

Nr 8.

Ankom till riksdagens kansli den 25 april 1932 kl. 3 e. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 8,
i anledning av väckt motion angående viss ekonomisk
samverkan mellan järnvägsföretagen i riket.*

I en inom andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 392, har herr *Eriksson* i Stockholm hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning, huruvida och i vilken utsträckning en sådan ekonomisk samverkan de olika järnvägsföretagen emellan kan åvägabringas som genom uttagandet av en särskild utjämningsavgift lämnar möjlighet för bestridandet av hjälpverksamhet till järnvägsföretag, vilka efter Kungl. Maj:ts prövning i varje särskilt fall kunna vara i behov av ekonomiskt understöd för trafikens fortsatta ombesörjande, samt att Kungl. Maj:t måtte för riksdagen framlägga förslag i ämnet.

Motionen.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat yttrande över motionen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varjämte utskottet beretts tillfälle att taga del av yttranden, som av första kammarens andra tillfälliga utskott införskaffats från järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsförbundet över den likalydande motionen I: 269. Yttrandena hava såsom bilagor fogats till detta utlåtande.

Yttranden.

Det i föreliggande motion framförda förslaget har mötts av mycket stark kritik i de i ärendet avgivna yttrandena. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför sålunda bland annat, att motionen icke angåve något som helst skäl för att de svagaste järnvägarna skulle stödjas just av de bättre situerade järnvägarna och icke av det allmänna. Genom förslaget skulle givetvis de senare järnvägarna komma i sämre ekonomisk ställning än förut och få större svårigheter att för egen del finansiera nödigt rationaliseringsarbete. För samhället vore säkerligen viktigast, att de järnvägar, som hade den största betydelsen, vidmakthölles och att icke genom ökad belastning även en del av dessa järnvägar neddroges till de tynandes klass. Motionen gäve även osökt anledning till spørsmålet, varför ej dåliga kommunikationsföretag av annan klass än järnvägar och till sist alla förlustbringande företag skulle upprätthållas genom subvention.

Utskottet.

Slutligen torde förslaget att uttaga en avgift för här ifrågavarande ändamål vara stridande mot gällande rättsordning.

Järnvägsstyrelsen framhåller bland annat, att uttalandet i motionen, att varje järnväg vore för sin trafik till stor del beroende av alla andra, syntes innebära en påtaglig överdrift. Den ifrågasatta åtgärden skulle innebära, att en betydande del av kostnaderna för bibehållande av till sitt bestånd hotade järnvägar skulle överflyttas från dem, som i första hand hade nytta därav, nämligen invånarna inom det egna trafikområdet, till personer, för vilka banorna ifråga måhända saknade all betydelse. — Det föreslagna förfaringssättet måste anses jämförligt med en sjukdomsbehandling, som riktade sig mot vissa ytliga symtom, under det att de djupare liggande sjukdomshärdarna lämnades oberörda. Nuvarande vanskligheter berodde ju i första rummet på, att flertalet järnvägar fått sin ekonomi mer eller mindre undergrävd genom den motoriserade landsvägstrafikens ohejdade tillväxt. Ifråga om denna järnvägsväsendets allmänna utarmning kunde ju tillkomsten av en utjämningsfond icke föranleda någon verklig bättring utan endast jämnare fördela fattigdomen och därigenom tillsvidare undanskymma de svåraste bristfälligheterna. — Utan en radikal beskäring av järnvägsförvaltningarnas befogenheter — och om någon sådan talade icke motionen — måste den föreslagna anordningen vara samhällsekonomiskt och organisatoriskt sett skäligen omöjlig, då densamma innebure tillskapandet av *gemenskap* ifråga om utgifterna under *delat* ansvar. Härmed kunde nämligen bortfalla anledningen för de svagaste järnvägarna att särskilt hålla utgifterna nere; en ökning i de samlade driftkostnaderna för dessa kunde bli följden. Under den tid, som de enskilda företagen finge i större eller mindre utsträckning driva sin hushållning så att säga på allmän bekostnad, skulle vidare bortfalla en anledning att söka nå fram till en större enhetlighet inom landets järnvägsväsen; fondens tillkomst skulle kunna komma att konservera hittillsvarande dyrbara och i många hänseenden ofördelaktiga splittring.

Svenska järnvägsföreningen slutligen framhåller för sin del bland annat, att införandet av den föreslagna anordningen i realiteten skulle innebära ett beslagtagande av en del av vederbörande företags tillgångar i ändamål att låta det beslagtagna komma andra liknande företag till godo. Något sådant kunde icke vara överensstämmande med rättvisa och billighet, om det ens läte sig mot bestridande lagligen genomföras. Föreningen funne det vidare vara absolut otänkbart, att under nuvarande för järnvägarna i gemen högst bekymmersamma förhållanden kunna belasta dem med avgifter till ett belopp av sammanlagt 10 miljoner kronor för år.

För egen del ansluter sig utskottet till de skäl, som sålunda från olika håll framförts mot det föreliggande förslaget, och anser på grund härav,

att detsamma icke bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Såsom järnvägsstyrelsen antytt, torde det mål, som motionen egentligen åsyftar, nämligen ett stärkande av de enskilda järnvägarnas ekonomi, icke kunna uppnås på här föreslaget sätt. Enligt utskottets mening torde en sund reglering av förhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken vara enda vägen för vinnandet av detta mål. Frågan om vidtagandet av åtgärder i dylikt syfte kommer även att i annat och vidare sammanhang underställas årets riksdag, nämligen i anledning av dels ett i motionen återgivet uttalande av riksdagens revisorer, dels ock i ämnet väckta motioner.

Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motion icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 25 april 1932.

På utskottets vägnar:

G. W. KÄLLMAN.

Närvarande: herrar *Källman*, *Lundquist* i Rotebro, *Andersson* i Lindome, *Selberg*, *Ström*, *Näslund*, *Andersson* i Falkenberg och *Petersson* i Storegården.

Till Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

Sedan Kungl. Maj:t den 4 mars 1932 anbefallt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att till Utskottet avgiva yttrande öfver en i Andra kammaren väckt motion, nr 392, åsyftande utredning angående uttagande av en särskild utjämningsavgift från de enskilda järnvägarna för att med en sålunda åstadkommen hjälpfond bereda ekonomiskt understöd åt sådana järnvägsföretag, vilka kunde vara i behov därav för trafikens fortsatta ombesörjande, får Styrelsen anföra följande.

Den ekonomiska förändring, som skett på järnvägsområdet, lär icke blott vara en tillfällig depression utan snarare en ekonomisk omvälvning. Den har haft till följd, att en del av järnvägarnes lånekapital ej längre kan räntas, och liksom vid alla stora ekonomiska förändringar det ej lär stå i samhällets makt att vidtaga åtgärder av sådan räckvidd, att svårartade följder kunna förhindras, lär ej heller nu någonting kunna åtgöras för att rädda sagda del av lånekapitalet. I den mån däremot, som förekomsten av driftförlust vid järnvägarna icke tagit större omfattning än hittills, kan visserligen tänkas »trafikens fortsatta ombesörjande» genom direkt understöd. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del betraktar emellertid som felaktig synpunkten att ovillkorligen vilja hålla de obetydligaste och svagaste järnvägarna vid liv; utan den nuvarande situationen på området torde vara sådan att dylika järnvägar borde kunna nedläggas, utan att krafter sättas i rörelse för ett oekonomiskt räddande av desamma, exempelvis genom mindre välbetänkta uppostringar av orten eller staten eller genom järnvägarnas sammankopplande med relativt bättre ställda järnvägsföretag, för vilka dylikt sammankopplande ställer sig oförmånligt. Och att driva förlustbringande företag som nödhjulsarbeten torde ej heller vara att i längden tillråda. Det är säkerligen oundvikligt, att ett och annat järnvägsföretag, som under en gynnsammare ekonomisk period kunnat hålla sig flytande men under svårare betingelser blivit avgjort livsodugligt, måste förr eller senare avvecklas. Som alternativ till fullständig nedläggning av en järnväg kan, särskilt där behov av godstransporter för vissa industriella anläggningar är förhanden, tänkas att upphöra med såväl persontrafik som regelbunden godstrafik och trafikera en obetydlig bana endast som växelspår till den större linje, vartill den ansluter, för den händelse dylikt tillvägagångssätt kan ställa sig bärligt med avseende på driften.

Vad beträffar motionens tal om höjande av taxorna för en del järnvägar för att sätta dem i stånd att inbetala sina avgifter till hjälpfonden, är detta tydligen ett förslag, som skulle ytterligare försvaga järnvägarnas ställning i bilkonkurrensen.

Motionen anger intet som helst skäl för att de svagaste järnvägarna skulle stödjas just av de bättre situerade järnvägarna och icke av det allmänna. Genom förslaget skulle givetvis de senare järnvägarna komma

i sämre ekonomisk ställning än förut och få större svårigheter att för egen del finansiera nödigt rationaliseringsarbete. För samhället är säkerligen viktigast, att de järnvägar som hava den största betydelsen vidmakthållas, och att icke genom ökad belastning även en del av dessa järnvägar neddragas till de tynandes klass.

Motionen ger även osökt anledning till spörsmålet, varför ej dåliga kommunikationsföretag av annan klass än järnvägar och till sist alla förlustbringande företag skulle upprätthållas genom subvention.

Slutligen lär förslaget att »uttaga» en avgift för här ifrågavarande ändamål vara stridande mot gällande rättsordning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan sålunda icke instämma i motionens syftemål, utan avstyrker den föreslagna utredningen.

Stockholm den 24 mars 1932.

FR. ENBLOM.

JOHAN ALMQVIST.

Till Riksdagens första kammars andra tillfälliga utskott.

Genom remiss den 5 februari 1932 har järnvägsstyrelsen anbefallts avgiva och till utskottet överlämna yttrande över en inom kammaren väckt motion nr 269 av herr Forslund om utredning och förslag rörande viss ekonomisk samverkan mellan olika järnvägsföretag, och får styrelsen i anledning härav anföra följande.

Vad i motionen inledningsvis anföres ifråga om de enskilda järnvägarernas särställning inom det ekonomiska samhällslivet, föranleder ingen erinran från järnvägsstyrelsens sida. Styrelsen får också helt instämma i den förstahandsslutsats, som motionären drager ur anförda yttrande av 1931 års statsrevisorer, nämligen att åtgärder måste vidtagas för stärkande av de enskilda järnvägarernas ekonomi.

Styrelsen finner emellertid synnerligen tveksamt, huruvida staten för vinnande av detta mål skulle kunna beträda en sådan väg, som av motionären anvisats. Styrelsen anser sig kunna lämna åsido frågan, i vad mån de ifrågasatta åtgärderna kunna vara förenliga med nuvarande rättsordning — rörande detta spörsmål torde, om ett förverkligande i övrigt skulle befinnas önskligt och lämpligt, yttranden i första hand komma att inhämtas från annat håll. Däremot kan styrelsen icke undgå att framhålla, att det antagande rörande de enskilda järnvägarernas intressegemenskap, varå motionärens yrkande i sista hand grundas, är mycket omtvistligt. Givetvis är det, som motionären säger »i grunden föga rationellt att betrakta varje järnvägsbolag såsom helt fristående och av andra helt oavhängigt företag». Åt ett sådant betraktelsesätt torde också, åtminstone under senare tid, icke från något ansvarigt håll hava givits uttryck. I praktiken förefinnes ju en högst betydelsefull och mångsidig samverkan mellan olika järnvägar, och Kungl. Maj:t har därvid i många fall utfärdat normerande bestämmelser. Denna samverkan har givetvis kommit till stånd framför allt därför, att en huvudpart av trafiken berör flera järnvägar. Uttalandet, att varje järnväg är för sin trafik till stor del beroende av alla andra, synes dock innehålla en påtaglig överdrift. Så snart det gäller järnvägar utan direkt förbindelse med varandra, torde det fastmer vara svårt att avgöra, huruvida den ena överhuvud har gagn av att trafiken å den andra uppehålls. Mellan olika järnvägar och olika bygder råder ju ofta icke blott samverkan utan jämväl konkurrens. Det är följaktligen ytterligt svårt att bedöma, i vad omfattning ett nedläggande av för närvarande till sitt bestånd hotade järnvägar skulle i längden skada övriga banor. Den ifrågasatta åtgärden synes alltså icke kunna motiveras enbart med hänvisning till järnvägarernas intressegemenskap. Densamma skulle tvärtom innebära, att en betydande del av kostnaderna för bibehållande av nämnda järnvägar skulle överflyttas från dem, som i första hand ha nytta därav, nämligen invånarna inom det egna trafikområdet, till personer, för vilka banorna ifråga måhända sakna all betydelse.

Om styrelsen alltså ställer sig mycket tveksam ifråga om motionärens hänvisning till järnvägarnas intressegemenskap såsom grundmotiv för åtgärder, syftande mot en utjämning av de ekonomiska bördorna, så följer därmed icke, att styrelsen anser sådana åtgärder obehövligen eller olämpliga. Styrelsen håller emellertid bestämt före, att desamma kunna bli till avsedd nytta endast om de ingå såsom led i en allmän nyordning av vårt lands transportväsen. — Järnvägsstyrelsen kan följaktligen icke finna befogat att, på sätt i motionen skett, ställa den angivna möjligheten till självhjälp i förgrunden. Ett sådant förfaringssätt måste nämligen enligt järnvägsstyrelsens uppfattning anses jämförligt med en sjukdomsbehandling, som riktade sig mot vissa ytliga symptom, under det att de djupare liggande sjukdomshärdarna lämnades oberörda. Nuvarande vanskligheter bero ju i första rummet på, att flertalet järnvägar fått sin ekonomi mer eller mindre undergrävd genom den motoriserade landsvägs- trafikens ohejdade tillväxt. Ifråga om denna järnvägsväsendets allmänna utarmning kan ju tillkomsten av en utjämningsfond icke föranleda någon verklig bättring utan endast jämnare fördela fattigdomen och därmed tillsvidare undanskymma de svåraste bristfälligheterna.

Då det gäller att bedöma förslaget från samhällsekonomisk och organisatorisk synpunkt, vållas särskilda svårigheter av den omständigheten, att motionären underlåtit att närmare angiva, huru de till statsverket inbetalda medlen skulle användas. Det säges blott, att de järnvägar, som äro i behov av ekonomisk hjälp, skulle erhålla sådan. Konsekvenserna bli emellertid väsentligt olika, om fondens medel uteslutande eller i huvudsak skola användas till kapitalökningsändamål eller om de skulle i större eller mindre utsträckning avses som understöd för täckande av drifts- och räntekostnader. Av vissa uttalanden anser sig järnvägsstyrelsen kunna sluta, att det senare alternativet motsvarar motionärens intentioner. Bland de ändamål, vartill fondens medel skulle användas, nämnes nämligen i första rummet, att företag, som allt fortfarande ha sin uppgift att fylla som järnväg, skola beredas någon lättnad i den ekonomiska belastning, som för företaget såsom sådant måste anses för betungande. Först i andra rummet nämnes användning av fondmedlen för modernisering av anläggningarna. Vidare framhålles skyldigheten för riksgäldskontoret att under vissa omständigheter vid exekutiv försäljning inköpa järnväg, till vilken staten utlämnat län; genom fondens tillkomst avses uppenbarligen att hindra uppkomsten av sådana eventualiteter. Det ligger emellertid i sakens natur, att man icke kan bereda avsedda ekonomiska lättnader eller uppskjuta den tidpunkt, då ett bolag måste träda i likvidation, blott genom upptagande av avgifter samt utdelande av låneunderstöd; sådana åtgärder måste ju fastmer försämra den *bokföringsmässiga* ställningen och följaktligen påskynda likvidationen. För att de svaga företagen skola erhålla väsentlig ekonomisk lättnad, fordras tydligen, att desamma såsom bidrag till drifts- och räntekostnader erhålla betydligt större belopp än de egna inbetalningarna. — Att dessa inbetalningar äro avsedda att finansieras genom taxeförhöjningar torde härvid kunna lämnas åsido; ifråga om de järnvägar det här gäller, kan man nämligen utgå från, att desamma i vilket fall som helst erhålla den högsta taxenivå, som deras trafik kan bära.

Slutligen heter det å sid. 6 i motionen ifråga om storleken av det belopp, som skall av företagen inbetalas till statsverket, att man med hänsyn till

företagens ekonomiska resultat under de senare åren icke torde kunna få räkna med lägre belopp än sammanlagt cirka 10 miljoner kronor per år. — Något längre ned förekommer ordet »utjämningsavgift».

Av allt detta anser sig järnvägsstyrelsen kunna sluta, att en större del och sannolikt huvudparten av de till statsverket inflytande medlen skulle avses för utjämning av de enskilda järnvägarnas drifts- och räntekostnader. Utan en radikal beskärning av järnvägsförvaltningarnas befogenheter — och om någon sådan talas ju ej i motionen — måste, enligt järnvägsstyrelsens uppfattning, en sådan anordning vara samhällsekonomiskt och organisatoriskt sett skäligen omöjlig, då densamma innebär tillskapandet av *gemenskap* ifråga om utgifterna under *delat* ansvar. Härmed kan nämligen bortfalla anledningen för de svagaste järnvägarna att särskilt hålla utgifterna nere; en ökning i de samlade driftkostnaderna för dessa kan bli följd. Under den tid, som de enskilda företagen finge i större eller mindre utsträckning driva sin hushållning så att säga på allmän bekostnad, skulle vidare kunna bortfalla en anledning att söka nå fram till en större enhetlighet inom landets järnvägsväsen; fondens tillkomst skulle kunna komma att — under det antal år densamma komme att äga bestånd — konservera hittillsvarande dyrbara och i många hänseenden ofördelaktiga splittring.

Till slut må framhållas, att den transportavgift, som motionären ställer i utsikt, icke heller lär kunna undgå att göra konkurrensen gentemot motorfordonen ännu mer hopplös för järnvägarna, än vad den under nuvarande förhållanden är.

Av ordalagen i motionen framgår icke tydligt, huruvida avsikten vore att låta transportskatten drabba jämväl statens järnvägars trafikanter. Det anförda beloppet, 10 miljoner kronor, tyckes emellertid tyda på, att detta är avsikten. För sådant fall komma statens järnvägar att få till den tänkta fonden inbetala minst 6 miljoner kronor årligen, d. v. s. väsentligt mer än vad som erfordras för att förränta och amortera samtliga de enskilda järnvägarnas statslån. — Om statsmakterna äro beredda att *de facto* tillspillogiva dessa lån, kan styrelsen icke finna, vilka fördelar, som skulle vinnas genom den ifrågasatta maskeringen av denna åtgärd. Än betänkligare torde måhända vara, att staten genom fondens tillskapande tager på sig en moralisk garanti för likvideringen av obligationslån och reverslån, vilka ju uppgå till mycket större belopp än statslånen.

Det är möjligt, att en sådan utjämning, som den avsedda, är *tekniskt* genomförbar, men härför torde dock fordras, att förvaltningen av fonden utrustas med så stor maktbefogenhet, att densamma blir ett statens organ för förvaltning av egentligen endast till namnet enskilda järnvägar.

Järnvägsstyrelsen vill hålla före, att statsmakterna icke utan yttersta nödtvång böra avlyfta det primära ekonomiska ansvaret för de enskilda järnvägarnas drift från de personer och korporationer, som i första hand äro intresserade av att driften ifråga uppehålls. I den mån de nuvarande bolagen äro ekonomiskt för svaga för sin uppgift, synes man därför närmast böra söka få till stånd — icke en riksorganisation, sådan som motionen syftar till, utan — regionalfusioner.

Såsom motionären framhållit, ligger äganderätten till de enskilda järnvägarna till huvudsaklig del hos kommunerna, vilka följaktligen indirekt i huvudsak bestämma över banornas skötsel. Är den form, under vilken kommunernas inflytande gör sig gällande, icke lämplig, då det blir fråga

om stora företag, synes man måhända därtill i första hand böra undersöka möjligheten för en fastare organisation av detta inflytande.

Styrelsen har endast kunnat meddela dessa olika fakta och synpunkter till det värde de kunna erbjuda vid det förestående bedömandet, om den föreslagna utredningen skall företagas eller icke.

Stockholm den 9 mars 1932.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

AXEL GRANHOLM.

ERIK MALMKVIST.

Tjfr.

Till Riksdagens första kammarens andra tillfälliga utskott.

Med skrivelse till Svenska järnvägsföreningen den 30 nästlidne januari har utskottet, i ändamål att bereda föreningen tillfälle att avgiva yttrande över densamma, översänt ett exemplar av en inom riksdagens första kammare av herr Albert Forslund väckt motion, i vilken hemställes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning, huruvida och i vilken utsträckning en sådan ekonomisk samverkan de olika järnvägsföretagen emellan kan åvägabringas, som genom uttagande av en särskild utjämningsavgift lämnar möjlighet för bestriidandet av hjälpverksamhet till järnvägsföretag, vilka efter Kungl. Maj:ts prövning i varje särskilt fall kunna vara i behov av ekonomiskt understöd för trafikens fortsatta ombesörjande, samt att Kungl. Maj:t måtte för riksdagen framlägga förslag i ämnet.

I anledning härav får föreningen härmed äran anföra följande.

För sin del håller föreningen före, att det icke finnes giltig grund för att beträffande de enskilda järnvägarna, vilka ju var för sig äro självständiga företag, påfordra eller ifrågasätta en särställning, i jämförelse med andra företag, därhän att de skola vara skyldiga att efter viss norm — trafikmängden — lämna bidrag eller med andra ord avstå viss del av sina tillgångar att användas till hjälp och stöd åt sådana järnvägsföretag, som kunna vara i behov därav. Den omständigheten att staten lämnat lån till betydande belopp till enskilda järnvägar samt kan befaras komma att få vidkännas förluster på dessa lån kan givetvis icke utgöra bärande rättsgrund för att ålägga järnvägarna en sådan skyldighet. Icke heller läser den omständigheten att den verksamhet eller den rörelse, som järnvägarna bedriva, är av samma slag skäligen kunna läggas till grund för stadgande av dylik skyldighet. Föreningen kan icke föreställa sig annat än, att det skulle allmänt och kraftigt reageras mot införande av en sådan ordning som den av motionären ifrågasatta beträffande exempelvis rederiföretagen, företagen för drivande av automobiltrafik, spårvägsföretagen, eller utövarna av annan rörelse.

Införandet av en dylik ordning skulle i realiteten innebära ett beslagtagande av en del av vederbörande företags tillgångar i ändamål att låta det beslagtagna komma andra liknande företag till godo. Något sådant

kan enligt föreningens åsikt icke vara överensstämmande med rättvisa och billighet om det ens låter sig mot bestridande lagligen genomföras.

Motionären har ansett de enskilda järnvägarna i visst avseende böra jämföras med statens järnvägar och deras olika linjer. I anledning härav må framhållas, att det ju dock är så, att de olika statsbanelinjerna tillhöra en och samma ägare, nämligen staten, under det att de enskilda järnvägarna tillhöra ett stort antal var för sig självständiga ägare. Denna skillnad gör, att jämförelsen ifråga icke kan tjäna såsom stöd för den synpunkt, som motionären ansett böra anläggas på frågan om det inbördes förhållandet järnvägarna emellan.

Enligt motiveringen till motionärens hemställan har motionären tänkt sig, att järnvägarna skulle för det i motionen angivna ändamålet hava att inbetala ett belopp av tillsammans omkring 10 miljoner kronor för år.

Det torde i anledning härav icke vara ur vägen att med några siffror belysa den nuvarande ekonomiska ställningen för de enskilda järnvägarna.

Enligt den av Kungl. järnvägsstyrelsen utgivna publikationen »Allmän järnvägsstatistik» för år 1930 utgjorde nettobehållningen d. v. s. behållningen, sedan från bruttoinkomsterna dragits totala utgifterna, inklusive räntor, för de enskilda järnvägarna, tagna tillsammans, under sagda år kr. 6.935.931; och enligt häftet 11 av den av Kungl. järnvägsstyrelsen utgivna publikationen »Järnvägsstatistiska meddelanden» för år 1931, har rörelsen vid de enskilda järnvägarna under tiden januari—november 1931 utvisat en förlust för de normalspåriga järnvägarna av kr. 4.789.000 och för de smalspåriga järnvägarna av kr. 2.702.000 eller för samtliga enskilda järnvägar en förlust av kr. 7.491.000.

Det vill synas föreningen uppenbart, att man med dessa siffror för ögonen icke bör kunna ifrågasätta att belasta järnvägarna med skyldighet att årligen sammanskjuta ett belopp av omkring 10 miljoner kronor. Hur skola järnvägarna vara i stånd att anskaffa de erforderliga medlen därtill? Motionären är själv inne på denna fråga; och han anser den kunna lösas på det sättet, att, om en järnväg icke är i stånd att kunna med nuvarande taxeinkomster inbetala den av motionären föreslagna avgiften, det skulle tillkomma Kungl. Maj:t att i vanlig ordning pröva, huruvida fraktsatserna å lämpliga varuslag borde få förhöjas i motsvarande utsträckning.

Föreningen vill ingalunda bestrida, att taxeförhöjningar kunna vara erforderliga såsom medel att förhjälpa järnvägarna till ökade inkomster, men de äro ett medel, som, särskilt under nuvarande förhållanden med förödande konkurrens mellan olika transportmedel, måste användas med den största varsamhet. Taxan för en järnväg bör givetvis bestämmas med hänsyn till järnvägens behov av inkomster, men att höja fraktsatserna i syfte att kunna betala den av motionären föreslagna avgiften torde komma att tagas mycket illa upp av trafikanterna. För övrigt måste vid avvägandet av taxan hänsyn tagas även till en hel del andra omständigheter eller faktorer, som äro av väsentlig betydelse exempelvis förefintligheten av konkurrens från andra transportföretag, trafikens förmåga att bära ökade frakten o. s. v.

Alldeles fränsett sin uppfattning om det ur principiell synpunkt obilliga och orättvisa i en anordning, sådan som den av motionären ifrågasätta, vill föreningen uttala, att föreningen finner det vara absolut otänkbart, att under nuvarande för järnvägarna i gemen högst bekymmersamma

förhållanden kunna belasta dem med avgifter till ett belopp av sammanlagt 10 miljoner kronor för år.

I anslutning till vad föreningen nu anfört får föreningen härmed bestämt avstyrka bifall till motionen.

Stockholm den 23 februari 1932.

SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGEN.

O. BÄRNHEIM.
