talman, böra för närvarande yrka avslag å den kungliga propositionen i dess helhet.

Herr Gustafsson, Gustaf: Herr greve och talman! Den kungl. propositionen, varom nu är fråga, står, som nyss erinrats, givetvis i samband med det tidigare av riksdagen behandlade och i huvudsak godkända regeringsförslaget om lagstiftning rörande fondkommissionsrörelse och fondbörsverksamhet. Såsom framgår av konstitutionsutskottets nyss föredragna hemställan, har utskottet tillstyrkt Kungl. Maj:ts förslag om sådant tillägg till § 2 mom. 4 tryckfrihetsförordningen, att därigenom mot offentliggörande i tryck skulle skyddas vissa meddelanden mellan tillsyningsmyndigheten över fondkommissionsrörelse

Ang. förbud mot offentliggörande av vissa handlingar rörande fondbörsverksamhet m. m. (Forts.)

och vederbörande yrkesutövare. Däremot har utskottet avstyrkt Kungl. Maj:ts förslag att till § 3 tryckfrihetsförordningen foga ett mom. 14, som skulle med straff belägga offentliggörande i tryck av missvisande eller ofullständiga kurslistor samt meddelanden med uppenbart syfte att uppmuntra till spekulation i oblikationer, aktier eller liknande värdepapper. Det är om denna avstyrkande hemställan jag ber få yttra några ord.

De sakkunniga, vilka utarbetat fondbörslagen, ha — att döma av referatet i den kungl. propositionen — synnerligen knapphändigt motiverat sin hemställan om nyss antydda tillägg till § 3 tryckfrihetsförordningen. De ha erinrat, att kurslistorna så gott som alltid bringas till allmänhetens kännedom genom tidningarna och att meddelanden, som uppmuntra till spekulation, i regel också spridas i sådan form, att de äro att hänföra till tryckta skrifter. På det att nu förekomsten av missvisande eller ofullständiga kurslistor samt meddelanden i spekulationsuppmuntrande syfte måtte kunna effektivt motverkas, torde det var nödvändigt att deras offentliggörande i tryck belägges med straff i tryckfrihetsförordningen — det synes vara de sakkunnigas hela motivering.

Chefen för justitiedepartementet har vid den kungl. propositionens föredragning i statsrådet nöjt sig med att på ifrågavarande punkt hänvisa till de sakkunnigas knapphändiga uttalande. Hans enda tillägg har normalt karaktären av en reservation. »Ehuruväl» — yttrar han — »den ifrågasatta ändringens genomförande kommer att medföra en måhända ganska betungande kontrollskyldighet för tidningspressen över meddelanden av denna art, finner jag mig dock kunna förorda att även i denna del de sakkunnigas förslag förelägges riksdagen.» Det är ingen övertygelsens värme men snarast en viss tveksamhet, som röjer sig i dessa ord.

Och att herr justitieministern haft fullt fog till sådan tveksamhet framgår nogsamt av den framställning från Svenska tidningsutgivareföreningens styrelse, som konstitutionsutskottet fått mottaga och varifrån ett kortare utdrag återgives i utskottets utlåtande. Den motivering, som denna framställning bjuder på, är synnerligen tungt vägande och förlorar ingalunda i vikt därav, att Svenska tidningsutgivareföreningens styrelse innesluter målsmän för alla de stora politiska meningsriktningarna och att styrelsen ändock i förevarande fall varit fullt enhällig.

Vad först angår publikationsförbudet för olika slag av kurslistor har tidningsutgivareföreningens styrelse starkt understrukit justitieministerns medgivande, att sagda förbud för pressen kommer att medföra en betungande kotrollskyldighet. Vederbörande tidningsutgivare måste sålunda förvissa sig om, att en till införande i tidningen avsedd lista är i av lagen angivna delar korrekt och — när det gäller å fondbörs icke introducerade värdepapper — att tillstånd givits till kursernas meddelande. För att möjliggöra efterlevnaden av de föreslagna stadgandena skulle erfordras en viss rättspraxis, framgången ur en avsevärt omfattande erfarenhet om deras tillämpning vid domstol. *Därest* alltså det här ifrågavarande publikationsförbudet skulle i

Ang. förbud mot offentliggörande av vissa handlingar rörande fondbörsverksamhet m. m. (Forts.)

tryckfrihetsförordningen upptagas, finner tidningsutgivareföreningens styrelse angeläget, att det — lämpligen omformulerat — överflyttas från tryckfrihetsförordningens § 3 till dess § 2 mom. 4, varigenom bl. a. skulle vinnas, att hithörande mål undandroges juryförfarande och komme under vanlig domstolsbehandling, något som givetvis skulle främja utbildandet av den rättspraxis, vars önskvärdhet nyss påpekades. Tidningsutgivareföreningens styrelse vänder sig emellertid bestämt emot att över huvud i tryckfrihetsförordningen införa publikationsförbud beträffande kurslistor. Skulle felaktiga eller ofullständiga kurslistor vara produkter av bedrägligt förfarande, lärer strafflagen ha verksamma korrektiv, oavsett alla stadganden i tryckfrihetslag. Att däremot med straff och konfiskationsföljder belägga även oavsiktliga felaktigheter eller ofullständigheter, går uppenbarligen för långt. Förbudet mot att offentliggöra kurslistor, i vilka, utan att vederbörligt tillstånd därtill erhållits, upptagits icke introducerade värdepapper, skulle i praktiken medföra en rent prohibitiv tidsutdräkt, särskilt för landsortspressen. På goda skäl uttalar för övrigt tidningsutgivareföreningens styrelse den farhågan, att här antydda stadgande kunde till sina verkningar innebära ett grundlagsfästande av en till vissa finanskretsar inskränkt privilegierätt i fråga om köp och försäljning av värdepapper, som icke introducerats å fondbörs. Styrelsen finner vidare anmärkningsvärt, att det föreskrivna villkoret om »vederbörligt tillstånd» beträffande kurslistor för icke introducerade värdepapper icke har utfyllts med någon anvisning om förutsättningarna för sådant tillstånd eller genom vilken myndighet eller i vilken ordning det skall vinnas o. s. v. Förbudsstadgandets formulering är därtill sådan, att den kunde för pressen medföra tvång att söka särskilt tillstånd för att meddela de dagliga telegrafiska kurslistorna på utländska statspapper, att icke tala om att en nationalekonomisk författare rent av kunde bli förhindrad att utan särskilt tillstånd i tryck angiva ointroducerade pappers faktiska kurser för en vetenskaplig, statistisk eller historisk utredning. Sådana verkningar av lagen ha säkerligen icke varit avsedda, men de framhäva ytterligare, att det förevarande förslaget ingalunda är moget att stadfästas som grundlag.

Kommer jag så till förbudet mot spekulationsuppmuntrande meddelanden. Så allmänt som detta förbud är hållet — det innesluter i sig alla »meddelanden vilka uppenbarligen hava till syfte att uppmuntra till spekulation i obligationer, aktier eller liknande värdepapper» — skulle det generellt kriminalisera alla meddelanden i spekulationsuppmuntrande syfte. Och dock måste det ju fasthållas, att i det ekonomiska livet spekulationen är en motor icke blott till ont utan också till gott. Mången gång kan det ur synpunkten av det allmännas fördel anses tjänligt att offentligt uppmuntra till exempelvis aktieteckning i vissa företag, och denna uppmuntran måste, för att bli verksam, inrikta sig på spekulationsintresset. Hur ofta händer det inte, dess bättre, att här i landet startas nya stora industriella företag, som innebära möjligheter för oss att på nya områden bli frigjorda från beroendet av utlandet. Att stödja och uppmuntra sådana företag har den svenska pressen hittills räknat som en fosterländsk handling; nu skulle den i

Ang. förbud mot offentliggörande av vissa handlingar rörande fondbörsverksamhet m. m. (Forts.)

grundlagen karakteriseras som brottslig! Visserligen kan man våga utgå ifrån, att i nyss åsyftat fall en svensk jury aldrig skulle avkunna fällande utslag, men inte kan väl riksdagen vilja med seende ögon i tryckfrihetsförordningen införa uppenbart orimliga bestämmelser lugnande sig med att lagskipningen skall rätta till vad lagstiftningen medvetet felat? Tidningsutgivareföreningens styrelse har belyst sin framställning med ett konkret exempel, som är talande nog. Det gäller den med uppenbart syfte till spekulationsuppmuntran framförda reklam, som bestods statens emission av premieobligationer under hösten 1918. Icke allenast i tidningspressens redaktionella uttalanden uppmuntrades allmänheten livligt att teckna sig för sådana obligationer, utan även i riksgäldskontorets egen annonsering bedrevs samma uppmuntran, och framför allt i de tryckta meddelanden, som massvis utdelades vid rikets postanstalter, bankinrättningar o. s. v. Såsom motivering kunde i dem icke anföras obligationsförvärvets tillrådlighet såsom räntabel penningplacering, utan uppmuntringsmotivet hade spekulationens mest tillspetsade form, nämligen lotterispekulationens. Som synes kunna även statens egna myndigheter råka i frestelse att överträda sådana bestämmelser, som innehållas i förevarande förslag och på köpet begå denna överträdelse i stor stil. Det borde högeligen besvära de svenska statsmakterna att ovanpå vad sålunda hände hösten 1918 komma med lagförslag, sådana som det här nu föreliggande.

Svenska tidningsutgivareföreningens styrelse har säkerligen den svenska pressen i mycket täta led bakom sig, då styrelsen gör gällande, att det nu förevarande grundlagsförslaget skulle för pressen medföra en verkan av otrygghet. Jag vågar också hysa den livliga förhoppningen, att kammaren genom att biträda konstitutionsutskottets hemställan må i nu förvarande del avslå Kungl. Maj:ts förslag. Det enda skäl, som till detta förslags förmån kan åberopas, och som jämväl åberopats här, skulle vara, att den av riksdagen nyss antagna fondbörslagstiftningen innehåller straffbestämmelser för den som utsprider kurslistor av här antydd art eller meddelanden i uppenbart syfte att uppmuntra till spekulation i fondpapper. Det synes då bli en oegentlighet och en lucka i lagstiftningen — och särskilt spelade den siste talaren på den strängen — om icke motsvarande straffbestämmelser skulle gälla, när liknande meddelanden spridas genom tidningspressen. Motsägelsen är emellertid icke så svår, som den i förstone kan synas. De här avhandlade förslagen äro till sitt egentliga ändamål reglementariska föreskrifter för fondbörskommissionärer, och som sådana må de gärna ha sin plats i fondbörslagen, men näppeligen höra de hemma i tryckfrihetsförordningen. En annan sak är, att dessa publikationsförbud, sådana de nu för fondbörslagen blivit godkända, fått en så olycklig formulering. I det fallet må beklagas, att de åsyftade bestämmelserna i fondbörslagen kommo att obeaktade glida förbi, när på sin tid denna lag av riksdagen behandlades, men vi ha här ytterligare ett typiskt exempel på vilka missöden som blott alltför lätt inträffa, när lagstiftningsmaskinen surrar med sådan fart som så ofta är fallet särdeles mot riksdagarnas slut. De antydda bestämmelserna i fondbörslagen borde icke godtagits, i varje fall icke i deras nuvarande form, men om

olyckan en gång är skedd, finnes så mycket mindre anledning att utsträcka dess verkningar till nya områden.

Ang. förbud mot offentliggörande av vissa handlingar rörande fondbörsverksamhet m. m. (Forts.)

Till sist: även de, som bestämt hålla på, att den godkända fondbörslagstiftningen bör fullständigas med att de nu avhandlade publikationsförbuden inskrivas i tryckfrihetsförordningen, ha all anledning att i varje fall denna gång rösta för avslag. Ett nu som vilande antaget förslag beträffande tryckfrihetsförordningen kan ju icke väntas bli definitivt förrän efter nästa års allmänna val till andra kammaren, alltså vid 1921 års riksdag. Om alltså Kungl. Maj:t — efter ett avslag i dag — skulle vilja till nästa år återkomma med ett nytt och förbättrat förslag, skulle därmed ärendets definitiva avgörande icke behöva bli med en enda dag försenat. För egen del vill jag gärna tro, att en sådan förnyad omprövning skall ge till resultat, att publikationsförbuden beträffande kurslistorna skola finnas obehövliga — en så betydande auktoritet som Svenska bankföreningen har ju funnit onödigt att upptaga dem ens i fondbörslagen. Jag vill också tro, att särskilda straffbestämmelser i tryckfrihetslagen för offentliggörande av spekulationsuppmuntrande meddelanden ej heller skola finnas nödvändiga. Men huru som helst därmed, så är det givet, att hela saken bör kunna vinna på en omprövning och när dess resultat föreligger, bör det också bli lätt att mellan fondbörslagen och tryckfrihetslagen få den fulla harmoni, som man nu kanske på vissa håll med rätt eller orätt tycker sig sakna — jag menar vid ett bifall till konstitutionsutskottets nu föreliggande hemställan.

På nu anförda skäl anhåller jag, herr greve och talman, om bifall till konstitutionsutskottets hemställan, vilket på samma gång innebär avslag på Kungl. Maj:ts proposition i vad den avser § 3 tryckfrihetsförordningen.

Herr von Mentzer: I anledning av vad den siste ärade talaren anförde ber jag få hemställa till de i denna sena timma tämligen fåtaligt närvarande ledamöterna av kammaren, huruvida de verkligen äro beredda att genast klart överblicka och taga på sitt ansvar ett beslut, som går i den riktningen, utskottet föreslagit, nämligen att man helt enkelt skulle avslå propositionen i vad den avser 3 § tryckfrihetsförordningen, och till vidare grundlagsenlig behandling antaga ett förslag till ändrad lydelse av 2 § i samma förordning. Är det då icke lämpligare, att då en sådan mängd av skäl, som här blivit anförda, frambäras, de få tagas i moget övervägande av Kungl. Maj:t, och att Kungl. Maj:t sedan framlägger den proposition, vartill anledning kan förefinnas? Jag tycker, att det är alldeles uppenbart, att det är något lättvindigt att på egen hand genast efter en föredragning från ett visst håll gå emot vad de sakkunniga och Kungl. Maj:t såsom det tyckes på tämligen solklara skäl framhållit. Jag ber därför att få vidhålla mitt yrkande, att kammaren för närvarande måtte avslå den kungl. propositionen.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjordes enligt de yrkanden, som därunder framkommit, propositioner, först på bifall

Ang. förbud mot offentliggörande av vissa handlingar rörande fondbörsverksamhet m. m.
(Forts.)

till vad utskottet i nu föredragna utlåtande hemställt samt vidare därpå att kammaren skulle avslå såväl utskottets hemställan som Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning; och förklarades den förra propositionen, vilken upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Herr vice talmannen erhöll på begäran ordet och yttrade: Jag ber att få hemställa, att kammaren måtte besluta att på morgondagens föredragningslista sätta främst bland två gånger bordlagda ärenden de på dagens föredragningslista under punkterna 10—26 förekommande ärendena samt sedan övriga ärenden.

Denna hemställan bifölls.

Justerades ytterligare protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 10,33 e. m.

In fidem
A. v. Krusenstjerna.

Stockholm 1919. **Kungl. Boktryckeriet,** P. A. Norstedt & Söner. *193019*