

**Nr 138.**

Ankom till riksdagens kansli den 14 maj 1920 kl. 1 e. m.

*Utlåtande, i anledning av riksdagens år 1919 församlade revisorers berättelse angående verkställd granskning av statsverkets jämte därtill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning under år 1918.*

(2:a avd.)

Statsutskottet, till vars förberedande behandling ovan nämnda revisionsberättelse jämte de i anledning därav från vederbörande ämbetsverk och myndigheter till Kungl. Maj:t avgivna utlåtanden och förklaringar blivit hänvisad, får, efter tagen kännedom av dessa handlingar och inhämtande av de för ärendenas utredning i övrigt erforderliga upplysningar, underställa riksdagens prövning de av revisorerna gjorda framställningar, som ansetts från utskottets sida påkalla yttrande; kommande utskottet därvid att följa den ordning, som i revisionsberättelsen blivit iakttagen.

**Statens järnvägar.****§ 1.**

(Rev. ber. sid. 593—595; utl. sid. 796—799, 808—811.)

I berättelsen angående statens järnvägar hava revisorerna under § 6 anfört följande:

»I anledning av Kungl. Maj:ts framställning beviljade 1918 års riksdag ett anslag å 2,489,700 kronor till uppförande av boställshus för statens järnvägar.

*Bihang till riksdagens protokoll 1920. 6 saml. 55 häft. (Nr 138—141.)*

Som stationsföreståndarens vid Åkarp lägenhet i ett av därvarande boställshus var synnerligen trång och otidsenlig, men efter ändring kunde inredas till lämpliga bostäder åt två stationskarlar, av vilka bostäder stationen vore i stort behov, hade järnvägsstyrelsen föreslagit uppförande av ett boställshus åt stationsföreståndaren om 5 rum och kök; och hade av ovanberörda anslag avsetts ett belopp av 36,000 kronor för omförmälda boställshus.

På Kungl. Maj:ts framställning anvisade därefter innevarande års riksdag såsom konjunkturtillägg till förut beviljade byggnadsanslag ett belopp av 1,435,100 kronor. Av detta anslag hade efter av järnvägsstyrelsen verkställd procentuell beräkning avsetts 9,000 kronor för här ifrågavarande bygge.

Enligt vad revisorerna inhämtat, utbjöds av vederbörande lokal-förvaltning genom särskilda skrivelser den 19 december 1918 till tre byggnadsfirmor arbetet med uppförandet av förenämnda boställshus, och antogs den 4 januari innevarande år det lägsta anbudet, slutande å 64,800 kronor. Från anbudet hade likväl undantagits iordningsställande av tomt och belysningsanordningar ävensom värmeledning och sanitära anläggningar.

Arbetet med boställhusets uppförande tog sin början den 12 januari innevarande år och var byggnaden färdig för inflyttning den 18 sistlidna juli. De verkliga kostnaderna hava enligt erhållna uppgifter uppgått till 74,197 kronor fördelade sig sålunda:

husbyggnadsentreprenaden .....	64,800 kronor
rörledningsentreprenaden .....	8,335 »
makadam, grus och armeringsräler, som enligt kontrakt statens järnvägar hade att betala .....	695 »
brunnstegel .....	95 »
planering, utsättningar m. m. ....	272 »

74,197 kronor.

Järnvägsstyrelsen har ock, enligt vad som meddelats, i skrivelse den 29 sistlidna september angående anslagskrav till 1920 års riksdag med anmälan att en brist uppkommit å 29,500 kronor gjort framställning om anvisande av nämnda belopp såsom konjunkturtillägg.

Utan att vilja ingå i prövning av frågan om det av lokalförvaltningen använda sättet för infordrande av entreprenadanbud varit det rätta, hava revisorerna icke kunnat undgå att finna det antagna anbudet alltför högt, särskilt i betraktande av förut uppgjorda beräkningar och på grund därav anvisade anslag. Det vill synas revisorerna, som om

goda skäl förelegat för lokalförvaltningen att före anbudets antagande underställa järnvägsstyrelsens prövning frågan huruvida icke med hänsyn till föreliggande omständigheter ett uppskov med bygget lämpligen bort ske.

Revisorerna hava under sina resor besökt Åkarp och därvid besett ifrågavarande boställshus och lingo revisorerna det intryck, att bostaden ingalunda motsvarade de därå nedlagda synnerligen dryga kostnaderna. Det synes för övrigt revisorerna kunna ifrågasättas, huruvida icke utan att därigenom åsidosätta byggnadernas soliditet fullt tillfresställande bostäder skulle kunna beredas vederbörande tjänstemän på ett vida enklare och billigare sätt än vad här varit fallet.»

I anledning av revisorernas sålunda gjorda uttalanden har järnvägsstyrelsen infordrat yttrande från vederbörande distriktsförvaltning, som i skrivelse i ämnet den 10 januari 1920 anfört följande:

»Behovet av boställshus för stationsinspektör i Åkarp och i sammanhang därmed anordnande av bostäder för kontorsbiträde och stationskarlar genom ändrad inredning av den byggnad vari bostad för stationsinspektör förut varit inrymd, hade i augusti åren 1916 och 1917 av distriktsförvaltningen framförts till kungl. styrelsen vid ingivande av förslag till ny byggnadsstat. Kungl. styrelsen upptog förslaget i underdånig framställning sistnämnda år, och 1918 års riksdag beviljade erforderligt anslag enligt det i augusti 1917 uppgjorda kostnadsförslaget, slutande på kronor 36,000.

Kungl. styrelsen gav, genom skrivelse den 29 november 1918, distriktsförvaltningen anmodan gå i författning om arbetets utförande enligt här upprättade, ritningar och arbetsbeskrivning och meddelade därvid, att »för täckande av det riksdagsanslaget överskjutande beloppet, som torde komma att erfordras på grund av alltjämt ökade material- och arbetspris, har kungl. styrelsen innevarande höst gjort underdånig framställning om tilläggsanslag».

Vederbörande baningenjör, som den 4 därpå följande december för verkställighet fått del av kungl. styrelsens skrivelse, infordrade på grund härav anbud å husbyggnaden, med undantag för värme- och sanitära anläggningar, för vilka då ej detaljerat förslag förelåg.

Införandet skedde den 19 december 1919 genom skrivelser till de tre byggmästare, som under senare tiden avgivit antagbara anbud och väl utfört nybyggnader vid bansektionen, och begränsades tävlan till dessa, när ett utbudande genom annons skulle medföra större tidsutdräkt genom att påfordra upprättandet av ett större antal entreprenadhandlingar med ritningar för utdelning till spekulanter och det ej an-

sågs kunna förväntas, att andra anbudsgivare skulle kunna avgiva förmånligare anbud.

Tiden var nämligen väl knapp, då det gällde att få byggnaden färdig för inflyttning i så god tid, att det trängande behovet att erhålla flera bostäder för stationskarlar skulle genom ombyggnad av det äldre boställshuset kunna tillgodoses före den 1 oktober.

De inkomna anbuden slutade å kronor 68,725, 64,800, och 69,350. det lägsta blev antaget.

Anbudet antogs av baningenjören, som av missuppfattning av gällande bestämmelser ansåg sig behörig härtill utan hänvändelse till bandirektören. Han kände ej det belopp, som av kungl. styrelsen upptagits såsom tilläggsanslag, och anbudsbeloppet kunde med hänsyn till de sedan kostnadsförslaget uppgörande starkt ökade material- och arbetspriserna samt fraktkostnader m. m. knappast anses i och för sig för högt.

Till belysande av prisförhöjningarna får distriktsförvaltningen frambålla,

att timlönen för yrkesarbetare vid statens järnvägar å linjen Arlöv —Lund ökats från 60 till 125 öre och ackordsprisen proportionsvis mera,

att enligt statens järnvägars förråds enhetsprislista bräder av furu höjts från kronor 37 till 100 för kubikmeter och plank från kronor 40 till 108 för kubikmeter, och

att tegel, vanligt, gått upp från kronor 45 till kronor 100 och däröver för 1,000 stycken fritt å vagn vid bruket.

Härtill komma taxeförhöjningar å enskilda banor, vilka entreprenören i stor utsträckning måste använda för materialtransporter.

Då sålunda arbets- och materialpriser vid tiden för kostnadsberäkningen stigit avsevärt högre än omkring 100 procent, som anbudet angav, ansåg baningenjören sig ej kunna genom infordrande av nya anbud eller medelst tillsläppande av genom statens järnvägars försorg anskaffade materialier uppnå lägre byggnadskostnad.

Någon avsevärd förenkling av byggnaden syntes ej heller kunna ifrågasättas, då ritningarna i huvudsak överensstämde med de för boställshusen vid Svalöv och Lomma under åren 1913 och 1915 uppförda.

Protokollet för upphandlingen inkom till bandirektören den 10 januari och kunde då svårligen frågan om ett uppskjutande upptagas, emedan entreprenören redan antagits och med hänsyn till arbetets brådskande natur redan vid den tiden gått i författning om anskaffande av material och arbetskraft för arbetet, som påbörjades den 12 i samma månad.

Byggnaden var även färdig för inflyttning den 18 juli, varefter ombyggnaden av det äldre boställshuset omedelbart igångsattes, och hann utföras så att de nya bostäderna kunde tagas i bruk den 1 oktober.

Av ovanstående torde framgå,

att kungl. styrelsen anmodat distriktsförvaltningen gå i författning om byggnadens uppförande enligt fastställda ritningar, och därvid meddelat, att underdånig framställning gjorts om tilläggsanslag med belopp, som dock ej då delgavs distriktsförvaltningen.

att baningenjören antagit ett anbud, som med hänsyn till intill tiden för antagandet skedda förhöjningar i arbets- och materialpriser i huvudsak motsvarade det år 1917 uppgjorda kostnadsförslaget med nödigt tillägg, varvid dock baningenjören i så måtto överskred sin befogenhet, att han enligt gällande bestämmelser skulle hänskjutit detta antagande till bandirektören, vid vilket fall frågan om arbetets uppskjutande på grund av de höga kostnaderna säkerligen kommit under vederbörlig omprövning,

att ett uppskjutande av den stora kostnaden emellertid ej av baningenjören förutsattes, enär behovet om ordnandet av ifrågasatta bostäder för stationspersonalen var överhängande och det ej var att förvänta, att avsevärd nedgång å arbets- och materialpriser skulle inträffa under den närmare framtiden,

att någon förenkling av fastställda ritningar och arbetsbeskrivning ej ifrågasattes, enär dessa med obetydliga ändringar voro desamma, som legat till grund för uppförande under åren 1913 och 1915 av boställshus å tvenne andra platser inom distriktet,

att med vid tiden för antagandet gällande materialpriser, det ej kunde förväntas avsevärd minskning i kostnaderna, om arbetet utförts genom statens järnvägars egen försorg eller med tillsläppande av materialier, då upphandling av dessa ej redan förut i huvudsak ägt rum, och

att i övrigt ett upprivande av beslutet om antagandet ej lämpligen kunnat ske, då protokollet kommit till bandirektörens kännedom, enär entreprenören redan då träffat för utförandet erforderliga leveransavtal m. m.»

För egen del har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 19 januari 1920 i förevarande fråga anfört följande:

»Järnvägsstyrelsen kan för sin del icke godtaga vad i distriktsförvaltningens skrivelse anföres såsom försvar för av distriktsförvaltningen vidtagna åtgärder. Styrelsen anser nämligen att, då kostnaderna för byggnadens uppförande visat sig så avsevärda, frågan bort underställas styrelsens prövning. Därjämte framgår uppenbart, att icke några

som helst försök från distriktsförvaltningens sida vidtagits för att söka nedbringa byggnadskostnaderna. Styrelsen har ock, så snart detta höga anbud av styrelsen blivit känt i april förlidet år, låtit framhålla för distriktsförvaltningen det olämpliga i att utan vidare antaga ett så högt anbud, och har styrelsen därvid även påpekat att undersökning bort ske, huruvida icke utan större olägenheter tiden för arbetets påbörjande kunnat framflyttas i avvaktan på bättre konjunkturer, vilken utväg exempelvis i ett par fall måst av styrelsen tillgripas vid annat statens järnvägars distrikt efter vederbörlig anmälan från distriktsförvaltningen. Även har styrelsen framhållit att före anbudets antagande undersökning bort ske, om ej genom arbetets utförande i helt eller delvis egen regi byggnadskostnaderna hade kunnat nedbringas.»

Med anledning av att statsrevisorerna i berättelsen ifrågasatt, huruvida icke, utan att därigenom åsidosätta byggnadernas soliditet, fullt tillfredsställande bostäder skulle kunna beredas vederbörande tjänstemän på ett vida enklare och billigare sätt än vad som här varit fallet anför järvägsstyrelsen vidare:

»I nådig skrivelse den 13 januari 1911 anbefallde Eders Kungl. Maj:t styrelsen att med biträde av två sakkunniga personer, den chefen för civildepartementet ägde tillkalla, verkställa utredning i syfte att utröna huruvida icke, utan att ändamålsenligheten äventyrades eller underhållskostnaderna alltför mycket ökades, kostnaderna för utförande av boställshus vid statens järnvägar skulle genom ett billigare byggnadssätt kunna nedbringas. Dessa sakkunniga tillika med de av styrelsen utsedda avgav den 26 september 1911 utredning angående uppförande av boställshus vid statens järnvägar. Denna utredning, som Eders Kungl. Maj:t och riksdagen genom uttalande vid olika tidpunkter i sina huvudsakliga delar biträtt, har sedermera legat till grund för utarbetande av ritningar för boställshusen vid statens järnvägar liksom även för här förevarande boställshus. Styrelsen har emellertid inför de under kristiden uppträdande höga byggnadskostnaderna efter hand föranletts att vidtaga ytterligare förenklingar vid uppförande av husbyggnader vid statens järnvägar, varigenom ovannämnda utredning delvis måst frångås, och har styrelsen allt fortfarande sin strävan inriktad på att åstadkomma det enklaste byggnadssätt som nu kan vara möjligt och ändamålsenligt med hänsyn till å ena sidan berättigade krav på byggnadernas standard ur boställshavarens synpunkt, å andra sidan deras framtida underhåll.»

Utskottets  
yttrande.

I fråga om förevarande byggnadsföretag hava enligt utskottets mening vederbörande gjort sig skyldiga till ett förfarande, som åsamkat

staten onödigt höga kostnader. Utskottet har härutinnan särskilt uppmärksammat, att nybyggnaden i fråga icke genom annons utbjudits på entreprenad, samt att distriktsförvaltningen antagit avgivet anbud utan att hänskjuta ärendet till järnvägsstyrelsen, något som utskottet finner så mycket mera anmärkningsvärt, som samtliga inkomna entreprenadanbud rörde sig om relativt höga belopp. Enligt utskottets mening hade dessa anbud bort föranleda vederbörande att vidtaga en närmare undersökning för utrönande av huruvida kostnaderna icke kunnat på något sätt nedbringas.

Utskottet, som sålunda funnit ovan angivna åtgärder vittna om en anmärkningsvärd brist på omtanke i avseende å handhavandet av allmänna medel, har velat vad i ärendet förekommit för riksdagen

omförmäla.

## § 2.

(Rev. ber. sid. 597—601; utl. sid. 799—805.)

I § 9 under berättelsen angående statens järnvägar hava revisorerna anfört följande:

»Genom beslut den 8 november 1915 medgav järnvägsstyrelsen, att personal vid statens järnvägar, som hade eget hushåll och icke innehade bostad in natura, finge för eget behov tills vidare från statens järnvägars förråd uppköpa 240 kilogram stenkol (ej antracit) per kök och månad samt 175 kilogram s. k. lokomotivkoks per rum och månad. De totala stenkols- och koksmängderna per person och år skulle dock ej få överstiga 3,000 kilogram respektive 1,300 kilogram per kök eller rum, och skulle koksmängden per hushåll beräknas efter det antal rum, tjänst-innehavarens bostad omfattade, dock ej till större antal än det, vartill han skulle varit berättigad, därest han haft tjänstebostad in natura. Priset fastställdes till 39 kronor per ton.

Sedan styrelsen genom handelsavtalet med Tyskland kommit i besittning av tyska stenkolsbriketter, vilka styrelsen ansåg väl lämpa sig såsom hushållsbränsle, förklarade styrelsen, efter framställningar under hand från personalen, genom beslut den 25 april 1916, att ovanberörda medgivande om erhållande av bränsle finge omfatta jämväl sistnämnda slag av bränsle.

Genom beslut under augusti månad 1917 utsträcktes medgivandet jämväl till personalen vid statens järnvägsbyggnader.

På grund av den alltjämt fortgående prisstegringen å bränsle be-

slöt styrelsen i november 1917, att bränsle, som utlämnades från och med den 1 december samma år, skulle betalas efter ett pris av 43 kronor per ton.

Motivet för järnvägsstyrelsens beslut var, enligt vad som meddelats från styrelsen, att i görligaste mån utjämna den skiljaktighet i löneförmåner, som på grund av rådande höga bränslepriser uppkommit mellan den personal, vilken enligt gällande avlöningsreglemente för statens järnvägar åtnjuter bostad och bränsle in natura, och den personal, som icke erhåller denna förmån. Styrelsen hade härvid beräknat, att av den till omkring 24,500 personer uppgående personalen 18,000 hade eget hushåll och att bland dessa 6,173 befattningshavare hade bostad och bränsle in natura samt att således återstående 11,827 personer kunde antagas komma att begagna sig av den medgivna förmånen.

Genom beslut den 16 april innevarande år fann järnvägsstyrelsen, enär de kristidsförhållanden, som betingat ifrågavarande förmån för personalen, i början av året delvis lättat och ansåges icke längre komma att bestå, skäligt upphäva samtliga föreskrifter rörande tillhandahållande av bränsle från statens järnvägars förråd.

Enligt erhållna uppgifter hava de kvantiteter bränsle, som jämlikt styrelsens medgivande utlämnats till personalen, utgjort sammanlagt 77,250 ton med ett av styrelsen beräknat värde av 3,201,159 kronor. Dessa siffror fördela sig å de olika åren sålunda:

År.	Ton.	Kronor.
1915	1,740	67,760: —
1916	8,560	333,690: —
1917	20,430	800,990: —
1918	23,950	1,028,360: —
1919	22,570	970,350: —

Vid beräkning av det av styrelsen fastställda priset, 39 kronor per ton, har styrelsen, enligt vad som meddelats, utgått från att bränsle, vare sig det uttoges i importhamnen eller från plats inåt landet, skulle betalas efter ett visst fastställt pris, beräknat efter inköpspriset med tillägg av ett beräknat medelvärde för transporten, upplastningen m. m. Detta medelvärde beräknades utgöra kronor 1.50 per ton och med tillägg av inköpspriset ansågs priset böra fastslås till 39 kronor per ton. I anledning av den fortsatta prisstegringen å bränsle höjdes som nämnt detta pris i november 1917 till 43 kronor per ton.

Det har vidare meddelats, att »under så gott som hela kristiden»



statens järnvägars stenkolslager varit och fortfarande är bokfört efter en kostnad av 20 kronor per ton.»

Beträffande de priser, statens järnvägar under tiden oktober 1915—maj 1919 betalt vid inköp av kol, de mängder, som inköpts, ävensom ineliggande lager vid utgången av vart och ett av åren 1915—1918 meddela revisorerna att de från statens järnvägars förrådsbyrå fått emot-taga en uppgift, som finnes återgiven i revisionsberättelsen.

Revisorerna anföra vidare:

»Av den från statens järnvägars förrådsbyrå inkomna uppgiften framgår, att vid tiden för styrelsens beslut att medgiva här ifrågavarande förmån leveranspriset utgjorde kronor 39.94 per ton, att detta sedermera stigit vid 1916 års utgång till kronor 64.36 per ton och vid 1917 års utgång till kronor 270.07 per ton samt att under den månad, då prisberäkningen höjdes till 43 kronor per ton eller november 1917, priset uppgått till kronor 260.92 per ton. Under år 1918 började priset åter sjunka, så att detta vid slutet av året utgjorde kronor 169.64 per ton och i maj månad innevarande år kronor 150.79 per ton.

Det har särskilt tilldragit sig revisorernas uppmärksamhet, att ehuru inköpspriset i november 1917 som nyss nämnts utgjorde ej mindre än kronor 260.92 per ton medgivandet alltjämt kvarstod med endast den förändring, att debiteringen hädanefter skulle ske efter 43 kronor per ton. Tydligt är att ifrågavarande bränsle i själva verket bort beräknas efter väsentligt högre priser än styrelsen gjort. Under sådana förhållanden lära ock de verkliga utgifterna för statens järnvägar endast till ringa del komma att täckas av de från personalen influtna beloppen.

Revisorerna, som anse sig sakna anledning att ingå i prövning av frågan huruvida styrelsens åtgärd såsom sådan varit att förorda, vilja emellertid framhålla, att, då genom densamma personalen i själva verket erhållit ökat krigstidstillägg, frågan härom bort i vederbörlig ordning hänskjutas till riksdagens prövning.

Å nu anförda förhållanden hava revisorerna ansett sig böra fästa riksdagens uppmärksamhet.»

Vid denna paragraf i revisionsberättelsen har avgivits reservation av herr *E. Kristensson*, som ansett, att näst sista stycket av paragrafen bort erhålla följande lydelse:

»Revisorerna, som icke kunnat se bort från det förhållandet, att dyrtiden gjorde sig kännbart gällande för tjänstemännen av olika grader, innan staten vidtog åtgärder att medels dyrtidstillägg lindra det ekonomiska trycket, och att alltså vid beaktande av den sålunda inträffade situationen ömmande skäl kunna anföras för styrelsens åtgärd, vilja  
*Bihang till riksdagens protokoll 1920. 6 saml. 55 häft. (Nr 138—141.)* 2

emellertid framhålla, att, då genom densamma personalen i själva verket erhållit ökade avlöningsförmåner, frågan härom bort i vederbörlig ordning hänskjutas till prövning av riksdagen.»

I anledning av revisorernas sålunda gjorda uttalanden har järnvägsstyrelsen i utlåtande den 19 januari 1920 anfört följande:

»På grund av de sedan krigsutbrottet ständigt ökade svårigheterna att till rimligt pris kunna anskaffa erforderliga mängder hushållsbränsle ingingo under år 1915 flera av statens järnvägars personalsammanslutningar till järnvägsstyrelsen med framställning att tillfälle måtte beredas dem att få upphandla erforderligt behov av kolbränsle från statens järnvägars förlag. En fråga av så vidsträckt betydelse, vars konsekvenser även kunde komma att beröra andra statsorganisationer, ansåg styrelsen vara av sådan beskaffenhet, att den icke borde avgöras enbart för ett statsverk. För att fördenskull få utrönt huru andra myndigheter ställde sig till frågan remitterade järnvägsstyrelsen de inkomna ansökningarna till vattenfallsstyrelsen, telegrafstyrelsen och generalpoststyrelsen med anhållan om yttrande över nämnda styrelsens åsikter i detta spörsmål. Samtliga framhöllo i sina svar att det med hänsyn till den rådande dyrtiden syntes dem föreligga allt fog för att resp. verks styrelser så långt ske kunde sökte underlätta sin egen personals i många fall betryckta läge. Samtidigt hänvände sig järnvägsstyrelsen även till socialstyrelsen med förfrågan, huruvida möjligheterna för den enskilde att erhålla bränsle under dåvarande förhållanden kunde anses så svåra, att ett tillmötesgående på personalens anhållan kunde anses motiverad. Svaret från nämnda styrelse avgavs i samma anda som övriga styrelsens och framhöll socialstyrelsen särskilt den stora svårigheten för enskilda konsumenter att anskaffa bränsle.

Med hänsyn till detta förhållande och med hänsyn till den här nedan berörda omständigheten att genom de av kristiden förorsakade stegringar av bränslekostnaderna uppstått en på grund av vissa föreskrifter i avlöningsreglementet för statens järnvägars personal högst betänkelig rubbning i den under normala tider avsedda jämsliddheten mellan tjänstemannagrupper med och utan bostadsförmån medgav styrelsen i november 1915 personal vid statens järnvägar, som icke ägde åtnjuta bostad med bränsle in natura, rätt att från statens järnvägars förråd få inköpa stenkolsbränsle.

Enligt ännu gällande avlöningsreglemente utgår nämligen för statens järnvägars tjänstemän antingen kontant ersättning för bostad och bränsle eller ock bostad med bränsle in natura. Under normala förhållanden är avsett att båda dessa alternativ för avlöningen skulle vara

ungefär jämnvärdiga, det vill säga att en tjänsteman med kontant ersättning för bostaden skulle vara i avlöningshänseende jämställd med en annan tjänsteman i samma avlöningsgrupp men med bostad och bränsle in natura. På grund av de under kristiden särskilt å bränsle våldsamt stegrade prisen blev emellertid som ovan anförts denna normalt såsom riktig avsedda jämlighet mellan de i övrigt lika tjänstemannagrupperna väsentligt rubbad. Genom den berörda åtgärden att medgiva viss del av personalen rättighet att från statens järnvägars förlag inköpa hushållsbränsle kunde emellertid olägenheten med den angivna förskjutningen åtminstone någorlunda utjämnas. Den bränslemängd, som styrelsen sålunda medgav den personal, som icke hade bostad och bränsle in natura att från statens järnvägars förlag inköpa, fick uppgå till den myckenhet, som motsvarade vad innehavare av bostad in natura hade sig tillerkänt, och skulle betalas enligt av styrelsen fastställda priser, vid vilkas bedömande man har att taga hänsyn till dels allmänna prisnivån, dels bekomna löneförbättringar, dels ock verkets egna kostnader för kolen. Till en början motsvarade dessa priser ungefärligen statens järnvägars anskaffningspris med visst tillägg för transportkostnader eller 39 kronor per ton, vilket pris sedermera höjdes till 43 kronor per ton. Däremot ansåg sig järnvägsstyrelsen icke kunna ytterligare höja priset på det personalen tillhandahållna bränslet, efter hand som kostnaden för *nyanskaffningar* av kol alltmer ökades, enär genom en sådan åtgärd hela ändamålet med anordningen skulle förfelas, i det att dessa priser, bland annat av den anledningen att järnvägsstyrelsen på grund av kända förhållanden nödsakades inköpa oskäligt dyra engelska kol, skulle ställt sig så höga, att någon förmån att från statens järnvägar få inköpa bränsle icke skulle för vederbörande personal uppstå. Den eftersträfvade och riktiga jämställdheten i avlöningshänseende mellan de ovannämnda olika personalgrupperna skulle sålunda icke vinnas. Därtill kom att det ansågs ur tjänstens synpunkt nödvändigt tillse att personalen icke genom den med hänsyn till den relativt ringa avlöningen synnerligen stora svårigheten skaffa bränsle för uppvärmningsändamål skulle bliva mindre tjänstbar för det särskilt under kristiden synnerligen krävande järnvägsarbetet.

Vid bedömandet av frågan vilket pris personalen rätteligen bort betala för det bränsle, som av densamma från statens järnvägars förråd fått inköpas, bör enligt järnvägsstyrelsens mening beaktas att statens järnvägar vid ingången av kristiden eller i början av år 1915 ägde ett lager av stenkolsbränsle uppgående till 309,600 ton och till en bokförd kostnad av 13.94 per ton. I november månad 1915, då rättigheten att

inköpa stenkolsbränsle från statens järnvägars förlag medgavs personalen, utgjorde detta lager i runt tal 420,000 ton till en bokförd kostnad av 19.53 kronor per ton. Varierande med olika proportioner mellan tillförsel och konsumtion av stenkol har det bokförda enhetspriset under den tid utförsäljningspriset var 39 kronor ej uppgått till mera än 24.67 och sedermera, då utförsäljningspriset var 43 kronor, ej till mera än 39.41 kronor. Det är vidare att märka att under den tid anordningen i fråga ägde tillämpning eller från november 1915 till och med juni 1919 försålles till personalen sammanlagt 77,250 ton stenkolsbränsle, vilket utgör endast en mindre del till och med av det vid anordningens början i statens järnvägars förråd befintliga lagret. För statens järnvägars drift anskaffades under samma tidsperiod eller november 1915—juni 1919 en sammanlagd stenkolskvantitet av omkring 2,600,000 ton. Av dessa siffror torde framgå att anordningen med försäljning av stenkolsbränsle till personalen icke haft någon som helst inverkan av betydelse på storleken av den stenkolskvantitet, som järnvägsstyrelsen för statens järnvägars drift och för hållande av erforderlig beredskap måst anskaffa. Järnvägsstyrelsen sökte nämligen under ifrågavarande tid, alldeles oberoende av bränsleförsäljningen till personalen, att anskaffa så mycket bränsle som över huvud taget var möjligt med hänsyn till de rådande förhållandena på världsmarknaden.

Under sådana omständigheter synes det icke kunna anses oriktigt att vid bedömandet av prisfrågan för det till personalen försålda bränslet betrakta detta bränsle såsom taget ur det lager, över vilket järnvägsstyrelsen vid anordningens början förfogade och vilket var anskaffat och bokfört till lägre kostnader än de pris personalen fått betala.

Vad beträffar vidtagandet av själva åtgärden att försälja bränsle till personalen torde enligt styrelsens uppfattning densamma falla inom styrelsens befogenhet. Då vidare försäljningspriset, som här ovan angivits, icke understigit de på sin tid havda anskaffningskostnaderna för motsvarande kvantiteter, kan även i fråga om prissättningen styrelsen icke anse sig hava handlat egenmäktigt. Styrelsen vill icke förneka att anordningen i fråga varit en förmån för statens järnvägars personal, som motsvarande befattningshavare vid övriga statens verk måhända saknat, närmast väl då på grund av att bränsle att försälja till personalen icke stått dessa verks styrelser till buds, men det torde emellertid härvidlag vara att märka att vid intet av statens verk förekommer i motsvarande utsträckning som vid statens järnvägar den till den 1 juli 1920, då nytt avlöningsreglemente träder i kraft, gällande uppdelning av personalen i fråga om avlöningssättet att en del av personalen åtnjuter bostad

och bränsle in natura och en del lämnas kontant bostadsersättning. Olägenheterna av den genom kristiden åstadkomna förskjutningen i avlöningsförmånerna mellan de olika personalgrupperna torde därför icke inom något annat statens verk gjort sig så gällande som vid statens järnvägar. Vid besvarandet av en nådig remiss av den 29 november 1915 med yttrande över en av svenska postmannaförbundet gjord framställning om rätt för i statens tjänst anställd personal att från statens järnvägars förråd få inköpa sitt behov av kol och koks framhöll järnvägsstyrelsen skillnaden i ovannämnda avseende mellan personalen vid statens järnvägar och vid övriga statens verk. Eders Kungl. Maj:t fann också icke skäl bifalla postmannaförbundets ifrågavarande hemställan. Åtgärden att söka i möjligaste mån utjämna denna förskjutning har varit betingad av skyldig hänsyn och omtanke för underställd personal från en god arbetsgivares sida och den därigenom för viss del av personalen åstadkomna förmånen torde enligt styrelsens mening näppeligen kunna värdesättas så, att en ändring av krigstillägget för berörda statens järnvägars personal på grund härav kunnat anses befogad.»

*Utskottets  
yttrande.*

Vid prövning av vad uti ifrågavarande ärende förekommit har utskottet måst finna anmärkningsvärt, att järnvägsstyrelsen utan Kungl. Maj:ts och riksdagens medgivande vidtagit åtgärder av så vittomfattande ekonomisk innebörd som de förevarande, i all synnerhet som i följd härav i realiteten uppkommit en av förhållandena i övrigt icke motiverad olikställighet i avlöningshänseende mellan vissa befattningshavare vid statens järnvägar och motsvarande personal vid andra statens verk och inrättningar. Den av järnvägsstyrelsen lämnade förklaringen, att ifrågavarande stenkolsbränsle till stor del försålts från det vid anordningens början i statens järnvägars förråd befintliga lagret, finner sig utskottet icke kunna godtaga.

Vad i ärendet sålunda förekommit har utskottet ansett sig böra för riksdagen

omförmäla.

### § 3.

Vad i övrigt blivit av revisorerna anmält och erinrat, har utskottet funnit dels hava medfört åsyftad eller i utsikt ställd rättelse, dels vara av vederbörandes utlåtande nöjaktigt förklarat, dels ej vara av den vikt, att, oaktat förklaringen ej varit fullt tillfredsställande, någon riksdagens

åtgärd bort av förhållandena föranledas, dels slutligen icke hava varit av beskaffenhet att från utskottets sida påkalla något yttrande; vilket utskottet skolat för riksdagen

anmäla.

Stockholm den 14 maj 1920.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius, N. A. Nilsson, H. F. Lamm, J. L. Widell, E. A. Hallin, C. P. V. Nilsson, J. Nilsson* i Malmö och *P. M. Olsson* samt

från andra kammaren: herrar *A. Wiklund* i Brattfors, *P. Nilsson* i Bonarp, *S. Bengtsson* i Norup, *W. Bäckström, O. Nilsson* i Örebro, *K. A. W. Björck, K. E. W. Söderhielm, S. E. Ljungkvist, S. N. Torgén* och *J. Erlansson*.