

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1919.

Andra kammaren.

Nr 64.

Onsdagen den 4 juni, f. m.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades de vid kammarens sammanträde den 28 nästlidna maj förda protokollen.

§ 2.

Föredrogos, men bordlades åter konstitutionsutskottets utlåtanden nr 43—48.

§ 3.

Vid föredragning härpå av statsutskottets memorial, nr 203, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om anslag till pensionsförsäkringens genomförande godkändes den i detta memorial föreslagna voteringspropositionen.

§ 4.

Härefter föredrogos, men blevo ånyo bordlagda andra sammansatta stats- och första lagutskottets utlåtanden nr 1 och 2, tredje sammansatta stats- och första lagutskottets utlåtanden nr 1—5, bevillningsutskottets betänkanden nr 60—64, bankoutskottets memorial och utlåtanden nr 79—81 samt första lagutskottets utlåtanden nr 37 och 38.

§ 5.

Jordbruksutskottets memorial, nr 107, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande anslag till lantmäteriväsendet m. m. föredrogs härefter; och blev den i detta memorial föreslagna voteringspropositionen av kammaren godkänd.

§ 6.

Vidare föredrogs, men blev åter lagt på bordet andra särskilda utskottets utlåtande nr 6.

§ 7.

Ang. förhöjning av vissa av statsmedel utgående livräntor.

Till avgörande förelåg nu statsutskottets utlåtande, nr 163, i anledning av väckt motion om höjning av livräntor, utgående enligt lagen den 5 juli 1901 angående ersättning för skada till följd av olycksfall i arbete.

I en inom andra kammaren av herr *Lövgren* i Nyborg väckt motion, nr 67, vilken hänvisats till förberedande behandling av statsutskottet, hade hemställts,

1) att riksdagen måtte besluta att höja alla de pensioner, som utginge av statsmedel enligt lagen om försäkring för olycksfall i arbete av den 5 juli 1901, till samma belopp, som skulle hava utgått enligt lagen av den 17 juni 1916; samt

2) att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning om, huruvida och på vad sätt en förhöjning kunde ske av pensionerna åt alla dem, som genom enskilda företag erhöle pension enligt samma lag.

Utskottet hemställde, att ifrågavarande motion icke måtte vinna riksdagens bifall.

Reservation hade likväl avgivits av herrar *Eriksson* i Grängesberg, *Hansson* i Stockholm, *Andersson* i Gävle och *Nilsson* i Malmö, vilka ansett, att utskottet bort föreslå, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning, huruvida och till vilket belopp en förhöjning borde ske i de understöd, som utginge av statsmedel enligt lagen om försäkring för olycksfall i arbete av den 5 juli 1901.

Sedan utskottets hemställan föredragits, yttrade:

Herr *Eriksson* i Grängesberg: Herr talman! Som kammarens ledamöter torde finna, ha jag och mina partikamrater inom utskottet vid utskottets betänkande fogat en reservation, däri vi hemställa om skrivelse till Kungl. Maj:t rörande utredning i fråga om förhöjning av understöden enligt den gamla lagen. Motionären har yrkat, att de, som blivit skadade i statens tjänst under arbete, och som nu få ersättning enligt den gamla olycksfallsförsäkringslagen, nu i ett enda tag skola flyttas upp, så att de få ersättning till samma belopp, som utgår enligt den nya lagen. Vi ha ej kunnat biträda det yrkandet obeskuret, då vi ej kunnat rätt överblicka dess konsekvenser, men å andra sidan kunna vi ej finna annat än att det nuvarande tillståndet bör förbättras. Nu säger utskottet däremot, att fjolårets riksdag beslöt höja dessa livräntor med 75 %. Det är sant, och de, som få högsta livränta, komma upp till 525 kronor. Nu tycka vi för vår del, att om det är en man, som blivit fullständigt invalid i statens arbete, och han får en livränta på 525 kronor, så är det ett så blygsamt belopp, att det är rent av obarmhärtigt mot honom, och man måste säga, att här bör ske en revision. Jag vet enskilda arbetsgivare, som under de senaste åren före lagens ikraftträdande

lämnat 600 kronor till helinvalider, och det finnes säkert de, som lämnat ännu mer. Då bör väl staten icke vara sämre arbetsgivare, än vad de enskilda äro, och vid sådant förhållande har det förefallit oss, att det icke är väl beställt, som det är. Vi ha icke kunnat gå med på motionärernas yrkande, då vi icke kunnat överblicka konsekvenserna därav, men vi anse, att det bör ske en utredning huruvida och i vilken mån en höjning bör ske.

Ang. förhöjning av vissa av statsmedel utgående lic-räntor.

(Forts.)

Det är ju också i ett annat avseende, som motionären gjort framställning om förändring, nämligen beträffande de invalider, som, om de blivit skadade i enskild tjänst, få livräntor ifrån enskilda. Det är en synnerligen svårlöst fråga, och vi ha icke vågat ge oss in på ett bedömande därav. Vi ha emellertid därmed ingalunda velat sagt, att man icke skulle kunna tänka sig någon utväg att komma dem till hjälp, men det är en svår väg att komma fram på.

På de skäl, herr talman, som jag här anfört och då jag icke kan finna annat än, att det, som motionärerna anfört beträffande dem, som blivit skadade i statens tjänst, är mycket riktigt, nämligen att man bör giva dem bättre understöd, än de nu få, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till den reservation, som är fogad vid utskottets betänkande.

Vidare anfördes ej. Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på avslag därå samt bifall i stället till den vid utlåtandet fogade reservationen; och förklarade herr talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den förra propositionen. Votering begärdes likväl, i anledning varav nu uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 163, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med avslag å utskottets berörda hemställan, bifallit den vid utlåtandet fogade reservationen.

Omröstningen utföll med 78 ja mot 66 nej; och hade kammaren alltså bifallit utskottets hemställan.

§ 8.

Föredrogos vart för sig statsutskottets utlåtanden:

nr 164, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition om höjande av andra huvudtitelns ordinarie förslagsanslag till ersättning åt domare, vittnen och parter; och

nr 165, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition om anvisande av medel till understöd åt offentliga rättshjälpsanstalter.

Kammaren biföll vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

§ 9.

Ang.
ytterligare
rörelsekapital
för
bränslekom-
missionen.

Härpå föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 194, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående beredande av ytterligare rörelsekapital för bränslekommissionen jämte en i ämnet väckt motion; och yttrade därvid:

Herr Lithander: Herr talman! Jag har tillåtit mig att väcka en motion, i vilken jag har påyrkat, att, innan riksdagen beslutar att utanordna 30 miljoner kronor till bränslekommissionen, skulle ett bokslut föreligga. Nu ha vi fått detta utskottsbetänkande, men något bokslut har, såvitt jag kunna finna, icke vari föremål för utskottets granskning under behandlingen av detta ärende. Man säger på sista raden, att ett dylikt bokslut avseende tiden till och med den 30 april 1918 numera blivit avlämnat till finansdepartementet. Jag har skaffat mig en avskrift härav, och jag tror för min del, att hade utskottet granskat detta bokslut, hade det icke lika frejdigt velat förorda beviljandet av 30 miljoner kronor, och än mera, man borde ha införskaffat bokslutet för det sista året, ty, vad man helt nyligen fått in till finansdepartementet, gäller, mina herrar, bokslutet för bränslekommissionens första räkenskapsår. Vi veta dock ännu icke, huru siffrorna stodo den 30 april innevarande år. Jag vill säga, att i vilken välordnad affär som helst — bränslekommissionen är icke välordnad — kan man få in ett överslag på 14 dagar och i varje fall på en månad.

Ser man på det betänkande, vi hade i fjol, andra särskilda utskottets utlåtande nr 11, som gällde prissättning på bränslekommissionens ved, skall man finna, att utskottet säger, att utskottet förväntar även, att Kungl. Maj:t bereder riksdagen tillfälle att följa avvecklingens vidare förlopp, och i sista raden står det talat om »en affärsmässig avveckling» av bränslekommissionens verksamhet. Till en affärsmässig avveckling hör, mina herrar, bokföring, och jag finner det helt enkelt upprörande, att riksdagen icke skall kunna få dessa siffror, så att man får veta, vad man gör.

Jag vill i detta sammanhang ännu en gång efterlysa den redogörelse, som herr statsministern i början av året förklarade skulle komma riksdagen tillhanda, och som jag tillåtit mig att den 7 maj här i kammaren efterlysa. Jag vill hemställa, om vi icke skulle kunna få detta ord från regeringsbanken fullföljt i handling, så att riksdagens ledamöter i såväl första som andra kammaren med sin nuvarande sammansättning får tillfälle att granska kommissionernas verksamhet. Herr statsministern är icke närvarande, men jag ber att få rikta den hemställan till den närvarande herr finansministern, om han icke vill vara vänlig att styra om, att vi slutligen en gång

få den saken. Det är i alla fall en så pass viktig angelägenhet, att man skall ha tillfälle att granska den en smula i lugn och ro.

Jag har alltså, som jag nämnde, fått ett bokslut från bränslekommissionen för första räkenskapsåret, och jag får verkligen säga, att det där finns ganska anmärkningsvärda siffror. Man har till exempel på utgiftssidan ett avlöningskonto på över 44 miljoner kronor förutom ett lönekonto på över 4 miljoner kronor. Det är inemot 50 miljoner kronor, som man ger ut enbart i avlöningar. Man har resekostnader för en halv miljon kronor, man har utgifter för trycksaker och annonser för 700,000 kronor och frakters konto på 18 miljoner kronor. Det visar ju i alla fall, att bränslet transporterats i oerhört stor omfattning, och det kan väl vara fråga om det verkligen varit behövt att transportera det sådana sträckor, att det kunnat föranleda en utgift på 18 miljoner kronor. Endast revisionen av alla dessa, jag vill gärna kalla det galenskaper, har kostat 31,000 kronor. Detta är väl i alla fall saker, som gör, att man har fullt fog att begära att riksdagen skall få bokföringen i sin hand, så att den kan få granska och diskutera den.

Vidare står det i sista raden på vinst- och förlustkontot, att efter denna rörelse har man under årets lopp kommit till en ren förlust på nära åtta miljoner kronor.

Ibland inkomster har man tagit upp 4 miljoner kronor, som man, icke annat jag kan finna, fullkomligt olagligt uttagit från den svenska industrien och handeln genom pålagor, som man pålagt dem utan att fråga riksdagen och bevillningsutskottet. Man har icke rätt att taga ut 4 miljoner av industrien med mindre det passerat riksdagen. Sådant bör komma till granskning, och det sker, om man får se ett bokslut, men icke i något annat fall.

I balanskontot står det ett kassakonto på 557,000 kronor. Det förefaller mig eget att ligga inne med så mycket pengar i kassan, utan dessa skulle väl sättas in på bank. En annan rubrik, som åtminstone för en köpman är ganska oförklarlig, är »remissor under transport» 1,900,000 kronor. Aldrig brukar man bokföra remissor under transport, utan antingen har man pengar eller också har man dem icke. Vidare finns ett vedkonto upptaget till 162,000.000 kronor. Vad veta vi om vad det är värt i närvarande stund eller vad man kan få för det? Det finns ett konto på 2 1/2 miljon kronor för trätuggar. Det finns icke något inventarium, så att man kan se, huru mycket det är, och det finns icke någon ingående balans. Man har skrivit av på maskiner 849,000 kronor, och en post, som också är ganska anmärkningsvärd, är, att man har ett träkolskonto, som slutar å 19 miljoner kronor. Vi veta ju alla, att träkol sjunkit oerhört i pris, och det skulle icke förvåna mig, om man inte kunde få mera vid en realisation härav än kanske en fjärdedel av det beloppet. Allt är emellertid siffror av den art, att jag inte kan finna annat än att man är i sin fulla rätt att begära, att sådana saker skola kunna bliva ingående prövade.

Jag har här en uppgift om, huru bränslekommissionen i Stockholm byggt upp en fastighet och fått riva ned den igen, därför att

Ang.
ytterligare
rörelsekapital
för
bränslekom-
missionen.
(Forts.)

Ang.
ytterligare
rörelsekapital
för
bränslekom-
missionen.
(Forts.)

man icke konfererat med byggnadsnämnden. Man bygger upp ett tvåvåningshus och får riva ned det, och vi här i riksdagen, svenska folket, få betala sådant! Är det att undra på, om man vill ha papperen på bordet, innan man ytterligare beviljar 30 miljoner kronor?

Jag kan för min del, herr talman, icke vara med på att vi efter en så löslig undersökning, och utan att man inom utskottet haft första årets räkenskaper tillräckligt tillgängliga, än mindre det sista årets, skola bevilja 30 miljoner kronor ens att utgå av medel, som redan äro avsatta för kommissionerna, ty det är nog gott och väl, att det icke är något nytt anslag, men det gäller dock 30 miljoner kronor, som jag icke anser, att vi kunna stå till svars med att bevilja.

Därför ber jag, herr talman, att få yrka avslag på utskottets hemställan.

Herr Eriksson i Grängesberg: Herr talman! Jag vill icke gå in på bränslekommissionens stora och många synder. Jag har ingen anledning att taga bränslekommissionen i försvar, men saken ligger så till, att bränslekommissionens förbindelser äro ingångna i statens namn, det är växlar, som utfärdats och som måste infrias. Det är alltså en viss risk för riksdagen att underlåta att bevilja dessa medel. Är det så, att riksdagen fullföljer herr Lithanders yrkande, blir följden endast den, att riksbanken ur sin kassafond får taga dessa medel för att lösa växlarna, och växlarna få ligga där utan täckning. Det förföll den 29 maj växlar för 5 miljoner kronor, den 3 juni för 10 miljoner kronor och det förfaller den 10 juni för 5 miljoner kronor. Dessa komma att bli nödlidande växlar liggande i riksbanken, eftersom riksbanken måste lösa dem. Bränslekommissionen har för över 10 milj. kr. sådana liggande där förut. Om vi åter gå med på den begäran, som Kungl. Maj:t framfört, tagas pengarna ur enskilda banker, där staten för det ändamål har kreditiv, och sålunda innebär detta en lättnad för riksbanken. Det är, förefaller det mig, ofrånkomligt, att man måste gå med på Kungl. Maj:ts förslag, och det innebär icke något som helst ståndpunkttagande till bränslekommissionen. Det är en annan sak, om bränslekommissionens affärer gå ihop eller icke.

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

Vidare anfördes ej. Efter av herr talmannen givna propositioner först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på avslag därå blev utskottets hemställan av kammaren bifallen.

§ 10.

Om
förordning
ang. statsver-
kets kapital-
ökningsfond
m. m.

Å föredragningslistan fanns härefter upptaget statsutskottets utlåtande, nr 195, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående statsverkets kapitalökningsfond m. m.

I en till riksdagen den 21 mars 1919 avlåten proposition, nr 344, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga propositionen bifogat förslag till dels förordning om statsverkets kapitalökningsfond, dels ock förordning om ändrad lydelse av 42 § i förordningen den 19 november 1914 om arvsskatt och skatt för gåva.

Om
förordning
ang. statsve-
kets kapital-
ökningsfond
m. m.
(Forts.)

Propositionen hade i vad anginge förslag till förordning angående statsverkets kapitalökningsfond hänvisats till statsutskottet för förberedande behandling.

Sistnämnda författningsförslag var av följande lydelse:

Förslag

till

förordning om statsverkets kapitalökningsfond.

Härigenom förordnas som följer:

§ 1.

Till en särskild fond, benämnd statsverkets kapitalökningsfond, avsätts årligen sådana statsverkets inkomster, som inflyta av skatt å kapital.

Såsom skatt å kapital räknas:

1) arvsskatt och skatt för gåva;
2) den del av inkomst- och förmögenhetsskatten, som belöper å den jämlikt 17 § i förordningen den 28 oktober 1910 om inkomst- och förmögenhetsskatt i det taxerade beloppet upptagna förmögenhetsdel;

3) den inkomstskatt, som utgår enligt 19 § 2 mom. i samma förordning.

§ 2.

Fondens tillgångar må användas allenast för bestridande av statsverkets utgifter för kapitalökning; dock att jämväl restitution av arvsskatt eller skatt för gåva ävensom sådan återbetalning av förut erlagd skatt, varom förmäles i 19 § 2 mom. sista stycket av ovan nämnda förordning, skall gäldas av fondens medel.

§ 3.

Fondens medel förvaltas av statskontoret.

§ 4.

Om sättet för fondens användning besluta Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1920.

Utskottet hemställde, att Kungl. Maj:ts förevarande proposition, i vad anginge inrättande av en statsverkets kapitalökningsfond, icke måtte av riksdagen bifallas.

Om
förrordning
ang. statsver-
kets kapital-
ökningsfond
m. m.
(Forts.)

Vid utlåtandet var emellertid fogad reservation av herrar *A. C. Lindblad, Eriksson* i Grängesberg, *Nilsson* i Kabbarp, *Andersson* i Gävle och *Hansson* i Stockholm, vilka ansett att utskottet, under försätsättning att riksdagen beslutade den av Kungl. Maj:t föreslagna ändringen i förrordningen om arvsskatt och skatt å gåva, bort hemställa om bifall till Kungl. Maj:ts förslag om bildande av en kapitalökningsfond.

Efter föredragning av utskottets hemställan anförde:

Chefen för finansdepartementet herr statsrådet *Thorsson*: Herr talman! I det föreliggande betänkandet har utskottet icke kunnat biträda Kungl. Maj:ts förslag, ehuru utskottet anser frågan värd all uppmärksamhet, har utskottet förnämligast av nationalekonomiska och statsfinansiella skäl ansett sig för närvarande böra avstyrka propositionen och hemställer om utredning av frågan. De nationalekonomiska betänkligheter, som utskottet givit uttryck åt, bottna i tvekan om vad som överhuvud taget kan anses vara kapitalskatter. Utskottet är framför allt tveksamt om huruvida den del av inkomst- och förmögenhetskatten, som uttages genom en beskattning av $\frac{1}{60}$ av förmögenheten, kan hänföras till kapitalskatt, och utskottet ifrågasätter, om icke en grundlig utredning bör företagas för att närmare klarera detta spörsmål. Utskottet anför vidare, att, om man skall betrakta beskattningen av förmögenheten som en kapitalskatt, kan med mycket större fog beskattningen av fondbörsverksamheten och fastighetsstämpeln anses såsom en kapitalskatt. Huruvida vissa delar av fondstämpeln och eventuellt hela fastighetsstämpeln kunna betraktas som en kapitalbeskattning kan det ju diskuteras om. Emellertid måste jag dock säga, att, även om en viss del av t. ex. fondstämpeln kan betraktas som kapitalskatt, är jag för min del icke utan vidare benägen att underskriva, att hela fondstämpeln som sådan kan betraktas som en kapitalskatt i samma mening som beskattningen av $\frac{1}{60}$ av förmögenheten. Det synes mig, att skatten på arv, ostridigt bör anses såsom kapitalskatt. Jag hörde visserligen, att man under gårdagen bestred detta i första kammaren, men om arvsskatten överhuvud taget skall betraktas såsom icke kapitalskatt, ifrågasätter jag, om någon skatt kan betraktas som kapitalskatt.

Vidare har man varit tveksam om huruvida den nu föreslagna och av riksdagen begärda B-skatten skulle kunna betraktas som en kapitalskatt. Jag skall icke uppehålla mig lång tid vid detta spörsmål, utan jag vill endast kort och gott säga, att den diskussion, som förts angående B-skatten, synes giva vid handen att i alla ekonomiskt intresserade kretsar rått en mycket utpräglad uppfattning om att den skatten på ett alldeles exceptionellt sätt adresserat sig till kapitalökningen och följaktligen måste betraktas som en kapitalskatt.

Utskottet har vidare ifrågasatt, huruvida det ur ren kapitalbildande synpunkt är tillräckligt utrett, vartill denna skatt egentligen skulle användas, eller vad inkomsten av denna skattekölla skulle användas till. Man säger, att under rubriken »verkliga ut-

*Om
förordning
ang. statsver-
kets kapital-
ökningsfond
m. m.
(Forts.)*

gifter» förekomma en hel del saker, vilka befinnas vara av den beskaffenheten, att de egentligen borde betraktas som kapitalbildande utgifter, då däremot under rubriken »utgifter för kapitalökning» finnas en mängd utgifter, som icke kunna hänföras till kapitalbildande utgifter. Ja, jag delar fullständigt denna uppfattning, men den saken är mycket enkelt arrangerad genom en omgruppering av utgiftstitlarna. Med den nuvarande anordningen betalas exempelvis uppförandet av en fastighet med vanliga skattemedel, då ett sådant fastighetsförvärv ökar statens tillgångar, synes det riktigt, att dessa utgifter tagas från intäkterna av denna kapitalskatt.

Utskottet har vidare erinrat om, att riksdagen 1916 skrivit till Kungl. Maj:t och bland annat begärt en undersökning om huruvida icke vissa järnvägssträckor skulle kunna byggas med skattemedel, varigenom man skulle minska statens upplåning samt ifrågasatt att den saken särskilt bör upptagas till behandling i samband med den begärda utredningen angående kapitalfonden. Om staten bygger järnvägar och anser sig härför kunna disponera skattemedel, är det väl ostridigt, att här föreligger ett sådant kapitalbildande ändamål, vartill man ostridigt kan använda denna skattekälla. Den saken är så att säga alldeles tydlig och klar, och man behöver därför icke igångsätta en så omfattande utredning, som motståndare till det föreliggande förslaget, ifrågasätta.

Slutligen vill jag betona att statskontoret understryker det principiellt riktiga i det av Kungl. Maj:t ifrågasatta förfarandet, och jag skulle för min del vilja säga, att, om bildandet av en kapitalfond inte har någon annan betydelse, kunna vi dock genom denna redovisa sådana skatter, som uttagas av kapital i vanlig mening, samt därigenom för eftervärlden ge en antydning om, huru vi förvaltats det arv, vi fått, och huru vi förvaltats våra besparingar under den tid vi styrt och ställt med budgeten.

Nu har man befarat, att ett bifall till Kungl. Maj:ts proposition skulle i viss mån försvåra möjligheterna att få nödiga medel till täckande av de löpande utgifterna, genom avsättning till kapitalökningsfonden skulle man bli tvungen att öka beskattningen i allmänhet och detta anser utskottet vara mindre välbetänkt just nu. Ja, det är klart, att vi här röra oss på ett mycket kinkigt område, men jag har den uppfattningen, att varje generation har skyldighet att bära sin tids omsorger och icke vräka dessa över på framtiden i högre grad än vad som rimligen kan sägas tillhöra framtiden att bära. Just med hänsyn till att förmå riksdagen att från dessa utgångspunkter sköta sina regleringar har jag tänkt mig, att det skulle vara hälsosamt att genomföra en sådan anordning, som här ifrågasatts. Med hänsyn härtill skulle jag för min del anse att andra kammaren handlade klokt om den nu biträdde Kungl. Maj:ts förslag. Skulle kammaren i likhet med utskottet anse ytterligare utredning erforderlig skall jag låta mig angeläget vara att omedelbart igångsätta sådan.

Herr L ü b e c k: Herr talman! Som herr statsrådet och chefen

Om
förrordning
ang. statsver-
kets kapital-
ökningsfond
m. m.

(Forts.)

för finansdepartementet anförde, har ju utskottet icke ställt sig principiellt avvisande till den tanke, som här framkommit, utan tvärtom säkerligen funnit det alldeles riktigt, att icke beskattningen av kapital måtte användas för statens löpande utgifter. Meningsskiljaktigheterna ha huvudsakligen bestått däri, att majoriteten funnit utredningen icke vara tillfredsställande slutförd rörande vad som borde hänföras till kapitalskatt eller icke. Sedan herr statsrådet nu så pass utförligt refererat, vad utskottet i detta avseende anfört, behöver jag här icke gå närmare in på de skäl, som utskottet sålunda har åberopat.

Beträffande den mest omtvistade punkten, nämligen skatt på andel av förmögenhet, vill jag dock framhålla, att enligt auktoritativa upplysningar det vid inrättandet av denna skatt säkerligen icke avsågs att därmed införa någon kapitalskatt, utan man ansåg helt enkelt, att beskattningen borde drabba fonderad inkomst hårdare än inkomst av mera rörlig natur. Emellertid har utskottet nu också framhållit, att man saknar utredning om på vad sätt medel äro avsedda att anskaffas för att täcka den lucka i budgeten, som skulle uppstå i händelse man nu införde denna kapitalökningsfond, och detta har givetvis för utskottet varit ett alldeles särskilt skäl för att man nu borde vila något på saken. Någon skada kan uppenbarligen icke ske genom att riksdagen nu beslutar att, med avslag på Kungl. Maj:ts proposition, låta med det definitiva beslutet anstå till ett följande år.

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

Herr Eriksson i Grängesberg: Herr talman! Chefen för finansdepartementet har här anfört de skäl, som enligt hans förmenande tala emot utskottets förslag och för propositionen. Jag begärde ordet, herr talman, för att yrka bifall till den reservation, som jag och mina partikamrater ha avgivit vid utskottets betänkande. Vi ha för vår del ansett, att det icke är fullgoda skäl angivna för att man nu skulle skjuta på saken. Vi ha ansett, att det presterats fullgoda skäl för att riksdagen redan i år skall kunna gå till beslut om inrättandet av en kapitalökningsfond. De skäl, som hava anförts mot Kungl. Maj:ts förevarande framställning, ha kort och gott karakteriserats av herr Lübeck, nämligen att det icke är en fullt tillfredsställande utredning presterad. Principiellt har ju utskottsmajoriteten ställt sig på samma ståndpunkt som propositionen, d. v. s. uttalat ett instämmande i det syfte, som propositionen avser.

I vilka avseenden är då utredningen icke tillfredsställande? Jo, enligt utskottsmajoritetens mening är icke utredningen tillfredsställande, då det gäller att bedöma, vilka skatter, som strängt taget kunna räknas till kapitalskatter. Vi reserverar anse dock, att detta ändå i alla fall i viss mån måste bliva en lämplighetsfråga. Det är vissa skatter, som efter vårt förmenande klart och tydligt äro kapitalskatter, t. ex. arvsskatten och B-skatten, då det gäller den nya inkomstskatten på bolag. Det finns en annan skatt, varom

det kan råda tvekan, och det är lagfartsstämpeln på fast egendom, men som förefaller mig vara en kapitalskatt, men Kungl. Maj:t har icke upptagit den som sådan. Det kan ju vara en lämplighetsfråga, vad man vill taga med, då det gäller att reservera vissa inkomster för denna fonds räkning. Det finns en annan skatt, varom det särskilt rått tvekan, och varom det kan anföras olika meningar, meningar både för och emot, och det är huruvida sextiondedelen av förmögenheten i inkomstskatten skall reserveras eller icke. Jag har icke någon bestämd deciderad mening beträffande den skattens natur av kapitalskatt. Jag har dock den meningen, att även om man nu toge Kungl. Maj:ts förslag, kan den justering ske under ett kommande år, som kan vara behöfelig, om man vill taga bort den skatten. Även om det från ett eller annat håll kan göras invändningar häremot — jag är icke kompetent att bestämt uttala mig därom — förefaller det mig icke vara ett avgörande skäl emot att nu taga förslaget, men det förefaller mig i alla fall kunna anföras även goda skäl för att räkna med denna $\frac{1}{60}$ till kapitalskatt. Är det så, att man bestämt förnekar, såsom utskottsmajoriteten gjort, att det är en kapitalskatt, måste man göra sig den bestämda frågan, om vi över huvud ha någon skatt på kapital genom vår inkomstskatt.

Det har vidare anförts som ett skäl för att man icke nu skulle besluta denna fond, att man icke klart angivit, vartill medlen skola användas. Det kan naturligtvis råda skiljaktiga meningar om, vartill medlen skola användas. Det är ju så, att man hittills som kapitalbildande ändamål egentligen endast räknat vad som användes för de affärsdrivande verken. För min egen del lutar jag, liksom utskottsmajoriteten, åt den meningen, att även vissa byggnadsföretag, som användas för administrativa ändamål, kunna räknas som kapitalbildande i visst omfång. Även den saken är emellertid ej tillräckligt klar, nämligen vad som menas med kapitalbildande ändamål, men det synes mig icke så kunna inverka på frågan, att man därför bör avslå Kungl. Maj:ts förslag.

Jag kommer så till den andra frågan. Vad är det för skäl att nu taga Kungl. Maj:ts förslag och icke låta det vila? Såvitt jag förstår, är det synnerligen viktigt, att man så snart som möjligt i författningen slår fast, att vissa inkomster, som staten har, icke böra ätas upp under löpande år. De böra icke användas för allmän konsumtion utan verkligen användas för att föröka det allmännas och folkets tillgångar. Det kan icke vara rim och reson i att vi låna upp 100 à 125 miljoner kronor årligen och på dessa lån avbetala, som nu sker, något över 5 miljoner kronor. Våra lån äro ju upptagna på sådana villkor, och med en sådan återbetalningstid, att man icke behöver återbetala mera, men det kan icke vara rimligt, att vi år efter år, vräka på framtiden dessa väldiga lånebelopp. Det har synts mig vara en fullständigt riktig tanke, som kommit fram i Kungl. Maj:ts proposition, nämligen att, då det gäller att i viss mån reducera kapitalet hos enskilda, bör staten använda sin fiskaliska myndighet att icke blott taga av avkastningen utan även i viss mån av det kapital, som finnes, och

Om
förrordning
ang statsver-
kets kapital-
ökningsfond
m. m
(Forts.)

Om
förordning
ang. statsver-
kets kapital-
ökningsfond
m. m.
(Forts.)

staten bör icke använda dessa medel för allmän konsumtion, utan de böra användas för att verkligen behållas som kapital i statens hand. Det har förefallit mig, att det är av vikt, att man så snart som möjligt kan få detta fastslaget i en författning som ett rättensnöre för statens verksamhet. Det är detta, som gjort, att jag för min del icke kunnat ansluta mig till utskottsmajoritetens avslagsyrkande, utan ansett, att fullgoda skäl föreligga att redan i år bifalla Kungl. Maj:ts förslag.

Med dessa ord, herr talman, ber jag att få yrka bifall till den reservation, som är fogad vid utskottets betänkande.

Herr V e n n e r s t e n: Herr talman, mina herrar! Det förslag, som Kungl. Maj:t framlagt om upprättande av en kapitalökningsfond, är naturligtvis synnerligen intressant och beaktansvärt. Men jag vågar tro, att just det anförande, som den senaste ärade talaren höll, i flera stycken påvisade önskvärdheten av att begära den utförligare utredning, som utskottet ansett böra förebringas, innan riksdagen skri- der till beslut. Nu lär väl saken för denna gång vara fallen, och det torde icke behövas mycket ytterligare motivering för att understödja utskottets förslag, vilket jag för min del anser, att kammaren borde bifalla. Jag vill blott påkalla uppmärksamhet för det förhållandet, hur utomordentligt viktigt det är, att vi vid skapandet av en fond sådan som denna även beakta den omständigheten, att det privata kapitalet i den enskilda företagsamhetens hand, giver en väsentligt större avkastning, än om det kommer i statens hand. Icke minst den omständigheten, att vi omedelbart före detta ärende haft att behandla frågan om ett ytterligare mycket betydande anslag till en statens affärsrörelse, om vars avskräckande natur alla äro ense, torde vara ägnad att påminna oss om, att det kan uppkomma förhållanden, som göra, att statsmedel, som äro avsedda att användas i produktivt arbete, dock konsumeras. Även detta förhållande anser jag böra noga beaktas, så att icke tillkomsten av en statens kapitalökningsfond, kommer att vålla en större lättvindighet vid uttagandet av skatter, som man anser böra tagas av landets kapital. En sådan fonds tillvaro skulle kunna leda därhän, att man säger: nu gör det icke så mycket, om vi taga litet mera av det privata kapitalet, ty vi avsätta det till en fond, där det fortfarande skall vara produktivt. Produktiviteten blir icke densamma, och jag vill för min del varna för att man utan att närmare undersöka denna sak, utan den utredning, som utskottet ansett nödvändig, skri- der till beslut om en kapitalökningsfond.

Därför, herr talman, anhåller jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad, gav herr talmannen propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på avslag därå samt bifall i stället till den vid utlåtandet fogade reservationen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då votering emellertid begärdes, blev

nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 195, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med avslag å utskottets berörda hemställan, bifallit den vid utlåtandet fogade reservationen.

Voteringen utvisade 81 ja mot 76 nej, vadan kammaren bifallit utskottets hemställan.

§ 11.

Föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 196, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag för oförutsedda utgifter; och blev utskottets däri gjorda hemställan av kammaren bifallen.

§ 12.

Vidare förekom till behandling statsutskottets utlåtande, nr 197, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

Uti en till riksdagen den 7 mars 1919 avlåten proposition, nr 162, vilken hänvisats till statsutskottet för förberedande behandling, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att 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, att utgå av tillfälliga lånemedel, å högst 11,300,000 kronor.

Utskottet hemställde, 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; samt

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

*Om
förordning
ang. statsver-
kets kapital-
ökningfond
m. m
(Forts.)*

*Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.*

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Fortst.)

Utskottets hemställan upplästes. Därvid yttrade:

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Schotte: Herr talman, mina herrar! Det nu föreliggande utlåtandet från statsutskottet liksom också den av herr Lithander efter kammarens tillstånd den 14 april 1919 till mig framställda interpellationen rörande anledningarna till statsjärnvägarnas förlust under åren 1917 och 1918 och vilka åtgärder kunna vidtagas till förbättrande av statens järnvägars affärsdrift och till minskande av tilläventyrs överflödig personal, föranleder mig att i ett sammanhang lämna en redogörelse för förhållandena i ekonomiskt hänseende vid statens järnvägar under de senaste åren och därvid också till besvarande upptaga de av interpellanten till mig framställda spörsmålen.

Innan jag närmare ingår på att söka angiva huvudorsakerna till det i så hög grad försämrade ekonomiska läget vid statens järnvägar, vill jag beträffande de bokföringsmässiga resultaten av statsbanedriften få bringa i kammarens erinran, att krigstidstilläggen före år 1918 i följd av riksdagens beslut redovisades icke under det löpande utan 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 år 1918. Hänföras, som 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.

Inledningsvis må ock förutskickas den anmärkningen, att de ekonomiska förhållandena under de senaste krigsåren varit till den grad hastigt skiftande, att det icke är möjligt att på en gång överskådligt och mera i detalj ange, hur de ekonomiskt mest inverkanse faktorerna successivt kommit att undergräva den grundval, varpå statsbanornas finansiella byggnad vilar. I nu förevarande sammanhang skall därför endast lämnas en mer allmän överblick av frågan, helst som från generaldirektören och chefen för statens järnvägar föreligger tryckt en till kammarens herrar ledamöter utdelad skrivelse med bilagor, i vilken han belyser orsakerna till de dåliga ekonomiska resultaten av statsbanedriften.

Innan jag närmare ingår på de förhållanden, som väsentligen orsakat statens järnvägars driftförlust under de sista åren, skall jag lämna några *jämförande meddelanden angående statens järnvägars och de enskilda järnvägarnas inkomster och utgifter för olika trafikändamål*. Det påståendet göres nämligen ej sällan, att statens järnvägars dåliga driftsresultat till stor del just beror på deras egenkap av statsdrift, vilken man förmenar aldrig kan ägnas den ingående och ekonomiskt rationella skötsel, som är möjlig vid enskild drift. Uttalanden i denna riktning återfinnas också i herr Lithanders interpellation.

I förbigående vill jag först i anledning av herr Lithanders uppgift, att den vid de enskilda järnvägarna redovisade nettoinkomsten

för tiden januari—september 1918 uppgår till 36.8 miljoner kronor, meddela, att därav ej får slutas till att inkomsten för *hela* året 1918 vid de enskilda järnvägarna skulle öka den uppgivna siffran med $\frac{1}{4}$. Enligt de preliminära uppgifter för hela året 1918, som meddelats mig, har den av interpellanten angivna behållningen under 4:de kvartalet sålunda långt ifrån att ökas minskats med ej mindre än 10,2 miljoner kronor. Årets hela kvarstående behållning utgör därför allenast 26,6 miljoner kronor. De enskilda banornas driftförlust under årets sista kvartal beror huvudsakligen på, att höjda krigstidstillägg för sista halvåret därunder blivit utbetalda. För den gångna delen av år 1919 torde driftresultatet vid de enskilda järnvägarna ställa sig ogynnsamt.

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

En fullt hållbar jämförelse mellan utgifternas storlek vid olika järnvägar är en utomordentligt vanskelig sak. Man har nämligen att taga hänsyn till trafik- och driftförhållanden, som äro i högsta grad växlande, man måste vidare beakta de olika banornas löneförhållanden och även det pris, de få erlægga för sina materialier. Det är då lättare att jämföra den *ökning*, som utgifterna undergått under kristiden vid olika järnvägar, men även vid en sådan jämförelse måste man beakta viktiga förhållanden, såsom trafikomfattningens växlande storlek samt löne- och prisförhållanden.

De undersökningar, som genom generaldirektörens vid statens järnvägar försorg företagits i nyss anförda syfte, hava givit till resultat, att statsbanornas sammanlagda utgifter per trafikenhets, varmed förstås summan av person- och tonkilometer, före kriget *understeg* motsvarande utgifter för de enskilda järnvägarnas såsom helhet motsvarande utgifter med 0,49 öre eller 21 % samt att skillnaden utgjorde år 1917 0,95 öre eller 25 % och år 1918 1,18 öre eller 15 %.

Statsbanornas utgifter skulle således, åtminstone till och med år 1917, hava ökats i relativt mindre omfattning än de enskilda järnvägarnas utgifter. Att totalkostnaden per trafikenhets genomgående är lägre vid statsbanorna än vid de enskilda järnvägarna, såsom en helhet, låter sig förklaras av statsjärnvägarnas större trafikintensitet och olikartade trafik, men anmärkningsvärt är, att vid de enskilda banorna utgifterna under kristiden synas ha ökats relativt mera, ehuru ett flertal förhållanden under denna tid inträtt vilka varit ägnade att öka statsbanornas utgifter i väsentligt högre grad än de enskilda järnvägarnas. Några av de viktigaste av dessa förhållanden skall jag nu beröra.

Främst kommer härvid i betraktande, att trafikens storlek undergått *väsentligt större växlingar* vid statsbanorna än vid de enskilda järnvägarna. Den trafikutveckling, som nåddes vid statsbanorna år 1916, var relativt sett långt större än den, som de enskilda banorna hade att uppvisa, och när sedan 1917 års trafikrestriktioner vidtoges i syfte att minska kolförbrukningen, resulterade denna i en även relativt sett betydligt större trafikminskning vid statsbanorna än vid de enskilda järnvägarna. Det är ett allmänt känt och flera gånger konstaterat förhållande, att driftkostnaderna någon

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

tid fortsätta att stiga, även sedan trafiken stragnerat eller går tillbaka. Denna stegring är naturlig, då under uppåtgående tider åtgärder vidtagits och planerats i syfte att möta det växande trafikbehovet. Kostnadernas fortsatta stegring kan först småningom bringas till att stanna och vändas till en reduktion av utgifterna. Ju starkare fluktuationerna inom trafiken äro, desto svårare måste det naturligtvis vara att anpassa personal m. m. efter det växlande behovet. I nämnda förhållanden framträder en av anledningarna till att statsbanornas utgifter åren 1917 och 1918 varit relativt mindre förmånliga än de enskilda banornas.

De lönesatser och materialpris, som statsbanorna haft att erlägga, ha under kristiden vuxit i starkare grad än de enskilda banornas, tagna som en enhet. Kristidstilläggen till personalen ha sålunda varit större, och härtill kommer, att statsbanorna för att trygga tillgången på personal vid de platser, där större personalstyrkor varit koncentrerade, påtagit sig dryga kostnader för välfärdsanordningar, såsom centralkök och provisoriska bostäder. Vad materialprisen angår, får jag meddela, att järnvägsstyrelsen anmodats inköpa och använda avsevärda partier engelskt lokomotivbränsle, ehuru detta ställt sig väsentligt dyrare än övrigt av järnvägarna använt bränsle. Reducerats 1918 års kostnad per trafikenhets med denna merkostnad för engelskt bränsle, så befinnes, att endast en sådan reduktion skulle sänka sagda kostnad till 7,17 öre, så att de enskilda järnvägarnas utgifter år 1918 per trafikenhets skulle kommit att överstiga statens motsvarande utgift med 24 % i stället för förut anförda 15 %.

I fråga om trafikförhållandena bör framhållas, att medan de enskilda järnvägarnas trafik till allra största delen rör sig på korta avstånd där bränslekostnadernas abnorma stegring spelar en relativt mindre roll, så framfördes statsbanornas trafik till mycket stor del på långa avstånd, varvid de högre bränslekostnaderna i högre grad fördyra transportererna.

Tages hänsyn till anmärkta förhållanden, torde man finna, att under förutsättning av likartade lönesatser och materialpris m. m., i fråga om vilkas storlek järnvägsledningen icke kan öva något egentligt inflytande, kostnadsstegringen per trafikenhets även under år 1918 i själva verket är icke obetydligt mindre vid statens än vid enskilda järnvägar.

Lämnar man de särskilda kristidsförhållandena ur sikte och gör en mera allmängiltig jämförelse mellan statsbanornas och de enskilda banornas utgifter, så torde icke böra lämnas ur räkningen dels de betydande utgifter, som åligga statsbanorna antingen direkt för de enskilda järnvägarnas räkning eller på grund av gällande samtrafikavtal, dels de högre utgifter, som betingas av statsbanedriftens i allmänhet högre standard, dels ock statens järnvägars egenskap av central administration i viktiga avseenden för hela landets järnvägsnät.

De kungörelser eller överenskommelser, som reglera de ekonomiska mellanhavandena mellan statens och enskilda järnvägar, äro

i allmänhet grundade på sådan basis, att statens järnvägars utlägg för de enskilda banornas räkning *icke 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 omkring 4 miljoner kronor årligen. Den gällande överenskommelsen rörande vagnsamtrafiken är så avfattad, att den — under iakttagande av full formell reciprocitet — medför *betydande förluster för statens järnvägar*.

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

Vad trafikförhållandena angår, tillåter jag mig erinra, att *natttåg* framföras å samtliga statens huvudlinjer, även de svagt trafikerade och icke räntabla, medan de enskilda järnvägarna icke ha att bära de dryga kostnader, som äro förenade med nattågsdrift, att *varm- och kylvagnar* framföras å statens järnvägar, men endast i undantagsfall på de enskilda banorna, och att som allmän regel gäller, att statsbanorna inom gränsen av tidigare ekonomiska förhållanden gjort mycket betydande uppoffringar för samfärdsels kvalitativa förbättring, vilka uppoffringar ha mindre motsvarighet bland de enskilda banorna.

Utan att söka genomföra jämförelser i detalj, ber jag vidare få nämna, att, så långt jämförelsematerial finnes tillgängligt, *utgifterna per trafikenhets vid Danmarks och Norges statsbanor synas visa minst lika stor procentuell stegring som vid de svenska statsbanorna*.

Det statistiska material, som kunnat sammanställas och som visserligen är av delvis approximativ natur, synes sålunda icke giva stöd för påståendet, att de stora driftkostnaderna vid statsbanorna skulle ställa statsbanedriften i ogynnsamt förhållande till den privata järnvägsdriften, och att statsbanedriften skulle under enskild ledning ha kunnat besörjas på ett *billigare* sätt, om man frånser de merkostnader för engelska kol, som drabbat statsbanorna, och de driftbesparingar, som skulle kunna vinnas genom sänkande av statsjärnvägnas hela standard.

Orsaken till statsbanornas försämrade ekonomiska läge i förhållande till de enskilda järnvägarna torde därför främst ligga på *inkomstsidan*, d. v. s. ha sin huvudsakliga grund i de lägre taxorna vid statsbanorna.

Den avsiktliga trafikbegränsningen under 1917 avlöstes, beträffande godstrafiken, av en på grund av vikande konjunkturet alltjämt fortgående *trafikminskning*, som bringade inkomsternas totalbelopp ned under de i och för sig lågt beräknade inkomsterna. En särskild orsak till att inkomsterna vid statsbanorna icke kunnat i erforderlig grad ökas, är det kontrakt med Luossavaarabolaget, som binder avgifterna för lapplandsmalmen ända till år 1932. Dock må anmärkas, att bolaget garanterat viss minimibehållning å Riksgränsbanan, såvida icke trafiken hindras av force majeure. Huruvida och i vilken omfattning denna klausul äger tillämpning på de senare årens trafik, är för närvarande föremål för tvist vid domstol. Till-

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

erkännes därvid statsbanorna ersättning i enlighet med malmtrafikkontraktet, uppgår enligt preliminär beräkning det ersättningsbelopp, som för år 1918 bör ytterligare tillgodokomma statsbanorna till ej mindre än omkring 13 miljoner kronor.

De taxeregleringar, som under kristiden genomförts, ha icke bedrivits efter fullt parallella linjer vid statens och vid enskilda järnvägar. När vid den andra taxeregleringen procentuella tillägg infördes, borttogos vid statsbanorna de förut utgående fasta tilläggsavgifterna, medan samma tilläggsavgifter fingo, vad godstrafiken angår, kvarstå vid de enskilda järnvägarna, varjämte procentuella tillägg fingo beräknas även å dessa. På grund därav, att de enskilda järnvägarnas trafik huvudsakligen går å korta distanser, ha *de enskilda järnvägarna härigenom erhållit i mycket hög grad förhöjda tariffer, särskilt i lokal godstrafik.*

I samtrafik ha de enskilda järnvägarna dessutom fått sig i mycket stor utsträckning tilldelade s. k. *extra banavgifter* ända upp till den nivå, som skulle nåtts, om godset gått i lokaltrafik. Det är på grund av anförda förhållanden huvudsakligen i godstrafik, som de enskilda banorna erhållit den inkomstökning, som uppbar deras ekonomi. Taxeförhöjningen i persontrafik är visserligen även den större än vid statsbanorna, men icke i samma grad som taxeförhöjningen i godstrafik.

En jämförelse mellan inkomsternas storlek per trafikenhet vid olika banor anger icke exakt skillnaden i tariffer, men är dock ägnad att i någon mån belysa denna fråga. *Inkomsterna* per trafikenhet låta sig vidare med fördel sammanställas med förut anförda *utgifter* per trafikenhet. Det visar sig, att de enskilda järnvägarnas inkomst per trafikenhet år 1913 översteg statsbanornas motsvarande inkomst med 0,89 öre eller 29 %. År 1917 hade berörda skillnad stigit till 2,02 öre eller 55 % och år 1918 var skillnaden 3,60 öre eller likaledes 55 %. Relationen mellan statens och de enskilda järnvägarnas bruttoinkomst per trafikenhet har sålunda i mycket hög grad förryckts till statsbanornas nackdel. Väsentligen beror detta förhållande på de allt mer divergerande tarifferna.

De ovan anförda medeltalen rörande inkomster och utgifter per trafikenhet belysa på vad sätt den stora skillnaden i nettobehållning vid statens och vid enskilda banor uppstått.

Behållningen per trafikenhet (person- och tonkilometer) var vid statsbanorna under åren 1913—1914 omkring 0,75 öre. De enskilda banorna hade samtidigt en behållning för nämnda år av 1,14 respektive 1,05 öre, varvid den större behållningen berodde på högre inkomst, d. v. s. högre tariffer, varemot de enskilda järnvägarnas driftkostnader voro högre än vid statens järnvägar. Under åren 1915 och 1916 nedgick statsbanornas behållning per trafikenhet till 0,68, respektive 0,45, öre på grund av driftfördyringen. Det oaktat kunde på grund av den våldsamma trafikstegringen redovisas ökad absolut behållning, i det att denna från 21,8 miljoner kronor år 1913 steg till 27,5 miljoner kronor år 1915 och 22,4 miljoner kronor år 1916. Även vid de enskilda banorna nedgår under åren 1915 och 1916

behållningen per trafikenhet men i vida mindre grad, nämligen till 0,96 respektive 0,87 öre. Att nedgången vid de enskilda banorna är mindre, beror på, att *deras tariffer ökats i högre grad än statens järnvägars.*

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

Under år 1917 inträder ett helt förändrat läge. Vid statsbanorna uppstår — om krigstidstillägget inräknas på riktigt sätt — en förlust av 0,05 öre per trafikenhet, medan de enskilda banorna få sina tariffer så höjda, att deras *överskott* per trafikenhet höjes till 1,02 öre. Denna skillnad i behållning ökas under år 1918, så att statsbaneförlusten per trafikenhet växer till 1,24 öre, medan de enskilda banornas behållning ökas till 1,17 öre. Följaktligen utbytes den totala statsbanebehållningen till en förlust av 2, respektive 49 miljoner kronor, medan de enskilda banornas behållning visar något stigande siffror. Den väsentligaste orsaken till nämnda ändrade lägen ligger, såsom jag redan förut framhållit, i olikheten i de taxeförhöjningar, som pålagts statsbanans och de enskilda järnvägarnas trafik.

Den framställning av affärsläget, som jag nu, efter utredningar och uppgifter från järnvägsstyrelsen, lämnat, räknar med samtliga enskilda järnvägar såsom en enhet. I en till mig ingiven skrift har svenska järnvägsföreningen bl. a. uttalat sig mot en jämförelse på dessa grunder. Det är också förut av mig framhållet, att en fullt exakt jämförelse knappast kan göras. Men jag anser dock att vid en allmän överslagsjämförelse mellan statsbanedriften och den enskilda järnbanedriften goda skäl finnas för att sammanföra alla de enskilda järnvägarna till en enhet. Bland de enskilda järnvägarna finnas visserligen lokalbanor med ringa bärighet, smalspåriga järnvägar och andra banor, som äro i ogynnsamt ekonomiskt läge, men linjer av liknande art finnas också i statsbanenätet och det till betydande omfattning. Statens järnvägar har synnerligen trafiksvaga linjer i Norrland, där enskilda aldrig skulle velat riskera något kapital, linjer som år efter år utsträckts. Om en jämförelse skulle göras mellan statsbanorna och de ekonomiskt mera bärkraftiga enskilda banorna eller bansammanslutningarna, skulle det sannolikt visa sig, att resultatet bleve mer oförmånligt för statsbanorna, än det förut angivna, då alla enskilda järnvägar medräknats. Kunde däremot t. ex. linjerna Stockholm—Malmö eller Stockholm—Göteborg drivas för sig, skulle sannolikt det ekonomiska resultatet av var av dessa linjer vara fullt jämnställt med de bäst situerade enskilda järnvägarna i landet.

Jag skall nu närmare redogöra för vad järnvägsstyrelsen meddelat mig beträffande *personalens storlek vid statsbanorna*. Det finnes så mycket större anledning att mera detaljerat redogöra för dessa meddelanden, som interpellanten härutinnan kommit med särskilda anmärkningar i syfte att visa, att i detta avseende statsbanornas skötsel varit slösaktig.

Den vid statens järnvägar för drift och underhåll anställda personalen har, meddelar sålunda järnvägsstyrelsen, under hela kristiden varit stadd i en oavbruten och mycket stark ökning till sin

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

numerär. Då samtidigt personalens löneförmåner blivit avsevärt höjda, hava personalkostnaderna kommit att stiga i mycket hög grad och utgöra en betydande ekonomisk faktor.

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 %. 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 åren 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 de därpå följande båda åren, trots att trafiken samtidigt visade en återgående tendens, som så småningom blev alltmera utpräglad. Här uppstår alltså frågan, huruvida även denna personalökning kan anses vara motiverad och berättigad eller om den möjligen förorsakats av bristande arbetsutbyte.

Enbart den omständigheten, att personalen ökas under en tid av minskande trafik, behöver icke tyda på omotiverad personalökning. Personalens antal hade nämligen under de första krisåren icke kunnat ökas i så stor utsträckning, som trafikens tillväxt krävde, och det förelåg därför under 1916 en verklig personalbrist, som behöfve fyllas. Endast om *storleken av den personalrekrytering*, som erfordrades, och om i vad mån den kan hava gjorts obehöfelig genom den följande trafikminskningen, kan tvivel råda.

För att såvitt möjligt kunna komma till ett objektivt omdöme angående det berättigade i personalens ökning har personalantalet under vart och ett av åren 1913—1918 satts i relation till en rad av olika trafikstorheter; och har en närmare redogörelse härför lämnats i den inom kammarerna distribuerade preliminära redogörelsen för statens järnvägar under år 1918.

Av utredningen framgår, att personalens antal i *förhållande till det utförda trafikarbetet* varit större 1918 än 1913. Storleken av denna relativa personalökning synes kunna angivas till *omkring 15*.

Orsaken till den sålunda konstaterade relativa personalökningen är i första hand den starka trafikökningen under krisåren. Under de första krigsåren växte trafiken med ditintills okänd hastighet, och personalökningen kunde, som nyss framhållits, ej hålla jämna steg med det ökade personalbehovet. Då högtrafiken under 1916 kulminerade, hade personalantalet i förhållande till trafikarbetet sjunkit långt under vad som förekommit under en följd av föregående år. Man synes kunna angiva *personalminskningen* i förhållande till trafikarbetet åren 1913—1916 till omkring 15 à 20 %. I själva verket torde *det år 1916 utförda trafikarbetet* i förhållande till personalens antal hava varit större än någonsin förut.

Emellertid kvarstår alltbjämt oförklarad den ökning av personalen i förhållande till trafikarbetet, som påvisats hava ägt rum år 1918 i jämförelse med 1913. En omständighet, som här är värd

beaktande, är att 1913 utvisade en mycket gynnsam personalrelation. Under de stigande konjunkturerna åren 1909—1913 hade nämligen trafiken på statens järnvägar varit stadd i oavbruten stegring, och följderna härav blev, att personalen år 1913 var relativt liten i förhållande till trafikarbetet. Utsträcker man den nyss mellan åren 1913 och 1918 genomförda jämförelsen tillbaka till 1911, skall man finna siffror, som ställa 1918 i en betydligt gynnsammare dager. Den relativa personalökningen från 1911 till 1918 kan nämligen skattas till endast några få procent.

Även under loppet av år 1918 har personalens antal emellertid ökats, under det att tendensen till trafikminskning fortgått. Förhållandena vid 1918 års slut torde således vara ogynnsammare än medeltalet för hela året.

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 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 användning av koks och i all synnerhet *ved som lokomotivbränsle* har i mycket *hög grad ökat* personalbehovet. Arbetet med underhåll och reparationer 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 måste eftersättas. Kontors- och expeditiönsarbetet har ökat avsevärt till följd av den mångfald förordningar av olika slag, som följt med kristiden. Vid den stora nyrekryteringen, 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.

Huruvida dessa anförda omständigheter äro tillräckliga för att förklara den fortgående personalökningen är tvivelaktigt; en viss betydelse torde också få tillmätas den hos linjebefälet rådande rätt allmänna uppfattningen, att arbetskapaciteten och arbetsvilligheten hos personalen i stort sett icke är lika god som förut, vilket, då visst trafikarbete alltid måste utföras, i viss mån inverkat på personalbehovet.

Järnvägsstyrelsen meddelar vidare, att den givetvis haft sin

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.
(Forts.)

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

gavlåtliga uppmärksamhet riktad på angelägenheten av att personalstyrkan står i ett så vitt möjligt väl avvägt förhållande till det utförda trafikarbetet. Då det var att förutse, att minskning i trafiken åter skulle inträda, anbefalldes sålunda redan i juni 1918 från ledningens sida, att vederbörande distriktsförvaltningar skulle undersöka, huruvida uppkomna ledigheter, när tjänstinnehavare av ena eller andra orsaken lämnade sina befattningar, behövde besättas och, där så prövades vara fallet, huruvida icke ledigheten kunde fyllas genom överflyttning av tjänsthavare från annat tjänsteställe, varest personalen under rådande förhållanden möjligen kunde minskas. I september 1918, då trafikrörelsen i stort sett icke kunde anses större än under år 1915, fästes ånyo distriktsförvaltningarnas uppmärksamhet på angelägenheten av sparsamhet med personalen och i oktober 1918 sammanträdde på kallelse distriktscheferna för samråd med styrelsen angående den fortgående personalökningen. Härvid behandlades även frågan, huruvida det vore tänkbart att under någon tid upphöra med vidare rekrytering. Vid sammanträdet uttalade verkets chef, att styrelsen, som med bekymmer iakttagit, att trots den betydande nedgången i trafik från 1916 och första delen av 1917, personalantalet oavslåteligen stigit och att vid de alltfört ökade avlöningarna åt personalen personalkostnaderna betydligt stegrats, väntade av distriktscheferna, att de ville ägna den viktiga frågan om personalökningen den allvarligaste uppmärksamhet, samt att söka verka därhän, särskilt genom ett fullständigast möjliga utnyttjande av personalen inom ramen av gällande föreskrifter, att man åtminstone kunde tills vidare undvika någon vidare ökning av personalens numerär, om än icke viss fortgående rekrytering till motsvarande av personalavgången kunde fränkommas. I anslutning härtill ålades också linjeförvaltningarna att månatligen lämna styrelsen meddelande angående det allmänna läget beträffande personaltillgången på distriktens olika avdelningar. I februari 1919 fästes åter genom verketschefen lokalförvaltningarnas uppmärksamhet å frågan och i mars 1919 väcktes från hans sida ånyo tanken på att åtminstone något nedbringa de överhandtagande personalkostnaderna genom att inställa all rekrytering och dymedelst genom den naturliga avgången efter hand något nedbringa personalantalet. Det ifrågasattes jämväl att avskeda någon del av aspirantpersonalen och möjligen av extra ordinarie personalen inom resp. avdelningar. Då det emellertid vore svårt för styrelsen att träffa några direkta bestämmelser härvidlag, lades denna sak i distriktschefernas hand. I medio av samma månad utfärdade järnvägsstyrelsen föreskrift rörande central personalfördelning genom styrelsens försorg, varigenom skulle kunna vinnas ett fullständigare utnyttjande av personaltillgången å distrikten och förekommas, att rekrytering av personal ägde rum vid ett distrikt, under det att personalöverskott möjligen föreläge å ett annat.

Med anledning av dessa verketschefens upprepade hänvändelser till distriktscheferna hade dessa ända in i mars månad i år hävdad, att något överskott av personal icke i stort sett förefunnits vid di-

strikten, utan att »förefintlig tjänstduglig personal i allmänhet kun-
nat nöjaktigt sysselsättas».

Distriktscheferna hade emellertid nu utfärdat förbud för det
dem underställda sektionsbefälet att nyantaga aspiranter, och prövas
behovet därav i varje fall av distriktsförvaltningen. Med hänsyn till
den rätt avsevärda naturliga avgången av personal, som förekommer,
är det därför att vänta, att personalstyrkan efter hand skall komma
att sjunka.

För egen del har verksledningen ansett sig kunna ansluta sig
till den av distriktscheferna föreslagna åtgärden att under nu upp-
kommen och eventuellt vidare uppkommande nedgång i trafiken i
stort sett minska personalstyrkan blott genom den naturliga avgån-
gen. Att vidtaga den såväl från allmän som personalens synpunkt
betänkliga åtgärden att direkt avskeda någon större del av persona-
len syntes ej vara tillrädligt. Det var ej länge sedan såväl från all-
mänheten som från personalen och även inom riksdagen vid debatt i
järnvägsfrågor år 1917 som det betonats vikten av att äga tillräcklig
och väl utbildad personal. Det måste även i tider av tillfälligt minskad
trafik vara nödvändigt tillgodose personalbeståndet, så att man vid
uppkommande ökning av trafiken står beredd att med tjänsteduglig
personal mottaga sådan trafikökning och undvika de rekryterings-
svårigheter, som eljest uppstå. Den numera inträdda arbetsbristen
och arbetslösheten manade också till att icke vid statens verk före-
taga avskedanden i något avsevärdare omfång.

Till den stora personalökning, som ägt rum vid statens järn-
vägar under de senare åren, jämfört med förhållandena före kristiden
hava, såsom av denna redogörelse framgår, en mängd samverkande
omständigheter medverkat. Under 1916 års enastående högtrafik
pressades personen till det yttersta, vadan en nyanställning av per-
sonal i betydande omfattning måst äga rum i syfte att åter införa
rimligare proportioner mellan personalens antal och dess arbetsupp-
gifter. Dessutom har personal måst anställas för att fylla de nya
arbetsuppgifter, som de säregna kristidsförhållandena skapat. I
vad mån fullgoda skäl föreligga för det ofta hörda påståendet, att
statens järnvägspersonal är obehövt stor, är uppenbart vanskligt att
uttala sig om, utan vidtagande av en ingående undersökning, varvid
all möjlig sakkunskap behöver anlitas. Här omförmält material och
andra tillgängliga siffror hava emellertid bibringat mig den mening
att fog finnes för påståendet att statens järnvägar för närvarande
arbetar med en i förhållande till trafiken väl så stor personal. Men
staten är ej heller i tillfälle att genom avskedanden i avsevärdare
omfattning vid trafikminskning reglera detta förhållande. Att järn-
vägsstyrelsen haft all uppmärksamhet riktad på att, i den mån tra-
fiksäkerheten ej därmed minskas, vinna ett rätt förhållande mellan
personal och trafikarbete, framgår av vad härom förut meddelats.
Någon nvauställning av personal äger ej heller sedan någon tid rum
vid statsbanorna.

Jag vågar ej göra något bestämt uttalande i anledning av
distriktsbefälets tvekan beträffande personalens arbetsintensitet och

*Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.
(Forts.)*

Ang. täckande arbetsvillighet.. Har denna försämrats, kan dock en förklaring i av viss del av wiss män härtill finnas genom kristidens livsmedelsknapphet och statens järnvägars drift-tilläggen med år 1918 blevo rikligare. Rekryteringen av personalen har icke heller, särskilt under den forcerade trafiken under de första åren, kunnat ske med önskad omsorg. Element torde därför förlust under år 1918. (Forts.)

hava tillförts statsjärnvägarna, som varken genom arbetsvillighet eller pålitlighet varit av den höga standard, som förut utmärkt statsbanornas personal. Jag vågar uttala den förhoppning och vädjan till statens järnvägars plikttrogna personal, att den med de redan vunna löneförhöjningarna från och med detta år och med genomförandet av den definitiva löne reglering för affärsverken, som beslutats av årets riksdag, skall finna ökad tillfredsställelse i sin verksamhet och med ökad arbetslust och arbetsintensitet utföra sina maktpåliggande värv.

I detta sammanhang må jag endast till interpellanten, herr Lithander, med avseende å hans uppgifter rörande personalökningen vid vissa stationer vid Mora—Vänerns järnväg efter statens övertagande av denna järnväg svara, att hans uppgifter äro vilseledande, då för stationstjänst medräknats ett betydande antal bromsare och reservpersonal, som bytt förläggningssort, och att ökningen av banpersonalen beror på den beslutade ombyggnaden av ifrågavarande järnväg, vilket arbete för varje av de närmaste åren kräva anslag av 1—1½ miljon kronor per år utöver de å bansektionen erforderliga underhållsarbeten. Jag skall gärna lämna interpellanten detaljerade siffror i nu berörda hänseenden, men jag anser det av honom anmärkta fallet icke hava den betydelse för bedömande av de viktiga frågor, vi nu debattera, att jag med dessa detaljer velat tynga mitt anförande och därmed än ytterligare taga kammarens ansträngda tid i anspråk.

Givetvis kan den mera ingående utredning, varom statsutskottet i förevarande utlåtande hemställt, och som på sätt, jag längre fram får tillfälle närmare beröra, givetvis synes mig önskvärd, komma att giva även andra anvisningar eller föranleda en justering av de här gjorda. Men för det ändamål, varom nu är fråga och på de uppgifter, som varit för mig tillgängliga, har jag för min del kommit till följande huvudsakliga resultat.

De av interpellanten, herr Lithander, till mig riktade frågorna, ge mig anledning att beröra spörsmålet om, *vilka åtgärder synas främst kunna ifrågakomma för att S. J:s affärsdrift skall lämna ett skäligt tillskott till statskassan.*

Orsaken till att statsjärnvägarnas utgifter under de två sista åren så sprungit i höjden, att hela driften kommit att uppvisa högst betydande underskott, är främst att söka i de *åbnorma bränslekostnaderna* under dessa år. Bränslekostnaden uppgick sålunda i runda tal år 1914 till 8,755,000 kronor, år 1915 till 22,667,000 kronor, 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 trafi-

kens 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, fränsett någon ökning av de trafikerade järnvägar-
nas längd — visar det sig, att S. J:s bränslekostnader år 1918 med ett *genomsnittligt kolpris av 167:92 kronor per ton* betingade en utgift av 108.135,260 kronor, medan de år 1914 med ett *genomsnittligt kolpris av allenast 16:17 kronor per ton, uppgingo till 8,755,774 kronor* — således en *differens på ej mindre än över 99 miljoner kronor*. För att vinna exaktare jämförelser må nämnas, att bränslekostnaderna per 100 lokkm. utgjorde 1914 kronor 21, 1917 kronor 115 och år 1918 kronor 262, samt per 1,000 vagnsaxelkm. år 1914 kronor 8,57, år 1917 kronor 44,68 och 1918 kronor 104,68. Kolens i allmänhet dåliga beskaffenhet har avsevärt ökat bränsleförbrukningen per lokkm. och vagnsaxelkm. och dessutom vållat en betydande stegring i arbetskostnader.

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 dyrbara ersättningsmedel måst användas. Några belysande exempel härutinnan må anföras.

Sälunda har kostnaden för andra driftsmaterialier än bränsle i lokomotivtjänst stegrats från 3.11 kronor per 100 lokomotivkilometer år 1914 till 19.07 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 eller under samma tidrymd från 14 öre till 3 kronor per kg. motsvarande ett mer än tjugodubbelt pris.

Materialkostnaderna kunde väl så småningom väntas nedgå, och jämväl en ej särdeles stor nedgång i kolpriset kommer, med bibehållna taxor, att 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 stoppoffringarna för statsverket bliva visserligen högst betydande, men *elektrifieringen torde vara ofrånkomlig, om vi för framtiden vilja vinna ett tillfredsställande ekonomiskt utbyte av statsbandriften*. Tyvärr äro dock här stora finansiella vanskligheter att övervinna. Tiden medgiver ej att närmare ingå på hela elektrifieringsfrågan.

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1913.

(Forts.)

En annan faktor av mycket stor betydelse för S. J:s ekonomi är *personalutgifterna*. Vål kunna i mån som prishivån sjunker dyrtidstilläggen minskas; väl kan också under vikande trafik personalen hållas mera 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 ökade semesterförmåner för personalen, varmed man måste räkna. Det torde därför vara mera ovisst, om man kan emotse ett väsentligt förbättrat ekonomiskt utbyte av S. J. 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 driftsresultat genom en *sänkning av statsbanornas gamla standard* kan ej ifrågakomma. En tillfällig försvagning härutinnan kan visserligen förutses med hänsyn till svårigheterna att uppbringa tillräckliga medel för utvidgnings- och förstärkningsarbeten samt för materialanskaffning. Men härmed vinnes i varje fall icke mycket för det syfte, varom här är fråga, om trafiksäkerheten skall upprätthållas och förstärkas — något varom tvekan ej kan råda — samt om de resandes bekvämlighet fortfarande skall tillgodoses i samma utsträckning som hittills. 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 med antagande av att besparingar och indragningar skola kunna ske vid S. J. — åtgärder som i allt fall icke omedelbart kunna visa ett avsevärdare resultat — och att den största varsamhet iakttages med avseende å nya utgifter, föga förhoppning finnes att genom *nedgång av utgifterna* ett tillfredsställande överskott av statens järnvägars trafik skall vinnas. Annorlunda ställer sig givetvis saken om kolprisen skulle väsentligt nedgå eller när elektrisk drift i övervägande omfattning blivit införd. Men med någon av dessa båda faktorer kan ej gärna räknas för den närmaste framtiden.

Det är därför huvudsakligast genom *inkomstökningar*, som ett tillfredsställande ekonomiskt utbyte av statsbanornas hela drift *för den närmaste framtiden* kan med säkerhet påräknas. En ökning av *trafiken* beror på förhållanden, varöver S. J. icke äger något avsevärdare inflytande. Med avseende å åtgärder till inkomstökning, ligger det närmast till hands att vidtaga *yttre taxeförhöjningar*.

Utvägen med en *yttre taxeförhöjning* 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. Åtgärder

har emellertid sina vanskligheter och är ett i viss mån tveeggat svärd.

Innan jag övergår till att framlägga de skäl, som tala för och de som tala mot en sådan åtgärd, ber jag få lämna en översikt av *den under kristiden följda taxepolitiken*. Denna har, såsom redan förut antytts, gått efter olika linjer vid stats- och privatbanorna. Vid de enskilda banorna ha under de senare krigsåren medgivits dels fasta tilläggsavgifter, dels procentuella taxeförhöjningar, dels ock extra banavgifter i samtrafik, och ha varierande procentsatser kommit till användning för olika banor. Vid statsbanorna ha under berörda år — fränsett en tid, då endast vissa mindre fasta tilläggsavgifter voro föreslagna — endast procentuella taxeförhöjningar tillämpats. 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 härvid har den erforderliga taxeförhöjningen i allmänhet beräknats med en rundligt tilltagen marginal uppåt, avseende vid ett stort antal järnvägar att bland annat täcka uppstående förluster vid trafikminskning. Att härvidlag träffa de riktigaste siffrorna är ett synnerligen grundliga och vanskligt spörsmål, helst som den nuvarande ordningen för prövning av taxorna vid de enskilda järnvägarna och anskaffande av kontrollerat bokföringsmaterial härför ingalunda synes vara tillfredsställande.

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.
(Forts.)

Huru man härutinnan bör gå tillväga för vinnande av säkrare resultat och större enhetlighet bör bli föremål för noggrann utredning, men kräver också en avsevärd tid och återinträdandet av mera normala och stabila förhållanden på området. Inrättandet av ett särskilt kommunikationsdepartement skall tvevelsutan i detta som i många andra avseenden visa sig vara till betydande gagn.

För den närmaste framtiden läser man emellertid få behandla eventuella taxeändringar i väsentligen samma ordning som hittills.

För *statsbanornas* del åter har den erforderliga taxeregleringen varje gång sådan ifrågakommit beräknats till endast sådan storlek, att de redan påvisbara merkostnaderna skulle komma att täckas med endast en mindre marginal uppåt. Detta snävare beräkningssätt har av hänsyn till det allmänna, som statens järnvägar löra främst tjäna, föreslagits av järnvägsstyrelsen, som dock erinrat om driftkostnadernas fortsatta stegring och risken av att beräkna en snäv marginal för icke redan inträdda driftkostnadsstegringar och för trafikminskning. Beräkningssättet har jämväl av samma hänsyn gentemot det allmänna godkänts av Kungl. Maj:t. och vad den senast genomförda taxeregleringen angår, jämväl av riksdagen, som avgivit yttrande över det då föreliggande taxeförslaget.

Man 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 från t. o. m. år 1916 erhöles härvid, med även ganska obetydliga taxeförhöjningar, en skäligen avkastning av järnvägsdriften. När trafiken sjönk, visade det sig åter vara otillfredsställande med sådana

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918. taxeförhöjningar, vid vilka icke tillräckligt räknats med driftkostnadernas fortsatta stegring.

En i ej ringa grad bidragande orsak härtill har varit, att statsbanorna under detta senare skede tagits i anspråk för *vinnande av vissa statliga och allmännyttiga syften* på bekostnad av deras egna intressen ur rent affärsmässig synpunkt. Jag erinrar sålunda ånyo om att statsbanebudgeten belastades med en merkostnad av flera tiotal miljoner kronor för användning av engelska stenkol, att transporter av livsmedel, gödningsämnen och ved, i syfte att ej alltför mycket fördyra dessa nödvändighetsvaror för konsumenterna, ända till sommaren 1918 besörjdes mot alltför låga tariffer, och därmed vållade avsevärd inkomstminskning för statsbanorna, att statsbanorna fått bära mycket avsevärda kostnader, långt överstigande influtna inkomster, för transporter av post och 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 gent emot närtrafiken var givetvis påkallad av hänsynen til bostadssvårigheterna i städerna och till de kringliggande egnahemssambhällena — 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 således 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, så vitt jag känner, även i andra länder och torde under utomordentliga förhållanden vara den för *statsdrift* naturliga. I Danmark och Norge har man gått så långt, att man utbetalat *krigstidstilläggen icke av trafikmedel utan direkt av statskassan*.

Emellertid visa driftkostnaderna för närvarande icke, såsom dock allmänt väntats, tendens till minskning, ehuru relativa fredsförhållanden inträtt. Det synes fastmer vara att befara att under avsevärd tid framåt driftkostnaderna skola överstiga inkomsterna, såvida en ny taxereglering icke genomföres. Man måste sålunda allvarligt överväga förutsättningarna för en sådan.

Jag ber då först få erinra om det förslag till nya person- och godstaxor, som avgivits av järnvägstaxekommittén. Detta förslag, som bygger på före kristiden rådande prisetförhållanden, har för yttre remitterats till järnvägsstyrelsen. Att i en tid, då alla ekonomiska förhållanden flyta, kunna för ett omfattande statsbanenät snabbt framlägga och genomföra förslag till ny taxa, anpassad efter de ändrade förhållandena, möter de största svårigheter. Vid en eventuell ny taxereglering under den allra närmaste tiden torde man sålunda bliva nödsakad att fortfarande provisoriskt lägga den nu gällande ordinarie taxan som grundval. Emellertid möta även

här svårigheter. Konjunkturerna äro i vikande, och alla transporter kunna icke i samma grad bära en likformig taxeförhöjning.

Betydande taxetekniska svårigheter möta således för en anpassning av tarifferna till sådan höjd, som med hänsyn till driftkostnadernas stegring är behöflig 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 tillräcklig 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 synnerligen riskabel framstå en taxeförhöjning, som vid de inom kommunikationsväsendet ledande statsbanorna genomföres vid en 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 högt uppdrivna prisnivån. En taxeeökning skulle gå i motsatt riktning mot dessa strävanden och i viss mån motverka desamma. Industrien, som är järnvägarnas största kund, arbetar för närvarande på de flesta håll under ganska prekära förhållanden. En mera betydande taxeförhöjning å gods kunde därför komma att menligt inverka på den industriella produktionen. Där så blir fallet, gå även trafikinkomsterna ytterligare ned och driftresultatet kommer att försämrast i stället för att förbättras.

Gent emot 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 drifförlust. Därmed får *landet i sin helhet* bestrida kostnader, vilka rätteligen bort uttagas allenast av *trafikanterna*. Rättvisan härav skulle dock möjligen kunna försvaras, om alla Sveriges järnvägar vore statsbanor. Tungan bleve då någorlunda jämt fördelad på landets invånare. Nu går emellertid Sveriges trafik till ungefär hälften på enskilda järnvägar. Om en ytterligare taxeförhöjning icke genomföres vid statsbanorna, så blir alltså följden en mycket ojämn fördelning på landets olika delar av kostnaderna för upprätthållande av landets järnvägskommunikationer.

Nyss förut berörda förhållanden, som tala mot ytterligare taxeförhöjningar vid statsbanorna, jämte förhoppningar om att efter krigets upphörande utgifterna särskilt för bränsle men också för andra förbruksartiklar skola avsevärt nedgå, hava avhållit mig från att underställa årets riksdag förslag om en ytterligare förhöjning av taxorna vid statens järnvägar. Härtill ha också bidragit förhållandena för, att en mera avsevärd taxeförhöjning skall ytterligare nedpressa den särskilt på allra senaste tiden i nedgång varande trafiken. Då emellertid trafikförhållandena under sista tiden snarare försämrats än förbättrats, måste frågan om ytterligare taxeförhöjningar omedelbart upptagas till förnyat noggrant övervägande. Som

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägares drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

den långt framskridna riksdagstiden icke medgiver, att denna fråga nu underställes riksdagens yttrande, något som eljest varit i hög grad önskligt — är det för mig och regeringen av stort värde, om genom uttalanden i nu förevarande ämne i riksdagen en ledning kan vinnas för Kungl. Maj:ts blivande beslut i detta ömtåliga och svårbedömda spörsmål.

Genom vad jag förut anfört rörande taxeförhållandena vid statens järnvägar och vid de enskilda järnvägarna samt beträffande den ojämna fördelning för landets olika delar av kostnaden för landets järnvägskommunikationer, som uppkommer genom ytterligare taxeförhöjningar vid statens järnvägar, framstå för mig allt mera klart de allvarliga olägenheter, som äro förbundna med vårt svenska järnvägsnätets splittring på en mångfald förvaltningar. Den oenhetlighet i tariffbildning, som tidigare förefunnits, har under kristiden på ett alldeles abnormt sätt ökats, så att järnvägstarrifferna såväl i persontrafik som framför allt i godstrafik förete de största olikheter vid skilda järnvägar. Den inträdda revolutionen i alla driftkostnadsförhållanden kan icke väntas snart avlösas av en prisnivå, som ligger nära den före kriget rådande. Sagda olikhet i tariffer måste därför fortbestå, såvida man vill fasthålla vid, att varje särskilt järnvägsföretag skall kunna drivas med behållning.

Interpellanten herr Lithander säger, att det visat sig vara möjligt ernå gott ekonomiskt resultat vid rationell drift av enskilda järnvägar med tillbörligt tillgodoseende av såväl ägare som personalens och trafikanternas berättigade intressen ävensom trafiksäkerheten. Det för ägarna tillfredsställande resultatet har emellertid, såsom i det föregående visats, ernåtts medelst taxeförhöjningar, som på de flesta håll varit mycket stora. Jag tror mig kunna uttala tvivel om, huruvida trafikanterna härvidlag alltid känt sina intressen tillgodosedda, och jag känner mig tämligen förvissad om, att de enskilda järnvägarnas trafikanter med glädje skulle accepterat de i stort sett vida lägre statsbanetarifferna.

Interpellanten herr Lithander har i sin interpellation uttalat den uppfattningen, att kristidens erfarenheter tala *emot* ett förstatligande i större omfattning av enskilda järnvägar. Jag saknar anledning att nu närmare ingå på problemet om de enskilda järnvägarnas förstatligande; en del skäl, som *tala för* en dylik åtgärd, hava emellertid enligt min mening vunnit i ökad styrka under kristiden. Men jag är fullt enig med interpellanten därom, att man måste fordra ett gott resultat av statsbanedriften. Innan den under utredning liggande frågan om införlivande med statsbanenätet av enskilda järnvägar kan framföras till förverkligande, bör därför en väl avvägd jämvikt åter ha inträtt mellan statsbaneinkomsterna och statsbaneutgifterna samt en säker grund ha lagts för det utökade statsbanenäts räntabilitet.

Statsutskottet hemställer 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 tillfredsstäl-

lande resultat av driften vid statens järnvägar. Tanken på en särskild utredning av statens järnvägars ekonomiska förhållanden under de sista åren har ingalunda varit mig 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 med krigstillståndets avslutande en sänkning av kolpriset — den såsom jag ofta framhållit viktigaste orsaken till statsbanornas försämrade ekonomiska ställning — skulle komma till stånd, så att förlusten 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 planerar, men vilkas resultat ej mera omedelbart kunde komma till sin rätt. Om riksdagen emellertid nu, som jag förutsätter, biträder statsutskottets förevarande hemställan, kommer jag givetvis att omedelbart föreslå Kungl. Maj:t företaget av berörda utredning. Det synes också kunna antagas, att den ifrågasatta utredningen genom utom statens järnvägars krets stående sakkunniga skulle kunna vara till stort gagn även för statens järnvägars förvaltning. Åtskilligt av värde för järnvägsstyrelsen i dess åtgärder att förbättra statsbanornas nuvarande ekonomiska situation bör man kunna påräkna av en sådan utredning. Uppenbart synes mig vara, att denna utredning bör snarast möjligt påbörjas och bedrivas så att förslag i olika avseenden kunna successivt framläggas.

Jag ber, herr talman, med dessa ord i anledning av statsutskottets föreliggande utlåtande få förklara, att jag icke har något att erinra däremot utan förordar bifall till detsamma.

Herr L i t h a n d e r: Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet och chefen för civildepartementet för hans långa och utförliga svar på min interpellation. Jag beklagar endast, att han icke däri ger en tydlig och klar linje att gå för att erhålla ett gott resultat av statens järnvägar, och att man i den labyrint av siffror och procentsatser, som här förebragts, i alla fall saknar, vad jag skulle hava sökt och gärna sett att man funnit, nämligen klara signaler utåt, vad man skulle göra för att komma ur detta läge, de verkliga positiva åtgärder för att komma ur det läge vi kommit i. Tvärtom ansåg herr statsrådet, att vi möjligen ej få ränteavkastning ens för en tid framåt, och det är väl i alla fall en sak, som vi nog måste gå vida djupare in i, än som här har skett, ty det gäller, mina herrar, en av de viktigaste ekonomiska frågor, vi hava i vårt land, den huruvida det största kapital vi nedlagt någonstades skall i fortsättningen, som nu skett, vara räntelöst — räntelöst, så att man icke ens kan betala räntorna å de statslån, som vi upptagit inom och utom landet för att trygga järnvägarnas tillkomst. Herr statsrådet sade, att det endast är ökade inkomster, som kunna bota. Ja, ökade inkomster kunna bota men icke enbart sådana, ty enligt min mening ligger det huvudsakliga botemedlet i en betydligt mycket större följd-

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918. riktighet i den ekonomiska driften, ett aktgivande på ekonomiska förhållanden och omständigheter, som icke blivit utfört i praktiken på samma vis som det skett vid de enskilda järnvägarna, eller som man över huvud taget finner i enskild verksamhet.

(Forts.)

Herr statsrådet nämnde som en detalj, att arbetsintensiteten vore minskad. Måhända kan man söka det i en bristande disciplin, som man nog tyvärr torde hava förmärkt på senare tider hava försämrats. Men i alla fall den saken bör givetvis bli föremål för undersökning. I alla fall kan man konstatera, att den ökning i arbetsintensitet, som här i denna kammare har framhållits skulle bli en följd av minskad arbetstid, har i varje fall vid statens järnvägar icke visat sig äga rum. Herr statsrådet nämnde, att det var svårt att anpassa personaltillgången efter växlande behov, och det är givetvis sant, men vad jag finner anmärkningsvärt är, att statens järnvägars personal ökats avsevärt, efter det järnvägsstyrelsen förklarar, att den emotser en minskning av trafiken, och det är ju i alla fall något som icke bort hava ägt rum.

I den skrivelse, som utsänts av statsbanechefen, står det på andra sidan, att man den 30 oktober 1917 beräknade ett överskott på 25 miljoner kronor. Men redan den 25 januari motsåg man i stället för ett överskott en förlust av 25 miljoner kronor. Jag finner det vara synnerligen anmärkningsvärt, att vederbörande på en tid av tre månader göra en så stor felberäkning i staten, att det rör sig om 50 miljoner kronor.

Så går styrelsen till Kungl. Maj:t och framhåller detta. Men den framhöll samtidigt vissa betänkligheter mot en ytterligare taxeförhöjning och hänsköt utan eget förslag saken till Kungl. Maj:ts bedömande. Det finner jag också vara anmärkningsvärt av ledningen för ett företag, ett ekonomiskt företag — eller ett företag, som i varje fall skall vara ekonomiskt — att den så långt ifrån att taga ställning till denna sak rent av inbjuder att uraktlåta att vidtaga de mått och steg, som naturligtvis äro nödvändiga och som i den enskilda driften, efter Kungl. Maj:ts medgivande, fått äga rum och böra äga rum, så vitt man skall ägna någon tanke åt den ekonomiska sidan av saken.

Såsom ett skäl till att brist uppstått anför järnvägsstyrelsen, att det lämnats krigstidshjälp. Men den saken har järnvägsstyrelsen varit både med på, föreställer jag mig, och även i vetskap om att riksdagen beviljat. Det är en kostnad, som drabbar denna rörelse, och då skall den väl i all rimlighets namn tagas med i kalkylerna.

Herr statsrådet nämnde, att statens järnvägar varit oförmånligt ställda i avseende på bränsle därigenom att man köpt de dyra engelska kolen. Jag skall i detta fall be att få nämna, att av järnvägsstyrelsen beräknades för lokomotivbränsle ett konsumtionspris av 120 kronor per ton. Men, mina herrar, de enskilda järnvägarna ha haft ett medelpris av 167 kronor per ton vid de större järnvägarna och i verkligheten har det varit högre vid en hel del av de enskilda järnvägarna. Vid statens banor har priset för engelska kol varit 164 kronor. Där är det ju i alla fall lägre än vad genomsnittspriset på kol varit för de enskilda banorna. Hårtill kommer, att de enskilda järnvägarne haft att räkna med tyska kol och statens järnvägar med engelska, och därför utom

det att dessa dessa senare äro för statsbanorna 3 kronor billigare i genomsnittspris än för de enskilda järnvägarna så tillkommer för de engelska kolen en ökad värmeeffekt av 20 procent.

Ja, det talas här också om att det är på taxeförhöjningarnas område, som bristerna skola täckas, men man talar här i järnvägsstyrelsens betänkande icke alls om huru man skulle gå fram för att ernå besparingar.

Jag torde längre fram återkomma till vad herr statsrådet sagt.

Jag har emellertid erhållit en utredning, som är synnerligen belysande och som upptager en del av dessa aktuella spörsmål. Jag skall be att få referera denna skrivelse. Den lyder så:

»I anledning av denna interpellation har statsbanechefen i en skrivelse den 24 april till civilministern lämnat en utredning, dels om de framställningar, som tidvis gjorts i inkomstreglerande syfte samt jämförelse mellan beräknat och uppnått resultat, dels en jämförelse mellan driftresultaten vid statens och enskilda järnvägar.

Den sistnämnda jämförelsen är av mycket stort intresse, i all synnerhet som statsbanechefen genom denna jämförelse vill ådagalägga, att statsbanornas drift är billigare än privatbanornas och att dessas ekonomiska bättre resultat vunnits uteslutande genom högre taxor.

För en och var har väl detta påstående kommit som en fullständig överraskning. Att statsbanedrift varit dyrare än enskild drift, har ju allmänt ansetts såsom ett axiom.

Såsom var att vänta, har Svenska Järnvägsföreningen i en skrivelse till civilministern gjort åtskilliga erinringar mot statsbanechefens jämförelser och därvid påvisat det fullständigt oriktiga och vilseledande uti att på grund av dessa jämförelser grunda något omdöme om de enskilda järnvägarnas drifthushållning i förhållande till statsbanans. —

I sin utredning har statsbanechefen gjort en jämförelse ifråga om inkomster och utgifter per personkilometer plus tonkilometer betraktade såsom trafikintensitet mellan statsbanorna å ena sidan och alla de enskilda järnvägarna såväl bred- som smalspåriga betraktade såsom en enda bana å andra sidan.

Det framträder genast även för en icke järnvägsman, huru oriktigt det måste vara att jämföra framförallt utgifterna per trafikintensitet och därpå grunda ett omdöme om den ekonomiska skötseln. En sådan jämförelse äger berättigande allenast mellan två järnvägar, som utvisa samma trafikintensitet, samma medelreselängd och samma medeltransportlängd och detta allenast under den givna förutsättningen att båda järnvägarna äro antingen bredspåriga eller smalspåriga. Jämförelsen mellan en bredspårig och en smalspårig bana blir alldeles missvisande, för så vida man av jämförelsen vill dra slutsatser angående den ekonomiska skötseln banorna emellan.

Även en lekman bör kunna fatta, att kostnaden per kilometer och tonkilometer att framföra t. ex. en lastad godsvagn blir större, om vagnen framföres blott 5 kilometer, än om den framföres 100 kilometer. Anledningen härtill är givetvis den, att en hel del av kostnaderna äro lika stora, vare sig vagnen framföres 5 eller 100 kilometer. Om den ena järnvägen har större trafikintensitet än den andra, så att den förra

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

t. ex. med moderna bränslebesparande, kraftiga lokomotiv kan i sina godståg utnyttja lokomotivets hela dragkraft, under det att så icke är fallet hos den senare, så är det självklart, att denna sistnämnda järnväg får en vida högre kostnad per tonkilometer. I ännu högre grad blir detta fallet vid en smalspårig bana, där den rullande materiellen i regel har en mycket lägre bärighet än vid bredspåriga banor och lokomotiven mindre dragkraft, där svagare trafikintensitet råder, och medeltransportlängderna äro mycket korta i jämförelse med statsbanornas. Att den smalspåriga banan får en ofantligt mycket högre driftkostnad per trafikenhet än statsbanorna, ligger i öppen dag, men icke skulle det falla en trafikman in att göra gällande, att statsbanorna på grund härav hava en bättre ekonomisk skötsel, eller att det ekonomiska resultatet skulle bli fördelaktigare, om banan förvaltades av Statens järnvägar. Förhållandet kan i själva verket vara alldeles tvärtom.

Vad som här uttalats ifråga om godstrafik gäller i stort sett jämväl ifråga om persontrafik.

Såsom av Svenska Järnvägsföreningen framhållits är medeltransportlängden för år 1915 — det sista år officiell järnvägsstatistik föreligger — 161,6 kilometer vid Statens järnvägar, 60,1 kilometer vid normalspåriga privatbanor och 31,2 kilometer vid smalspåriga privatbanor. Den är vid Statens järnvägar således 102 % längre än vid normalspåriga och 418 % längre än vid smalspåriga privatbanor.

Medelreselängden för samma år är resp. 47,0, 21,3 och 17,8. Vid Statens järnvägar alltså resp. 120 % och 164 % högre än vid normal- och smalspåriga privatbanor.

En faktor, som jämväl i hög grad inverkar på driftkostnaden, är banornas olika byggnadssätt. De enskilda banorna hava på grund av svårigheten att anskaffa byggnadskapitalet nödgats i mycket stor utsträckning bygga järnvägarna på billigare sätt än statsbanorna, med större och längre stigningar samt lägre kurvradier, vilket givetvis i sin mån bidrager till en högre driftkostnad per trafikenhet, och gäller detta i all synnerhet de smalspåriga banorna.

För att få en bild av trafikintensiteten vid Statens järnvägar och enskilda järnvägar lämnas härnedan uppgift för år 1918 av antalet personkilometer, tonkilometer samt summa person- och tonkilometer per bankilometer.

Statens järnvägar	237,400	personkm.,	489,100	tonkm.,
Enskilda	»	95,700	»	149,400
Statens	»	726,500	person- och tonkm.	
Enskilda	»	245,100	»	»

Utgörande följande procental mera å Statens järnvägar än å enskilda järnvägar: 148 % för personkilometer,

227 % » tonkilometer

196 % » person- och tonkilometer.

Statsjärnvägarna hava således ej mindre än 196 % större antal person- och tonkilometer per bankilometer än enskilda järnvägarna.

Då man nu vet, att driftkostnaden per person- och tonkilometer sjunker, allt eftersom medelreselängden, medeltransportlängden och

trafikintensiteten stiger; då det här ovan visats, att för år 1915 statsbanornas medelreselängd är resp. 120 och 164 % större samt medeltransportlängd resp. 102 och 418 % större än vid normal- och smalspåriga privatbanor — för åren 1916—1918 torde skillnaden sannolikt vara ändå större —; då det vidare konstaterats, att statsbanorna för år 1918 hava 196 % större antal person- och tonkilometer per bankilometer än privatbanorna, så förefaller det högst anmärkningsvärt, att statsbanornas kostnad per person- och tonkilometer med allenast 15 % understiger samtliga de enskilda banornas för år 1918.

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

Det ovanstående torde till fullo ådagalägga, huru rent orimligt och missvisande det är att jämföra utgifterna per trafikenhetsenhet vid de trafikstarka statsbanorna med de trafiksvaga enskilda banorna, mindre och större, bredspåriga och smalspåriga, betraktade såsom en enda bana och därav draga bestämda slutsatser, att statsbanornas drift är billigare.

Det fordras helt andra undersökningar för att kunna bedöma denna fråga. Den gjorda jämförelsen har icke i någon mån rubbat den allmänna uppfattningen, att statsbanedrift är dyrare än enskild drift. Tvärtom har den varit ägnad att stärka denna uppfattning.

För kommunikationerna liksom på alla områden inom industrien, affärs- och näringslivet är det av vikt, att det finnes ett rikhaltigt statistiskt material, som kan tjäna till vägledning vid åstadkommande av en verkligt rationell drift. För det ekonomiska utbytet är det av största betydelse, att statistiken får visa den väg, som bör och skall följas. Men om felaktiga slutsatser dragas av det statistiska materialet blir statistiken i stället till skada. Statistik är nog bra, men den skall riktigt användas.

Statsbanorna trafikera sedan åtskilliga år tillbaka de förutvarande privatbanorna Svartälvs järnväg samt järnvägen Höganäs—Mölle. Då man håller före, att statsbanedrift är billigare än enskild drift, så borde ju också vid dessa järnvägar kostnaden per trafikenhetsenhet ställa sig lägre än vid enskilda järnvägar. Hur förhåller det sig nu härmed? De senaste tillgängliga siffrorna återfinnas i officiella statistiken för år 1915. Enligt denna är driftkostnaden per person- och tonkilometer vid Svartälvs järnväg 7,73 öre, vid Höganäs—Mölle järnväg 10,37 öre och vid enskilda järnvägar 2,98 öre. Även om siffrorna äro anmärkningsvärt höga, kan det icke gärna falla en trafikman in att därav direkt draga den slutsatsen, att driften vid dessa båda banor handhaves på ett så mycket dyrare sätt än vid de enskilda banorna. Huvudsakliga anledningen till den höga kostnaden per trafikenhetsenhet är att söka i svag trafik samt kort medelreselängd och medeltransportlängd.

Förut har framhållits, att jämförelse mellan olika järnvägars utgifter per trafikenhetsenhet icke äger något värde för ett jämförande av den ekonomiska skötseln under annan förutsättning, än att de äga samma medelreselängd och medeltransportlängd samt samma trafikintensitet. I Svenska Järnvägsföreningens bemötande av statsbanchefens skrivelse uttalas bland annat, att en jämförelse mellan statsbanorna och de större normalspåriga enskilda järnvägarna helt visst skulle lämna

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.
(Forts.)

ett annat och för de senare fördelaktigt resultat. En sådan jämförelse bör därför vara av intresse att vidtaga.

Vi hava från Bergslagens, Stockholm—Västerås—Bergslagens och Gäfle—Dala järnvägar, tre av landets större enskilda järnvägar som ifråga om väglängd sammanlagt representera 25,2 % av hela statsbanenätet, införskaffat erforderliga statistiska uppgifter. Det är då först av betydelse att undersöka trafikintensiteten samt medelrese- och medeltransportlängderna.

Antalet person- och tonkilometer per bankilometer utgöra vid S. J. 726,000 och vid de tre privatbanorna 598,000, alltså 21 % högre vid S. J. Medelrese- och transportlängderna finnas icke tillgängliga senare än år 1917, men dessa siffror äro lika användbara såsom jämförelsetal. Medelreselängden är vid S. J. 47, vid B. J. 43, vid S. W. B. 23 och vid G. D. J. 25, alltså resp. 9, 104 och 88 % högre vid S. J. Medeltransportlängden är vid S. J. 171, vid B. J. 134, vid S. W. B. 77 och vid G. D. J. 50, alltså resp. 28, 122 och 242 % högre vid S. J.

Det är således påfallande, att trafikintensitet, medelrese- och medeltransportlängder vid S. J. ligga högst väsentligt över de tre privatbanornas. Dessa senares driftkostnader per trafikenhet böra därför ligga betydligt över statsbanans. Det verkliga förhållandet är dock alldeles tvärtom. Statsbanans utgifter per trafikenhet (person- och tonkilometer) för år 1918 är 7,73 öre men de tre privatbanornas 6.09 öre, skillnad 1,64. Men då är att märka, att dessa tre privatbanor tillämpat ett genomsnittspris för lokomotivbränsle under året, som ligger ungefär kronor 22,50 över statsbanans. Hade S. J. nödgats tillämpa samma höga konsumtionspris, hade förlusten för 1918 ökat med ytterligare 16 miljoner kronor i runt tal. Hade privatbanorna tillämpat samma kolkonsumtionspris som S. J., hade deras kostnad per trafikenhet legat 2 öre under statsbanans, och 2 öre per person- och tonkilometer vid S. J. betyder en summa överstigande 78 miljoner kronor.

Dessa privatbanor hava liksom S. J. i förhållande till sin längd långa förlustbringande linjer, men hava däremot nattågstrafik endast å linjen Göteborg—Mellerud.

Det är svårt att bedöma, huru mycket S. J:s utgifter skulle minska, därest nattågstrafiken ändrades till dagtrafik, men räknar man med 15 miljoner kronor eller 10 % av hela personalkostnaden, bör man vara på den säkra sidan.

Ovanstående exempel visar, huru galet det måste vara att bedöma den ekonomiska driftshushållningen vid statsbanorna genom en jämförelse av utgifterna per trafikenhet vid S. J. och *samtliga* enskilda normalspåriga och smalspåriga banor betraktade såsom en helhet. En sådan slutledning kan möjligen en statistiker tillåta sig men icke gärna en skolad trafikman.

För att än ytterligare visa, huru välbeställt det är vid de svenska statsbanorna, göres en liknande jämförelse med de danska och norska statsbanorna och konstateras, att såväl inkomsten som utgifterna per trafikenhet äro lägre vid de svenska statsbanorna. En närmare granskning av bilagorna utvisar dock, att såväl trafikintensitet som medel-

reselängd och medeltransportlängd äro större vid de svenska än vid de danska och norska statsbanorna. *Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.*

Dessa senares inkomster (även med tillämpning av samma taxa och utgifter per trafikenhet böra därför ligga högre än vid svenska statsbanorna.

Siffrorna utvisa, att Norge har den minsta trafiken samt kortaste medelrese- och transportlängd. Granskar man resultatet per trafikenhet, så visar också Norge den största utgiften.

Av jämförelsen kan man lika litet här draga några slutsatser rörande den ekonomiska driftshushållningen.

I en senare skrivelse av den 27. maj har statsbanechefen yttrat sig över Järnvägsföreningens skrivelse och nödgas här erkänna, att en jämförelse mellan driftsresultaten vid statsbanenätet och å andra sidan hela det enskilda järnvägsnätet ej kan giva riktiga resultat. Man måste då fråga sig, varför har statsbanechefen gjort dessa jämförelser och av dessa dragit den kategoriska slutledningen, att statsbanornas drift är billigare än de enskilda banornas.

Den uttalade förvissningen, att statsrådet icke kan ha gjort de misstydningar av de lämnade statistiska siffrorna, som Järnvägsföreningen synes befara, förefaller något underlig. Genom att utsända skrivelsen i tryck till samtliga riksdagsmän, officiella myndigheter och landets press har ju kungl. Järnvägsstyrelsen avsett att bringa till dessas kännedom orsakerna till det dåliga ekonomiska utfallet av Statens järnvägars drift för år 1918 jämfört med de enskilda banornas. Ingen, som genomläst detta aktstycke, kan väl undgå att få den uppfattningen att statsbanechefen genom sina jämförelser vill ådagalägga, att de enskilda banorna förvaltats dyrare än statsbanorna. Detta framgår också ganska klart i en längre artikel i Göteborgs Handelstidning för den 17. maj, däri Redaktör Gustaf Siösteen meddelar, att han från statsbanechefen erhållit både skriftliga och muntliga ingående upplysningar om orsaken till statsbanornas ofördelaktiga ekonomiska ställning i jämförelse med privatbanorna. I sagda artikel framhålles, att den första fråga allmänheten gör sig inför statsbanornas ekonomiska trångmål är denna: ställer sig statsbanornas skötsel dyrbarare än de enskilda järnvägarnas? Det finnes väl få personer i vårt land, säger han, som icke äro beredda att på rak arm besvara denna fråga med ja. Det finnes, fortsätter han, flera sorters järnvägsstatistik, men den viktigaste är den, som anger våra järnvägars utgifter per trafikenhet, person- och tonkilometer. Av denna statistik, säger han, framgår utan gensägelse, att statsbanornas trafik är nationalekonomiskt fördelaktigare, då den befordrar gods och passagerare till lägre självkostnad, än privatbanorna, samt att statsbanorna arbeta billigare än privatbanorna.

Då den, som både skriftligen och muntligen direkt informerats av statsbanechefen, på grund härav konstaterar, att kostnaderna per trafikenhet ådagalägga en billigare skötsel av statsbanorna än av privatbanorna, så må det ju vara förklarligt, om var och en annan, som läst utredningen, får den uppfattningen, att det är detta, som statsbanechefen velat bevisa.

(Forts.)

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

Statsbanechefen förklarar nu, att han låtit undersöka, huru dels inkomsterna, dels utgifterna under kristiden *ökats* vid å ena sidan statsbanenätet och å andra sidan privatbanenätet och funnit, att denna *ökning* vid statsbanorna varit ifråga om utgifterna ungefär likartad med ökningen vid privatbanorna, men ifråga om inkomsterna ojämförligt mindre vid statsbanorna. Härmed vore enligt hans åsikt, den huvudsakliga förklaringen given till de olika ekonomiska driftresultat, som stats- och privatbanor ha att uppvisa under de senaste krigsåren.

Det stora felet ligger fortfarande däri, att jämförelsen göres mellan inkomst- och utgiftsökningen per trafikenhet (person- och tonkilometer). För trafikenhet måste kostnaden *ovillkorligen stiga kraftigare* vid de enskilda banorna, som med mycket kortare medelrese- och transportlängder utvisa en vida svagare trafikökning än vid statsbanorna. Trafikstegringen per trafikenhet är vid enskilda järnvägar sedan 1913 11,7 % men vid statsbanorna 34,3 %.

Driftkostnaden per trafikenhet borde därför ha *ökats vida kraftigare* vid de enskilda banorna än vid statsbanorna. Så är dock icke fallet. Ökningen är tvärtom procentuellt taget något mindre vid de enskilda banorna.

I statsbanechefens skrivelse den 24. april framhålles, att en av anledningarna till det ofördelaktigare resultatet vid statsbanorna varit de fördyrade bränslekostnaderna på grund av tvånget att inköpa engelska kol. Ensamt den utgiftsstegring, som härigenom belöper sig på år 1918, beräknas till 22 miljoner kronor.

Då Järnvägsföreningen framhåller, att de enskilda järnvägarnas konsumtionspris för utländskt lokomotivbränsle varit under 1918 högre än vid statsbanorna, måste statsbanechefen medgiva detta men håller före, att de använda konsumtionsprisen icke äro några exakta mått för järnvägarnas verkliga bränslekostnader under året. Man har svårt att här följa statsbanechefen i hans tankegång. Avsikten har ju varit att visa anledningen till det ofördelaktigare ekonomiska resultatet för år 1918 jämfört med privatbanornas. Det ekonomiska resultatet beror ju bland annat på, vilket *konsumtionspris*, som under året tillämpas för lokomotivbränsle. Hava statsbanorna i räkenskaperna för år 1918 påfört ett lägre pris per konsumerad ton bränsle än de enskilda banorna, så har naturligtvis härigenom vunnits ett så mycket fördelaktigare driftresultat. Det angivna skälet, att anledningen till det ofördelaktiga resultatet för år 1918 är att söka i högre kolpris än vid de enskilda banorna, är således grundfalskt. Förhållandet är ju i själva verket tvärtom.

Statsbanechefen söker förringa betydelsen av, att de enskilda järnvägarna hava att erlægga 3 miljoner kronor i skatter, genom att denna post för år 1918 utgör allenast 1,5 % av utgifterna. Å andra sidan har ägnats stor omsorg att påvisa, vilka betydande förluster som statsbanorna gjort på vagnsamtrafiköverenskommelsen. Bilagans författare i denna fråga beräkna S. J:s *hela* förlust under förutsättning av 1919 års prisetförhållanden till 1,400,000 kronor. Detta utgör allenast

0,48 % av utgifterna. Denna minskning kan i sin helhet för övrigt bortfalla först då landets *samtliga* normalspåriga banor blivit förstatligade. Och så långt i förstatligande synes ju icke ens statsbanechefen vilja gå.

Ang. täckande av riss del av statens järnvägars driftförlust under år 1913.

Var hava vi nu att söka anledningen till, att statsbanorna under de senare åren lämnat ett så sorgligt ekonomiskt resultat? I första hand däri, att taxeförhöjningarna varit för låga och olämpligt avvägda. Då t. ex. förhöjning av godstaxan första gången ägde rum, skedde detta vid såväl statens som enskilda järnvägar genom likartade fasta provisoriska tillägg, olika för olika tariffer men oberoende av transportlängden. Härigenom höjdes alltså avgiften för de korta transportlängderna i väsentligt högre grad än för de längre, en fullt riktig åtgärd, då järnvägstaxekommitténs utredningar klargjort, att statens taxa vore för låg redan under normala förhållanden för korta avstånd. Då godstaxan i början av år 1917 ytterligare höjdes, skedde detta genom en procentuell förhöjning av 20 % på alla avgifter med vissa undantag beträffande livsmedel, men härvid begick man det stora misstaget att för statsbanornas vidkommande slopa de förut utgående fasta tilläggen. Man återgick sålunda till det gamla felet i taxans uppställning, — för låga avgifter för korta avstånd — under det att de enskilda järnvägarnas krav på bibehållandet av de fasta tilläggen och procentuell förhöjning jämväl å dessa godkändes för deras lokala trafik. Det är denna omständighet, som delvis förklarar, att de enskilda banorna med sina väsentligt kortare medeltransportlängder, utvisa högre inkomster per tonkilometer. Ett bibehållande av dessa fasta tillägg med sin inverkan i huvudsak endast för korta transporter hade för affärs- och näringsliv föga eller ingen betydelse men hade i mycket hög grad minskat statsbanornas förluster. I övrigt har man alltjämt räknat allt för optimistiskt och med otillräcklig marginal för den under hela kristiden fortgående starka ökningen av utgifterna. Under en tid, då industri och näringar samlade vinster såsom aldrig förr och en något större höjning av taxorna i stort sett saknade betydelse — befordrades transitogods i oerhörda mängder till Ryssland till förlustbringande frakter, och räknades ständigt fel vid beräkningarna och kom man alltjämt för sent med förslagen, sedan det icke längre fanns någon möjlighet att rädda de miljoner, som redan gått förlorade.

Fort.

I fråga om driftkostnaden nödgades man tyvärr framhålla, att det visat ett slöseri med statens medel, som man icke väntat av statens största affärsdrivande verk, och gäller detta huvudsakligen personalkostnaderna.

Man må komma ihåg, att dessa numera utgöra den största posten i budgeten. Av utgifterna för år 1913 — 304,33 miljoner — utgöra personalkostnaderna icke mindre än 115,82 miljoner kronor, och då äro dessutom en del personalkostnader bokförda på sakliga kostnader.

Granskar man statsbanornas årsstatistik från och med år 1911 finner man följande siffror ifråga om antal personal använd för drift och underhåll:

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

År	Antal (medeltal)	Ökning
1911	24,478	—
1912	24,755	277
1913	26,026	1,271
1914	26,721	695
1915	28,940	2,219
1916	32,153	3,213
1917 vid årets slut	35,813	3,760
1918 » » »	39,279	3,466

Från och med år 1913 och till 1918 års slut d. v. s. på 5 år innebär det en ökning av ej mindre än 51 %. I statsbanechefens skrivelse till civilministern den 24. april finner man ingen förklaring till denna oerhörda personalökning, men däremot återfinnes en sådan i den preliminära redogörelsen för statens järnvägar under år 1918. Man har där satt personalens antal under vart och ett av åren 1913—1918 i relation till en rad av olika trafikstorheter, nämligen trafikerad väglängd tågkilometer, vagnaxelkilometer, ton gods, antal resande, tonkilometer, personkilometer samt bruttoinkomst, varjämte införts de artificiella storheterna ton gods + antal resande samt tonkilometer + personkilometer och gör jämförelse mellan vissa angivna relationstal för personalen i förhållande till trafikarbetet och konstaterar slutligen, att personalens antal i förhållande till det utförda trafikarbetet varit större 1918 än 1913. Storleken av den relativa personalökningen angives till 15 % och man kommer till detta resultat genom att icke taga hänsyn till relationstalen för banlängd, tågkilometer och vagnaxelkilometer och fästa huvudvikten vid antal och kilometer av ton gods och resande. Detta kan icke vara riktigt. Tågkilometer och vagnaxelkilometer böra tillmätas lika stor betydelse som godstonkilometer. Tages hänsyn till samtliga relationstalen, som väl torde vara det riktigaste, finner man, att personalen i förhållande, till det utförda trafikarbetet varit 25 % större under 1918 än under 1913. — Om man utgår från att år 1913 varit normalt trafikår med normalt antal personal, så borde personalantalet för år 1918, som utvisar betydande trafikstegring, per trafikenhet i stället visa minskning snarare än ökning.

Trafiken har för åren 1915 och 1916 stigit avsevärt, men så har också personalen ökats med icke mindre än 5,432 man. Ökningen för år 1917 och år 1918 under vilka år trafiken stadigt gått tillbaka, är fullkomligt oförklarlig. Statsbanechefen själv konstaterar, att trafiken under hela år 1918 befunnit sig i oavbruten tillbakagång och detta trots att de under årets förra del gällande trafikinskränkningarna blivit upphävd. Under det att personalen i stället snarare bort minskas, har likväl aldrig förekommit så kraftig stegring av personalens antal. Ja, även innevarande års 2 första månader utvisa ytterligare stegring med 614 man.

Med den enorma ökning i lönerna, som på sista tiden ägt rum, torde medellönen icke kunna sättas under 5,000 kronor. För de cirka

4 000 man, varmed ökning skett enbart sedan 1917, innebär det en ökad kostnad för statsverket av cirka 20 miljoner kronor.

Något dylikt skulle varit otänkbart vid enskild drift.

Statsbanechefen framhåller bland annat statsbanornas konstnader för centralkök. En närmare granskning, huru härpå kunnat för staten uppstå en förlust på över 4 miljoner kronor, torde icke sakna sitt intresse och böra vidtagas. Av den kortfattade redogörelse, som återfinnes i extrahäftet I för år 1919 framgår, att statsbanorna vid dessa centralkök tillhandahållit mat vida under självkostnaderna. Att statsbanorna lämna sin medverkan till att under kristiden bereda personal möjlighet att erhålla mat, däremot må icke vara något att erinra. Men att Järnvägsstyrelsen tillhandahåller mat mot avgifter, som icke ens täcka kostnaderna för livsmedel än mindre för betjäning och andra omkostnader och detta under förebärande allenast av det skäl, att styrelsen funnit betänkligheter möta att höja inackorderingsavgifterna, utan att en motsvarande ökning av avlöningen ägt rum, innebär en betänkelig princip. Utan Riksdagens eller Kungl. Maj:ts hörande beviljar Järnvägsstyrelsen viss statspersonal ekonomiska fördelar på över 4 miljoner kronor. Inackorderingsprisen hava väl samtidigt stigit för all annan statens personal, utan att dessa här för erhållit annan kompensation än den höjning av lönerna, som Riksdagen vid skilda tillfällen beslutat, en löneförhöjning, som i lika mån kommit dem tillgodo, som erhållit utspisning vid statsbanornas centralkök.

Vid enskilda banor hava också förekommit svårigheter att ordna livsmedelsfrågan på större platser, men man har där låtit personalen själv bära ansvaret och ledningen av dessa centralkök, som därigenom fått karaktären av kooperativa matlag, till vilka förvaltningen, sedan en ansvarig styrelse tillsatts, tillhandahållit lokal och lämnat förlagskapital mot återbetalningsskyldighet. — Det har alltså legat i personalens eget välförstådda intresse att tillse, det inackorderingsprisen varit tillräckliga för att täcka kostnaderna. Men detta är också belysande för skillnaden mellan statsdrift och privatdrift.

Från och med år 1917 övergick Mora—Vänerns järnväg i statens ägo. Då statsbanechefen med skärpa framhåller, att utgifterna per trafikenheter äro lägre vid statens än vid enskilda järnvägar och alltså statens drift billigare, så borde väl också härav följa, att denna bana i statens ägo trafikeras billigare, än då den förvaltades såsom enskild bana. En undersökning härom för åren 1917 och 1918 bör vara av stort intresse. Vid en sådan undersökning bör jämväl utredas, vilken avkastning denna bandel lämnat, sedan den förvaltas av staten.

Före år 1917 kunde som bekant denna bana betala sina skuldräntor och lämna utdelning till aktieägarna. Det återstår att se, huruvida staten nu erhåller skälig ränta å det för järnvägen erlagda inlösningskapitalet. Undersökningen bör äga så mycket större intresset som det är allmänt bekant, att personalen redan under januari månad 1917, den första månaden under statsbaneförvaltning, ökades rätt betydligt och att ökningen under 1917 och 1918 skett i mycket raskt tempo, så att t. ex. stationskarlspersonalen ökats med 100 %.

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.
(Forts.)

Statsbanechefen framhåller, att det är den oenhetlighet i tariffbildning, som utmärker det svenska järnvägssystemet, som varit och alltmer blivit huvudskälet för ett förstatligande av de enskilda järnvägarna, och att särskilt de enskilda banor, som ha större förutsättningar för en relativt billig drift, böra ingå i det större systemet för att bilda motvikt till de många och långa förlustbringande banor, som staten i allmännyttigt syfte ansett sig böra bygga.

Härtill genmäler Järnvägsföreningen, att en starkt bidragande orsak till oenhetligheten är, att atsttsbanorna hava, såsom taxekommittén påvisat, för låga tariffsatser på korta håll — upp till 50 kilometer — så att de korta privatbanorna icke kunna tillämpa statsbanetaxan. När sådan förändring av statsbanetaxan genomförts, torde ett flertal enskilda järnvägar kunna hålla samma tariffer som statsbanan.

I fråga om förstatligandet av banor med billig drift kan detta, säger Järnvägsföreningen, bliva för staten fördelaktigt endast om statsdriften blir lika billig, och inlösen kan ske för en relativt låg köpeskilling.

Är det verkligen någon, som på fullt allvar tror, att de tre här ovan berörda privatbanorna, som utvisats ha en så betydligt billigare driftkostnad än statsbanorna, skulle i statens ägo komma att skötas lika billigt som förut? Exemplet ifråga om Mora—Vänerns järnväg talar ett tydligt språk.

Inlösningspriset skall, om parterna ej kunna enas, bestämmas genom av parterna utsedda värderingsmän. Det är påtagligt, att dessa måste taga hänsyn till banornas affärsvärde, varigenom staten får ett större kapital att förränta än nyss omfördämda privatbanor.

Statsbanechefen säger sig hava sin uppmärksamhet riktad på frågan om höjning av taxan på korta avstånd och ej skola underlåta att för statens järnvägars vidkommande föreslå åtgärder, som taga sikte på omständigheten ifråga. Emellertid befarar han, att svårigheter skola möta att konstruera en tariffbyggnad, som kan visa sig ändamålsenlig för såväl statsbanorna som *mängden* av privatbanor. Han nödgas därför tillsvidare fasthålla vid sin åsikt, att oenhetligheten är ett starkt nationalekonomiskt skäl för förverkligande av tanken på förstatligande av *åtminstone de viktigaste enskilda järnvägarna*. Här gör statsbanechefen en märklig logisk kullerbytta. Det är just de viktigaste enskilda järnvägarna, vilka ha större förutsättning för en relativt billigare drift, som kunna acceptera statens taxa, om den ändras, så som taxekommittén ansett nödvändigt enbart för statsbanornas vidkommande. Men då förfaller ju också huvudskälet för ett förstatligande av dessa. Det borde väl i stället vara de banor, som icke kunna tillämpa statsbanetaxan, som i första hand borde förstatligas. Annars kvarstår ju oenhetligheten i tarifferna lika fullt.

Av det föregående har påvisats, att ett oerhört slöseri är rådande vid statsbanorna ifråga om personal. Med slöseri ifråga om personal följer oundvikligen slöseri på de flesta andra områden. Hos tjänstemännen allt uppifrån och nedåt vinner den uppfattningen insteg, att kostnadssynpunkten icke bör tillmätas någon nämndvärd betydelse. Det är staten, som betalar. Känslan av ansvar för att göra företaget

ekonomiskt bärkraftigt slappas och försvinner, och häri ligger svagheten i all statsdrift.»

Jag ber herr talmannen och även kammaren om ursäkt för att jag upptagit tiden så länge med denna skrivelse. Men det har syntts mig vara viktigt, att vi ägna några minuter mera än kanske eljest varit fallet åt dessa frågor och, när det gäller ekonomiska spörsmål av så stor räckvidd och alldeles särskilt när det är fråga om att på allvar förstatliga de enskilda järnvägarna, att man får det material fram till riksdagen och riksdagens protokoll, som vederlägger mångt och mycket och vederlägger det på ett så tidigt stadium, så att man icke går fram på en väg, som man kanske senare icke skulle vara glad över att ha följt.

Det har talats om att den norrländska malmdriften skulle åstänkommit denna tillbakagång i resultatet; men det är ju i alla fall så, att denna icke i jämförlig grad drabbats av de högre kolpriserna, och därför kan man icke enbart på denna omständighet grunda dessa påståenden. Det är ju så, att denna malm till stor del framföres med elektrisk drift. För övrigt får jag säga beträffande de kontrakt, som av järnvägsstyrelsen och även av herr statsrådet åberopats, att jag finner denna sak mycket egendomlig. Även om den passerar riksdagen utan vidare, så bör givetvis icke något sådant passera järnvägsstyrelsen, som bär ansvaret för att staten ikläder sig ett kontrakt som är så avfattat, att det under vissa förhållanden kan innebära förluster på 30 eller 33 miljoner kronor under ett år. Jag fruktar eller, rättare sagt, jag är övertygad om, att i enskild drift betänker man sig nog mer än en gång, innan man går med på något sådant.

Ja, jag har i min interpellation pekat på en sak, nämligen att dessa förhållanden äro ägnade att rubba vårt lands kredit som land betraktat.

Detta gäller redan detta års resultat, men givetvis blir det framdeles än mera betänkligt, om man verkligen, som herr statsrådet säger, icke kan beräkna att erhålla några räntor på i statsjärnvägarna nedlagda över 800 miljoner kronor, så att vi i stället för att ha denna inkomst skola satsa med skattemedel, varigenom uppstå utgifter, som träffa hela det svenska folket, utgifter på cirka 100 miljoner kronor. Detta är mer än 10 procent av hela kapitalet. I enskild drift skulle det vara en bankruttförklaring, om man ginge fram på den vägen, och enligt aktiebolagslagen får ett verk, som något sådant skulle hända, snart nog lov att inställa sin verksamhet. Man får icke av känslan, att här är det staten, som får träda emellan och betala, låta det gå vidare på denna väg.

Herr statsrådet nämnde, att jag tagit fel beträffande Mora—Vänerns järnväg, och jag medger gärna, att det beträffande några detaljer var fallet. Jag har här själv den fullständiga statistiken, så att jag har kunnat kollationera det, men jag vill då bara säga, att, om järnvägsstyrelsen, som äro fackmän, på tre månader kunnat räkna fel på femtio miljoner kronor, så är det icke så underligt, om en lekman räknar fel på några stationskarlar. I varje fall innebär det i sak ingen förändring, ty personalökningen är så pass stor, att den giver fullt skäl för, vad jag erinrat om.

Jag har från olika personer fått meddelanden, som beröra nu före-

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.
(Forts.)

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

liggande frågor, och jag kan icke neka till, att där finnas synpunkter som man icke kan förbigå.

Jag har här t. ex. ett brev ifrån en bromsare. Man har gjort anmärkning på, att antalet av dem har ökats betydligt. Han ser för sin del lösningen däri, att man icke skall behöva denna stora utökning, utan att man, genom att tidigt göra dem till ordinarie och ge dem mera känsla av ansvar, skulle kunna få bättre resultat. Jag har själv studerat förhållandena rörande olyckan i Hallsberg, där på grund av bristande bromsning en olycka ägde rum — det var efter den olyckan som statsbanechefen icke fördubblade men avsevärt utökade antalet av dessa bromsare. Då visade det sig, att av sex, som skulle bromsa var det två, möjligen även den tredje, som gjort sin skyldighet, men hälften hade icke gjort det. Då synes det mig vara en riktigare utväg, att man träffar sådana anordningar, att de, som ha den uppgiften, utföra sin skyldighet. Icke vinner man något genom att öka antalet. Brevskrivaren tror för sin del icke att denna ökning är lämplig. Han reagerar ganska skarpt bland annat mot dessa oljekontrollörer, s. k. »oljelundare»; jag vet för min del icke, om det är med rätta. Han slutar sin skrivelse med dessa ord: »Som ni se av min skrivelse, är jag en av de lägre, men jag är därför icke utan tanke på vårt lands ekonomi. Icke heller har min skrivelse kommit till av hat eller ovilja mot någon, men jag anser, och det gäller ju i synnerhet statens järnvägar, att alla måste ha klart för sig, att staten icke får bli den mjölkko, som skall mjölkas, tills blodet stänker i stävan.» Jag kan icke neka till att jag fäste mig vid detta brev. Det kom ifrån en man i de breda lagren, som varit i aktiv tjänst sedan många år, men han hade gjort klart för sig, var felet i systemet ligger, och att det icke får gå vidare på detta sätt. Här äro rätt så många talande bevis för att vi äro inne på oriktiga vägar.

Jag skulle vilja tillråda en verkligt grundlig undersökning av den verksamhet, som är berörd i nyss upplästa skrivelse, angående dessa kök, som S. J. haft på olika håll, och även om man rättvist bedömer förhållandena för de personer, som blivit ekonomiskt lidande på denna järnvägsstyrelsens omläggning av verksamheten, men som häromdagen fått avslag på sina ansökningar nämligen de förutvarande restauratörerna.

Jag har den uppfattningen rörande hela denna fråga om Statens Järnvägars ekonomi, att det här gäller alltför stora ekonomiska intressen för hela riket, för att vi skola kunna vare sig uppskjuta denna sak eller säga, att, eftersom det nu en gång är, som det är, så får det vara. Det måste helt enkelt komma därhän, att statens affärsdrivande verk *måste* bära sig, huru vi än skola åstadkomma det resultatet.

Så vill jag vidare säga det, att den här föreslagna utredningen tydligen är mycket nödvändig, och det är även nödvändigt, att den sker snabbt. Men jag skulle vilja giva uttryck åt den uppfattningen att, innan vi låsa fast ledningen för en längre tid framåt, böra vi ha gjort tydligt och klart för oss, vari felet bestått, så att man alltså icke behöver göra orättvisa åt någon eller några, men att man å andra sidan icke heller binder sig framöver, så att vi icke ha möjlighet att få denna statsdrift ekonomisk. Det har gällt 100,000,000 kronor i år, och herr

statsrådet giver föga hopp om en förbättring inom den närmaste tiden. Om detta får pågå en tid av 5 till 6 år, så är det en ren utgiftspost på 500—600 miljoner.

Tyvärr är det ju även så, att denna ökning av förlusterna fortgått även under de sista månaderna, och jag vill fråga herrarna: vart skall det bära hän i beskattningsväg, om statsbanorna skola kräva medverkan från de skattedragande med så stora belopp, som här synes bliva fallet. Hur skall det gå för näringslivet?

I England har nyligen pågått en debatt i parlamentet om samma sak. Jag har studerat detta och vill hänvisa den intresserade till uttalanden därstädes, som visa, att man i olika länder, där man förstärkt järnvägarna, kommit till samma beklagliga resultat. Man har fått en oerhörd ökning av personalen och ökade kostnader, och dessutom har det kommit in ett politiskt moment, som ingalunda varit önskvärdt, men som gjort, att man måst tillgripa motåtgärder, från vilka man sannerligen skulle önska, att vårt land måtte bevaras.

Jag efterlyste i min interpellation anledningen till att Kungl. Maj:t icke har inkallat järnvägsrådet under hela denna kristid. Herr statsrådets svar innebar emellertid icke någon förklaring härutinnan. För min del får jag uttrycka den meningen, att när det finnes ett järnvägsråd, som är tillsatt med så stor apparat, som här är fallet, valt som det är av korporationer från hela landet, då skall man antingen sammankalla det och låta det fungera eller också skall det träda ur funktion. Jag tror det hade varit ganska lyckligt för järnvägsstyrelsen, om järnvägsrådet inkallats, ty därigenom hade järnvägsstyrelsen kunnat stå i kontakt med personer, som äro vana att handskas med ekonomiska ting och som taga hänsyn till kostnader och utgifter på ett annat sätt än här tydligen varit fallet.

Herr statsrådet var inne på frågan om elektrifieringen, och detta ger mig anledning att göra ett uttalande, nämligen att om den tanke, vars målsman herr statsrådet var 1905, när järnvägsstyrelsen begärde 5 miljoner för snar elektrifiering av vissa vattenfall, om den tanken fullföljts, sedan riksdagen beviljat ifrågavarande medel, hade vi kunnat intaga en oberoende ståndpunkt, en stark, självständig ställning, så att vi ifråga om inkomster varit annorlunda ställda och kanske icke i dag behövt diskutera denna 100-miljonersförlusten. Vi hade bort kunna amortera kostnaderna för uppbyggande av elektriska driftstationer, och vi hade under hela denna kristid kunnat vara på ett helt annat sätt oberoende. Jag tillät mig efterlysa elektrifieringen vid riksdagen 1912. Nu är det 13 år sedan det första beslutet i denna fråga fattades. Och då vill jag minnas, att herr statsrådet hade till protokollet ett yttrande, som började med orden: »Av det föregående ser man, hur svårt staten har att på affärsmässigt sätt sköta sina angelägenheter.» I detta vill jag på det livligaste instämma, och jag anser, att vi böra ha dessa ord i minnet, såväl när det gäller statens järnvägar, som när det överhuvud taget är fråga om statsdrift.

För övrigt, herr talman, vill jag uttala min bestämda åsikt, att det vore en *riksolycka*, om de enskilda järnvägarna skulle förstättas. De ha nu en uppgift att fylla, de bära sig ekonomiskt och drivas med

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

omsikt av personer besjälade av känslan att få dem ekonomiskt bäriga, och vi böra därför icke söka få in dem under samma system som här visar sig icke ekonomiskt fördelaktigt. Jag skulle kunna förstå ett sådant strävande, om de enskilda banorna gått med förlust och statens med stor vinst, men här råder ett motsatt förhållande. Jag vill därför, herr talman, på det kraftigaste varna för, att vi på minsta sätt skulle slå in på den vägen. Det är för såväl det allmänna som för statens järnvägar av vikt, att det blir en viss tävlan även mellan det enskilda och det allmänna, till nytta för bägge parterna.

Herr Anderson i Råstock: Herr talman! Jag medger, att det är en viss risk för en järnvägsman vid en enskild bana att ge sig in på en fråga, som, säga vad man vill, från personalens synpunkt sedd, är synnerligen ömtålig, och kanske är det så mycket olämpligare efter det sakkunniga, långa och fackmannamässiga anförande som nyss hållits. Då jag nu emellertid begärt ordet, nödgas jag anhålla om överseende för att jag dristat mig till att göra det. Jag skulle emellertid vilja framhålla några av mina synpunkter på denna sak.

Gent emot den ärade interpellanten här i dag, vill jag bestämt säga, att då han i interpellationssvaret efterlyste klara och bestämda signaler, så förväntade åtminstone jag för min del, att här ifrån honom skulle komma klara och bestämda direktiv om vad som skall göras i fortsättningen. Men jag nödgas bekänna min djupa besvikelse på denna punkt.

Jag nödgas också säga ett par ord till herr Lithander, då han talar om statslånen åt de enskilda järnvägarna. Jag får lov att erinra herr Lithander om, att det finnes även rätt många enskilda järnvägar, som icke kunna betala räntorna på sina statslån, så att den jämförelsen som förut gjorts är icke så oriktig eller så olämplig att anlägga i detta fallet, som herr Lithander tycks mena.

Sedan framdrogos av herr Lithander ett par exempel på hur illa det går, då staten skall ge sig till att trafikera de enskilda järnvägarna.

Jag vet icke, vem som stoppat det exemplet i handen på herr Lithander eller om han kanske hittat på det själv, men i varje fall är det ett av de mest olyckliga exempel, som man över huvud taget kan få fast på. Tänk efter, vad är Svartelfs järnväg och vad är Höganäs—Mölle järnväg? Vad den senare beträffar ha vi ju nyligen här i riksdagen gjort affär och köpt den rubb och stubb för 360 tusen kronor, om jag minnes rätt. Tro herrarna det varit möjligt att göra det, om det varit ett företag, som en affärsman, även av herr Lithanders läggning, kunnat göra till ett vinstgivande affärsföretag? Det är svårt för mig att förstå, att en sådan affär i så fall kunnat äga rum.

Så ett par ord ytterligare till interpellanten. När han talar om disciplinen, påminner det i högst betänkligen grad om det gamla systemet att bara kommandera och kommendera. På det sättet lär man dock enligt min mening icke nå ett ökat arbetsresultat. Han talar

vidare om den minskade arbetsintensiteten vid statsbanorna. men han glömmet, att i något avseende omtala de ytterligt svåra förhållanden varunder den personalen arbetat under kristiden. Jag skulle gärna vilja, att herr Lithander då han kommer hem, talade om för de järnvägsmän, som han träffar i sin hemstad huru han uttryckt sig. Då skulle han kanske erhålla upplysningar, som gjorde, att han, när han nästa gång talade om järnvägsfrågor, finge anledning att modifiera sig en liten smula.

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

Jag vill nu övergå till att yttra något om mina egna synpunkter på statens järnvägar och läget där, och jag vill försöka att ställa kyrkan mitt i byn, som man brukar säga. Jag skall då börja med att erinra om statens järnvägars förpliktelser mot allmänheten. Och de, jag vågar säga utomordentligt stora krav, som allmänheten ställer på statsbanorna. Det är en sak, som icke behöver exemplifieras, ty det är ett allmänt känt faktum, att varje människa, som får lov att resa på statsbanorna, anser sig ha rätt att kräva nästan vad som helst i fråga om bekvämlighet, snabb resa o. dyl. i den vägen. Och beträffande betjäningen på stationerna äro kraven icke mindre, då allmänheten fordrar att det skall finnas personal till hands när som helst och under vilka förhållanden som helst. Jag skall icke uppehålla mig längre vid detta, men jag vill erinra om, att nattågstrafiken är en sak, som inverkar i mycket hög grad på statsbanedriftens ekonomi, och som bidrager till att göra det svårt att få det hela att ekonomiskt gå ihop.

Jag vill även anföra en annan synpunkt, som jag icke kan påminna mig blivit berörd förut i debatten i dag. Jag vill nämligen påpeka, att stora delar av statsbanenätet utgöras av s. k. kulturbanor, som det icke på länge lär bliva någon förtjänst på, men till vilkas byggande riksdagen ändå, med öppna ögon, gått in på att bevilja anslag, även med utsikt att dessa banor icke på mycket länge skola bli rentabla.

Jag vill även säga riksdagen själv ett par ord. Hur har det varit mången gång, då det begärts anslag till utvidgning av bangårdar och till rullande materiell för att möta den ökade trafikens krav? Vad ha herrarna sagt? Jag medger, att det varit bättre på sista tiden, men går man ett tiotal år eller endast ett femtal år tillbaka och ser efter hur det har varit, så tror jag mig kunna säga att man ansett sig göra samhället en stor tjänst, så snart man lyckats pruta av något hundra tusental kronor eller någon miljon på de anslag statens järnvägar begärt.

Jag har velat begagna tillfället att säga detta, ty vi äro såsom lagstiftare icke utan skuld till det dåliga resultatet, och särskilt gäller detta i fråga om de förhållanden jag nyss pekat på. Jag tror dock, att det, som spelat den väsentliga rollen och huvudsakligen bidragit till det dåliga resultatet av driften är, att organisationen i det stora hela icke varit sådan, som den bort vara.

Ursprungligen var det, såvitt jag kunnat erinra mig, meningen att giva de under styrelsen stående distriktsförvaltningarna rätt stor befogenhet. Jag tror dock icke man kan säga, att man lyckats

*Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.
(Forts.)*

realisera detta syfte på det sätt man från början avsåg. Jag tror, att man i stället kan våga göra det påståendet, att distriktsförvaltningarna känna sig så pass kringskurna i sin befogenhet, att de, såvitt man kan döma, anse, att de icke ha den möjlighet att på sätt annars kanske skulle ske, om rörelsefriheten vore större, i alla avseenden kunna tillvarataga statens intressen eller, i få ord, på allt sätt iakttaga den sparsamhet, som man har rätt att kräva även av distriktsförvaltningarna vid statens järnvägar.

Jag tror som sagt, att det är just organisationen, som är behäftad med ganska stora fel. Ett fel är tungroddheten, och en anledning till denna är den blandning av byråkratiskt ämbetsverk och affärsdrivande verk, som järnvägsstyrelsen, säga vad man vill, företer, betraktat ur organisatorisk synpunkt. Jag skall söka ge ett litet exempel på en byråkratisk anordning. Jag lovar på förhand att icke bli lång, men jag tycker att det är belysande för tendenserna inom verket. Jag erkänner på förhand, att exemplet icke är av så synnerligen stor betydelse, men det kan vara lämpligt att anföra det i detta sammanhang.

Stationsinspektorsbefattningen i Hässleholm är vakant, och stationsinspektoren i Kävlinge förestår Hässleholm. Stationsinspektoren i Boxholm förestår Kävlinge och stationsskrivare från Nässjö förestår Boxholm. Samtliga dessa tjänstemän åtnjuta 11 kronor per dag i traktamente. Vidare förestår ett förste kontorsbiträde stationsskrivarens tjänst och biljettexpeditionen i Hässleholm mot erhållande av skillnaden mellan egna och stationsskrivarens tjänstgöringspengar. Kontorsbiträde uppehåller förste kontorsbiträdes tjänst mot en ersättning av 50 öre per dag och slutligen uppehåller stationskarl kontorsbiträdestjänst mot samma ersättning.

Man får verkligen erkänna, att man dock borde kunna ordna detta på ett enklare och mera praktiskt sätt än detta exempel ger vid handen. Det är icke alls för att komma vederbörande till liva som jag vill göra några påpekanden, men jag anser det vara riksdagens plikt att söka påvisa de oegentligheter, man finner vara rådande, sak samma om det är ett ämbetsverk eller ett statens affärsdrivande verk.

Sedan är det så, beträffande organisationen, att jag icke kan undgå att göra den reflexionen, att nya byråer inrättas i rätt rask takt och inkomna och avsända handlingar och ärenden räknas och räknas mycket noggrant och snart anses behovet av nya avdelningar eller nya byråer till fulla styrkt. Det finnes t. o. m. elakt folk, som säga, att distriktsförvaltningarna reda sig bättre om somrarna, ehuru en stor del av personalen då har semester, därför att man icke hinner skicka ut lika många cirkulär som om vintertiden ifrån järnvägsstyrelsen, också på grund av semesterförhållanden. Jag vet ju icke med vad fog, man kan göra den meningen gällande, men jag har velat tala om, att sådana meningar får man höra ifrån folk, som känna till saken, och jag har icke velat underlåta, att påpeka även detta. Det är ju dock så, att det blir nya avdelningar och byråer undan för undan, och jag förstår mycket väl, att man

icke kan komma ifrån den saken, men man får i alla fall försöka, att låta dessa avdelningar såvitt möjligt samarbeta, så att icke deras order korsa varandra och i sin tur skapa behov av nya inrättningar för att man skall kunna lotsa sig ur det kaos av order, man på det sättet lyckats få fram.

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars drift-förlust under år 1918.

(Forts.)

Men även ute på distrikten ser man samma tendens. Exempelvis har man enligt en notis — jag ber om ursäkt ifall jag imiterar herr Lithander, men jag skall bli mycket kortare i min användning av citat än han — följande: »Men även på andra områden skapas utgifter, som äro onödiga. Sälunda berättas det, att på ett par av våra större stationer upprättats särskilda efterkravsbyråer, för att en pensionerad första klass stins och en dito expeditjonsföreståndare skulle få litet extra förtjänster. Befattningar avlönas med 100 å 150 kronor i månaden för cirka 2 timmars arbete per dag med utbetalande av efterkrav. Detta arbete har förut utförts av respektive föreståndare för avgående expeditionen, och så skulle även i fortsättningen kunnat ske. Det lär till och med förhålla sig så, att den ena av dessa pensionärer-tjänstemän tillika är underkassör vid banavdelningen mot några hundra kronors årsarvode. När han fullgör detta uppdrag (utbetalar avlöning till banavdelningens personal), sköter hans äkta hälft — som icke är anställd i järnvägens tjänst — rulljansen med efterkraven.» Det här har stått i järnvägs-männens facktidning, så att det ligger nog åtskilligt bakom, och jag har all anledning att tro, att det är en person, som känner till förhållandena, som skrivit dessa få rader. Nu upplystes det mig i dag, att dessa byråer redan äro satta på indragning, och detta må i sanningens intresse nämnas. Detta betyder naturligtvis, att vederbörande nu fått klart för sig, hurudant det varit ställt med den saken, men det skadar i varje fall icke, då man pekar på tendenser i byråkratisk riktning, att draga fram illustrationsmaterial i viss omfattning.

Sedan har jag något att säga beträffande personalfrågorna. Det är ju så, för att begagna ett kraftigare uttryck, än andra skulle anse sig kunna göra — det ligger nu en gång för min röst — så, att ett fullkomligt förmansraseri synes hava gripit vederbörande vid statens järnvägar. Det tillsattes inspektörer och överinspektörer, och det tillsattes förmän i alla möjliga befattningar. Jag skall icke gå långt in på saken, men jag har fått ett par siffror i dag, som äro uträknade av en fackman, vars tillförlitlighet jag icke har någon anledning att betvivla. Han har där konstaterat, att för att bara se på maskinavdelningen, stallförmansgruppen ökats från 25 man år 1913 till 94 år 1919. Beträffande lokmästarna är det på samma sätt. De voro 27 år 1913 och äro nu, år 1919, 51. Det kan hända, att en hel del av dessa äro nog så behöfliga, det vill jag visst icke bestrida, men jag tycker verkligen, att ökningen är ganska rask, och, om det är så även vid de andra avdelningarna, tycker jag det är riktigt, att det säges ifrån här av en person i järnvägsmannaställning, att det icke bör vara flera förmän, än som behövas, och att

Ang. tackande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

befordringssynpunkterna måste komma i andra hand och icke, som nog varit fallet — jag säger icke vid järnvägarna, men det förekommer vid andra verk — att man för att stödja sina krav om vissa nya befattningar, drager fram behovet av befordran såsom skäl. Det är enligt min mening alldeles galet. Befordringssynpunkten bör icke få influera på det sättet.

Sedan, då man här talar om, att det får lov att göras inskränkningar, skulle jag vilja säga, att det kan vara av nöden, att rikta även den uppmeningen härifrån till förvaltningarna vid statens järnvägar, att dessa indragningar, om de äro nödvändiga, måtte göras med så varsam hand, som möjligt. Departementschefen har ju själv betonat, att det icke går för sig, att hur som helst taga in och entlediga personal. Det är klart för den, som känner till förhållandena, att det icke går, men jag har fått reda på en liten sak i dag, som jag icke kan underlåta att påpeka i detta sammanhang, och det är, att det på några distrikt för närvarande lär tagas in elever från flottans manskap, samtidigt med att man gör indragningar på den personal, som redan finnes anställd. Jag tror icke, att ett sådant förfarande är alldeles riktigt. Vidare har jag låtit mig berättas, att det vid några verkstäder pågår övertidsarbete, och då jag vet, att personalen vid verkstäderna icke gärna vill arbeta på övertid, lika litet som någon av oss är hågad för det, fast vi ofta, — åtminstone i denna sal — få göra det, så tycker jag, det är lite galet, då man samtidigt har personal, som skulle kunna användas för att utföra en del av detta arbete, som verkstadsarbetarna nu få utföra på övertid, så tror jag, att man skulle kunna se efter litet, huru det förhåller sig på den punkten också.

Till sist vill jag be att få säga, att det är litet underbart, att man annonserar om nya elevkurser för att åstadkomma tjänstemän av högre grad, då man samtidigt borde vara på det klara med, att trafiken måste komma att gå ned så, att det säkerligen redan finnes mera än tillräckligt av den personalen. Det är saker, som jag tror, att man gott kunde uppskjuta för den närmaste tiden.

Sedan skall jag be att få säga ett par ord om en sak, som ju låter litet besynnerlig, men som nog är ganska enkel i alla fall. Det rör turlistorna vid statens järnvägar. Jag tror, det ligger stor vikt vid, att vederbörande, som ha hand om fördelningen av arbetet, ägna den sidan av saken den allra största uppmärksamhet. Jag är övertygad om, att man icke skulle nått så gott resultat vid de enskilda järnvägarna, om man icke tagit i sikte den synpunkten, att det icke är omöjligt att åstadkomma en dräglig tjänstgöring för och på samma gång utvinna ett gott arbetsutbyte av personalen. Jag tror, man nått ganska långt i riktning mot bättre utbyte, och jag tror, det vore lämpligt, om man mera än nu sloge in på samma väg vid statens järnvägar: den att låta personalen själv uppgöra förslag till turlistor, ty det är endast de, som verkligen gå i det dagliga arbetet, som äro fullt i stånd att bedöma vilka tider, det behöves fulltalig personal och vilka tider, man kan reda sig med mindre antal.

Detta är rent praktiska åtgärder, som jag rekommenderar till

studium för de ledande inom statens järnvägar. Vad särskilt beträffar bromsarantalet, som fördes på tal av herr Lithander, så torde det förhålla sig så att — det nödgas jag för min del erkänna — en del av dessa ökade utgifter för sådan personal måhända tvingats fram genom allmänhetens krav på ökad tågsäkerhet. Allmänheten blir lätt nervös då någon olycka inträffar och tar då fasta på vissa uppslag och tror då t. ex. att räddningen ligger just där och att om bara bromsarantalet ökas, så är saken klar och risken minskad med många, många procent. Jag tror att man får ta även detta med varsamhet. Det är klart, att om man bestämmer bromsarantalet endast från den utgångspunkten, att det skall finnas ett visst antal bromsare till varje tåg, oavsett om tåget är långt eller kort, lätt eller tungt, så att om det behövs i ena fallet tio och i andra fallet sex bromsare, men man i bägge fallen använder tio, det är klart, säger jag, att ett sådant system icke är hållbart, när det gäller en fullt praktisk järnvägsdrift. Detta är också en anledning, varför jag tillåtit mig peka på, att turlistetekniken bör ägnas större uppmärksamhet än hittills.

Sedan ett par ord om taxepolitiken också. I det avseendet skall jag icke ge mig in i några långa utläggningar, ty detta är ett så krångligt kapitel, att jag tror, att varken herr Lithander eller jag äro i stånd att angiva några bestämda riktlinjer härvidlag. Men ett vill jag säga, och det är, att enligt min uppfattning ha vi ännu icke nått gränsen för taxeförhöjningarna i vårt land, vare sig beträffande de enskilda järnvägarna eller statens järnvägar. Om man tar i sikte de transportkostnader, som andra transportmedel betinga sig, så bör man väl i all rimlighets namn taga hänsyn till det fallande penningvärdet, även om då det är fråga om fraktkostnaderna vid järnvägarna. Och om nu penningvärdet icke uppgår till mer än omkring en tredjedel mot 1914, så kan jag icke förstå, varför icke statens järnvägar och även de enskilda järnvägarna skola äga rätt att lägga den värdemätaren till grund, då de gå att bestämma, vad de skola ha för att utföra det och det slaget av transportarbete. Detta är nu min enkla syn på saken, det är möjligt att den är oriktig, men i varje fall tycker jag, att det ligger på det sättet, att då man vet, hur det förhåller sig med avseende på en del övriga transportkostnader, så bör man kunna vänta sig, att man även beträffande järnvägarnas transportkostnader företager de höjningar, som det allmänna prisläget betingar.

Sedan vill jag också stryka under, att det kan ej vara riktigt, att man genom statens järnvägars taxepolitik övar någon välgörenhet av det ena eller andra slaget, utan jag tror, att om man utgår ifrån att statens järnvägar skola skötas på ett affärsmässigt sätt, så måste man lämna välgörenheten åsido och låta varje transportföremål betinga samma frakt, vare sig det är fråga om att det skall tjäna det ena eller andra ändamålet. Den ståndpunkten har jag tidigare intagit och finner ingen anledning att nu frångå den.

Så vill jag begagna tillfället att ge ett litet erkännande åt statens järnvägar i alla fall på en punkt med anledning därav, att

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

de, om jag uppfattade statsrådets svar riktigt, haft att räkna med oförändrade taxor för militärtransporterna likasom ock för postens transporter. Det hela kanske icke är av så stor betydelse, men det spelar alltid sin roll vid bedömande av järnvägens ekonomi.

Sedan kommer jag till kolprisen. Ja, herr Lithander, vem ålade statens järnvägar att köpa de dyra engelska kolen? Det skulle vara intressant att få en liten påminnelse från herr Lithander också om den saken. Det kanske är bra att icke röra för mycket i detta, men då man redan talat härom från annat håll, så må det väl också tillåtas mig att fråga på den punkten.

Sedan vill jag här säga några ord även om elektrifieringen — jag har i ett annat sammanhang haft tillfälle att en smula sätta mig in även i denna sak under arbete i 1916 års torvkommitté. Och då nu herr Lithander gjort vissa uttalanden angående denna sak, så vill jag i min tur säga det, att jag tror, att det är synnerligen klokt, om statsmakterna, såsom herr civilministern framhöll, rikta sin uppmärksamhet på lösningen av detta problem, och som jag ser saken, detta icke bara i fråga om statens järnvägar utan även i fråga om de enskilda järnvägarna, emedan verkställda utredningar faktiskt ha visat, att man efter fullt genomförd elektrifiering av landets järnvägsnät skulle komma att spara omkring en femtedel av hela kolimporten. Således är det redan ur den synpunkten ytterst värdefullt, att så mycket som möjligt göres åt den saken.

Ja, av allt vad som kommit fram i denna fråga synes mig, att utskottet haft mycket goda skäl för sin uppfattning, att det krävs en undersökning härvidlag. För min del vill jag yttermera säga, att jag tror att det behövs en omorganisation också, som såvitt det är möjligt förlänar en större smidighet åt statsbanedriften och rensar bort byråkratien, så långt det låter sig göra.

Jag vill sluta med att säga herr Lithander — för att nu återkomma till frågan om arbetsintensiteten — att vi, som hylla satsen att »arbetet är källan till all rikedom och kultur», vi anse oss ha dubbel anledning att se till, att det utföres ett så gott och fullödigt arbete som möjligt. Och därom är jag säker, att, om man möter personalen vid statens järnvägar med nödigt förtroende, så skall det också bli möjligt att anordna arbetet med ett mindre antal förmän och att även på den vägen nå fram till ett bättre resultat, än om man går den av herr Lithander anvisade vägen, som innebär, att man skall hålla en sträng, järnhård disciplin för att skapa ökad arbetsintensitet.

Herr talman, jag har nu sagt vad jag har på hjärtat och sökt att inskränka mig i görligaste mån och ber nu att få yrka bifall till utskottets framställning.

Herr L ü b e c k: Herr talman! Jag ber att få ge tillkänna, att jag för min del icke delar de båda sista talarnas uppfattning, att någon mera genomgripande regimförändring skulle vara behövlig såsom följd av vad som här framkommit i sammanhang med talet om driftförlusten. Jag tror, att man i stort sett ej kan klaga över

regimen i detta avseende med större skäl än när det gäller statlig affärsverksamhet över huvud taget och de brister som därmed sammanhänga. De sextio miljoner kronors driftförlust, som uppstått för 1918, har, såvitt jag kan finna, uppstått på grund av en serie av olyckliga omständigheter, av vilka en del varit förutsedda redan vid 1918 års riksdag, medan däremot en annan del eller ungefär hälften äro att tillskriva senare inträffade omständigheter.

Jag skall här icke alls gå in på att i detaljer söka finna förklaring till vad som kan hava varit avgörande, utan jag vill endast belysa ett par punkter, något som möjligen kan vara till nytta för det framtida bedömandet av dessa frågor, och vill då särskilt peka på de fel, som anses föreligga och möjligen ha begåtts i fråga om dels taxepolitiken vid statens järnvägar och dels personalfrågorna.

Vad taxepolitiken angår, så är det alldeles naturligt att man i tider sådana som de nuvarande har ställt sig synnerligen tveksam, då det gällt taxeförhöjningar. Men jag måste å andra sidan säga, att jag icke kan finna ordningen för bestämmandet av taxorna vid statens järnvägar vara tillräckligt smidig för att man skall kunna göra anspråk på en fullt affärsmässig drift. Den 30 oktober 1917 skrev järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t i taxefrågan och begärde vissa taxeförhöjningar att träda i kraft från den 1 januari 1918. Kungl. Maj:t godkände i huvudsak järnvägsstyrelsens förslag men gjorde dock ganska väsentliga ändringar så till vida, att taxorna för livsmedel, fodermedel och dylikt sattes väsentligt lägre, än vad järnvägsstyrelsen föreslagit, med någon höjning för andra godsslag. Därav har påtagligen, så som trafiken utvecklats, en ganska väsentlig förlust uppstått. Och redan den 19 april 1918 skrev också järnvägsstyrelsen ånyo till Kungl. Maj:t och förklarade, att erfarenheterna från januari och februari oförtydligt visade på nödvändigheten att frångå de betänkligheter man förut måst hysa mot en väsentligare förhöjning av tarifferna.

Hur behandlades då denna fråga? Jo, regeringen ställde sig naturligtvis tveksam till en taxeförhöjning och ville icke själv avgöra saken, utan gjorde vissa ändringsförslag och gick sedan till riksdagen för att höra dess mening. Riksdagen behandlade saken och godkände järnvägsstyrelsens förslag. Men det hela ledde till, att först den 15 juni 1918 den nya taxan kunde träda i kraft, följaktligen ett par månader senare, än den kunnat träda i kraft, om Kungl. Maj:t omedelbart efter järnvägsstyrelsens framställning vidtagit den nödiga taxeförhöjningen. Till belysande av vad detta har betytt i ekonomiskt avseende må erinras därom, att om denna taxeförhöjning, som då genomfördes, tillämpats redan från årets början, så hade detta inneburit nära 30 miljoner kronor ökade inkomster för statens järnvägar.

Emellertid har förlusten, som vid frågans behandling inför 1918 års lagtima riksdag redan uppskattades till omkring 30 miljoner — den förlusten var alltså för riksdagen då bekant — ökats från dessa 30 miljoner till 60 miljoner. Och denna ökning har, såsom av föreliggande redogörelse framgår, berott därpå, att dels inkomsterna

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.
(Forts.)

*Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
jår 1918.*

(Forts.)

minskats med ungefär 13 miljoner — jag vill påpeka att denna inkomstminskning utgör icke mer än c:a 5 procent på järnvägens beräknade årsinkomst, så att inför de hastigt fallande konjunkturerna är det felet i inkomstkalkylen förklarligt nog — dels utgiftsökningen uppgått till omkring 18 miljoner. När man talar om denna utgiftsökning så får man dock erinra sig att urtima riksdagen 1918, d. v. s. i slutet av 1918, beslöt extra krigstidstillägg och krigstidshjälp, som för järnvägarnas vidkommande uppgick till 19,8 miljoner, och vidare att, som här i dag omordats, regeringen ålade järnvägsstyrelsen att inköpa engelska kol, varigenom enligt järnvägsstyrelsens uppgift uppstått en merkostnad av omkring 22 miljoner.

Slutligen har ju — och härvidlag kanske med större skäl — klandrats personalanskaffningen vid statens järnvägar. Det är också en enorm ökning, när man ser, att från 1913 till 1918 personalen vuxit från 23,000 till 38,000 människor; och när man samtidigt tänker på den enorma löneökning, som uppstått under krigsåren, så måste man förstå, att personaltillväxten spelar en ofantlig roll. När man resonerar om denna sak så får man dock icke glömma de faktorer, som nödvändiggjort en viss ökning av personalen. Dit hör, att nya banor tillkommit genom nybyggnader och inlösen av enskilda järnvägar, vidare att man måste taga hänsyn till den normala trafikstegring, som måste förutses för femårsperioden, ävensom till de starkt ökade anspråken på trafiksäkerhet, som här tidigare i dag blivit framhållna, och slutligen också till den genomförda minskningen i arbetstiden, en minskning, som väl ingen här i kammaren tror kan komma att, på sätt man stundom vill förespegla, uppvägas av en ökad arbetsintensitet. Men trots dessa naturliga förklaringar till en ökning av personalen, så kvarstår utan tvivel ett mycket stort frågetecken, varför personalen behövt ökas i så hög grad, och detta frågetecken har järnvägsstyrelsen också själv satt dit i sin redogörelse för saken. Jag vill icke ingå på att här söka komma med en närmare förklaring till denna sak, som måste vara förbehållen i särskild grad den närmare utredning, som statsutskottet anbefaller.

Men jag vill peka på en omständighet som synes mig tarva en särskild undersökning. Det förefaller, som om mellan distriktsförvaltningarna icke funnes den nödiga enhetligheten och icke heller från den centrala ledningens sida den tillräckliga översikten över personalanskaffningen ute på distrikten, utan att där ofta händer att den högra handen icke vet vad den vänstra gör. Därigenom uppstår lätt en onödig personalökning. Jag påpekar detta så mycket hellre, som jag vet att man från många håll, kanske med rätta, gör gällande att distriktsförvaltningarna böra äga större handlingsfrihet på olika områden. Men i fråga om personalanskaffningen synes erfarenheten snarare gå i den riktningen att distriktsförvaltningarna besitta för stor än för liten frihet.

Ja, herr talman, vad man i denna fråga hittills kan konstatera, bottenar skulle jag vilja säga, däri, att för att vara ett affärsdrivande verk är järnvägsstyrelsen underkastad alltför stora

inflytelser från andra håll. Det blir på detta sätt ett alltför delat ansvar, för att man skall kunna beräkna nödig affärsmässighet i ledningen av driften. Detta torde vara tillräckligt belyst av vad som förekommit under krigsåren, särskilt i fråga om driftförlusten, där man finner att regeringen exempelvis ingripit i taxepolitiken, och järnvägsstyrelsen således icke haft i sin hand att härvidlag i rätt tid bestämma, samt att även riksdagen ingripit i saken, varigenom det hela dragits ut på tiden och kommit fram för sent. Regeringen har vidare ingripit i fråga om kolfrågan på ett sätt, som för järnvägen innebär högst väsentliga driftförluster, och riksdagen har ingripit i fråga om dyrtidstilläggen genom att bevilja extra dyrtidstillägg vid urtima riksdagen i slutet av år 1918, och därigenom åsatt järnvägen extra utgifter på omkring 20 miljoner kronor, som järnvägsstyrelsen icke rimligtvis kunnat förutse i slutet av år 1917, d. v. s. ett år tidigare, då den beräknat och föreslagit sina taxeförhöjningar.

I sammanhang härmed vill jag också betona, att den oeftergivliga affärsmässigheten vid statens järnvägar icke får suddas bort därigenom, att en del förluster på grund av åtgärder med socialt syfte icke bli vederbörligen bokförda så, som borde ske. Man kan icke begära, att järnvägsstyrelsen skall påtaga sig hela ansvaret i fråga om affärsmässigheten, då riksdagen vidtager åtgärder i fråga om taxelindringar av ena eller andra slaget, som en affärsmässig ledning av järnvägarna icke skulle göra. Detsamma gäller ju den åtgärd, genom vilken statens järnvägar fick vidkännas förhöjning i kolpriset. Man kan icke rimligtvis begära att den ansvariga ledningen skall funktionera på ett tillfredsställande, affärsmässigt sätt, om det icke i bokföringshänseende klaras upp, å ena sidan vad som verkligen sammanhänger med den affärsledningen, å den andra vad som sammanhänger med regerings och riksdags beslut på grund av sociala hänsyn.

Till slut vill jag säga, att jag här fullständigt avstår från att gå in på någon jämförelse mellan statens järnvägar och de enskilda järnvägarna i de olika hänseenden, som här förts på tal, ty det är en fråga som måste förbehållas den utredning, som för närvarande pågår rörande inlösning av de enskilda järnvägarna. För närvarande kan jag icke annat än förena mig med herr Lithander i en mycket stark skepsis beträffande det berättigade i en sådan åtgärd i större omfattning, och jag tror, att tidpunkten för närvarande är synnerligen olycklig för att överhuvud taget diskutera frågan om inlösning av de enskilda järnvägarna. Detta bestyrkes också av det uttalande, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet gjorde, då han framhöll, att man först bör ha klara linjer för statens järnvägars affärsverksamhet, innan man går frågan om inlösning av de enskilda järnvägarna närmare. Jag tror, att vi alla ha anledning att taga fasta på detta uttalande.

Jag hoppas till slut, herr talman, att den av statsutskottet nu anbefällda utredningen såvitt möjligt må bringa den nödiga klarheten och översikten över statens järnvägars affärsverksamhet för fram-

Ang. tänkande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars drift-förlust under år 1918. tiden. Jag hoppas och tror också, att järnvägsstyrelsen därmed skall få ett visst stöd för de åtgöranden, som den för sin del har vidtagit, ett stöd, som kan vara nog så behövt inför en mängd förhastade slutsatser och därpå grundade oriktiga omdömen, som framkommit i denna fråga.

(Forts.)

Herr H a g e. Herr talman! Jag tror, att det är ett ganska riktigt resonemang, som här förts av herr Lithander då han gjort gällande, att vissa delar av statsbanornas skötsel förtjäna bli föremål för en särskild granskning vid en interpellationsdebatt i riksdagen. Men samtidigt får jag säga, att själva interpellationen får en viss bismak genom den förklaringen, som herr Lithander lämnade mot slutet av sitt mycket långa anförande, då han nämligen betonade, att orsaken åtminstone delvis till denna hans interpellations framkommande var, att han ville så att säga avvärja faran för en socialisering av järnvägarna. Jag tror, att det hade varit lyckligt för hela interpellationens omfattande med intresse från olika håll, om det yttrandet icke fällts av herr Lithander. Och jag vill för övrigt i det sammanhanget säga, att jag icke tror, att de siffror eller den utredning, som låg till grund för hans anförande, voro sådana att man på grundvalen av dessa verkligen kan bilda sig en bestämd uppfattning om huruvida det är fördelaktigt eller icke fördelaktigt att socialisera de enskilda järnvägarna. Åtminstone kan man mot herr Lithanders anförande framhålla en synpunkt, som jag tror, att icke ens herr Lithander kan gendriva, nämligen att det dock är så, att därigenom, att det existerar både statsbanor och enskilda banor, blir förhållandet det, att i vissa delar av landet, där det finns tillfälle till räntabel järnvägstrafik, där blir det möjligt för enskild kapitalistisk verksamhet på detta område, under det att däremot i andra delar av landet, där det är nödvändigt för staten eller för kulturella ändamål att bygga järnvägar, där får staten taga detta på sig. Med ett ord sagt, det blir i viss mån på det sättet, att staten i stor utsträckning får taga på sig att driva järnvägstrafiken på sådana platser och i sådana delar av landet, där det icke bär sig, under det att enskilda kapitalister få stjäla åt sig trafiken på sådana platser och delar av landet, där det finns möjlighet att förtjäna pengar — ett missförhållande, som ännu mera tillspetsas därigenom att dessa privatkapitalistiska järnvägsföretag tillåtits att höja sina taxor i betydligt högre grad än vad som skett vid statsbanorna. Jag tror, att den synpunkten bör vara av principiellt mycket stor betydelse, då det gäller att ta ståndpunkt till frågan om huruvida vi skola ha enskild järnvägstrafik i landet i fortsättningen eller icke.

Jag vill vidare säga några ord särskilt med hänsyn till herr civilministerns yttrande angående personalen och dess anställning. Herr civilministern yttrade ju, att man trots de nedåtgående konjunkturerna och minskade behovet av personal icke tänkt sig något massavskedande eller dylikt. För min del måste jag säga, att man med stor tacksamhet måste mottaga en sådan förklaring. Samtidigt måste jag ju säga, att jag förstår mycket väl, att ett fortskridande på den

vägen och efter de linjerna givetvis kommer att leda till det förhållandet, att herr Lithander och andra, som vilja söka sak med statsdriften, komma att kunna konstatera, att utgifterna i fortsättningen för statens verksamhet på detta område komma att bli ganska stora. Det är givet, att just detta i viss mån blir föranlett av nödvändigheten för staten att bibehålla personalen och att icke kasta ut densamma i arbetslöshet och därmed ytterligare utöka den arbetslöshet, inför vilken man nu står.

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

Emellertid skulle det inför denna ökning av personalkostnaden i förhållande till trafikens omfattning, som i så fall antagligen uppstår och redan uppstått, finnas anledning att vid den utredning, som nu är ifrågasatt, även upptaga den frågan till prövning, huruvida man icke borde bokföra utgifterna av denna art, — sådana alltså, som föranletts med hänsyn till sociala synpunkter, bl. a. nödvändigheten att icke avskeda personalen, — på särskilda konton, så att man sedan skulle kunna konstatera, att dessa ökade utgifter för detta ändamål icke äro föranledda som en nödvändighet av statsbanedriften som sådan, utan att de äro föranledda av sociala hänsyn. Med anledning därutav skulle sedan avdrag kunna göras vid bedömandet av hela frågan, om statsbanorna drivas ekonomiskt eller icke.

Jag vill därvidlag också göra gällande, att jag i likhet med den föregående ärade talaren anser, att man i det sammanhanget kan och bör upptaga till prövning, huruvida det icke också vore lämpligt, att, då det gällde att bokföra alla sådana kostnader, som föranletts av sociala hänsyn eller som hänföra sig till andra statsutgifter, göra det så, att det verkligen framgår i driftsresultatet, så att det vid bedömandet av hela denna fråga blir större möjlighet att verkligen kunna förelägga sådana siffror, som äro jämförbara med de enskilda järnvägarnas. På det sättet blir det också möjligt att bättre bedöma statsbanedriften. Jag vill *icke* därmed säga, att, om man slår in på den vägen, det är troligt, att man med så enkla medel, som jag förutsett, kan komma fram till målet att få en bestämd uppfattning i denna fråga, ty det är ett alldeles för invecklat spörsmål, men åtminstone skulle det därigenom vara möjligt att komma någon väg mot målet att kunna bedöma dessa frågor.

I övrigt skulle jag vilja inskränka mig till några korta randmärkningar till denna fråga. Det har ju förut här påvisats, att den förnämsta orsaken till att det blivit ett så dåligt resultat av statsbanedriften är de höga kolprisen. Det är dock givet, att utöver detta det också finns andra omständigheter, som man kan peka på, t. ex. en hel del detaljutgifter, som givetvis ha inverkat på statsbanornas ekonomiska resultat.

Härvidlag vill jag i likhet med föregående talare påpeka, att det är givet, att det inom statsbanorna existerar vissa invecklade arbetsmetoder och byråkrati, som man icke har kunnat bortrensa. Jag tillät mig i remissdebatten vid ett tillfälle påpeka, att man icke kan säga, att inom statens verksamhet byråkratiska och invecklade arbetsmetoder nu avvecklats, utan man kan våga det påståendet, att det tvärtom på många håll utvecklats ganska betydligt. Trots detta

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

reagerar man märkvärdigt nog icke inom andra kammaren så mycket mot hela detta system, som man faktiskt gjorde för låt oss säga 7, 8 eller 10 år tillbaka. Då talade man i pressen och inom kammaren betydligt mera mot byråkratien och mångskriveriet o. d. än vad man faktiskt gör för närvarande. Detta är ett mycket beklagligt förhållande, ty det förhåller sig nog så, att det fortfarande finns all anledning att från folkrepresentationens sida följa dessa frågor om byråkratien och dess arbetsformer med stor uppmärksamhet.

Jag vill särskilt för min del säga, och jag måste ytterligare betona det, som jag tillät mig att göra förut, att särskilt den s. k. statistiken är något, åt vilket man för närvarande i en oerhörd mängd statsverk ägnar betydligt mera arbete, än vad verkligen enligt mitt förmenande skulle behövas. Det lägges för närvarande ned oerhört mycket kostnader på utarbetande av statistik. Jag tillät mig för några år sedan väcka en motion, som bifölls både i första och andra kammaren, om en utredning angående möjligheterna att förenkla statistiken vid statens verk. Det pågår visst för närvarande en utredning om den saken, men till något resultat har man ännu icke kommit. Efter något år kom det upp en byråchef till mig från något av verken, och han hade visst något uppdrag att yttra sig om saken. Då han efter ett längre samtal skildes från mig, uttalade han den uppfattningen, att det nog vore omöjligt att göra något åt den saken. Det vore alldeles otänkbart att förenkla statistiken.

För min del får jag alldeles bestämt säga, att det torde vara alldeles nödvändigt att nedbringa kostnaderna för en oerhörd mängd statistiska och bokföringsarbeten, som för närvarande ske icke blott vid statens järnvägar utan även vid en hel del andra verk. Det är nödvändigt, att man i den utredning, som här är ifrågasatt, verkligen också söker åstadkomma en sådan utredning, huruvida det icke är möjligt att minska kostnaderna. Jag vågar alldeles bestämt säga, att en stor del av de kostnader, som nedläggas på dessa ändamål, äro synnerligen omotiverade.

Mången gång, det vågar jag påstå, kostar utarbetandet av denna statistik mycket mera än vad densamma verkligen kan ha betydelse för det offentliga livet. Jag vill särskilt därvidlag påpeka, att om man nu i alla fall måste ha tillgång till statistiska uppgifter, så torde det dock ej vara nödvändigt att utarbeta de primärstatistiska siffrorna, utan man torde nog kunna i många fall inskränka sig till att endast samla primärmaterialet och sedan eventuellt vid behov vidarebereda detsamma.

I detta sammanhang vill jag särskilt nämna, att bokföringen vid statens järnvägar utvecklats på ett icke lämpligt sätt — delvis med hänsyn till att man anser det nödvändigt att få fram en hel del statistiska tablåer och uppställningar, som dock — då det kommer till kritan — säkerligen komma till mycket liten praktisk användning. Man har en oerhörd massa konti, en massa littera av olika slag, hundratals stycken, och förandet av hela denna invecklade bokföring drar med sig ofantligt höga kostnader.

Dessutom vill jag påstå, att den överrevision, som existerar, icke

hittills fyllt måttet. Det var nog så från början, att man fäste mycket stora förhoppningar vid densamma. Jag anser emellertid, att det förhåller sig på det sättet, att överrevisorerna icke ha tillfälle att ägna så stor del av sin tid åt uppdraget, som vore önskvärdt, och det blir därför icke — åtminstone är det min och många uppfattning — ett så gott resultat av denna verksamhet, som man hoppades på. Man har en känsla av, att det från nämnda håll saknas den överblick över hela statsbaneverksamheten, som borde finnas.

Jag skulle för övrigt kunna ytterligare uppehålla mig även vid några andra frågor, vilka herr Anderson i Råstock var inne på. Jag vill t. ex. påpeka, att det vid statsbanorna pågår en ofantlig mängd kurser för utbildning av järnvägspersonal. Naturligtvis ha desamma under vissa förhållanden stor betydelse. Jag tror dock, att vad en del av dessa kurser angår, det på dem nedlägges betydligt större utgifter än man från början avsåg. Det finns särskilt s. k. befälskurser, om vilket detta gäller. Det uppgavs för mig för en tid sedan, hur mycket dessa kurser kostade för varje deltagare däri. och denna summa var synnerligen hög — jag vill dock inte här nämna den, då jag ej haft tillfälle att kontrollera de uppgifter, jag erhållit. Jag tror, att det är skäl att i detta sammanhang även undersöka denna sak.

Slutligen skall jag be att få säga några ord med anledning därav, att denna interpellation kommer från Lithanders håll. Det förvånar mig ganska mycket, att särskilt högern är så häpen över den stora ökningen av åtskilliga utgiftsposter vid statens järnvägar. När man nämligen från socialdemokratiskt håll velat motsätta sig vissa utökningar av den högre befälspersonalen vid statsbanorna — jag har för min del tillåtit mig att många gånger i motioner göra dylika yrkanden — har man just från högerhåll, från herr Lithanders håll alltså, mött motstånd. Det är just från herr Lithanders meningsfränder, som man genomdrivit en stor del av de ökade kostnaderna för ökat antal befälsbefattningar m. m. sådant, och detta har i viss mån dragit med sig utgiftsökningar både för personal- och sakkostnader såväl i järnvägsstyrelsen som å linjen.

Jag skall i övrigt inskränka mig till att framställa en begäran, att, om det nu skall göras en utredning, man lägger denna så, att man därvid även vänder sig till personal, som kan vara intresserad av att medverka till nedsättningar i kostnaderna för statsbanorna. Jag vet, att man i ett av våra grannland en gång tillsatte en dylik kommitté, från vilken man sände ut cirkulär till personalen med uppmaning till var och en, som vore intresserad och inne i dessa frågor, att avge förslag i det ena eller andra avseendet. Det förhåller sig ju nämligen så, att det i allmänhet bland den stora personalen finns mängden, som skulle kunna ge goda uppslag, var och en på sitt område, och som skulle kunna på den ena eller andra punkten föreslå praktiska anordningar och dylikt. Jag anser att det medför stora fördelar att göra på detta sätt. Det är visserligen sant, att man får in många förslag, som det inte är mycket att göra av och som måste kastas i papperskorgen, men av de förslag, som

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.
(Forts.)

sälunda framläggas, kan dock säkerligen mycket komma till användning, och man kan i många fall få upplysningar om, vilka vägar man möjligen kan slå in på.

Med dessa ord skall jag, herr talman, be att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr R u n e: Herr talman! Jag skall be att få säga, att när vi nu skola diskutera en så viktig fråga som denna, där det gäller att se till, huruvida något kan göras för att råda bot på en mångmiljonförlust, som statens järnvägar ådragit sig, då är det säkerligen kammarledamöternas enstämmiga mening, att det icke går an att så fördjupa sig i detaljer, som de föregående talarna gjort. Inte tror jag, att man hjälper upp statens järnvägars förluster på 100,000-tals kronor genom att, såsom den siste ärade talaren gjorde, stå och tala om, att man borde använda litet mer eller mindre statistik, eller att man borde få befälskurserna att kosta litet mer eller mindre för deltagarna. Jag tror likaså, mina herrar, att det inte mycket tjänar till att i likhet med den förste talaren, herr Lithander, ge sig in på frågan, om järnvägarna skola socialiseras eller icke, ett kapitel, som ju även herr Hage varit inne på. Jag vill erinra herrarna om, att en utredning pågår om denna sak. Och vore det då inte skäl i att först låta denna utredning lägga fram det resultat, vartill den kan komma; sedan blir det väl tid att resonera om, huruvida järnvägarna skola förstatligas eller icke.

Här begärde nyligen herr civilministern, att kammaren skulle uttala sin mening om vad som möjligen kan göras för att få statens järnvägars affärer att något bättre gå ihop. Jag vågar påstå, att åtminstone tre av de talare, som uppträtt, givit regeringen bra litet direktiv i en sådan riktning. De ha så fördjupat sig i detaljer, att man verkligen förvänar sig över, huru de kunna tro, att man med ett sådant resonemang om detaljer skall kunna lösa den stora frågan.

Jag skall icke upptaga kammaren många minuter, men jag anser mig skyldig att säga vad jag hyser för uppfattning om orsakerna till att statens järnvägars drift gått så dåligt, som den i stort sett gjort.

Det beror helt enkelt därpå, mina herrar, att statens järnvägar icke ha höjt sina taxor i samma mån som utgifterna ha stegrats. Det är mycket enkelt, säger mängen, men det ser i alla fall ut, som om man förbisett denna enkla sak. Jag har erfarenhet av detta förhållande, därför att jag är med i ledningen av ett av de större enskilda smalspåriga järnvägsföretagen här i landet.

Jag vill säga herrarna, att det endast varit genom att upprepade gånger kraftigt höja taxorna, som järnvägstrafiken kunnat bedrivas utan förlust. Jag beklagar, det må jag säga, mycket djupt, att icke statens järnvägstaxor ha höjts i ungefär samma proportion, och att man icke börjat med denna höjning tillräckligt tidigt, d. v. s. för ett par tre år tillbaka. Jag vill inte i det fallet rikta förebräelser mot vare sig den ena eller den andra, ty det tjänar ingenting till. Här skola vi ju resonera om, hur man skall ordna saken för att nå ett bättre resultat.

Nu säger man, att man icke vågar höja taxorna, därför att detta

skulle vara farligt med hänsyn till de nedåtgående konjunkturerna. Det skulle vara riskabelt att lägga allt för stora avgifter på handel och industri och på detta sätt ålägga dem en hämsko; det skulle bli ett tveeggat svärd. Jag vill då erinra om, att det finnes stora delar av vårt land, där handel och industri äro handikapade därigenom, att man måste vid sina beräkningar utgå ifrån de enskilda järnvägarnas mycket höga taxor. I t. ex. det län, som jag representerar, finns det icke en enda statsbana, utan vi ha själva fått bygga våra järnvägar. och kommuner och enskilda ha för den saken grundligt fått betala och i många fall fått skuldsätta sig. Man har inte kunnat sköta trafiken så, att den burit sig utan att flera gånger höja taxorna.

*Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1915.
(Forts.)*

Varje gång det i den järnvägsstyrelse jag tillhör, varit fråga om att höja taxorna, hava emellertid affärsmännen och industrimännen sagt ifrån, att det inte går an att göra detta. Vi konkurrera, säga de, med alla dem, som bo vid statens järnvägar; de få så och så billiga frakter och vi skulle gå under, om en taxeförhöjning genomdrevs. Vi ha måst svara dem, att vi äro tvungna att höja taxorna; i annat fall kan icke järnvägstrafiken uppehållas, och vem skulle betala driften, om icke trafikanterna?

Nu menar jag, att när det går för sig att höja taxorna för sådana industri- och affärsmän, som bo i orter, där icke statens järnvägar finnas, måste väl de industri- och affärsmän, som bo vid statens järnvägar, kunna tåla sådana frakter, att driften där bär sig.

Jag vill fråga er, mina herrar, om det finnes en gnista rättvisa i, att först och främst skall industrien och handeln i t. ex. sådana orter, som jag nyss talade om, bli handikapade vid konkurrensen med andra industrier, därigenom, att de måste beräkna avsevärt högre fraktsatser än på andra håll. Vad skola de göra sedan? Jo, sedan måste de vara med om att genom skarp direkt beskattning fylla en brist på tillhopa uppemot hundra miljoner, vilket belopp staten måste betala ut till statens järnvägar, vad blir följden? Jo, att sådan industri och handel, som konkurrerar med nyssnämnda industri och handel skola få billigare frakter och därigenom mycket bättre lyckas att konkurrera ihjäl den handel och den industri, som drivas på sådana orter, där statens järnvägar icke gå fram.

Det kanske går upp för herrarna nu, att man bör höja taxorna vid statens järnvägar och att det även är en gärd av rättvisa att så göra.

Jag slutar med att säga, att, även om tiderna nu äro sådana, att man tycker det är svårt att företaga en sådan höjning, vill jag uppmana Kungl. Maj:ts regering och de sakkunniga, som komma att utreda denna fråga, att icke dröja ett ögonblick utan sätta vxan till roten och försöka få statsbanedriften att bära sig, samtidigt som man skipar rättvisa på olika håll i vårt land.

Herr E r i k s s o n i Grängesberg: Herr talman! Vid denna sena timma skulle jag icke begärt ordet, men då jag inom statsutskottet på avdelningen sökt tränga in i denna fråga, nödgas jag säga några ord, huru vi sett på saken inom avdelningen.

Den uppfattning, som jag personligen kommit till vid studiet

*Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.*

(Forts.)

av detta ärende är den, att driftförlusten, som uppstått under fjolåret, kan väl förklaras. Det är huvudsakligen tre anledningar: dyra kol, för stor järnvägspersonal och för låga frakter. Jag vill icke alls gå närmare in på dessa anledningar — den saken har blivit så klart framställd av herr statsrådet förut i dag — utom på en enda punkt, nämligen i fråga om taxepolitiken. Herr statsrådet vädjade här i kammaren till att vi skulle försöka ge regeringen någon vägledning om taxepolitiken, om taxorna skulle höjas. Jag vågar för min del icke göra detta, men jag ber att få säga, det jag tror, att man mer och mer kommit till den uppfattningen, att det kan finnas skäl för en taxeförhöjning. Men man kan icke såsom enskild riksdagsman ändå överblicka allt utan närmare utredning, så att något direktiv kan jag icke heller ge, men jag skall i alla fall göra det uttalandet — nu är herr statsrådet visserligen icke här — att beträffande den kommission, som statsutskottet här talar om, bör en av den kommissionens allra främsta uppgifter bli att undersöka, huruvida det skall ske en revision av taxepolitiken eller ej.

Det skäl, som gjort, så vitt jag förstår, att den tanken måste tas upp till ett allvarligt beprövande, är, att de enskilda järnvägarna ha så väsentligt högre taxor än statens järnvägar. Det har meddelats i tidningspressen, att en del av de större enskilda järnvägarna haft goda vinster under fjolåret, och om man ser efter i Järnvägsstatistiska meddelanden, extrahäfte II 1918, så lämnas där en uppräknig av vissa jämförande indextal för statens järnvägar och enskilda järnvägars taxor. Jag skall ta några exempel från banor, som visat sig gå mycket bra i fjol, för att visa hur långt ändå statens järnvägar ligga efter i fråga om frakttaxorna. Om vi t. ex. ta Bergslagens järnvägar, så visar det sig, att under första halvåret i fjol var det där 62 procent högre frakttaxor än vid statens järnvägar, under sista halvåret 12 procent. Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar hade under första halvåret i fjol 80 procent, och under sista halvåret 29 procent högre frakttaxor. Om jag tar Gävle—Dala järnvägar, som gått mycket bra, ha de för första halvåret haft 66 procent högre frakttaxor än statens järnvägar, och för sista halvåret 18 procent. Går jag sedan till en sådan bana som Roslagens järnväg, så hade denna under första halvåret icke mindre än 176 procent högre frakttaxor än statens järnvägar, och sista halvåret 96 procent.

När regeringen kan tillåta, att enskilda järnvägar få klämma upp frakttaxorna så oerhört, som här skett, då har man skäl att göra samma fråga som herr Rune: kan det vara rimligt att de affärsmän, som bo i trakter, där dessa enskilda järnvägar finnas, skola betala dessa höga frakter, under det att de, som invid statens järnvägar, få betala så mycket lägre frakter, och sedan täckes skillnaden av skattemedel. Man måste göra sig den frågan: på vilka sätt provas de enskilda järnvägarnas taxor? Det är beklagligt att herr statsrådet icke är här närvarande, men jag har talat vid honom härom under hand förut, och jag har bestämt uttalat nödvändigheten av att regeringen verkligen skyndsamt undersöker, om det icke finnes någon utväg att pröva de enskilda järnvägarnas frakttaxor mera effektivt, än som nu sker. När

man ser på dessa betydligt höga frakt- och persontaxor, som de ha och om man ser på deras driftresultat, så måste man göra sig den frågan: sker prövningen vid fastställandet av taxorna på fullt affärsmässigt och riktigt sätt? Jag kan icke finna annat än att det är en angelägen uppgift för regeringen att se till, att icke de enskilda järnvägarna på sätt, som skett, få sina taxor oskäligt förhöjda.

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

Och ett enda ord till sist om den utredning, som statsutskottet föreslagit. Jag ber få förklara, för att icke något missförstånd må råda att när statsutskottet gjort denna framställning, så har icke statsutskottet därmed menat, att denna skulle vara ett uttryck från riksdagens sida av något misstroende för den nuvarande statsbaneledningen. De förluster som uppstått kunna förklaras, låt vara att vissa missförhållanden måhända finnas, men då gäller att avhjälpa dessa, och icke så mycket klandra vad som varit. Driftförlusterna finnas och synas bli bestående. Det som nu utredningen skulle lägga vikt vid, är att se till, vad som kan göras för att skaffa nya inkomster åt statens järnvägar och för att minska utgifterna. Det är viktigt, för att kunna vidtaga positiva åtgärder, att verkligen göra en undersökning om förhållandena vid statens järnvägar, så att det kan bli bättre resultat i framtiden.

Jag har trott det vara lämpligt att göra detta uttalande, och jag ber sålunda, herr talman, att i korthet få yrka bifall till statsutskottets hemställan.

Herr Bogren: Herr talman! Järnvägsstyrelsen framhåller såsom det förnämsta botemedlet mot den svåra situation, vari statsbanedriften nu befinner sig, att höja frakttaxorna och väl även, kan jag tro, passagerartaxorna.

Se vi på den polemik, som förts mellan ledningen för statens järnvägar och järnvägsföreningen, finna vi hur denna egentligen har med alla till buds stående medel sökt förringa betydelsen av det faktum, att driften på de enskilda järnvägarna lämnat vida bättre resultat än på statens järnvägar. Men då måste vi göra oss den frågan; finnes det icke några andra framkomliga vägar för att minska den förlust, som statsbanorna lidit på sin drift, eller med andra ord, för att förbättra driftens ekonomiska resultat? I det fallet är jag glad över att statsutskottet har visat på en sådan utväg. Utskottet säger nämligen: »Sådana inskränkningar och besparingar, som med vederbörligt uppehållande av driften kunna genomföras, böra givetvis iakttagas.» Det har från flera håll här i dag, men förresten upprepade gånger förut i denna kammare framhållits, att statsbanedriften, ledningen av densamma, torde möjligen lämna åtskilligt övrigt att önska. Det kan vara möjligt att denna driftledning är behäftad men några svagheter, för att icke säga fel. Nu säger en talare här, att en av orsakerna till detta mindre goda resultat, som statsbanorna lämna, är systemet. Därpå svarar en annan talare, nämligen herr Lübeck, att någon regimförändring behövs icke. Han menar, att allt är bra som det är. Meningarna i detta stycke har varit starkt delade allt sedan en decentralisation av ledningen skedde för en del år sedan. Ledsamt nog ha de, som ställde sig

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars drift-förlust under år 1918. skeptiska för framtiden mot denna decentralisation, år efter år styrkts allt mer och mer i, att deras uppfattning var den riktiga, då denna decentralisation icke länt till någon ekonomisk fromma för det stora affärsdrivande verket.

Här har talats om personalen vid detta verk och därvid sagts, att den är för stor. Ja, men då få vi väl icke tänka endast på personal i lägre grad. Jag tror för min del, att om vi här säga, att det är för stor personal, vi då huvudsakligen få tänka på personal av högre grad, ty det är ofrånkomligt, att i det avseendet ha statens järnvägar begått en oförsiktighet, att de anställt en alltför talrik personal i de högsta löneklasserna, och detta utökande av denna högre personalsynes ha skett i synnerligen raskt tempo även under dessa för järnvägarna så prekära år som de sist förlutna. Det är någonting oformligt detta inspekterande och inspekterande och återigen inspekterande. Eller vad säga herrarna om att en station inspekterats t. ex. under fjorton dagar av 21 olika inspektörer? Det är väl något mycket av det goda. En hel del av dessa högre ordinarie tjänstemän disponera sin tid ungefär på det sätt, varmed de själva äro mest tillfredsställda. Dessa herrar inspektörer äro mest på resande fot och veta så väl ställa sina resor, att det blir för dem rätt så inkomstbringande. Jag fick nyligen en uppgift från en högre tjänsteman, huru inspektören reser ut på sin inspektion t. ex. kl. 8 å 10 på morgonen den ena dagen och kommer tillbaka kl. 8,20 följande dag. Han får på det sättet tillgodoräkna sig fulla två dagtraktamenten o. s. v. Med ett ord, det är nog åtskilligt att göra för en sådan utredning mer än blott att höja taxorna. Jag tror, att man borde i första rummet ge denna kommission i uppdrag att ägna sin uppmärksamhet åt själva systemet, åt själva ledningen av detta stora affärsdrivande verk. Det är ju så, att man icke kan få denna ledning god nog, utan man måste göra allt för att få det bästa möjliga av denna ledning, då det visat sig rätt så länge, att den lämnar åtskilligt övrigt att önska.

Det nämndes ett ord såväl från statsrådsbanken som sedan om den bristande intensiteten i arbetet hos viss personal. Ja, jag har verkligen fått upprepade brev från personal i såväl högre som lägre grad, varuti dessa uttrycka sin ledsnad rent av över att tjänstgöra i ett verk, som lämnar så dåligt ekonomiskt resultat. De se själva tydligen brister i ledningen av detta verk, brister, som orsaka i rätt väsentlig grad det menliga resultatet. Och för att skingra den misstanke, som en och annan fått av de ord, som fällts här, är det verkligen upplyftande att höra ifrån personal av lägre grad, hur de uttala sina allvarliga bekymmer över det för statsverket så dåliga och otillfredsställande resultatet av driften. En gammal tjänsteman i lägre grad, som har tjänstgjort vid verket i 21 år, skrev härom dagen: jag är alldeles utledsen på detta, hur man arbetar, ser man dock, att det hela går alldeles på tok och detta därför att ledningen ligger såsom den nu gör.

Det är ju, såsom här förut påpekats, för mycket inspekterande. För mycket misstroende mot personalen alstrar motsträvighet och kan alstra till och med trilskhet. Uppmuntran och förtroende däremot alstra arbetsvillighet och framför allt kraftigt intresse, som visar sig

däruti, att arbetet bär resultat, något som kan vara nöjaktigt för såväl den, vilken utför arbetet, som för den, vilken låter utföra detsamma.

Jag begärde egentligen ordet för att trycka på den sidan av saken att man icke allenast må höja taxorna för att få ett bättre resultat av driften, utan att man innan man gör detta, bör se till att här göra besparingar, ty en sparad krona är bättre än en tjänad krona. Det är ju mycket lätt, som en talare sade, att höja taxorna, och vi få komma ihåg, att statens järnvägar icke är någon välgörehetsinrättning. Men vi få också komma ihåg, att statens järnvägars förnämsta uppgift är att tjäna landets näringar och detta på billigast möjliga sätt, dock så, att institutionen ekonomiskt kan finansiera sig utan att behöva anlita skattemedel.

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

Herr Thore: Herr talman! I den utredning, som statsutskottet här framlagt angående förbilligande av driften vid statens järnvägar, bör, enligt mitt förmenande, även ingå en utredning rörande räntabiliteten och bärigheten av nya företag, som statens järnvägar tänker ge sig in på. Ett sådant företag, som nu i dagarna har väckt en viss uppmärksamhet, är den projekterade järnvägen med ångfärja över Nordsjön. I den ekonomiska beräkning, som uppgjorts, ha inkomsterna upptagits till 4,347,000 kronor och utgifterna till 7,312,000 kronor, således uppstår en brist på 3 miljoner kronor, enligt de gjorda förutsättningarna. Nu äro priserna beräknade efter 1914 års konjunkturer, och om man skulle anlägga de nuvarande priserna dels på anskaffning av material och dels på driften, skulle man komma till åtskilligt större siffror och helt säkert till en avsevärt större deficit. Jag vill nämna endast en sådan sak, som att denna drift skulle erfordra icke mindre än 140,000 ton kol. Då kolåtgången för statens järnvägar uppgår till något mindre än 500,000 ton kol, kan man förstå, vad detta betyder. Nu är prisökningen på kolen sedan år 1914 i engelska hamnar åtminstone 50 kronor per ton. Detta gör sålunda en kostnadsökning på 7 miljoner kronor. Kommer då därtill, att de fartyg, på vilka tågen skola föras överbearknats kosta 6 miljoner kronor per styck men nu icke kunna byggas billigare än för 15 miljoner kronor. I stället för att man beräknar amortering och ränta på företaget till 3 1/2 miljoner kronor, måste man beräkna dessa utgiftsposter till 8—9 miljoner kronor, och då synes förlusten tydligen komma att bli avsevärt större än som uppgivits och lär ej kunna täckas av eventuellt högre taxor. Det är en ganska minimal godsmängd det gäller att transportera i jämförelse med vad som i övrigt exporteras och importeras på vanligt sätt. Det antages bli omkring 300,000 ton.

Jag har framkommit med denna sak, ty det förefaller, som om regeringens mening vore att driva fram frågan under närmaste tiden, och det kan därför ha sin betydelse att saken blivit påpekad. Jag vill ej principiellt sätta mig emot förslaget men jag vill framhålla, att det är nödvändigt att omräkna priserna för material och driftkostnader efter de priser, som nu äro gällande, och som komma att bli gällande den närmaste tiden.

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

Herr Osberg: Herr talman, mina herrar! När man nu konstaterat, att järnvägarna gått med så stor förlust, som de gjort, är det all anledning att peka på de oegentligheter, som litet var kunnat konstatera. Jag vill då vidröra det system, varefter järnvägen utger sina ordersamlingar. Dessa växa i sådan grad, att personalen icke kan följa med allt, och det är givet, att en massa utgifter för både uppställning och tryckning förorsakas av dessa samlingar. Jag skall tillåta mig, herr talman, att endast återge en liten utredning om detta.

År 1907 omtrycktes ordersamlingarna, och då blev det 366 olika order på 550 sidor samt register över dessa på 42 sidor. År 1910 hade de ökats till 903 samt ett register på 64 sidor. År 1913 var ordenas antal 1,335. År 1914 slopades dessa gamla order och nya utgavos i den form, som de nu ha, nämligen i en A- och en B-samling. A-samlingen innehöll då 225 och B-samlingen 347 order. Sedan år 1914 har A-samlingen ökats från 225 till 427 och B-samlingen från 347 till 1,176. Till detta arbete utgavos 1914 403 bihang, år 1915 474, år 1916 501, år 1917 706 och år 1918 803.

Som jag sade, kan man tänka sig, att denna ideligen återkommande omtryckning skall draga en ofantlig kostnad, och man får ändå lov att erkänna, att det praktiskt taget ej vore behöfligt att komma fram med så många föreskrifter. Det är rysligt, vilken apparat det är. Och de stackars tjänstemän, som skola taga hand om allt detta — jag har talat med flera stationsmästare — säga, att det växer dem över huvudet, så att de ej kunna taga reda på, vad som står i alla order.

I detta sammanhang vill jag även relatera en liten upptäckt, som jag gjorde för några dagar sedan vid Munkedal. Jag hade ej fäst mig vid saken, om man ej hört ideligen talas om de växande utgifterna för statsbanorna och den ekonomiska svårighet, de ha att dragas med. Jag fann framför stationen uppsatt liksom en talarestol och kunde ej tänka annat, än att det skulle vara för en midsommarfest. Jag frågade, vad det var. Den var gjord på framställning av stationsinspektören, för att han skulle ha en plattform att stiga upp på, när han flaggade av tågen. Den skulle kosta 100 kronor, fullt färdig. Det är ej någon stor summa, men varför i all rimlighets namn, tänkte jag, behöves en sådan apparat för att flagga av tågen på en liten landsortsstation. Skall man slå in på en sådan bog, blir det stora kostnader. Revision behöves för att se till, att ej onödiga utgifter förekomma.

Det är kanhända en annan sak, som det kan sparas på, nämligen i fråga om posten, som i stor utsträckning skötes från stationerna. Detta, att stationsmästaren skall ha posten, kan förorsaka, att det blir en extra stationskarl, och det går ej under 3,000 kronor om året, inkomsten från posten vid stationen inbringar ganska litet till staten. Där skulle också kunna göras en inkränkning.

Jag tror därför, att det vore lämpligt att i största möjliga

måtto försöka få en klar bild, hur det hela nu befinner sig, och över de besparingar, som kunna göras, ej endast på de stora sakerna utan även på de små, ty som ordspråket lyder, många bäckar små göra en stor å. Och när det är svårt att taga sig fram, får man se till, att även småsaker tagas i betraktande och att man gör de besparingar, som kunna göras.

Jag har, herr talman, intet yrkande, men har tyckt, att dessa saker kunde tåla ett påpekande och att det ej skulle göra så litet, om man lade sig vinn om att i alla avseenden söka ställa det så litet kostsamt som möjligt.

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

Herr Larsson i Kroken: Herr talman, mina herrar! Jag har ej givit mig in i denna långvariga debatt för att mycket förlänga den, men det är en stor fråga, som det handlar om, och då få vi ha litet tålamod. Det är nämligen över 60 miljoner kronors förlust under förlidet år på statens järnvägar. Och enligt vad jag fick veta häromdagen, har det visat sig för de månader, som nu äro reviderade att det blir ännu större förlust under innevarande år, och det är saker att tänka på.

Vad jag egentligen ville säga var något angående dessa s. k. centralkök. Jag märkte icke, att statsrådets redogörelse innehöll något om den saken och ingenting finnes i utskottets betänkande om densamma. Herr Lithander vidrörde den dock, enligt vad jag tyckte mig höra, i mera allmänna ordalag. Det är emellertid en sak, som enligt vad jag har mig bekant, bidragit till järnvägarnas förlust med 4 å 5 miljoner kronor. Att dessa centralkök inrättades under de kritiska livsmedelsförhållanden, som existerade förra åren 17 och 18 är ju icke klandervärt. Även om de personer, som skola äta där, få maten mycket billigare än de fått, så vill jag ej klandra det. Men vad jag vill vidröra är skötseln av dessa kök som står under all kritik. Jag har sett i pressen att i Norrland har inköpts fastigheter, byggnader och kor och även mjölken, vilken dessa kor lämnat har kostat över två kronor litern o. s. v. Och skötseln har i allmänhet av dessa kök varit anförtrodd åt skolkökslärarinnor. Det har varit stora staber av lärarinnor, som ha haft anställning för att sköta detta, och dessa ha till större delen gjort inköpen. Detta ha berättats i tidningspressen, och enbart denna rörelse har bidragit med mellan 4 och 5 miljoner kronor till förlusten. Det är ej av klandersjuka jag begärt ordet, utan jag har velat understryka detta, som herr Lithander vidrörde och jag hoppas, att om dessa kök existera ännu — jag har ej lyckats få uppgift, om så är fallet eller de ha upphört — att saken då ordnas till det bättre. Men som sagt, att vad som förekommit är klandervärt kan ej förnekas.

Jag har intet annat yrkande än på bifall till utskottets förslag, ty förlusten måste ju betalas i alla fall. Men jag har velat understryka att den av utskottet begärda utredningen bör bli så grundlig och komma så snart som möjligt, ty, som jag nämnde

Ang. täckande
av viss del av
statens järn-
vägars drift-
förlust under
år 1918.

(Forts.)

förut, se vi, att innevarande år kommer att gå med ännu större förlust, enligt de upplysningar jag har fått.

Herr Lovén: Herr talman, mina herrar! Jag skall endast ett par minuter förlänga debatten. Här har sjungits i alla tonarter ett klander av, att statens järnvägar gått med stor förlust under de gångna åren. Herr statsrådet påvisade, att även järnvägarna i Danmark och Norge gått med förlust, även om den varit mindre än i Sverige. Men herr Lithander lät i sitt yttrande påskina, att de enskilda järnvägarna alltid gå med förtjänst på grund av den bättre skötseln av den enskilda driften. Det berättades för mig härom dagen av en person vid en stor enskild järnväg, som hittills haft oerhörda inkomster, att den numera går med förlust, så att trafikinkomsterna knappast täcka driftkostnaderna. Den tiden är ej så avlägsen när herrarna, som nu tala om de höga inkomsterna för de enskilda järnvägarna, skola finna att det kanske blir motsatsen, i det att även dessa komma att visa små inkomster som de i många fall för övrigt redan gjort. Och det blir svårt att bevisa, att orsaken ligger däri att de drivas som enskilda.

Herr Lithander sade, att det är minskad arbetsintensitet vid statens järnvägar, och trodde, att den beror på bristande disciplin. Jag undrar, om herr Lithander vill stå för det ordet, när det gäller statens järnvägars personal av den gamla stammen, som har ord om sig i in- och utlandet att, även om ej disciplinen är så hård, sköta sitt arbete på bästa sätt. Jag känner ej — för egen del — till disciplinen vid statens järnvägar, men en enskild järnväg känner jag, och jag kan säga, att under de första åren av min järnvägstjänstemannabana har jag tjänat under den mest järnhårda chef i landet. Där var en disciplin så järnhård, att man varje dag på morgonen ej visste, om man skulle ha sin plats kvar på kvällen, även om anledningen endast skulle vara något fel, som man ej kunnat hjälpa. Jag har sedan vid samma järnväg tjänat under chefer som betraktat oss som människor och i vissa fall rådfört sig med oss, och jag kan försäkra, att arbetsintensiteten var aldrig så stor under den järnhårda chefens tid som den varit under de senare åren. Skälet till den minskade arbetsintensiteten vid S. J. under 1918 kan nog sökas i ett par tre förhållanden. Jag skall nu icke gå närmare in på saken, men ett av dessa skäl är, att när en lokeldare eller bromsare, som kanske fått två potatisar och en sillbit till frukost, skall ge sig ut på sitt arbete, då blir kanske arbetet därefter, men det kan han inte hjälpa.

På tal om vad herr Anderson i Råstock pekade på, nämligen vissa missförhållanden, som tydligen finnas vid statens järnvägar, vikariatsraseriet vid besättandet av vissa tjänster o. s. v. skall jag be, att få framhålla det *transportraseri*, som inom vissa distrikt gjort sig gällande, utan att man därför bättre kunnat utnyttja personalen. Jag har hört berättas ifrån vissa distrikt, att man transporterat personal, som sedan fått ligga på överliggningssta-

tioner i fyra — fem timmar, vilket icke behövt, om man behållit dem på den förra stationen, där man bättre kunnat utnyttja dem i långtrafiken.

Till sist ett par ord beträffande herr Lithanders starka och allvarliga maning mot ett förstatligande av de enskilda järnvägarna. Jag tar mig friheten att sätta fingret på, som jag tror, en av de ömma punkterna, varför man reser så starkt motstånd mot förstatligandet. Om enskilt kapital hade byggt järnvägarna uppe i Norrland, då skulle vi för länge sedan fått höra en väldig jämmer och begäran om, att staten skulle köpa dem. Höganäs-järnvägen ha vi fått köpa, därför att den ej bar sig. Två enskilda järnvägar ha begärt att få riva upp rälsen och lägga ner trafiken i sommar. Dem har man sålt, därför att de icke buro sig. Se efter, herr Lithander, huru många av dessa enskilda järnvägar det är, som icke betala ett öres ränta, men ständigt behöva anstånd, och huru många det är, som amortera sina statslån, se efter, huru många enskilda järnvägar, som gå dåligt; dem tror jag herr Lithander gärna skulle vilja sälja till staten, om nu staten ville köpa dem.

Men det finns en del enskilda järnvägar, som bära sig bra. Där äro en del kapitalistiska storbolag intresserade. Det kan hända, att man kan få helt andra undantagsfrakter vid de enskilda järnvägarna, än om dessa järnvägar voro statens. Det är dessutom helt andra förhållanden, som spela in, och det är icke utan, att en del av dessa konkurrera med statens järnvägar på ett sätt, som icke alltid är fullt juste, därför att de på stora sträckor lyckas draga till sig trafiken, som egentligen skulle passera statens järnvägar, men som nu passerar enskilda, och det är i allmänhet sådana banor, som gott ha råd att undvara denna trafik. Även på andra ställen kan man skönja, att dessa intressen gjort sig starkt gällande, när det är tal om ett förstatligande av de enskilda järnvägarna. Jag kan även nämna, att i dessa dagar har järnvägsstyrelsen sänt ut en förfrågan om de hemliga fraktavtal, som man har spårat hos vissa av dessa enskilda järnvägar.

Till sist, herr talman, skall jag endast be att få understryka vissa saker, som herr Anderson i Råstock talade om, beträffande både turlistor och annat. Men herr Anderson gjorde sig skyldig till ett litet misstag, när han talade om bromsarnes turlistor. Det kan aldrig undvikas, att en del bromsare måste medfölja, som en viss sträcka av vägen icke ha arbete, och detta förekommer i lika stor utsträckning vid de enskilda järnvägarna.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

§ 13.

Härefter förelåg till avgörande statsutskottets utlåtande, nr 198, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen ävensom pro-

Ang. täckande av viss del av statens järnvägars driftförlust under år 1918.

(Forts.)

positionen om tilläggsstat för år 1919 gjorda framställningar om anslag till fortsättning av statsbanan Sveg—Brunflo jämte väckta motioner om anslag till vissa statsbanebyggnader i Norrland.

*Ang. anslag
för år 1920 till
vissa statsba-
nebyggnader.*

Efter föredragning av *punkten 1:o*), angående anslag för år 1920 till vissa statsbanebyggnader, yttrade

Herr Eriksson i Grängesberg: Herr talman! Jag har endast att framställa yrkande på en viss ändring med anledning av det beslut, som i denna fråga fattats av första kammaren.

Som herrarna finna, har statsutskottet i punkt c) hemställt, att det skulle lämnas anslag till fortsättning av banan Hällnäs—Stensele å 1,100,000 kronor. Första kammaren har nu beslutat, att i stället för dessa 1,100,000 lämna endast 700,000, men att i stället till fortsättningen av statsbanan Umeå—Holmsund lämna 400,000. Det blir sålunda samma belopp, men det har delats upp så, att statsbanan Umeå—Holmsund skall få en del av det ifrågasatta anslaget till Hällnäs—Stenselebanan. Då det nu finnes rätt goda skäl för första kammarens beslut och då norrlänningarna vilja ha det så och då det icke kan vara någon idé, att man tar en gemensam omröstning för en sådan bagatell, tar jag mig, efter att ha rådfört mig med statsutskottets ordförande, friheten att yrka, att andra kammaren måtte fatta samma beslut som första kammaren.

Det blir i sammanhang härmed en ändring av motiveringen, som jag skall be att få föredraga. Ändringen av motiveringen blir den, att på sid. 3 sista stycket den första punkten bibehålles men sedan skall lydelsen vara: »För att emellertid ett ej allt för stort avbrott i banbyggandet i Norrland skall inträffa, har utskottet med hänsyn tagen jämväl till de nedsättningar, som av riksdagen gjorts i fråga om vissa för kapitalökning vid statens vattenfallsverk av Kungl. Maj:t äskade anslag, funnit sig böra tillstyrka dels det anslagsbelopp som av järnvägsstyrelsen ansetts erforderligt för tvärbanan Forsmo—Hoting, dels ett med 400,000 kronor minskat belopp av vad järnvägsstyrelsen begärt för tvärbanan Hällnäs—Stensele, dels ock 400,000 kronor till banan Umeå—Holmsund.» Klämman blir densamma som utskottets med blott den skillnaden, att i punkt c) 1,100,000 ändras till 700,000 och att det tillägges en ny punkt d) så lydande: »till fortsättning av statsbanan Umeå—Holmsund för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

Jag tillåter mig, herr talman, att framställa yrkande om bifall till utskottets förslag med de ändringar, jag här refererat.

Vidare anfördes ej. Herr talmannen gav propositioner först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till det av herr Eriksson i Grängesberg framställda yrkandet; och fattade kammaren beslut i enlighet med innehållet i sistnämnda proposition.

Punkten 2:o).

Utskottets hemställan bifölls.

§ 14.

Därnäst i ordningen var å föredragningslistan uppfört statsutskottets utlåtande, nr 89, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående understöd för uppförande av bostadshus med smålägenheter jämte i ämnet väckta motioner.

Ang. understöd för uppförande av bostadshus med smålägenheter.

I en till riksdagen den 7 mars 1919 avlåten proposition, nr 239, vilken för förberedande behandling hänvisats till statsutskottet, hade Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att på tilläggsstat för år 1919 anvisa ett förslagsanslag, högst, 2,000,000 kronor att i huvudsaklig överensstämmelse med i statsrådsprotokollet angivna grunder användas till understöd för uppförande av bostadshus med smålägenheter.

I sammanhang med förevarande proposition hade utskottet till behandling förehaft två inom andra kammaren väckta motioner, den ena, nr 48, av herr *Hage m. fl.*, som hemställt, att riksdagen måtte anslå till understöd för uppförande av bostadshus med smålägenheter på tilläggsstat för år 1919 ett förslagsanslag av högst 8,000,000 kronor; samt den andra, nr 108, av herr *Fast*, som hemställt, att riksdagen måtte besluta att på 1919 års tilläggsstat till Kungl. Maj:ts förfogande anvisa ett förslagsanslag av 6,000,000 kronor, att användas i huvudsaklig överensstämmelse med i Kungl. Maj:ts proposition nr 339 till 1918 års lagtima riksdag angivna grunder till understöd för uppförandet av bostadshus med smålägenheter.

Utskottets hemställan innefattade, att riksdagen måtte, med avslag å ovenberörda motioner i vad de skilde sig från Kungl. Maj:ts förslag, bifalla Kungl. Maj:ts framställning i ämnet.

Reservation hade likväl avgivits av herrar *A. C. Lindblad*, *Eriksson* i Grängesberg, *Anderson* i Råstock, *Hansson* i Stockholm och *Nilsson* i Malmö, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen, med anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition samt herr *Hages* m. fl. och herr *Fasts* ovanberörda motioner, måtte på tilläggsstat för år 1919 anvisa ett förslagsanslag, högst, 3,000,000 kronor, att i huvudsaklig överensstämmelse med i statsrådsprotokollet över civilärenden den 7 mars 1919 angivna grunder användas till understöd för uppförande av bostadshus med smålägenheter.

Utskottets hemställan föredrogs. Därefter yttrade:

Herr *Eriksson* i Grängesberg: Herr talman! Som kammarens ledamöter kunna finna, ha jag och mina partikamrater inom utskottet avgivit en reservation, vari vi yrka på, att det belopp,

Ang. understöd för uppförande av bostadshus med smålägenheter.

(Forts.)

varom här är fråga, skall ändras till 3,000,000 kronor. Skälen, varför vi gjort detta, äro, att för så vitt vi kunnat finna, är det ett så ytterligt stort behov av, att bostadsmarknaden får någon lättnad, och att vi icke kunna anse oss stå till svars med att bevilja endast 2,000,000 kronor. Vid fjolårets riksdag och även därförut var det ju mycken debatt om, huruvida man skulle lämna anslag i den här formen eller icke, och jag vill erkänna, att det kan göras mycket allvarliga invändningar mot, att man på det sätt, som här föreslagits, subventionerar det enskilda bostadsbyggandet. Fjolårets riksdag uttalade sig för, att arbetsgivare och företagare på något sätt skulle tvingas att bygga bostäder. Det tillsattes också en kommitté förra året, som skulle framkomma med förslag härom, men Kungl. Maj:t har icke funnit det möjligt, att framlägga någon proposition i ämnet, och sålunda är ingenting åtgjort av vad riksdagen begärt i fjol. Det enda, som kan göras, är att nu lämna anslag som Kungl. Maj:t begär. Vid sådant förhållande anse vi, att man bör höja beloppet till det, som fjolårets riksdag bestämde, eller 3,000,000 kronor. Fastän man vet, att flera av riksdagens ledamöter ha vissa invändningar att göra emot denna form att understödja bostadsproduktionen, ha vi dock ansett, att man ändå kunde vara med på detta.

På dessa skäl ber jag, herr talman, att få yrka bifall till den av mig m. fl. avgivna reservationen, som innebär, att anslaget höjes till 3,000,000 kronor.

Häruti instämde herrar *Anderson* i Råstock, *Fast* och *Tengdahl*.

Herr Lübeck: Herr talman! Jag skall be, att få yrka bifall till utskottets förslag på de av utskottet angivna grunderna.

Jag vill icke bestrida, att den subvention, som lämnats till bostadsbyggandet, på många håll har varit värdefull, men den har varit motsatsen därtill på andra områden. Man har hört olika omdömen om det sätt, varpå den har verkat. Nu, när vi gå mot fallande priser, borde det därför ligga i sakens natur, att man skall möta dessa fallande priser med avveckling av denna subvention, ty det råder ingen tvekan om, att icke ett sådant avvecklande är nödvändigt för att få det enskilda bostadsbyggandet i gång, och det är ju ändå på detta enskilda bostadsbyggande, som bostadsnödens avhjälpande ovillkorligen hänger.

Med dessa ord, herr talman, ber jag sålunda att få yrka bifall till utskottets förslag under särskilt framhållande av, att vi nu måste gå emot en avveckling av detta subventionssystem, ty annars skulle vi ovillkorligen i bostadsfrågan komma in i en återvändsgränd.

Herr Hage: Herr talman! Jag tror bestämt, att man kan ha en annan uppfattning, än herr Lübeck om detta. Den enskilda bostadsverksamhet, som han talade om, kommer säkert att dröja ännu ganska länge. Vem man än talar vid, ha de den uppfatt-

ningen, att det är troligt att så blir förhållandet. Då man nu kan konstatera, att bostadsbristen växer och blir värre för varje år, måste man säga, att det är omotiverat att nedsätta anslaget först från 4 till 3,000,000 och sedan från 3 till 2,000,000. Nu talar man ju till och med om, att vi snart skola avveckla hela denna anslagsverksamhet. Jag tror tvärtom, att man bör öka detta anslag, eller om man icke kan vara med om det, så bör man åtminstone kunna vara med om att nu ge ett lika stort anslag som det, vilket gavs förra året.

Jag skall för min del — trots att jag gärna skulle se, att man kunde ge ett större anslag — inskränka mig till att yrka bifall till förslaget om 3,000,000 kronors anslag, d. v. s. till den vid utskottsbetänkandet bifogade reservationen.

Herr Nilsson i Malmö: Herr talman, mina herrar! Endast ett par ord. Bostadsförhållandena i landet ha försämrats och blivit allt svårare och svårare. Staten har också nöjt sig med att i stort sett endast uttala sin sympati och sitt beklagande över, att förhållandena skola vara sådana. Den lilla hjälp, staten anslagit till ändamålet, har icke varit av vidare stor betydelse. påstår man på vissa håll, men alldeles betydelselös har den dock icke varit. Här har under dessa debatter, som förts i riksdagen om bostadsanslagen, framhållits, att just detta anslag hindrat byggnadsverksamheten i landet. Detta är dock alldeles oriktigt, ty, om detta lilla anslag icke funnits, skulle man utan tvivel fått bevittna, att ingen byggnadsverksamhet alls kommit till stånd, och man kan ifrågasätta, huruvida det hade varit lyckligt, att få uppförda en mängd bostäder till de oerhört höga priser, som byggnadsmaterialet faktiskt berättigade till. I Malmö byggdes i fjol en hel del bostäder, som, då statsanslaget var avräknat, betingade en hyra av icke mindre än 70 kronor i månaden för två rum och kök, alltså mer än det dubbla mot förut. Vad hade följden nu blivit, om man hade haft en del bostäder till sådana hyresbelopp? Jo, den allmänna hyresnivån hade naturligtvis höjts. Och vad hade följden därav blivit? Jo, att arbetarna måst ha högre löner för att kunna betala dessa hyror. Det vore då i stället klokt att här gå sakta fram och söka se till att hyrorna hållas nere vid något så när normal nivå. Ty då slippa vi att komma till denna högre prisnivå, som på många andra områden redan är för hög och från vilken vi måste komma för att kunna konkurrera på världsmarknaden.

Staten har som sagt nöjt sig med att uttala sin sympati för byggnadsverksamheten och bostadsproduktionen i landet, men ingenting mer. Se t. ex. på Malmö, där staten liksom på andra platser endast har uppmanat till privat byggande av bostäder, men icke desto mindre uraktlåtitt att själv bygga. I Malmö har staten icke mindre än 1,710 tjänstemän och 935 arbetare, men allt vad staten där har att hyra bort är bara 5 tvårumslägenheter och 197 enrumslägenheter med kök samt 3 enkelrum. Och alla de sta-

Ang. understöd för uppförande av bostadshus med smålägenheter.
(Forts.)

Ang. understöd för uppförande av bostadshus med smålägenheter.
(Forts.)

tens befattningshavare, som icke kunna få plats i dessa bostäder, få själva sörja för att skaffa sig sådana, då staten för sin del vägrar att understödja byggnadsverksamheten. En massa människor, som äro anställda i statens tjänst, få därför vid flyttningstillfällena liksom så många andra medborgare springa gata upp och gata ned utan att kunna få tak över huvudet. I lyckligaste fall kunna de skaffa sig det på vindar och i källrar. Det är ju givet, att kommunerna till sist måste säga ifrån, att staten själv får sörja för sitt folks behov av bostäder.

Jag skulle mycket beklaga, om riksdagens andra kammare här skulle taga utskottets förslag, då ju de 2 miljoner kr., som här skulle anslås, endast äro en droppe i havet. Den miljon, som reservanterna därutöver vilja anslå, gör ju icke så mycket till, men det visar i alla fall, att vi vilja ordna och förbättra bostadsförhållandena, så långt det är möjligt att främja bostadsbyggandet i landet.

Med stöd härav yrkar jag, herr talman, bifall till reservationen.

Herr Lübeck: Herr talman! Herr Nilsson i Malmö tog ett exempel från Malmö, och han sade, att man nog kan finna platser, där detta subventionerade bostadsbygge varit till nytta. Och det kan som jag nyss sagt icke förnekas. Men man har icke någon kännedom om antalet av dessa platser. Vad statsutskottet nu stöder sig på, är regeringens förslag, som innebär, att det skulle beviljas 2 miljoner kronor.

Beträffande herr Hages yttrande vill jag framhålla, att enligt min uppfattning är det visst icke så dåliga utsikter att få ett enskilt bostadsbyggande i gång. Den sista tiden ha materialpriserna varit i ganska starkt sjunkande. Vad som nu återhåller byggnadsverksamheten är nog i väsentlig mån byggnadsarbetarnas löner. Jag tror att man utan att understiga skälighetsgränsen skulle kunna göra åtskilligt på en hel del håll inom riksdagen för att få dragligare förhållanden i det avseendet till stånd.

Herr Bengtsson i Norup: Herr talman! Jag har i statsutskottet nu som förut under åren varit emot detta stora anslag till byggnadsverksamhet. Men jag har även år efter år fått finna mig i, att anslaget utgått, därvid det dock från Kungl. Maj:ts sida sagts ifrån, att anslaget skulle minskas och att detsamma endast berott på det nödläge, som råder i landet.

Otvivelaktigt är detta anslag, som herr Nilsson i Malmö uttrycker sig, endast en droppe i havet och har visst icke haft den betydelse för att egga upp byggnadsverksamheten, som mängden kanske trott. Tvärtom har det säkerligen på många håll verkat i motsatt riktning. Ty det är ju klart, att om ett samhälle eller enskild byggherre, får direkt anslag av staten utan återbetalningskyldighet, så kunna icke övriga byggherrar konkurrera med denne och på så sätt har nog byggnadsverksamheten delvis och kanske

någon gång helt avstannat. Vidare är det nog icke så, som kanske många tänka, att det är ett anslag, som går till de fattiga och mindre bemedlade, som väl behöva denna hjälp utan det är en hjälp till samhällena och de rika industribolagen, vilka, såsom jag förut så många gånger sagt, själva borde vara skyldiga att hålla bostäder åt sitt folk.

Ang. understöd för uppförande av bostadshus med smälägenheter.
(Fort.)

Nu kommer därtill, att vi denna riksdag medgivit, att nöjesskatt skall få uttagas inom kommunerna. Denna nöjesskatt kommer helt säkert som en hjälp till de större industrisamhällena och städerna och över huvud taget orter, där det är en livlig verksamhet. Och det är ju också där, som nöjestillställningar mest förekomma, och då bör denna inkomst användas till bostäders byggande åt de behövande.

Jag vill, herr talman, med dessa ord yrka bifall till utskottets förslag och avslag å reservationen.

I detta anförandet instämde herr *Månsson* i Backa.

Herr vice talmannen Hamilton: Herr talman! Den fråga, som blivit framförd av reservanten herr Eriksson i Grängesberg, finner jag behjärtansvärd. Men jag vill fästa uppmärksamheten vid, att tekniskt sett blir det nästan omöjligt att få en gemensam votering före pingst. Ty den därför erforderliga voteringspropositionen måste då i så fall bordläggas i afton, och statsutskottet hinner säkerligen icke med att dessförinnan besluta om en sådan voteringsproposition. Vad händer då, om kamrarna stanna i olika beslut? Jo, att en gemensam votering måste äga rum efter pingst. Och huru många av kammarens ledamöter vilja resa tillbaka hit för denna gemensamma votering, när de en gång kommit till hemorten. Det förefaller mig vara svårt åtminstone, och av den anledningen ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Hagman i Stockholm: Herr talman, mina herrar! Jag ber att få säga ett par ord med anledning av ett påstående, som fälldes av herr Lübeck, däri han gjorde gällande, att byggnadsverksamheten förhindrades genom de löner, som utbetalades till byggnadsarbetarna. Jag har för min del en viss kännedom om dessa arbetares löneförhållanden och vågar här göra gällande, att dessa på ingen punkt och i intet av byggnadsindustriens yrken i vårt land stigit utöver den procentuella stegring, som socialstyrelsen redovisat beträffande levnadskostnaderna. Och så länge detta är fallet, kan man fastslå, att någon oberättigad ökning av dessa löner icke förekommit. Jag kan vidare tillägga, att vore det så, att hindret för en utvidgad byggnadsverksamhet över huvud låge häri, så vore säkerligen utsikterna dåliga för en dylik förbättring. Ty byggnadsarbetarnas löner komma säkerligen icke att sänkas under den närmaste framtiden. Skulle över huvud taget en sådan sänkning komma till stånd, så måste levnadskostnaderna bringas ned, ty så osäkra som förhållandena på detta arbetsområde äro, så

Ang. understöd för uppförande av bostadshus med smålägenheter.

(Forts.)

måste, då man har att räkna med arbetslöshet under flera månader, lönerna vara tilltagna, så att alla dessa arbetargrupper kunna existera. Jag tror därför, att orsaken till, att byggnadsverksamheten ligger nere, måste sökas i andra förhållanden och framför allt i de höga materialpriserna.

Jag ber för min del, herr talman, att beträffande den anslagsfråga, som här föreligger, få hemställa om bifall till reservationen.

Herr Lübeck: Herr talman! Jag skall icke inlåta mig på någon detaljdiskussion med herr Hagman angående skäligheten i byggnadsarbetarnas löner för närvarande. Jag vill dock säga, att när man i utskottet åberopade de höga lönerna, så blev detta icke på något håll motsagt, och jag förmodade därför att det hade fog för sig. Jag vill emellertid med anledning av herr Hagmans yttrande påpeka, att det är icke alla löntagare, som kommit upp till den lönenivå, som gäller för byggnadsarbetarna, vilka nu uppgivas ha fått sina löner höjda i proportion med socialstyrelsens index. Vi ha ju här som bekant helt nyligen beslutat beträffande statstjänstemännens löner efter helt andra grunder och detta även för dem bland dessa befattningshavare, som befinna sig i ungefär samma löneställning som byggnadsarbetarna. Det skälet tror jag därför icke är värt så mycket.

Herr Bengtsson i Norup: Herr talman! Jag tror icke, det gagnar att här diskutera orsakerna till de höga byggnadspriserna. Meningarna därom kunna vara delade. Men icke tror jag, det går att påstå, att det icke även skulle bero på de dyra arbetspriserna.

Men en annan sak, som jag anser vara av betydelse, är, att från Kungl. Maj:t har år efter år för riksdagen utlovats, att summan skulle nedsättas och slutligen försvinna. Nu har den nedsatts med en miljon från förra året, under det att reservanterna yrka fortfarande på 3 miljoner. Men om nu riksdagen tager dessa 3 miljoner, så kan man vara förvissad om, att Kungl. Maj:t icke har anledning att sänka anslaget ett annat år. Det handskas här med miljoner, så, som man förr i tiden handskades med tusenlappar, och jag tror, att kammaren bör betänka sig, innan den går med på det högre anslaget.

Jag yrkar fortfarande bifall till utskottets förslag.

Herr Nilsson i Malmö: Herr talman! Jag ber att rörande vice talmannens påpekande få säga att, även om det icke kan bli gemensam votering före pingst om denna sak, så behöver kammaren därför icke draga sig för att besluta i enlighet med reservanternas förslag. Ty voteringen kan ju komma efter pingst, och det kan ingen större olycka inträffa, än att utskottets förslag då blir antaget. Men jag tycker verkligen, att i en tid som denna, då folk saknar bostäder, bör andra kammaren kunna säga ifrån, att det är nödvändigt att bevilja denna i betraktande av den stora

bostadsnöden, lilla slant på 3 miljoner, såsom påyrkats i reservationen.

Ang. understöd för uppförande av bostadshus med smålägenheter.

(Forts.)

Herr Hage: Jag ber att få instämma med herr Nilsson i Malmö. Men därutöver skulle jag vilja påpeka, att om man nu går med på utskottets förslag, så innebär det icke blott, att vi endast vilja vara med om att bevilja 2 miljoner kronor utan dessutom gå vi med på uttalandet på sidan 13, där utskottet talar om, att man bör successivt minska anslaget av statsmedel för ifrågasvarande ändamål för att snarast möjligt låta det upphöra i den form, varom nu är fråga. Vi ha då uttalat oss för att nästa år endast bevilja en miljon och troligtvis året därpå ingenting alls. Är kammarens majoritet beredd att gå med på ett sådant uttalande?

Särskilt den omständigheten, att det göres ett sådant uttalande i motiveringen, är ytterligare en anledning för mig att icke under några förhållanden kunna vara med om utskottsmajoritetens yrkande och även en anledning för mig att begära votering i denna fråga.

Herr Anderson i Råstock: Ett par ord endast. Då herr Lübeck talar om byggnadsarbetarnas löner, så kan detta hans yttrande giva anledning till missförstånd, om det får stå oemotsagt. Då vi vid det ifrågasvarande tillfället i utskottet debatterade arbetarnas löner, så gällde icke det exempel, herr Lübeck drog fram, byggnadsarbetarna, utan skoarbetarna i Västerås. Och då kan man väl fråga vad i all rimlighets namn det har för sammanhang med byggnadskostnaderna.

Jag har endast velat lämna den upplysningen.

Herr Lübeck: Jag känner mycket väl igen argumentet om skoarbetarna. Men från andra håll åberopades även just byggnadsarbetarelönerna. Och herr Anderson i Råstock hade således varit i tillfälle att inom utskottet bemöta denna sak.

Beträffande herr Hages yttrande, att vi här skulle underskriva, att vi nu gå mot en avveckling av detta anslag, så vill jag endast säga, att statsutskottet där befinner sig i full samklang med regeringens.

Herr Fast: Herr talman! Endast ett par ord. Jag förvånar mig över herr Bengtssons i Norup yttrande, att då vi nu gå fram mot normala förhållanden, så skulle ett sådant här anslag vara obehövt. Det resonemanget går ju ut på, att man i så fall skulle inom riksdagen anse, att normala förhållanden nu inträtt. Men man skall icke tro, att normala förhållanden äro till finnandes ens på någon enda punkt. Utan förhållandena äro alltjämt olidliga. Jag vill fästa uppmärksamheten på, att under åren 1917 och 1918 omkring 11,000 nya bostäder byggdes, och av dessa har en

Ang. understöd för uppförande av bostadshus med smålägenheter.

(Forts.)

hel del tillkommit just till följd av detta anslag. Att något missbruk av anslaget skulle ha förekommit, har jag icke hört talas om. Det går icke an att bara fortsätta med deklamationer. Om man vill undersöka de olika utlåtanden, som avhandla bostadsförhållandena och ser de onormala förhållanden, som rått under de senaste åren, så blir man endast förvånad över, att trots det att intresse funnits från riksdagsmännens sida i fråga om bostadsproduktionen, det hela alltid slutat med endast utredning. Jag tycker att ett sådant förhållande som detta är knappast andra kammaren värdigt, då det icke finns bostäder och det sociala eländet ytterst bottnar i de dåliga bostadsförhållandena. Jag vill verkligen för min del hemställa till kammaren att följa reservanternas. Det vore ingenting annat än en åtgärd, som billigheten kräver.

Efter härmed slutad överläggning framställde herr talmannen propositioner först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till den vid utlåtandet fogade reservationen; och förklarade herr talmannen sig anse den förra propositionen hava flertalets mening för sig. Som votering likväl begärdes, uppsattes, justerades och anslogs en voteringsproposition av följande lydelse:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 189, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit den vid utlåtandet fogade reservationen.

Omröstningen utföll med 77 ja mot 53 nej; och hade kammaren alltså bifallit utskottets hemställan.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4,28 e. m. för att åter sammanträda kl. 7 e. m., då enligt utfärdat anslag detta plenum komme att fortsättas.

In fidem
Per Cronvall.