

Nr 10.

Ankom till riksdagens kansli den 27 maj 1921 kl. 3 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, Nr 10, i anledning av herr Nylanders motion, nr 146, om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om utarbetande och föreläggande för riksdagen av riktlinjer för kommunikationsverkens ekonomiska skötsel.

Närvarande: herrar Eriksson i Stockholm, Hansson i Bäck, Corneliusson, Ros, Granath, Wahren, Leffler, Ericson i Boxholm, Andersson i Saxtorp,* och Janson i Talby.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Uti en inom andra kammaren väckt, till utskottet hänvisad motion, nr 146, har herr Nylander hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att förslag till riktlinjer för kommunikationsverkens ekonomiska skötsel snarast möjligt utarbetas och föreläggas riksdagen för godkännande.

I fråga om motiveringen för denna hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Som bilagor äro härvid fogade till utskottet inkomna utlåtanden från kungl. järnvägsstyrelsen, kungl. generalpoststyrelsen, kungl. telegrafstyrelsen, kungl. vattenfallsstyrelsen, Sveriges allmänna exportförenings styrelse samt Sveriges industriförbund.

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 13 saml. 3 avd. 7 häft. (Nr 10.) 1

Härjämte är vid utlåtandet fogat en inom utskottet uppgjord tablå över statens järnvägars ekonomiska resultat åren 1912—1919.

Utskottet.

Vid besvarande av motionärens förevarande framställning har utskottet sökt att genom en närmare granskning av motionens motivering utfinna de önskemål, för vilkas realiserande motionären velat göra sig till tolk, och i samband därmed tagit under övervägande i vad mån dessa önskemål äro av beskaffenhet att böra föranleda någon riksdagens åtgärd i anledning av motionen.

Enligt utskottets uppfattning har motionären framför allt velat i motionen betona det *allmänna* önskemålet, att statens kommunikationsverk måtte i utövningen av sin verksamhet i väsentligen högre grad än vad som hittills synts vara fallet, tillämpa affärsmässig förvaltning samt rationella arbetsmetoder och arbetsnormer. Motionären har i motionen icke närmare angivit de förhållanden, vari, enligt motionärens åsikt, den bristande affärsmässigheten i kommunikationsverkens, särskilt statens järnvägars, verksamhet kommit till synes. Inom utskottet har emellertid framhållits några med dessa verks förvaltning sammanhängande angelägenheter, beträffande vilka uppenbarligen det ifrågakomna spörsmålet måste framstå såsom högst betydelsefullt.

Det har betonats, att en affärsmässig skötsel av kommunikationsverken bl. a. borde komma till synes uti följande avseenden. Inköpen borde skötas med förutseende och köpmannaomdöme, avlöningspolitiken inriktas å att betala vad som fordras för att få och varaktigt upprätthålla ett verkligt effektivt arbete av de olika slag, som behövas men heller icke mera, alltså att undvika onödigt stor personal och överkvalificerad arbetskraft. Därigenom att driftskostnaderna hölles så låga, som i en mönstergillt skött enskild affär vore möjligt, kunde den mot näringslivets behov tillmötesgående taxepolitik, som man måste kräva av kommunikationsverken, få en ekonomiskt hållbar grund. Tariffpolitiken borde inriktas på, att tarifferna icke skulle behöva höjas under dåliga tider, ett önskemål som kunde realiserars därigenom, att tarifferna under goda konjunkturer kunde lämna överskott utöver en knapp kapitalförräntning. Samtrafikpolitiken med utlandet borde skötas med stor försiktighet och största möjliga förutseende. Med hänsyn till möjligheten att upprätthålla kravet å att de i kommunikationsverken nedlagda kapitalen i allmänhet skola förränta sig, borde stor återhållsamhet iakttagas i fråga om nyanläggningar, som icke kunde förväntas bliva inom rimlig tid räntabla. Förverkligandet av dessa önskemål beford-

rades bäst genom att ansvaret för verkens ekonomiska skötsel så helt som möjligt läge hos verkens styrelse, varjämte dessa styrelser borde förstärkas med erfarna och kunniga representanter för näringslivet.

Det synes utskottet icke kunna råda mer än en mening därom att kravet å affärsmässighet i den ekonomiska förvaltningen av våra kommunikationsverk, sålunda formulerat, måste betraktas såsom välbefogat. Och ej heller lär det kunna bestridas, att det tyvärr ofta kunnat med avseende å ifrågavarande institutioners verksamhet konstateras förhållanden, som rimligen icke kunnat tydas annorlunda än som uttryck för bristande insikt hos respektive verks ledningar uti ifrågavarande hänseende.

Å andra sidan vore det enligt utskottets förmenande ej heller riktigt att vid bedömande av den under senare tider emot kommunikationsverken riktade kritiken, och då det gäller att på grundvalen av denna kritik taga ställning till förslag avseende de påtalade felaktigheternas undanröjande för framtiden, underskatta det påtagliga faktum, att kommunikationsverken vid sina funktioners upprätthållande under kristiden i alldeles särskilt hög grad kommit att påverkas av den mångfald av nya och till sina verknin- gar okända faktorer, som under denna tid uppträtt inom det ekonomiska samhällslivet. Och ur sådan synpunkt synes det utskottet icke oberättigat, om de för kommunikationsverkens behöriga skötsel i sista hand ansvarige, Kungl. Maj:t och riksdagen, med viss försiktighet upptaga den del av kritiken, som finnes hava sin grund i specifika kristidsförhållanden. Och det torde i detta sammanhang även böra betonas, att kommunikationsverken framför allt äro *statens* kommunikationsverk, d. v. s. att de böra utöva sina funktioner icke i någon eller några enskilda grupper av samhällsmedlemmars utan i samhällets eget intresse.

Bland hithörande frågor intager givetvis spørsmålet angående kommunikationsverkens styrelsens organisation en betydande plats. Kunskapen om, att ett affärsdrivande verks arbetsresultat i väsentlig mån äro beroende av de ledande personernas kvalifikationer och de former, varunder dessa personer sättas i tillfälle att utöva sina funktioner, har åstadkommit, att inom riksdagen sedan lång tid tillbaka ägnats ett stort intresse åt dessa organisationsproblem. Utskottet saknar emellertid nu så mycket mera anledning till någon närmare granskning av förhållandet emellan dessa problem och det i förevarande motion berörda ämne, som riksdagen nu har att i annat sammanhang härutinnan fatta ståndpunkt. I anledning av herr Lübecks motion nr 252, har nämligen andra kammaren för sin del beslutat, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning

rörande dels organisationen av de affärsdrivande verkens styrelser, dels möjligheten att bedriva statens nuvarande affärsverksamhet under friare former än hittills i syfte att därigenom vinna ökad trygghet för ekonomisk drift utan eftersättande av andra ur allmän synpunkt berättigade krav.

Utskottet kan icke underlåta att framhålla, att därest första kammaren biträder andra kammarens nyssnämnda beslut, riksdagen redan genom den senare delen av samma beslut måste anses hava i ej ringa mån beaktat de i herr Nylanders motion framförda önskemål.

Vidkommande de önskemål i övrigt, som enligt vad utskottet ovan anfört kunna antagas innefattas i motionen vill utskottet anföra följande.

Efter av riksdagen i skrivelse den 11 juni 1919 gjord framställning uppdrog Kungl. Maj:t på sin tid åt en kommission att snarast möjligt verkställa och för Kungl. Maj:t framlägga en allsidig utredning rörande de åtgärder, som borde vidtagas för erhållande för framtiden av ett tillfredsställande resultat av driften vid statens järnvägar. I denna kommission, vars ordförande till en början varit förre finansministern, direktören Axel Vennersten, och sedermera nuvarande statsrådet och chefen för handelsdepartementet Malm, hava såsom ledamöter tjänstgjort överdirektören vid statens järnvägar Ivar Virgin, verkställande direktören vid Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg A. O. L. Kamph, ledamöterna av riksdagen A. C. Lindblad i Göteborg, Bernhard Eriksson i Grängesberg och Anders Anderson i Råstock, förre finansministern, riksgäldsfullmäktigen H. S. Tamm, bruksdisponenten C. A. Sahlin, kaptenen O. Wallenberg, järnvägsmannaförbundets ordförande A. Forslund samt bergsingenjören I. Olsson. Kommissionen, som vid utförande av sitt arbete anlitat ett stort antal å de skilda undersökningsområdena sakkunniga, har den 6 maj 1921 avlämnat första delen av »betänkande och förslag angående statens järnvägars ekonomi», innefattande resultatet av kommissionens undersökningar angående de på ekonomien direkt och omedelbart inverkan faktorererna utgifter, inkomster och finanser, och har kommissionen i betänkandet uppgivit, att den avser att i en andra del därav giva en utredning angående huvudragen av statsbanornas organisation och deras ställning i förhållande till statsmakterna, vilka frågor finge anses vara av stor medelbar betydelse för ekonomien.

Uti den nu avgivna delen av sitt betänkande har kommissionen i första hand verkställt en undersökning av föreliggande möjligheter för en begränsning av järnvägarnas utgifter till minsta möjliga omfång utan åsidosättande av sådant, som vore erforderligt för rörelsens besörjande på tillfredsställande

sätt. Kommissionen har nämligen betraktat utgiftsbegränsningen såsom det primära och grundläggande för den föreliggande ekonomiska utredningen. Ifråga om taxeväsendet har kommissionen med hänsyn till de härutinnan förut av järnvägstaxekommittén företagna utredningar begränsat sin uppgift till ett uttalande angående de grundläggande allmänna principerna, men betraktat den slutliga utformningen av taxa och tariffer — allt efter skiftande ekonomiska konjunkturen — som en verkställighetsåtgärd, vilken det åläge järnvägsstyrelsen att oavslutligen bereda. Vidare har kommissionen behandlat spörsmålen angående behovet av ytterligare kapitalinvestering, vidmakthållandet av befintliga anläggningars kapitalvärde förmedelst fortsatt arbete på anläggningarnas bibehållande i och utveckling till ett för trafikskötseln ändamålsenligt skick och förmedelst verkställande av erforderliga avskrivningar och slutligen den speciella frågan rörande ordnande av personalens pensionering på sådant sätt, att icke bördan härför övervältras på framtiden. Slutligen har kommissionen även behandlat spörsmålet, angående vilken nettoavkastning, som bör anses rimlig och önskvärd och således uppställas som mål för den löpande ekonomiska politiken. I detta sammanhang har kommissionen beaktat den av motionären särskilt berörda frågan om de ekonomiskt icke bäriga bandelarnas (kulturbanor, strategiska banor) förhållande i avseende å finansieringen till de räntabla bandelarna. Av vad kommissionen härom anfört må här allenast nämnas, att kommissionen ansett det praktiskt taget ofrånkomligt att bibehålla en enhetlig taxa för hela statsbanenätet, vadan, enligt kommissionens mening, förhoppningen om gynnsammare ekonomiskt resultat av de sämre ställda järnvägarna väsentligen måste byggas dels på en successivt utökad trafikomfattning och dels på en intensivt genomförd sparsamhet till nedbringande av driftkostnaderna.

Redan av den nu lämnade kortfattade redogörelsen för innehållet uti den av kommissionen förebragta utredning lär oförtydligt framgå, att genom nämnda utredning riktlinjer för statens järnvägars ekonomiska politik blivit och i fortsättningen komma att än vidare bliva av kommissionen uppdragna. Och det är därtill enligt utskottets uppfattning tydligt, att kommissionens utredning omfattat i allt väsentligt just de spörsmål, som utskottet kunnat finna vara med motionen åsyftade. Gent emot invändningen, att denna utredning avser allenast statens järnvägar, vill utskottet hänvisa därtill, att motionären vid motionens avfattande uppenbarligen i alldeles övervägande mån haft för ögonen förhållandena vid statens järnvägar. Härtill kommer att i den mån genom den angående statens järnvägar verkställda utredningen åstadkommes för järnvägarnas ekonomiska

förvaltning acceptabla riktlinjer, dessa uppenbarligen komma att i tillämpliga delar göra sig gällande även beträffande de övriga verkens förvaltning.

Då utskottet alltså på grund av vad ovan anförts icke finner någon framställning i berörda syfte av behovet påkallad, får utskottet hemställa,

att herr Nylanders motion, nr 146, icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 27 maj 1921.

På utskottets vägnar:

ERNST ERIKSSON.

*Bilaga 1.**Till ordföranden i andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Styrelsen får härmed avgiva anbefallt yttrande över motion i andra kammaren nr 146 med hemställan att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att förslag till riktlinjer för kommunikationsverkens ekonomiska skötsel snarast möjligt utarbetas och föreläggas riksdagen för godkännande. Yttrandet är givetvis begränsat till statens järnvägar.

Styrelsen ber inledningsvis få erinra, att statens järnvägars ekonomiska skötsel är ett mycket vidsträckt begrepp såsom inneslutande alla åtgärder, ägnade att öva inverkan på inkomster och utgifter, byggnadsverksamheten, förrådsrörelsen m. m. eller med ett ord affärsresultatet. Enär praktiskt sett varje förvaltningsåtgärd övar sådan inverkan, kan begreppet »riktlinjer för den ekonomiska skötseln» anses nära synonymt med begreppet riktlinjer för förvaltningen. Det torde emellertid icke vara motionärens avsikt, att riktlinjer med sådan syftning skola utarbetas och framläggas riksdagen för godkännande. I sina konsekvenser skulle nämligen detta — då statens järnvägars förvaltning ständigt måste anpassas efter de skiftande konjunkturerna i landets näringsliv, och riktlinjer kunna fixeras endast för kortare tid framåt — medföra, att statsbaneledningen i sista instans överflyttades från Kungl. Maj:t till riksdagen, en förändring av tidigare statsrättsliga förhållanden, som icke ur någon synpunkt lär synas önskvärd.

Av den motivering, som motionären förebragt, vill det ock synas, som om med ordet riktlinjer avsetts vissa helt allmänna och rent principiella riktlinjer, t. ex. rörande den taxenivå, som anses lämplig, med hänsyn dels till det i banor av olika karaktär investerade kapitalets storlek, dels till näringslivets läge eller beträffande frågan, i vilken omfattning det egna landets industri bör anlitas vid beställningar och varuinköp.

Vid sådan begränsning av motionens syfte har styrelsen att avge yttrande dels huruvida och i vilken omfattning allmänna riktlinjer för den ekonomiska ledningen lämpligen böra utarbetas, dels ock huruvida de sålunda utarbetade riktlinjerna böra föreläggas riksdagen till prövning. Den första av dessa båda frågor är av ekonomisk natur, den andra frågan är väsentligen av statsrättslig natur, men övar givetvis dess avgörande i ena eller andra riktningen det största

inflytande även på den ekonomiska ledningen. Ur denna synpunkt anser sig styrelsen böra behandla jämväl frågan om riksdagens granskning av de ekonomiska riktlinjerna. Först skola beröras de områden, inom vilka riksdagen redan nu bestämmer den ekonomiska utvecklingen.

Genom sin anslagsbeviljande myndighet utövar riksdagen ett avgörande inflytande i fråga om såväl statsbanedriftens utvidgning i lokalt hänseende som ock möjligheterna för driftens ökade intensitet och kapacitet på dess gamla arbetsområden genom nya byggnader och anläggningar, elektrifiering m. m. Järnvägsstyrelsen har tid efter annan uppgjort planer för sådana arbetens drivande under en längre följd av år. Riksdagen, som årligen fastställer budgeten, har dock i regel — undantag bilda t. ex. vissa stora järnvägsbyggnadsprogram, som mer eller mindre noggrant följts — icke tagit ställning till andra frågor än sådana, för vilka anslag ifrågakommit vid förevarande session. Styrelsen har tidigare påpekat önskvärdheten, att riksdagen måtte för sin del antaga en plan även för anslags beviljande under en följd av år för sådana arbeten, vilka i princip godkänts, enär härigenom större planmässighet med åtföljande besparingar skulle kunna vinnas, men har riksdagen icke antagit sådana utöver budgetåret siktande anslagsplaner. Styrelsen, som alltjämt anser önskligt, att anslag för beslutade arbeten kunde planmässigt, om ock preliminärt, fastställas för hela byggnadstiden, finner dock tiden icke lämplig för en reform i sådan riktning och en utredning i förevarande hänseende utöver redan gjorda sålunda för närvarande icke erforderlig.

På de löpande driftkostnadernas storlek utövar löneskalan ett avgörande inflytande. Lönerna fastställas av riksdagen beträffande ordinarie personal och härmed även indirekt, åtminstone i viss mån, beträffande icke ordinarie personal. Härvid är att märka, att löneskalan för den ordinarie personalen bestämmes icke med hänsyn till vad statens järnvägar såsom affärsföretag betraktat kan betala utan ur allmänna sociala synpunkter, varför på senare tiden styrelsens yttrande icke heller infordrats beträffande de i lönekostnaderna dominerande dyrtidstilläggens storlek. Sedan lönenivån numera genom årliga riksdagsbeslut ställs i viss relation till levnadskostnadernas storlek, hava riktlinjer för lönekostnadernas beräkning uppdragits, vilka möjliggöra något säkrare kalkyler än tidigare beträffande statsbanornas blivande ekonomiska resultat och en ändamålsenlig taxenivå. Dessa kalkyler kunna emellertid väsentligt ändras genom nya riksdagsbeslut, på vilka styrelsens uppfattning icke utövar större inflytande. Under hänvisning till erfarenheterna från åren 1918 och 1919, då riksdagen beviljade mycket stora löneförhöjningar, får styrelsen fästa uppmärksamheten på angelägenheten, att riksdagen vid fattande av beslut om åtminstone retroaktiv höjning av lönerna jämväl tar under överbärande och meddelar samtidigt beslut, huruvida medel härför lämpligen böra utgå i form av anslag eller förskötteras av statsmedel att i efterhand täckas av trafikmedel, som anskaffas genom taxeförhöjning. I övrigt torde riktlinjer för fastställande av lönenivån utöver de redan angivna svårigen kunna tänkas, varför en utredning i detta hänseende synes sakna praktiska möjligheter och fog för sig.

Driftkostnaderna i övrigt bestämmas väsentligen dels av trafikens omfattning, dels av de åtgärder, som träffas för trafikens besörjande och dels av materialprisens storlek. Till största delen ligga de faktorer, som starkast påverka driftkostnaderna, utanför järnvägsledningens maktsfär, om ock ledningen kan genom tidtabell- och transportplanernas anordning och i vissa andra hänseenden, särskilt på personaluppsättningens område, utöva ett begränsat inflytande på driftkostnadernas storlek. Av anförda förhållanden följer, att en järnvägs driftkostnader under tider med stigande pris eller växande trafik icke låta sig begränsas inom en ram av givna anslag. Med insikt härom har riksdagen icke heller indragit den löpande statsbanebudgeten i riksbudgeten på annat sätt, än att överskottet eller skillnaden mellan inkomster och utgifter ingår bland statsverkets inkomster. Däremot fastställer Kungl. Maj:t en kostnadsstat, vars totalsumma och olika poster dock endast äro att anse som förslagsanslag. Några fasta riktlinjer beträffande styrelsens handhavande av utgifterna för drift och underhåll synas styrelsen icke kunna dragas i annan mån, än att styrelsen liksom varje annan affärsledning givetvis har att med uppmärksamhet följa trafikrörelsens utveckling och samtidigt anpassa driften efter denna under noggrant hänsyntagande till motsebara verkningar i ekonomiskt hänseende. Än mindre låter det tänka sig, att riktlinjer beträffande vad som under skiftande konjunkturen skulle få anses som ändamålsenlig utgiftsförvaltning skulle med lycklig verkan kunna fastställas av riksdagen, när ledningen härigenom berövades den erforderliga handlingsfriheten, särskilt nödvändig under brydsamma och skiftande konjunkturen.

Om således utgifterna i avgörande grad bestämmas av förhållanden, som ligga utanför järnvägsledningens maktområde, så kan å andra sidan ledningen genom en varierande taxenivå i stor utsträckning reglera bruttoinkomsternas och härmed överskottets storlek. Det är särskilt detta förhållande, som av motionären beaktats, och synes motionären tänkt sig, att riktlinjer lämpligen borde utarbetas och fastställas av riksdagen beträffande den taxenivå, som under skiftande förhållanden bör åsättas.

Vid bedömning av frågan, huruvida sådana under alla förhållanden gällande riktlinjer med lycklig verkan kunna fastställas, har man främst att beakta, att överskottets storlek genom taxeåtgärder icke kan obegränsat regleras uppåt. Höjas tarifferna över en viss gräns, vilken dock, när det ej gäller specialtransporter, icke kan objektivt närmare bestämmas utan endast erfarenhetsmässigt bedömas, så minskas trafiken dels genom dess avledning till andra kommunikationsmedel, dels genom dess upphörande. Om detta gäller som obestridd regel under tider, då det ekonomiska livets utveckling fortlöper efter jämna, blott smärre växlingar underkastade linjer, så har det så mycket större giltighet under de svåra brytningstider, som landet för närvarande genomgår. Även om man begränsar betraktandet av taxefrågan till den rent järnvägsekonomiska synpunkten och således bortser från tariffernas inflytande på det ekonomiska livet i dess helhet, så kan enligt styrelsens uppfattning ingen allmängiltig formel uppställas, med vars hjälp skall kunna uträknas, vilka tariffer giva den bästa

avkastningen. Det kan således icke heller uppställas allmängiltiga riktlinjer för tariffnivån, gående ut på erhållandet av en viss fixerad nettoinkomst.

Den allmänna taxenivån vid en viss järnväg under en viss bestämd tid måste sålunda fastställas under noggrant beaktande av de för tillfället rådande konkreta förhållandena. Tillämpat på statens järnvägar betyder detta, att taxenivån måste bestämmas med hänsyn dels till statens järnvägars sammansättning av mer eller mindre bärkraftiga linjer, dels ock till rådande förhållanden beträffande driftkostnadernas storlek och konjunkturernas läge. Då det förhållandet, att en väsentlig del av statsbanekapitalet är bundet i s. k. oräntabla linjer, vilka beslutits för att främja landets allmänna kulturella utveckling, starkt beaktats i förda diskussioner rörande statsbanornas taxefråga och även av motionären berörts, skall styrelsen nedan angiva sin uppfattning i denna fråga.

Vid järnvägsnätets första utbyggnad vågade man icke motse någon räntevkastning på det kapital, som nedlades i vårt södra statsbanenät. Det visade sig emellertid snart, att dessa linjer voro räntabla även vid den till en början tämligen obetydliga trafik, som framfördes å banorna. Sedermera har som bekant fram till år 1914 trafiken å dessa mångdubblats, utan att av skäl, som längre fram skola anföras, avkastningens storlek, sedd i relation till det nedlagda kapitalet, synnerligen vuxit. Sedan det södra statsbanenätet utbyggt, har norra Sverige efter hand försetts med ett alltmera utgrenat statsbanenät, varvid järnvägar efter hand blivit byggda i allt glesare befolkade och ekonomiskt mindre utvecklade trakter. Även beträffande de norra linjerna har dock iakttagits, att linjer, av vilka ingen bärighet motsetts, visat sig bli bärkraftiga, medan trafiken efter hand stegras vid sådana linjer, vid vilka inkomsterna ännu ej täcka driftkostnaderna och långt mindre räcka till förräntning av kapitalet. Det försiggår sålunda en utvecklingsprocess, enligt vilken trafiken tämligen regelbundet stegras vid olika linjer, och utsikterna till bärighet i enlighet härmed ökas under förutsättning av lämpligt avvägda tariffer. Bärighetens tillväxt har emellertid icke varit på långt när jämförlig med trafikens stegring, beroende, som sedermera kommer att närmare utvecklas, därpå, att under tidernas längd taxorna icke blivit höjda, i mån som lönekostnader och andra utgifter stigit.

Vid bedömande av statens järnvägars ekonomiska ställning och förutsättningarna för sådana tariffer, att ett tillfredsställande ekonomiskt resultat erhålles, får givetvis mycket stor betydelse tillmätas de s. k. oräntabla, ur allmän kulturell eller strategisk synpunkt byggda järnvägarna, men styrelsen anser dock icke, att denna betydelse bör överskattas. Det södra statsbanenätet liksom ock vissa av de norrländska järnvägarna äga enligt styrelsens uppfattning under normala konjunkturer och under förutsättning att tariffnivån icke hålles onödigt låg en så stor inkomstgivande förmåga, att överskottet från dessa statsbanedelar bör kunna täcka betydande underskott vid oräntabla kulturbanor. Styrelsen, som anser det ändamålsenligt och lämpligt, att det växande överskott från vinstgivande statsbanedelar, som med trafikstegringen ordinärt bör uppstå vid tillämpning av normalt avvägda tariffer, tages i anspråk för kommunikationsväsendets förbättring i fattigare landsdelar, kan för sin del icke godkänna den motio-

närens uppfattning, enligt vilken taxenivån ordinärt bör bestämmas med hänsyn till de ekonomiska resultaten vid endast de vinstgivande bandelarna eller med hänsyn till det i dessa bandelar nedlagda kapitalet. Å andra sidan bör givetvis under tider med brydsamma ekonomiska förhållanden vederbörlig hänsyn kunna och böra tagas till de driftförluster, som uppstå vid de svagt trafikerade linjerna.

I detta sammanhang ber styrelsen få erinra, att styrelsen som lägsta gräns för den behållning av statsbanerörelsen, som under normala förhållanden bör eftersträvas, numera och alltifrån i december 1919 avlåten skrivelse till Kungl. Maj:t angående behållen inkomst för år 1921 upptager ett belopp, svarande mot räntan å statsbanornas andel i statsskulden. Styrelsen har motiverat denna beräkningsmetod med att nämnda belopp tillsammans med driftkostnaderna bildar statens sammanlagda utgifter för statsbanedriften, medan det överskott, som tilläventyrs kan erhållas på sådant byggnadskapital, som anskaffats av skattemedel eller trafiköverskottsmedel, utgör en statens nettovinst av statsbanerörelsen. Styrelsen, vilken tidigare utgått från motsvarande ränta å i räntabla bandelar nedlagt kapital som den lägsta behållning, vilken bör eftersträvas, har så mycket lättare kunnat övergå till denna ändrade beräkningsmetod, som, enligt vad en företagen utredning givit vid handen, det i de oräntabla linjerna nedlagda kapitalet icke mycket skiljer sig från det kapital, som anskaffats av skatte- och trafiköverskottsmedel. För de närmare liggande taxepolitiska frågornas avgörande saknar sålunda närmast berörda principfråga större praktisk betydelse. Däremot kan den för framtiden bliva mera betydelsefull, för så vitt riksdagen kommer att i ökad relativ omfattning besluta byggande av oräntabla linjer med upplånat kapital.

Från den här hävdade uppfattningen ha emellertid överdirektör Flodin och järnvägsfullmäktigen Strömberg uttalat en avvikande mening i en till styrelsens skrivelse av den 5 december 1919 fogad reservation.

Ett större och mera direkt verkande inflytande på taxenivåns lämpliga höjd än relationen mellan räntabla och icke räntabla bandelar utövar enligt styrelsens uppfattning konjunkturernas allmänna läge. Detta inflytande gör sig gällande på två helt olika sätt, nämligen dels genom konjunkturernas samhörighet med prisnivån och härmed på driftkostnadernas storlek, dels genom konjunkturernas inverkan på näringslivets intensitet och härmed på inkomsternas storlek.

Allt från den första trafiktiden och fram till år 1920 har tiden kännetecknats av en i Sverige i det hela kontinuerligt stigande prisnivå, med därav följande successiva höjningar av löner och andra omkostnader för driften. Högst betydlig har denna driftfördyring varit redan under den långa, utomordentligt starka uppgångstiden från 1895 till 1914; därefter har driftfördyringen varit av exceptionell storlek. Oaktat nämnda utgiftsfördyring ha tarifferna fram till år 1915 icke höjts, utan tvärtom ha tid efter annan partiella sänkningar företagits. Redan därigenom, att tarifferna icke höjts jämsides med prisnivån och driftfördyringen, har sålunda en real sänkning av tarifferna inträtt. De företagna partiella taxesänkningarna innebära reduktion även av tariffernas nominella belopp.

Att märka är, att sänkningen av realtarifferna varit vida större än sänkningen av nominaltarifferna. Att sålunda trots kontinuerliga driftkostnadsstegringar tarifferna kunnat bibehållas eller till och med sänkas har berott på att nytillkomna nettoinkomster av ökad trafik lämnat ersättning för driftkostnadernas stegring. Först under år 1915 stego driftkostnaderna i sådan skala, att en nominell taxeförhöjning ansågs böra företagas. Med de därefter successivt genomförda taxeregleringarna har ända till sommaren 1919 dock icke avsetts att bringa taxenivån i jämnhöjd med den ändrade prisnivån utan blott att medföra sådan förbättring av de ekonomiska resultaten, som vid vissa tidpunkter ansetts med hänsyn till statsbaneekonomien strängt nödvändig eller med hänsyn till näringslivet överhuvud taget möjlig. Först den från och med den 1 augusti 1919 tillämpade taxeregleringen gavs sådan storlek, att därefter en viss jämvikt inträdde mellan tariffen och driftkostnader, så att, så länge trafiken höll sig på normal höjd, ett tillfredsställande ekonomiskt resultat erhöles. Detta tillstånd varade till hösten 1920, då på grund av trafikens krisartade nedgång statsbanornas ekonomiska resultat åter i hög grad försämrades.

De gångna tidernas taxepolitik fram till sommaren 1919 kännetecknas sålunda av en strävan att i allmänt intresse hålla taxan nere vid en synnerligen låg nivå. Under tider med starkt stigande trafik kan även en kontinuerlig realsänkning av tarifferna äga rum, utan att det nominella inkomstresultatet därav påverkas. Statsmakterna ha ock, då de uraktlåtit att höja tarifferna i jämnhöjd med prisnivån, låtit en sådan sänkning så gott som omärkligt fortglida, och näringslivet har inkasserat de därav följande vinsterna, utan att rätt göra sig reda för, att tarifferna i realiteten undergingo vida större sänkningar än vad tariff-tabellerna angävo. Om man tillsvidare bortser från åren 1917—1919, under vilka särskilda förhållanden, till vilka styrelsen ber få återkomma, föranledde starka försämringar av statens järnvägars bokförda inkomstresultat, så har berörda sänkning av realtarifferna i regel fortgått, utan att därav föranletts avsevärda sänkningar av statsbanornas avkastning på det nedlagda kapitalet, och det har därför synts, som om den följda taxepolitiken varit även ur statsfinansiell synpunkt försvarbar.

Det är dock härvid att märka, att man icke tagit med i räkningen möjligheten av en kommande sekulär sänkning av prisnivån med därav följande förbilligande av driftkostnaderna och därmed, enligt vad erfarenheten visar, i samband stående minskning av eller stillestånd i trafiken och än större minskning av inkomsterna. Förestår nu efter krigsårens kraftförbrukning en sådan mera långvarig ekonomisk reaktion, så föreligger taxeproblemet i helt nytt och ytterst ogynnsamt läge. Tariffernas nominella belopp borde i mån som prisnivåns nedgång inverkar på driftkostnadernas storlek kunna nedbringas, men trafikens tillbakagång måste föranleda, att inkomstresultatet härvid försämrats, när inkomster bortfalla, utan att häremot ens närmelsevis svarande utgifter kunna inbesparas. Detta innebär, att om man vid sjunkande konjunkturer eftersträvar samma nettobehållning som tidigare under stigande konjunkturer, så måste en höjning väl ej av de nominella tarifferna men av realtarifferna genomföras, eller med

andra ord uttryckt, tarifferna kunna ej sänkas i full paritet med prisnivåns nedgång.

Den traditionella, gent emot allmänheten och näringslivet hänsynfulla, taxepolitik, som följts i den svenska statsbaneförvaltningen, har, såvitt styrelsen känner, blivit iakttagen i alla andra länder, och detta vare sig stats- eller privatbanedrift i dem varit förhärskande. Överallt har man strävat att hålla tarifferna vid lägsta nivå, och ingenstädes har den ekonomiska uppgångsperioden utnyttjats för att skapa en fond av tillräcklig storlek att även under längre nedgångsperioder möjliggöra en låg tariffnivå. De fondbildningar för utjämning av de årliga nettoinkomsternas storlek, som före kristidens inträde verkligen här och var gjorts, ha inskränkts till rätt blygsamma mått och endast avsett att trygga en jämnare behållning av järnvägsrörelsen, än som eljest kunde beräknas med hänsyn till de smärre periodiska växlingar, som konjunkturerna enligt vad erfarenheten visar undergå. Den brydsamma ekonomiska situation, som kännetecknar det nuvarande läget beträffande statens järnvägar, torde därför ock vara en universell företeelse.

Någon befogad anmärkning mot den i Sverige följda taxepolitiken anser styrelsen därför icke kunna riktas av den anledningen, att tarifferna under gångna uppgångstider icke genom en mot driftkostnadernas ökning svarande höjning av nominaltarifferna, hållits vid tidigare realnivå i förhållande till den allmänna prisnivån. Styrelsen, som rönt visst motstånd till och med mot de blygsamma, endast nominella taxeförhöjningarna under kristiden, håller för visst, att eventuella framställningar från järnvägsstyrelsens sida om så högt tillmätta taxeförhöjningar, att uppgångstidernas trafikstegringar trots samtidig driftfördyring alltid kunnat följas av i motsvarande grad förbättrade nettoresultat, icke skulle ha vunnit beaktande, och styrelsen betvivlar, att statsmakterna skulle ha befunnits villiga att av sålunda erhållna överskottsmedel bilda en till sitt behov och sin storlek icke bestämbar fond för mötande av en under en oviss framtid möjligen uppträdande depressionstids svårigheter.

Vad särskilt de senaste årens erfarenheter angår, vill styrelsen bringa i erinran, att Kungl. Maj:t aldrig höjt men väl flera gånger sänkt de av järnvägsstyrelsen föreslagna grunderna för tilläggsavgifternas utgående, och att, när 1918 års riksdag och järnvägsrådet haft att behandla taxeproblemet, inga röster höjts för andra beräkningsgrunder eller högre avgifter än dem styrelsen ansett sig böra eller kanske rättare *kunna* föreslå.

Skärskådar man emellertid de gångna tidernas taxepolitik ur teoretisk synpunkt, så anser styrelsen, att en högre tariffnivå varit med hänsyn till prisnivåns fortgående höjning motiverad såväl före 1914 som efter denna tid fram till augusti 1919. En smidigare anpassning av tarifferna efter den stigande prisnivåns fordringar skulle, utan att näringslivet därigenom otillbörligt betungats, ha medfört oförändrad eller nära oförändrad nettoinkomst pr trafikenhets och härmed växande överskott, i mån som trafikintensiteten tillväxte. Från dessa, vid tillämpning av en strävare taxepolitik erhållna större överskott hade, då avsättningar kunnat göras till en fond, ur vilken dels byggnadsmedel för icke räntabla banor hade kunnat erhållas, dels kontanta medel kunnat hämtas för

mötande av förluster vid eventuellt kommande trafikminskningar. Såsom ovan anförts håller dock styrelsen före, att en sådan teoretiskt följdriktig taxepolitik icke varit möjlig att under gångna tider praktiskt förverkliga.

Styrelsen skall härefter återkomma till de särskilda förhållanden, som under åren 1917—1919 föranledde starka försämringar av statens järnvägars bokförda inkomstresultat. Under dessa år ha bokförts, för år 1917 ett överskott av endast 7,257,520 kronor och för åren 1918—1919 driftunderskott av 60,298,171 resp. 11,070,940 kronor. Det ligger nära till hands att antaga, att huvudorsaken till dessa dåliga ekonomiska resultat varit, att en i förhållande till den förutsebara driftkostnadsnivån alltför låg tariffnivå kommit till användning. Så är också i viss mån fallet, men förhållandena äro vida mera komplicerade. För närmare belysning härav skall nedan redogöras för de huvudsakliga faktorer, som vällat förenämnda driftförlust under år 1918 av i runt tal 60.3 miljoner kronor.

Den främsta huvudanledningen till nämnda förlust har på utgiftssidan varit sådana riksdagens beslut i lönefrågorna, på vilka, enligt vad ovan anförts, styrelsen saknar större inflytande. För år 1917 hade beviljats krigstidshjälp och krigstidstillägg, som sammanlagt uppgingo till 11,385,000 kronor, men beslöt riksdagen, att berörda utgift skulle bokföras under 1918 års utgifter. Vid 1918 års lagtima riksdag beslöts en höjning av berörda lönetillägg, medförande en utgift av 37,193,000 kronor. Samtidigt beslöts, att icke blott 1917 års utan jämväl årets krigstidsförhöjningar av lönerna skulle bokföras som 1918 års utgifter. Vid slutet av året fattade slutligen 1918 års urtima riksdag beslut om extra, retroaktivt utgående, krigstidsförhöjningar, vilka medförde ett i december 1918 utbetalt och bokfört belopp av 19,772,000 kronor. 1918 års utgifter kommo härigenom att belastas med inalles kronor 68,350,000 för löneförbättringar. Av detta belopp kunde vid årets ingång med hänsyn till riksdagens beslut om bokföringstiden för 1917 års motsvarande utgifter endast kr. 11,385,000 förväntas bliva upptagna under 1918 års utgifter. Genom riksdagens beslut ökades således statens järnvägars utgifter för löner under år 1918 med i runt tal 57 miljoner kronor, utan att andra åtgärder samtidigt träffades för anskaffande av härför erforderliga medel, än att riksdagen anslog vissa förslagsanslag att utgå av tillfälliga lånemedel och i riksstaten föras under titel »Utgifter för kapitalökning», tillfällig försträckning åt statens järnvägar, innebärande, enligt det propositionen i detta ärende bifogade statsrådsprotokollet, att statens järnvägar genom taxeförhöjningens bibehållande i erforderlig tid skulle beredas tillfälle att framdeles återbetala lånet. Emellertid får erinras, att 1919 års riksdag sedermera anslagit 25 miljoner kronor att utgå under verkliga utgifter som bidrag till täckande av 1918 års driftförlust.

En annan huvudanledning till driftförlusten har varit, att statens järnvägars budget i mycket betydande utsträckning tagits i anspråk för syften, vilka ligga utanför statens järnvägars verksamhetsområde. Styrelsen får sålunda erinra, att, då det ur handelspolitiska synpunkter ansågs önskvärt att inköpa en större mängd engelska stenkol, sådant inköp överlämnades åt statens järnvägar, som, enär de engelska kolen ställde sig dyrare än de för inköp tillgängliga tyska kolen, tillskyndades en förlust, vilken endast för år 1918 beräknas till 22 miljoner kronor.

I samband härmed erinras, att ersättningen för transporter av postgods och för militära transporter utgingo efter så låga tariffer, att statens järnvägar beräknas hava lidit en förlust för året av 6 miljoner kronor, vilken bort bäras till 4.5 miljoner kronor av postverket och 1.5 miljoner kronor av försvarstitlarna. För allmänna statsändamål har således statens järnvägars budget under år 1918 betungats med inalles omkring 28 miljoner kronor, vilka vid en rationellt ordnad statsbokföring bort föras å andra statsverkets titlar.

Vidare är att märka, att förlusten till väsentlig del motväges av fordran eller uppkommit genom gjord inbetalning till statsverket. För driftförlust å malm-banorna år 1918 har statens järnvägar sålunda krävt Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag på ett belopp av 16.18 miljoner kronor, vilket belopp, såsom omtvistat och icke influtet, ej redovisats som inkomst, och bland årets utgifter ingår en post på 1.87 miljoner kronor ränta till statskontoret för förskottade rörelse-medel. Dessa båda poster utgöra tillsammans 18 miljoner kronor.

Förenämnda utgifter eller förluster om tillsammans 103 miljoner kronor äro i själva verket av den natur, att de vid 1918 års ingång icke eller åtminstone endast till en mindre del kunde förutses. Också beräknades i styrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t av den 30 oktober 1917 med förslag till taxeförhöjning under år 1918 detta års utgifter till 213 miljoner kronor, medan på grund av huvudsakligen förenämnda anledningar de verkliga utgifterna stego till 316 miljoner kronor.

Helt förklaras emellertid ökningen av kostnader utöver de beräknade icke av förenämnda orsaker, på vilka styrelsen icke kan ha större inflytande, utan är utgiftsökningen till en viss del att hänföra till förhållanden, vilkas reglering faller inom styrelsens befogenhet. Av den största betydelsen äro härvid personalförhållandena. I medeltal under år 1918 ökades den för drift och underhåll sysselsatta personalen med 3,294 man. Styrelsen får härvidlag måhända förebrå sig att ej ha tillräckligt tidigt ingripit för att hejda denna avsevärda nyrekrytering, men även om man utgår från det mindre sannolika antagandet, att hela den under år 1918 företagna personalökningen hade kunnat genom ett effektivt uttagande av personalens arbetskraft undvikas, skulle härigenom 1918 års driftkostnader vid då rådande lönenivå ej ha minskats med mera än 8,700,000 kronor, en i och för sig givetvis högst betydande summa, men dock ej dominerande i relation till övriga här diskuterade utgiftsökningar.

Styrelsen anser sig på grund av vad här anförts kunna hävda, att de för 1918 års förra del — en ny taxeförhöjning trädde i kraft den 15 juni 1918 — av styrelsens föreslagna tarifferna, vilka i huvudsak godkändes av Kungl. Maj:t, stodo i tämligen god överensstämmelse med den utgiftsnivå, som på samma tid kunde på förhand beräknas. Den huvudsakliga anledningen till att styrelsens ekonomiska beräkningar icke förverkligades låg utanför styrelsens befogenhet att kunna reglera. Motsvarande förhållanden ha om ock i mindre omfattning gjort sig gällande under övriga för statens järnvägar förlustbringande delar av krigstiden.

1918 års taxeförslag, som underställdes riksdagens prövning och av riksdagen godkändes i dess av styrelsen gjorda avfattning, utgick av hänsyn till

näringslivet icke från drift- och räntekostnadernas storlek, utan begränsades taxestegringen avsevärt under härför erforderlig nivå. De höjningar av krigstidstilläggerna å lönerna, som gjordes av 1918 års urtima riksdag, gjorde emellertid, jämte andra förhållanden, såsom trafikens nedgång m. m., taxestegringen alldeles otillräcklig, och betydande förluster uppträdde, utan att man dock genast vågade gå till ytterligare taxehöjning. Sedan 1919 års riksdag ytterligare höjt lönerna för statens järnvägars personal, och förlusterna tydligen hotade att växa över huvudet, blev dock en ny taxereglering oundgänglig. Vid denna togs så äntligen steget fullt ut och avmättes tarifferna så, att under förutsättning av viss trafikstorlek en behållning av 25,700,000 kronor skulle ernås. Med denna taxereglering genomfördes för första gången en verklig och icke endast en nominell höjning av tarifferna. I anledning härav uttalade ock styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t allvarliga farhågor, att den ifrågasatta taxeregleringen skulle ogynnsamt inverka på landets näringsliv.

En sådan mera märkbar ogynnsam inverkan gjorde sig emellertid icke gällande från tiden för taxeförhöjningens genomförande augusti 1919 och till hösten 1920, då en allmän depression inträdde på näringslivets område. Det torde böra erinras, att den nya taxan under denna tid medförde en nettobehållning, fullt motsvarande skälig avkastning på statsbanekapitalet, och detta trots de ytterligare stora löneförhöjningar, som beslötos av 1920 års riksdag.

För 1919 års driftförlust anvisades ett förslagsanslag av högst 25 miljoner kronor att utgå som verkliga utgifter. Härav har dock genom driftförlustens begränsning ett belopp av endast 11,070,938 kronor behövt tagas i anspråk. Av krisårens driftförluster återstår som tillsvidare kapitaliserat i statens järnvägar ett belopp av kronor 35,298,171, vilket, såvida andra förfoganden ej träffas, skall amorteras av trafikmedel, erhållna genom bibehållande av något högre tariffer, än som eljest skulle behövas.

Såsom ovan visats ha statsmakterna sålunda understundom ställt stora ekonomiska krav på statens järnvägar utan att samtidigt ha träffat avstalter eller givit direktiv beträffande åtgärder för anskaffande av härför erforderliga medel. Det synes styrelsen nödvändigt, att under loppet av ett visst redogörelseår icke från statsmakternas sida vidtagas åtgärder, ägnade att förhindra förverkligandet av uppgjorda budgetförslag för statens järnvägar, vare sig beträffande inkomsterna genom tariffernas sänkning eller beträffande utgifterna genom dessas stegring, utan att anstalter samtidigt träffas för täckande av härigenom bortfallande beräknade överskott.

Med här anförda förhållanden vill styrelsen ha visat, att väsentliga brister, för vilka styrelsen icke är ensam ansvarig, vidlått och, om än i reducerad omfattning, fortfarande vidlåda planläggningen av statens järnvägars ekonomiska verksamhet. Gjorda erfarenheter få emellertid väntas medföra erforderliga förändringar härvidlag, och detta helt visst utan att en särskild utredning i berörda hänseende företages.

Motionären gör gällande, att den ekonomiska ledningen av statens järnvägar bör handhas med hänsyn till såväl statsekonomiska som privatekonomiska synpunkter. Styrelsen vill gärna instämma i att ett lands kommunikationssystem

måste så utnyttjas, att landet i sin helhet härav erhåller det största möjliga gagn. Fall kunna givetvis tänkas — såsom exempel från bland annat våra skandinaviska grannländer visa — när en tillämpning av denna sats leder till så låg tariffbildning, att förluster uppstå. Men styrelsen kan vid satsens tillämpning icke anse lämpligt att under för handen varande förhållanden beträffande järnvägsväsendet i Sverige göra någon mera avsevärd skillnad mellan stats- och privatbanor. Båda måste såtillvida handhas ur »privatekonomiska» synpunkter, att de bära sig inom som skäliga befunna gränser. Anse statsmakterna vare sig för statens eller för enskilda järnvägars del andra än till detta mål syftande principer böra följas vid företagens ekonomiska ledning, så synes styrelsen den rätta utvägen vara, att, på sätt t. ex. i fråga om kalkfrakter för jordbrukets behov sedan länge tillämpats, anslag beviljas för täckande av de förluster, som företagen komma att lida genom statsmakternas åtgärder. En dylik strängt tillämpad budgetprincip skulle otvivelaktigt ställa statens järnvägar i en vida gynnsammare sifferbelysning beträffande de ekonomiska resultaten, än vad hittills vid tillämpad praxis kunnat uppnås.

Styrelsen instämmer till fullo i motionärens yttrande, att hänsyn måtte vid avgifternas bestämmande tagas till näringslivets behov. Men styrelsen får erinra, att en nedsättning av tarifferna under den gräns, som betingas av drift- och räntekostnaderna, medför, såvida man ej skall fortgå på skuldsättnings väg, behov av ökade skatter för täckande av härvid uppstående förluster. En avsiktlig sådan sänkning av tarifferna vid statens järnvägar, att drift- och räntekostnader ej täckas, bör därför enligt styrelsens uppfattning föregås av ett riksdagens beslut om anslag för bestridande av berörda förluster. Vad särskilt järnvägarna angår får styrelsen erinra, att härvid uppkommande spörsmål i hög grad kompliceras av järnvägssystemets splittring på dels stats- dels ock en mängd i ekonomiskt hänseende olikställda enskilda järnvägar, på vilka senares ekonomi statsbanetaxan genom samtrafiktarifferna övar det största inflytande.

Vad angår frågan om utarbetande av riktlinjer för den framtida taxepolitiken får styrelsen erinra, att styrelsen har på remiss järnvägstaxekommitténs yttrande i frågan samt att statsbanornas ekonomikommission enligt densamma lämnat uppdrag jämväl har att till prövning upptaga frågan om statens järnvägars taxepolitik. Anledning att ifrågasätta ny ytterligare utredning i detta ärende torde sålunda för närvarande icke föreligga.

Slutligen har styrelsen att yttra sig över förslaget, att blivande riktlinjer beträffande taxepolitiken skola underställas riksdagens prövning. Styrelsen får härvid erinra, dels att frågan om ytterligare taxeförhöjning år 1918 underställdes riksdagen för yttrande, dels att 1918 års riksdag gjort ett viktigt principuttalande i taxefrågan. Riksdagen uttalade bland annat följande:

»Under nu rådande förhållanden synes en ytterligare genomgående taxeförhöjning vara ofrånkomlig, och det vill synas riksdagen, att en sådan höjning redan tidigare bort vidtagas. Ur rent principiell synpunkt böra statens järnvägar icke blott bära sina egna driftkostnader, utan även lämna överskott till förräntning av det i statsbanorna, såsom helhet betraktade, nedlagda kapitalet. Under de extraordinära förhållanden, som nu råda, läser emellertid denna grundsats ej kunna

upprätthållas i full utsträckning. Riksdagen håller likväl före, att direkt förlust å driften så vitt möjligt bör förhindras.»

Mot de ledande principer, som riksdagen här uttalat, har styrelsen intet att erinra. Deras tillämpning i praktiken måste emellertid, på sätt styrelsen ovan visat, bliva beroende av det för tillfället rådande konkreta läget. Skulle således detta förändras i sådan riktning, att de av riksdagen givna, ovan anförda direktiven befinnas icke lämpligen kunna följas, utan att en lägre, förlustbringande taxenivå anses böra införas, så anser styrelsen, att beslut i sådan riktning bör föregås av riksdagens hörande, varvid beslut jämväl synes böra fattas om varifrån medel till de på förhand emotsedda driftförlusternas täckande, såväl vid statens som berörda enskilda järnvägar, böra tagas.

Motionären har även framhållit, att vid inköp av materiel och förnödenheter såväl privatekonomiska som statsekonomiska synpunkter böra anläggas. Berörda inköp regleras genom en kungl. förordning av den 16 januari 1920, i vilken bestämmelser äro givna beträffande svensk varas företräde framför utländsk. Någon erinran mot dessa föreskrifter har motionären ej riktat, och saknar styrelsen anledning närmare behandla denna fråga.

Det torde kunna ifrågasättas, huruvida en utredning, sådan den av motionären föreslagits, skulle komma att giva vid handen, att fastare riktlinjer för statens järnvägars ekonomiska ledning än de, som redan följas eller givits, kunna fastställas, då riktlinjerna i viss mån måste bestämmas med hänsyn till de vid varje tid uppträdande konjunkturernas karaktär. Enär riksdagen utövar ett avgörande inflytande på statens järnvägars ekonomiska förhållanden redan därigenom, att byggnadsanslag och framför allt lönestandard bestämmas av densamma, kunde det anses rationellt, att riksdagen jämväl fastställde taxor och tariffer och i övrigt mera än hittills skett reglerande ingrepe på den ekonomiska ledningen. Flera omständigheter tala emellertid enligt styrelsens uppfattning avgjort här emot. Ledningen för ett affärsföretag sådant som statens järnvägar måste kunna någorlunda snabbt anpassa sina dispositioner efter konjunkturernas svängningar, men detta bleve omöjligt, om alla åtgärder av mera ingripande art måste underställas riksdagens prövning. Vidare kan måhända befaras, att riksdagens partier eller dess i olika näringsgrenar eller olika sociala önskemål intresserade ledamöter vid avgörande av järnvägsfrågor kunna påverkas av dessa sina intressen och ej i full utsträckning beakta nödvändigheten, att statens järnvägar handledes ur de ekonomiska synpunkter, som för ett affärsföretag måste vara de i första hand bestämmande.

Då motionären hänvisar till den *förevarande* tidens krav på utnyttjandet av kommunikationsmedlen till statens och medborgarnas ekonomiska skydd, vill det synas, som om med motionen avsetts att bereda mark för en skyndsam sänkning av kommunikationsverkens tariffer. Till belysning av statens järnvägars taxefråga i dess nuvarande konkreta läge får styrelsen därför närlägga sitt den 15 februari 1921 avgivna yttrande över av järnkontoret gjord framställning angående sänkning av tarifferna för järnvaror m. m. och sitt den 12 april 1921 avgivna yttrande över industriförbundets framställning om allmän fraktnedsättning. Vad beträffar de för tillfället dominerande ekonomiska problemen torde det få

anses som i hög grad ovisst, hurvida en ny utredning i det av motionären avsedda syftet skulle kunna så hastigt genomföras, att utredningsarbetet kunde få betydelse för lösande av dessa problem. Vad åter beträffar problemställningen för framtiden må erinras, att, som redan anförts, icke blott järnvägsstyrelsen utan även statsbanornas ekonomikommission hava det viktigaste av dessa eller taxefrågan under systematisk prövning. Statsbanornas ekonomikommission får ock väntas komma att undersöka järnvägsstyrelsens ställning med hänsyn till befogenhet och plikter i förhållande till Kungl. Maj:t och riksdag och föreslå de ändringar i berörda hänseende, vartill undersökningen kan giva anledning.

Under hänvisning till att såväl statens järnvägars framtida taxepolitik som ock styrelsens ställning till statsmakterna redan ligger under utredning av en på riksdagens begäran tillsatt kommission samt att förslag till ny taxa är under utarbetande och snart kommer att föreligga till regeringens prövning, får styrelsen avstyrka motionärens yrkande i vad detta berör statens järnvägar.

Samtidigt får styrelsen rikta uppmärksamheten på angelägenheten, att statens järnvägars budget icke betungas med utgifter, som äro för järnvägen, såsom affärsföretag betraktad, främmande eller som beslutas att retroaktivt utgå, liksom att tarifferna, såväl de allmänna som de vis à vis andra statsmyndigheter gällande, icke genom statsmakternas beslut sättas lägre, än som betingas av drift- och räntekostnadernas storlek, utan att anslag samtidigt beviljas för täckande av härigenom föranledda utgifter eller bortfallande inkomster.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektörerna Virgin och Flodin, järnvägsfullmäktigen Strömberg, järnvägsfullmäktigssuppleanten Ekman, överingenjörerna Fogelmark och Sundberg samt byråcheferna Kjellin, von Friesen, Åberg, Englund och t. f. byråchefen Alving.

Stockholm den 12 april 1921.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

AXEL GRANHOLM.

Sven Norrman.

Till bil. 1.

Till Komungen.

Med remissaktens återställande får järnvägsstyrelsen härmed avgiva yttrande över av Sveriges industriförbund i skrivelse till Kungl. Maj:t av den 26 mars 1921 gjord hemställan, att Kungl. Maj:t täcktes *dels* förordna om nedsättning till 100 % av alla nu utgående procentuella tilläggsavgifter i godstrafik vid statens järnvägar, *dels* även låta verkställa utredning om lämpligheten och möjligheten av att med regelbundna mellantider anpassa fraktavgifterna efter den allmänna prisnivåns växlingar.

Vad först frågan om berörda nedsättning av tarifferna angår, vill styrelsen

hänvisa till det utförliga yttrande, som styrelsen den sistlidne 15 februari avgivit i anledning av från järnkontoret till Kungl. Maj:t ingiven framställning om sänkning av järnvägsfrakterna för vissa järnvaror m. m. Enär emellertid industriförbundet synes i centrala punkter hava missuppfattat styrelsens berörda yttrande, vill styrelsen något mera ingående behandla förbundets framställning.

Åberopande nedgången dels av kol- och andra materialpris, dels lönerna, känner sig förbundet övertygat, att en högst betydande nedsättning av godsfrakterna skulle kunna omedelbart vidtagas, utan att statsbanornas ekonomi skulle äventyras.

Förbundet synes härvid icke fullt beaktat den dominerande inverkan på statsbanornas ekonomiska resultat, som trafikens omfattning utövar. Rådde inom landet samma intensitet på näringslivets område som under förra delen av 1920, så kunde visserligen en viss tariffsänkning — dock icke uppgående till av förbundet begärd storlek — genomföras, utan att härigenom statens järnvägars ekonomiska resultat skulle på oskäligt sätt nedbringas. Men den nuvarande godstrafiken utgör endast omkring 70 % av motsvarande trafik år 1920, och omkostnaderna kunna givetvis icke i på långt när motsvarande grad reduceras. Det ekonomiska läget vid statens järnvägar är därför, som av styrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t av den 28 februari 1921 angives, sådant, att även om nuvarande tariffer bibehållas oförändrade, man icke kan beräkna något överskott av rörelsen för bestridande av statsverkets räntekostnader för i statsbanorna nedlagt lånat kapital, utan blott att inkomster och utgifter skola under året som helhet taget ungefär balansera varandra. Styrelsen vill vidare med anledning av förbundets beräkningar rörande möjliga driftkostnadsbesparingar erinra, att 1921 års kolkostnad av styrelsen i dess reviderade inkomst- och utgiftsberäkning icke beräknas till mer än omkring 30 milj. kronor, varvid kolet konsumeras efter ett pris av 80 kr. per ton, och att lönerna i samma beräkning upptagits till det lägre belopp, som framgick vid en för året i dess helhet beräknad levnadskostnadsindex av 260. De ytterligare sänkningar av berörda kostnader, som kunna föranledas av eventuella riksdagsbeslut och av en fortgående sänkning av prisnivån, reducera enligt gjorda beräkningar icke driftkostnadernas totalbelopp med större belopp, än att kolprisets sänkning till 60 kr. minskar driftkostnaderna med 7 milj. kronor, och att lönernas sänkning kan medföra en utgiftsminskning av 10 milj. kronor, belopp, som, i och för sig stora, dock i förhållande till statsbanornas stora omslutningstal äro för små för att möjliggöra en taxesänkning av betydelse.

Förbundet, som bibragts den uppfattningen, att omkring tre fjärdedelar av godsvagnparken stå oanvända, medan det i och för sig stora överskottet av godsvagnar dock ej är mer än en tredjedel av vagnparken, gör emellertid gällande, att en sänkning av godsfrakterna i begärd omfattning säkerligen skulle förhindra den av styrelsen beräknade nedgången i trafiken. Något som helst bevis för denna sats har emellertid icke av förbundet presterats, ehuru spörsmålet om en tariffsänkings inflytande på trafikrörelsens storlek är av grundläggande natur vid taxefrågans bedömande. De undersökningar, som av styrelsen företagits, liksom gjorda iakttagelser ge emellertid med största tydlighet vid handen, att

den dominerande orsaken till näringslivets tryckta läge och trafikens därav följande nedgång icke ligger i frakternas storlek. Det vill också synas, som om i själva verket även förbundet vore av samma mening, då det anför, att det gäller att i fråga om råvarupriser, löner, kapitalkostnader och transportavgifter åstadkomma den reduktion, som erfordras för att åter möjliggöra lönande avsättning vid den lägre, till världsmarknadens förändrade läge anpassade, nya prisnivå, vilken håller på att utbildas. Med fullt instämmande i denna tankegång drager styrelsen därur den slutsatsen, att en nedsättning av järnvägsfrakterna kan leda till effektiv trafikökning endast i samband med nedpressande av alla andra kostnadsfaktorer, som för närvarande bestämma de svenska produktionskostnadernas sammanslagna storlek. Att endast företaga taxesänkning som en fristående åtgärd kan icke leda till målet, som är näringslivets höjande, utan föranleder blott, att statens järnvägar utan vinnande av nationalekonomiska fördelar åsamkas förluster, vilka få täckas av skattedragarna.

Förbundet synes sålunda icke hava velat erkänna det vid statens järnvägar numera föreliggande ekonomiska utgångsläget beträffande möjligheterna för en tariffsänkning. I stället har förbundet hänvisat till en styrelsens tidigare skrivelse av den 5 december 1920 till Kungl. Maj:t, enligt vilken en nettobehållning av 31,5 milj. kronor under vissa förutsättningar vore att förvänta. Det synes styrelsen emellertid, att man bort beakta, hursom styrelsen i samma skrivelse omnämnt den då begynta depressionen i näringslivet samt uttalat, att om näringarnas tryckta läge komme att fortfares eller förvärras, inkomstresultatet komme att väsentligt försämrats, i vilket fall styrelsen skulle till Kungl. Maj:t ingå med reviderad beräkning. Styrelsen anser sig böra inlägga en gensaga mot ett utnyttjande på sätt här skett av tidigare under uttrycklig reservation avgivna beräkningar, som uppgjorts under andra förutsättningar än de nu rådande.

Härefter vill styrelsen övergå till förbundets tolkning av vad styrelsen yttrat i anledning av 1918 års riksdags bekanta direktiv för statsbanornas ekonomiska ledning.

Riksdagen anför följande:

»Under nu rådande förhållande synes en ytterligare genomgående taxeförhöjning vara ofrånkomlig, och det vill synas riksdagen, att en sådan höjning redan tidigare bort vidtagas. Ur rent principiell synpunkt böra statens järnvägar icke blott bära sina egna driftkostnader utan även lämna överskott till förräntning av det i statsbanorna såsom helhet betraktat nedlagda kapitalet. Under de extraordinära förhållanden, som nu råda, lär denna grundsats ej kunna upprätthållas i full utsträckning. Riksdagen håller likväl före, att direkt förlust å driften bör så vitt möjligt är förhindras.»

Enligt förbundets skrivelse skall styrelsen hava förklarat: »att dessa nya direktiv nödvändiggjorde en tariffpolitik, som under alla förhållanden tillförsäkrade en god avkastning på det i statsbanorna investerade kapitalet.» Styrelsen får bestämt förneka sig hava fällt något yttrande, som rimligen kan tolkas på detta sätt. Enligt förbundet skulle konsekvensen vara, »att statens järnvägar med stöd av sin monopolställning och oberoende av konjunkturernas växling städse borde uttaga transportavgifter, lämnande en riklig vinstmarginal, och

därigenom regelbundet uppvisa stora, fasta driftöverskott». Det är emellertid så långt ifrån, att styrelsen velat på detta av industriförbundet angivna sätt för- tolka riksdagens direktiv, att styrelsen fastmer i skrivelsen till Kungl. Maj:t av den 28 februari 1921 med anmälan, att ett driftunderskott av 6,8 milj. kronor, fränsett bandelen Luleå—Riksgränsen, vore att motse, dock med hänsyn till osäkerheten i de framlagda beräkningarna och till landets bekymmersamma läge i ekonomiskt hänseende för det dåvarande icke vågade på sig taga ansvaret för krav på den höjning av frakterna, som ur ren järnvägsekonomisk synpunkt möj- ligen skulle kunna anses motiverad och genomförbar.

När styrelsen sålunda för det närvarande anser sig förhindrad att tillstyrka en taxenedsättning, är det ingalunda i någon avsikt att söka åvägabringa en större nettobehållning, utan därför att en nedsättning, såvitt styrelsen förmår bedöma det ekonomiska läget, måste leda till en sådan driftförlust, vilken riks- dagen uttalat böra om möjligt undvikas.

Styrelsen har emellertid hänvisat till möjligheten att genomföra en frakt- nedsättning, såvida statsmakterna funno sådan lämplig, om anslag beviljades för helst restitutionsvis utgående fraktlindring.

Industriförbundet finner dock en sådan åtgärd icke medföra någon fördel för industrien såsom varande landets största skattedragare. Styrelsen kan fullt förstå förbundets uppfattning härvidlag, men vad styrelsen icke förstår är, att förbun- det gör någon skillnad på driftförlust eller överhuvud inkomstminskning vid statens järnvägar, som uppstår genom taxenedsättning, och särskilda anslag för täckande av härvid bortfallande statsinkomster. Det torde dock vara uppenbart, att för det fall trafikinkomsterna icke räcka till för bestridande av statens järn- vägars driftkostnader och statsverkets räntekostnader för det i statsbanorna inve- sterade kapitalet, så måste det felande beloppet uttagas skattevägen, oberoende av om särskilda anslag härför beviljas eller om täckandet av restbeloppet i statsverksbokföringen faller på andra titlar. Det blir sålunda i båda fallen indu- strien, som, åtminstone till väsentlig del, får skattevägen betala den gjorda fraktlindringen.

Styrelsen ber sålunda få betona, att styrelsen, så länge riksdagens ovan anförda direktiv äger gällande kraft, anser sig förhindrad ifrågasätta den av industriförbundet begärda fraktlindringen, enär denna, såvitt kan bedömas, måste leda till driftförluster, vilkas storlek ungefärligen framgår av i styrelsens skrivelse av den 15 februari 1921 gjorda beräkningar med de modifikationer, som föran- ledas av senare inträdda eller motsebara förhållanden. Anse statsmakterna sig ändock böra genomföra en fraktlindring, så synes det styrelsen nödvändigt, att anstalter samtidigt träffas för anskaffande av medel motsvarande den genom taxesänkningen uppkommande inkomstminskningen åtminstone till den del, som är att räkna som ren driftförlust.

Det torde under nuvarande förhållanden och ovissa framtidsutsikter be- träffande affärsresultatet vid statens järnvägar näppeligen kunna anses lämpligt, att dessa anstalter begränsas till att järnvägen erhåller lån för driftförlustens täckande, vilka lån påföras statskapitalet för att sedermera återbetalas med medel, som erhållas genom framtida tariffers hållande vid högre nivå än som av dåtida

förhållanden kan i och för sig komma att betingas. Skulle statsmakterna ur allmän synpunkt anse en fraktnedsättning oundgänglig, synes styrelsen under numera rådande förhållanden den enda rätta vägen vara, att nödiga anslag beviljas.

När styrelsen tidigare ifrågasatt, att en eventuell fraktlindring skulle äga rum helst restitutionsvis, har det varit ur den synpunkten, att härigenom skulle undgås fraktnedsättning för importgoods och för övriga sådana transporter, vilka, om de än åtminstone teoretiskt öva inflytande på landets prispildning och prisnivå, dock icke i större omfattning verkställas för industriens räkning. Styrelsen förbiser emellertid icke den betydande olägenheten av att ett sådant förfaringsätt svårigen låter sig tillämpas ifråga om flertalet transporter för jordbruksnäringens räkning. Å andra sidan skulle det tydligen vid nuvarande hårda konkurrens om den svenska marknaden få anses som en fördel, om förlustbringande tariffer icke behövde åsättas för importgoods, utan om den faktiska statssubvention, som en fraktlindring för närvarande innebär, kunde begränsas till landets egna näringar. I nu berörda hänseende får styrelsen erinra, att, på sätt industriförbundet anför, tyska importörer haft förmånen av synnerligt låga fraktkostnader. En genomgripande förändring har dock numera härutinnan inträtt, i det att dels den tyska taxan den 1 december 1920 undergått en mycket betydande höjning, dels ock i anslutning härtill den svensk-norsk-tyska godssamtrafikstaxan blivit omarbetad.

Storleken av taxeförhöjningen i Tyskland i jämförelse med storleken av taxeförhöjningen i Sverige belyses nedan av några exempel, upptagande fraktavgifter i Sverige och Tyskland år 1914 och i april 1921 vid 200 och 500 kilometers avstånd. De tyska fraktsatserna avse exporttariffer.

Varuslag och avstånd	Å r 1 9 1 4 a p r i l 1 9 2 1.				Ökning i % från år 1914	
	Sverige	Tyskland	Sverige	Tyskland	Sverige	Tyskland
	<i>Frakt per 100-kilogram.</i>					
	öre	pf	öre	pf	%	%
<i>Maskiner</i> (tariff 6).						
200 km.	103	78	389	1,610	278	1,964
500 »	174	151	637	3,550	266	2,251
<i>Järnbalkar.</i>						
200 km.	78	46	192	870	146	1,791
500 »	130	97	324	1,890	149	1,848
<i>Gjuttackjärn.</i>						
200 km.	52	46	168	530	223	1,052
500 »	93	97	291	1,060	213	993

Den svensk-norsk-tyska godssamtrafikstaxan vilar på i början av 1900-talet fastställda grunder, som undergingo delvis ändring den 1 januari 1912. Först

på allra senaste tiden har särskilt tillfälle förelegat att företaga någon genomgripande ändring i taxan, och det är jämväl först den senaste tidens konkurrens från den tyska industriens sida, som gjort en sådan ändring i högre grad önskvärd. Sedan emellertid ny tysk lokaltaxa utfärdats den 1 december 1920 och i denna införts en godsklassificering, som icke lämpade sig att oförändrad överföra till samtrafikstaxan, hava förhandlingar kommit till stånd om utarbetande av en ny godssamtrafikstaxa efter förändrade, ur svensk synpunkt fördelaktigare principer. Den nya taxan är avsedd att om möjligt i sin helhet komma till tillämpning under innevarande sommar. De viktigare ändringarna äro emellertid redan preliminärt genomförda i ett ändrings- och tilläggshäfte till samtrafikstaxan med giltighet från och med den 15 mars. Genom den nya taxan upphör i allt väsentligt det av industriförbundet påklagade missförhållandet, att de svenska fraktandelarna i svensk-tysk godssamtrafik i vissa fall varit billigare än frakten för samma gods och samma väglängd i inhemsk svensk trafik.

Industriförbundet har icke berört frågan om en samtidig nedsättning av de enskilda järnvägarnas tariffer eller hur en nedsättning av statens järnvägars tariffer skulle inverka på de enskilda järnvägarnas resultat. Emellertid har svenska järnvägsföreningen nyligen meddelat, att en allmän taxenedsättning under nuvarande förhållanden ej heller vid de enskilda järnvägarna är möjlig, och som beaktat medför en nedsättning av statens järnvägars godstaxa automatiskt en motsvarande nedsättning i samtrafikstaxan, vilken för de enskilda järnvägarna är av utomordentligt stor betydelse. Trafikinkomsternas av depressionen i näringslivet föranledda nedgång är vid de enskilda järnvägarna icke mindre än vid statens järnvägar, och de enskilda järnvägarnas ekonomiska situation har på grund härav enligt vad av under hand inhämtade uppgifter framgår så försämrats, att en sänkning av samtrafikstaxan i den omfattning industriförbundet föreslår skulle försätta ett flertal enskilda järnvägar i ett ekonomiskt nödläge. Tariffproblemet kan vad godstrafiken angår icke behandlas isolerat för statens järnvägar, utan måste skärskådas ur de vidare synpunkter, som betingas därav, att landets järnvägssystem är splittrat på ett stort antal ekonomiskt fristående företag, för vilka dock samtrafikstaxan är gemensam. Innan en i och för sig förlustbringande sänkning av statsbanetaxan företages, synes sålunda enligt styrelsens uppfattning nödvändigt beakta och pröva denna åtgärds inverkan på de enskilda järnvägarnas ekonomiska förhållanden.

Industriförbundet har jämväl hemställt om utredning angående lämpligheten och möjligheten att med regelbundna mellantider anpassa fraktavgifterna efter den allmänna prisnivåns växlingar.

För såvitt i detta yttrande skulle ligga ett erkännande av en princip, att fraktavgifterna böra liksom priset för andra nyttigheter och varor regleras uppåt eller nedåt efter prisnivåns storlek, vilket vad järnvägarna beträffar betyder efter driftkostnadernas storlek per transportenhet räknat, så kan styrelsen jämväl ansluta sig till densamma. Då emellertid styrelsen har att avgiva infortrat yttrande rörande väckt motion i riksdagens andra kammar, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att förslag till riktlinjer för kommunikationsverkens ekonomiska skötsel snarast möjligt utarbetas och föreläggas riksdagen för

godkännande, och här får tillfälle att närmare avhandla konsekvenserna av en sådan tariffpolitik, anser sig styrelsen icke här böra närmare ingå på denna vidlyftiga fråga.

Beträffande åter lämpligheten och möjligheten att verkställa sådan taxereglering med regelbundna mellantider får styrelsen erinra, att styrelsen före varje års slut har att avgiva beräkning om den behållna inkomsten för nästföljande statsregleringsår, alltså år 1921 för 1923 års behållning, och att styrelsen i dessa skrivelser regelbundet plägar redogöra för sin uppfattning av även det närmast följande årets behållning, varvid jämväl framgår, huruvida behov av eller möjligheter för en taxereglering kunna anses föreligga eller icke. Någon särskild utredning i den av förbundet angivna riktningen synes styrelsen så mycket mindre erforderlig, som styrelsen har att med oavslätlig uppmärksamhet följa resultatet av statens järnvägars verksamhet under beaktande av den allmänna prisnivåns växlingar.

Under hänvisning till vad sålunda anförts och med erinran om de åtgärder, som av styrelsen i mån av möjlighet successivt företagas i syfte att mildra de olägenheter, som taxans höjd medför, och på sätt för vilket i styrelsens skrivelse av den 15 februari 1921 med yttrande över järnkontorets framställning närmare framgår, nödgas styrelsen under nuvarande förhållanden avstyrka dels den begärda nedsättningen av nu utgående procentuella tilläggsavgifter i godstafik vid statens järnvägar, dels ock att utöver vad som härvidlag redan göres och lämpligen kan göras någon särskild utredning verkställas om lämpligheten och möjligheten att med regelbundna mellantider anpassa fraktavgifterna efter den allmänna prisnivåns växlingar.

I behandlingen av detta ärende ha jämväl deltagit överdirektörerna Virgin och Flodin, järnvägsfullmäktigen Strömberg, järnvägsfullmäktigesuppleanten Ekman och t. f. byråchefen Alving. Stockholm den 12 april 1921.

Till bil. 1.

Avskrift.

Till Konungen.

Järnvägsstyrelsen får härmed avgiva anbefallt yttrande över av fullmäktige i järnkontoret den 30 december 1920 avlåten framställning angående sänkning av järnvägsfrakterna för vissa järnvaror m. m.

Fullmäktiges framställning avser, att Kungl. Maj:t täcktes vidtaga åtgärder för järnvägsfrakternas sänkande snarast möjligt å statens och enskilda järnvägar för järnhanteringens råvaror, mellanprodukter och handelsfärdiga tillverkningar, ävensom att härvid järnbalkar måtte nedflyttas till samma tariffer, som tillämpas för annat varmvalsat järn.

Styrelsen ber då först att få inledningsvis beröra frågan, huruvida en allmänare taxereglering lämpligen synes böra och kunna vidtagas för transporter, berörande endast en av landets näringsgrenar.

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 13 saml. 3 avd. 7 häft. (Nr 10.) 4

I berörda hänseende erinra fullmäktige, att frågan om utfärdande av en ny järnvägsfrakttaxa är under behandling i järnvägsstyrelsen. Då dock fastställande av ny taxa torde dröja rätt så länge, då järnhanteringsens behov av en fraktnedsättning under nuvarande förhållanden är synnerligen trängande, och då nuvarande järnvägsfrakter äro att anse som i det närmaste prohibitiva, finna fullmäktige det även ur järnvägarnas synpunkt önskvärt att en provisorisk sänkning av frakterna, oavsett arbetet med den nya taxan, med allra snaraste kommer till stånd.

Styrelsen, som tidigare föreslagit de provisoriska taxeförhöjningarna endast av tvingande skäl och under erinran om betydelsen för näringslivet av möjligast låga järnvägsfrakter, inser till fullo de svårigheter, som nuvarande höga godstaxor måste vålla de svenska näringarna i allmänhet. För ett fullt säkert bedömande av frågan, i vilken mån järnvägsfrakternas höjd är för tillfället eller bestående särskilt tryckande för olika näringsgrenar, saknar styrelsen, liksom väl också varje annan, visserligen härför erforderligt fullständigt material, men känner sig på grund av sin erfarenhet från sin taxereglerande verksamhet fullt och fast övertygad, att en nedsättning av frakterna för en näringsgren, i detta fall järnhanteringen, omedelbart skulle komma att följas av trängande framställningar från såväl ett flertal andra näringsgrenar som även från korporationer, vilka ha att bevaka konsumenternas intressen. Konsekvenserna av ett bifall i en första punkt skulle utan allt tvivel bliva en taxereglering nedåt, praktiskt taget över hela linjen. Att därför, på sätt fullmäktige i järnkontoret föreslå, medgiva allmän nedsättning av frakterna i endast en näringsgrens intresse, synes styrelsen icke på några villkor kunna förorda.

Härefter skall styrelsen upptaga till prövning, huruvida för närvarande järnvägsekonomiska förutsättningar vid statens järnvägar finnas för en allmän taxenedsättning, vare sig generell för alla varor eller endast för varor, som transporteras för järnhanteringsens räkning.

Järnkontorets tull- och traktatkommitté anser för sin del sådan förutsättning obestriddligen föreligga, enär stenkolen fallit i pris till under 100 kronor per ton, och indextalet för levnadskostnaderna, efter vilket lönerna regleras, efter allt att döma är i sjunkande.

Styrelsens uppfattning av statens järnvägars ekonomiska läge under år 1921 är angiven i skrivelse till Kung. Maj:t av den 5 december 1920. Under förutsättning att den för år 1921 uppgjorda kostnadsstaten förverkligas och att trafiken når den omfattning, som vid kostnadernas beräkning blivit antagen, har som beräknat resultat av statsbanerörelsen exklusive malmbanorna erhållits följande belopp:

Inkomster	kronor	333,500,000
Utgifter	»	302,000,000
Överskott	»	31,500,000

Styrelsen erinrade emellertid om näringslivets vid tiden för utlåtandets avgivande tryckta läge och den som följd härav inträdda väsentliga minskningen av trafikinkomsterna under de senaste månader av år 1920, för vilka uppgifter

då förelägo. Komme nämnda förhållanden att fortfara eller än ytterligare förvärras, så måste trafikinkomsterna för år 1921 nedgå väsentligt under de beräknade. I samband med näringslivets depression finge man visserligen även motse en reduktion av järnvägarnas utgifter, främst på grund av med levnadskostnaderna automatiskt inträdande minskning av dyrtidstilläggen och vidare genom ytterligare personalreduceringar och lägre bränslepris, men det kunde icke vara möjligt att genomföra en reducering av utgifterna i storlek ens nära likvärdig med inkomsternas minskning vid bortfallande trafik. Styrelsen fann det icke uteslutet, att vid starkt vikande konjunkturer driftförlust skulle kunna uppstå och anmälde som sin avsikt, att, såvida ett dylikt resultat inträtt eller sannolikt förestode, ingå till Kungl. Maj:t med den framställning till åtgärder för det ekonomiska resultatets förbättrande, vartill riksdagens uttalande, att direkt förlust å driften bör såvitt möjligt även under extraordinära förhållanden undvikas, förpliktade styrelsen.

Av vad sålunda redan tidigare blivit anført, torde få anses framgå, att ur järnvägsekonomisk synpunkt förutsättningar icke äro förhanden eller under en närmare framtid kunna väntas uppstå för allmän sänkning av statens järnvägars tariffer eller en större grupp därav. Till närmare belysning av denna fråga må emellertid ytterligare anföras följande.

Inkomsterna under sistförflutna november respektive december månad understiga, bortsett från lapplandsmalm, de för samma månader år 1921 såsom normala beräknade inkomsterna med omkring 4 respektive 5 miljoner kronor. Med hänsyn till trafikens fortvarande stagnation beräknas som möjligt och sannolikt, att sagda års verkliga inkomster komma att nedgå med omkring 73 miljoner kronor under de tidigare för mera normal trafik beräknade.

De driftsbesparingar, som inträda som följd dels av trafikarbetets minskning och dels av motsebar sänkning av bränslepris och löner, kunna icke väntas på långt när uppgå till motsvarande belopp.

En någorlunda säkert beräkningsbar sänkning av kolpriset i genomsnitt för år 1921 med 40 kronor under det i kostnadsstaten beräknade konsumtionspriset av 120 kronor per ton ger en besparing, vid nuvarande på grund av lågtrafiken sänkta förbrukningssiffra, av endast omkring 14 miljoner kronor. En beräkningsbar sänkning av indextalet för lönetilläggen med 20 enheter i genomsnitt för år 1921 betyder en utgiftsminskning av omkring 12 miljoner kronor. Personalen har redan under 1920 blivit reducerad i stor utsträckning, och vad som ytterligare härvidlag göres, kan ej betyda några i förhållande till alltid kvarstående personalkostnader mera väsentliga belopp. Då slutligen indragningar av personförande tåg genomförts i den omfattning, som synes överhuvudtaget kunna tillåtas med hänsyn till den trafikerande allmänhetens berättigade minsta krav, är styrelsens möjlighet att ytterligare avsevärt minska utgifterna vid bortfallande trafik starkt beskuren. Enligt de beräkningar, som med ledning av kända eller mera säkert förutsebara förhållanden blivit företagna, får skillnaden mellan inkomstminskning och möjlig utgiftsminskning i förhållande till tidigare beräknade resultat väntas komma att uppgå till eller överstiga det belopp om 31,5 miljoner kronor, som i skrivelse av den 5 december 1920 under vissa förutsättningar främst

någorlunda bestående trafikrörelse angivits som motsebart överskott för år 1921, så att för detta år intet överskott utan snarast någon brist synes vara att förvänta.

En utgiftsminskning, till sin storlek motsvarande numera beräkningsbar inkomstminskning kan uppnås endast under förutsättning av att den allmänna prisnivåns brådstörtade fall. Med ett sådant synas dock icke vara att räkna.

Statens järnvägars ekonomiska läge är i enlighet med vad ovan anförts alltså icke sådant, att tariffnedsättningar, ägnade att minska järnvägarnas avkastning, nu kunna ur järnvägsekonomisk synpunkt försvaras. Fullmäktige i järnkontoret utgå emellertid från att en nedsättning i begärd omfattning skall lända järnvägarnas ekonomi till gagn.

Ett dylikt förhållande inträder, när nettoinkomsten av den genom tariffnedsättningen animerade nytillkomna trafiken verkar därhän, att den mera än täcker den genom samma nedsättning inträdda minskningen av bruttoinkomsten för tidigare trafik. Enär 1921 års transporter för järnhanterings räkning icke kunna till sin storlek anges, äro endast helt approximativa beräkningar i berörda hänseende möjliga.

Med ledning av i järnvägsstyrelsens berättelse för år 1919 förefintliga uppgifter över transporter av olika slags vagnslastgoods har beräknats, att statens järnvägars bruttoinkomst, beräknad efter nuvarande tariffer, för nedannämnda varor i hela vagnslaster sagda år skulle utgöra:

Malm utom lapplandsmalm	kronor	2,400,000
Träkol	»	3,300,000
Tackjärn	»	3,400,000
Valsjärn m. m.	»	6,200,000
Järnarbeten	»	2,500,000
Summa kronor		17,800,000

Med inräkning av även övrigt vagnslastgoods och styckegoods, som transportrats för järnhanterings räkning, torde järnhanterings bidrag till statens järnvägars bruttoinkomster kunna uppskattas till cirka 20 miljoner kronor, utgörande blott ungefär 10 % av hela inkomsten från godstrafiken utom lapplandsmalm.

Räknas på grund av inträdd trafikminskning med att trafiken år 1921 kommer att från 1919 års trafiktal visa en 30 % nedgång, blir motsvarande bruttoinkomst för detta år 14 miljoner kronor. Vid 33 % nedsättning av fraktsatserna skulle bruttoinkomsten och härmed statens järnvägars avkastning minskas med 4,620,000 kronor, som sålunda skulle behöva ersättas genom nettoinkomst av nytillkommande trafik. För att samma bruttoinkomst som förut skall erhållas, måste tariffnedsättningen föranleda en trafikökning med 50 %. För att samma nettoinkomst som förut skall erhållas, måste tariffnedsättningen enligt verkställda approximativa kalkyler medföra en trafikökning med 500 %, om 1920 års driftkostnadsnivå blir rådande. Tänkes åter driftkostnadsnivån nedgå med i genomsnitt 20 % under 1920 års nivå, behöves en trafikökning med omkring 100 %. Vid dessa beräkningar har dock icke full hänsyn tagits till det förhållandet, att vissa tariffsatser — särskilt för träkol på längre avstånd — ligga så obetydligt över själv-

kostnaderna, där de icke understiga dessa, att en nedsättning med 33 % skulle vid ännu rådande prisnivå för driftkostnaderna förlägga frakten avsevärt under självkostnadsgränsen. Huruvida nu överhuvudtaget en sådan trafikökning som ovan nämnts skulle kunna komma att uppstå, underdrager sig givetvis styrelsens och varje annans något som helst säkra bedömande, men jämför man de tontal år 1919 för transporter i vagnslastgodssändningar av ifrågavarande godsslag — med undantag av malm, vilket varuslag till en del exporterats — eller 980,000 ton, med de tontal, som uppträdde under det enastående högkonjunkturåret 1916, eller 1,710,000 ton, så är det väl under nuvarande marknadsförhållanden föga troligt, att de här i ovanstående kalkyl för samma godsslag förutsatta 700,000 ton skulle kunna förmera sig till 1,400,000 ton.

Järnkantorets tull- och traktatkommitté anför, att de höga järnvägsfrakterna utgöra en av de orsaker, som välla järnhanteringens nuvarande tryckta läge. Till närmare belysning härav framlägges bl. a. en tablå, utvisande järnvägsfrakternas inverkan på tillverkningskostnaden av ett flertal järn- och stålprodukter räknat vid järnverken åren 1914 och 1920, varjämte uppgifter lämnas över ökningen av fraktkostnaderna för järnets försändning till konsumtionsorten. Enligt dessa uppgifter skulle järnvägsfraktkostnaden vid verken från 1914—1920 ha stigit med lägst 210 % för valsad järnplåt och högst 356 % för maskinsmide. Beträffande varuslaget tackjärn beräknas, att järnvägsfrakternas inverkan på tillverkningskostnaden i medeltal för 9 järnbruk vid bruken år 1920 uppgick till kronor 48,38 per ton. Läggas härtil frakt för transport 200 kilometer av tackjärnet till förbrukningsplatsen, kommer den totala å försäljningspriset inverkan fraktkostnaden att uppgå till kronor 65,18 per ton, motsvarande ungefärligen 25 % av tillverkningskostnaden. Vid 500 kilometers transport av tackjärnet blir motsvarande fraktkostnad ungefär 30 % av tillverkningskostnaden.

Beträffande valsjärn anføres, att medelfraktkostnaden vid järnverken numera utgör cirka 40 kronor för martinjärn och 69,56 för sur bessemer, medan det svenska stångjärnets saluvärde för närvarande torde vara cirka 450 kronor per ton, vilket pris dock ligger under tillverkningskostnaden.

De sålunda lämnade uppgifterna ge vid handen, att den fraktnedsättning, varom järnkantoret hemställer, undantagsvis skulle kunna uppgå till 10 % av tillverkningskostnaden, men i de allra flesta fallen komme att utgöra en betydligt mindre andel av densamma. Redan härav torde få anses framgå, att en nedsättning av järnvägsfrakterna i avsedd omfattning, huru önskvärd som medverkande faktor den än kunde vara, dock icke enbart kan vara mäktig att så lätta järnhanteringens svårigheter, att härav en väsentligt ökad rörelse skall kunna växa fram eller föranleda, att icke nya inskränkningar på järnhanteringens område skola vidtagas.

Andra pridfaktorer, vilka sedan år 1913 i själva verket undergått en större stegring än järnvägsfrakterna, få anses härvid äga mera utslagsgivande betydelse. Om än styrelsen alltså gärna medger, att en sänkning även av järnvägsfrakterna äger en mycket avsevärd betydelse för den process för tillverkningskostnadernas nedbringande, som är oundgänglig, kan dock enligt styrelsens uppfattning ifrågavarande tariffsänkning omöjlig föranleda en trafikökning vid statens järnvägar

av den omfattning, som ovan visats erforderlig, för att inkomsten därav skall täcka bortfallande bruttoinkomster. En taxenedsättning som den begärda måste därför ytterligare förvärra statens järnvägars redan på grund av stagnationen i affärlivet mycket kritiska ekonomiska läge. Den utgångspunkt, från vilken fullmäktige i järnkontoret ansett sig även ur järnvägsekonomisk synpunkt kunna förorda en tariffnedsättning, står sålunda, vad beträffar statens järnvägar, icke fast.

Vad ovan anförts rörande möjligheten ur järnvägsfinansiell synpunkt att sänka tarifferna för järnhanteringsens transporter äger givetvis lika stor eller större giltighet beträffande möjligheten av en allmän taxesänkning för praktiskt taget alla godsslag, en taxesänkning, som emellertid ganska säkert skulle bliva följden av ett tillmötesgående uti ifrågavarande fall. Genomföres nämligen den ovan anförda kalkylen för statens järnvägars hela godstrafik utom lapplandsmalmen, utfalla beräkningarna på följande sätt.

För år 1921 har tidigare, enligt vad styrelsen ovan uttalat, beräknats en godstrafikinkomst av 217 miljoner kronor. Numera synes man böra räkna med en inkomst av omkring 152 miljoner kronor. Vid 33 % nedsättning av tarifferna reduceras inkomsten, förutsatt att trafikökning ej uppstår, till 102 miljoner kronor. Antages driftkostnaderna komma att nedgå med 20 % under de för år 1921 beräknade, behövs en trafikstegring av 100 % för att samma nettoinkomst skall erhållas som före nedsättningen. Under högkonjunkturåret 1916 transporterades 15 miljoner ton. Under år 1921 torde tontalet gods kunna beräknas till cirka 8 miljoner ton. För att trots taxesänkningen en oförändrad nettoinkomst skall erhållas, fordras sålunda en ökning av transportvikten minst upp till 1916 års transportkvantitet.

På grund av vad sålunda blivit anført nödgas styrelsen avstyrka den begärda allmänna nedsättningen för transporter för järnhanteringsens räkning.

Till detta avstyrkande ber styrelsen emellertid få föga dels några erinringar rörande de nedsättningar av tidigare högre fraktavgifter för vissa industritransporter, som redan blivit genomförda, dels en försäkran om styrelsens avsikt att så långt möjligt synes tillmötesgå de särskilda framställningar rörande taxenedsättning i speciella fall, som kunna till järnvägsstyrelsen inkomma och vilkas beviljande ligger inom styrelsens befogenhet.

Styrelsen får först nämna sin framställning till Kungl. Maj:t av den 13 december 1919 rörande sådan ändring av de provisoriska frakttilläggen för gods, att dessa sänkas för tarifferna 10—U, d. v. s. för de lågvärdiga varuslag, som utgöra industriens massartiklar och vålla dess största fraktkostnader. I samband med denna sänkning måste dock av järnvägsfinansiella skäl en motsvarande höjning ifrågasättas av fraktavgifterna för stycke gods.

Vidare erinras om styrelsens skrivelse av den 18 december 1919 rörande återinförande av exporttariffer för järn och stål samt järnmanufaktur och maskiner, vilka tariffer varit tillfälligt upphävd sedan den 1 januari 1917. I enlighet med båda dessa framställningar hava kungörelser av Kungl. Maj:t utfärdats.

Framställningar om nedsättningar i speciella fall hava särskilt sedan år 1919 till allt större antal inkommit till järnvägsstyrelsen. Vid bedömandet av frågan, huruvida begärd nedsättning må givas, har styrelsen haft att i första

hand tillse, huruvida nedsättningen kan anses vara av behovet påkallad och förenlig med statens järnvägars eget ekonomiska intresse, enär styrelsens befogenhet att medgiva nedsättningar i godstrafik instruktionsenligt är begränsad till fall, där dessa förutsättningar finnas. I enlighet härmed ha nedsättningar i stort antal beviljats för transporter, vid vilka återgående tomvagnar kunnat erhålla last, ävensom i fall, där tariffernas höjd ansetts utgöra hinder för godsbefordran och därav uppkommande inkomst. Det är särskilt trävaror och ved, som efter gjorda framställningar erhållit nedsättningar, men även ett flertal andra varuslag kunna nämnas, såsom kalciumkarbid, malm, träkol och kalksten. Från representanter för järnhanteringen har antalet framställningar hittills icke varit stort, sannolikt mest beroende på svårigheten att överhuvudtaget komma till några försäljningar vare sig fraktnedsättning kan få beräknas eller ej.

Det är styrelsens avsikt att framgå på den sålunda inslagna vägen att i särskilda fall medgiva fraktnedsättningar för industriella produkter och råvaror, och har styrelsen den förhoppningen, att i mån som kolkostnader och andra s. k. färänderliga kostnader sjunka, kunna öka nedsättningens procentiska storlek. Emellertid får styrelsen betona, att då styrelsen uttalar sig beredd att även framdeles bevilja dylika nedsättningar, detta kan vara styrelsen möjligt endast i den mån hänsyn till järnvägens driftkostnader och övriga på frågan inverkan faktorer så kan medgiva. Att gå längre är däremot med de av statsmakterna givna direktiven för statsbanornas ekonomiska skötsel icke för styrelsen möjligt.

Styrelsen övergår nu till frågan om en allmän nedsättning vid Sveriges enskilda järnvägar för särskilt här ifrågakommande varuslag.

Vid flertalet av dessa järnvägar är samtrafiktaxan av snarast större ekonomisk betydelse än taxan för transporter i egen trafik. Samtrafiktaxan regleras emellertid av statens järnvägars taxa, och en allmän nedsättning för de enskilda järnvägarnas trafik kan därför icke genomföras utan förutsättningen av en motsvarande nedsättning i statens järnvägars taxa, vilken styrelsen ju icke kan tillstyrka.

Beträffande de enskilda järnvägarnas lokala taxor ber styrelsen få erinra, att provisoriska taxetillägg blivit till varierande storlek tilldelade de enskilda järnvägarna efter de för var och en av dem skiftande behoven. Vid jämförelse med motsvarande taxa vid statens järnvägar framträder den generella olikheten, att medan i regel samma procentuella tillägg vid de enskilda järnvägarna medgivits för allt fraktgods, så tillämpas vid statens järnvägar sedan den 1 januari 1920 en mindre procentuell förhöjning för lägre än för högre tarifferat gods. Den icke oväsentliga sänkning av statens järnvägars tariffer för lågvärdigt gods, som då genomfördes, bragte visserligen dessa tariffer på ett ur järnvägssynpunkt mindre fördelaktigt sätt nära dåvarande gräns för transporternas självkostnader, men torde hava länt industrien till avsevärd lättnad. De enskilda järnvägarnas tariffer för lågvärdigt gods i egen trafik ligga till följd av här skildrade förhållanden i regel avsevärt över statens järnvägars tariffer för lågvärdigt gods, och det är icke osannolikt, att de alltså relativt höga tarifferna vid de enskilda järnvägarna för sådana varor, som utgöra större delen av industriens transporter,

vid en del järnvägar, såväl överstiga de tariffer, vilka »trafiken kan bära», som dem, vilka ur järnvägsekonomisk synpunkt äro ändamålsenliga.

Styrelsen anser sig dock icke kunna förorda en generell omläggning av de enskilda järnvägarnas provisoriska taxetillägg efter enahanda principer, som tillämpas vid statens järnvägar, eller, vilket beträffande järnhanteringsens transporter i stort sett innebure samma sak, en nedsättning för järnhanteringsens transporter på sätt fullmäktige i järnkontoret föreslå. Det kan ej fränkommas, att varje järnvägs särskilda ekonomiska förhållanden måste liksom vid statens järnvägar vara grundläggande för de tariffer, som bäst lämpa sig för desamma. Även partiell sänkning av tarifferna torde därför böra ske först efter en individuell prövning för varje ifrågakommande järnväg.

Undersöker man vilken inverkan den ifrågasatta nedsättningen — här begränsad till järnvägarnas lokala trafik — skulle få för olika banor, så befinnes också, att denna bleve av mycket olika storlek. Det finnes järnvägar, vilkas huvudsakliga fraktinkomster i egen trafik hänföra sig till råvaror till eller fabrikat från järnhanteringen. En nedsättning skulle här medföra en radikal omläggning av järnvägarnas ekonomi, måhända med rent ruinerande följder. I andra och för övrigt de flesta fallen skulle berörda nedsättning omfatta endast gods, som ej transporterades å banan, och alltså sakna betydelse för järnvägen.

Styrelsen har i denna del av ärendet inhämtat svenska järnvägsföreningens yttrande. Föreningens styrelse har i anledning härav uttalat sin fulla anslutning till de ovan framförda synpunkterna, varjämte styrelsen velat frambålla, att enär Kungl. Maj:t fastställt tarifferna, de enskilda järnvägarna icke varit i tillfälle att såsom fallet varit med industrien draga fördel och nytta av högkonjunkturen och under denna konsolidera sin ställning, men enligt koncessionen äro ovillkorligt skyldiga att uppehålla driften även under förlustbringande tider sådana som de nuvarande, då järnvägarnas ekonomiska ställning på grund av penningvärdets fall är väsentligt försämrad.

På grund av vad sålunda anförts kan järnvägsstyrelsen ej heller tillstyrka den begärda allmänna nedsättningen i vad rör de enskilda järnvägarnas lokal-taxor.

Styrelsen anser dock möjlighet förefinnas, att allmänna nedsättningar vid vissa banor kunna och böra företagas särskilt i fråga om gods, som transporteras efter tarifferna 10—U, och har för avsikt att i samband med den fortgående undersökningen rörande nya avvågender av de enskilda järnvägarnas provisoriska taxetillägg särskilt upptaga till prövning huruvida sådan nedsättning lämpligen bör föreslås. I övrigt känner sig styrelsen övertygad, att de enskilda järnvägarna, liksom styrelsen sedan länge praktiserar för statens järnvägar, självmant skola företaga nedsättningar i de fall, då sådana kunna väntas leda till förbättring av järnvägarnas driftresultat.

Vidare har av järnkontoret ifrågasatts en nedflyttning i godsklassifikationen för järnbalkar till samma tariffer, som tillämpas för övrigt valsjärn. Ehuru styrelsen visserligen ogärna förordar partiella ändringar i godsklassifikationen under en tid, då godstaxan är under total omgestaltning, finner dock styrelsen med hänsyn till dels priset för järnbalkar, jämfört med priset för andra slag av

valsjärn, dels järnbalkarnas stora betydelse för byggnadsverksamheten, den be-
gärda nedsättningen motiverad och får tillstyrka densamma.

Styrelsen har i det föregående angivit sin uppfattning vara, att ur järn-
vägsekonomisk synpunkt förutsättningar för en allmänare tariffsänkning icke
tillsvidare äro förhanden. Härav följer emellertid icke obetingat, att en tariff-
nedsättning vid statens järnvägar icke bör ifrågakomma.

Mellan statsjärnvägarnas och enskilda järnvägars uppgift och mål kan göras
en bestämd grundskillnad. De enskilda järnvägarna måste i varje fall mera än
statens vara jämförliga med rena affärsföretag och kunna av tydliga finansiella
skäl i allmänhet ej heller på annat sätt än som sådana handhavas. Staten åter-
igen skulle vid järnvägsdriftens besörjande kunna företrädesvis hava till ögon-
märke att i största möjliga mån främja hela landets och alla samhällsklassers
gemensamma bästa, och vid statsbanornas ekonomiska förvaltning skulle sålunda
på ett helt annat sätt än vid de enskilda järnvägarnas förvaltning hänsyn
även vid tariffbildningen kunna tagas till dessa landets allmänna intressen.
Så har ock under gångna tider förfarits och kunnat förfaras vid statens
järnvägar. Styrelsen tillåter sig sålunda erinra om de i förhållande till traf-
fikens omfattning mycket låga tariffer, som vid enhetlig tarifiering tillämpats
även vid statens svagt trafikerade banor, om tariffernas starka fall på långa
avstånd ända ned till självkostnadsgränsen, om ytterligare medgivna allmänna
nedsättningar för vissa norrlandstransporter, om månadsbiljetternas under
självkostnaderna fallande tariffer m. m. Samma hänsyn har ock kommit till
synes vid statsmakternas behandling av statens järnvägars taxefrågor vid avvä-
gandet av de provisoriska, i förhållande till driftkostnadsstegringarna relativt och
i förhållande till omslutningstalens ökning alldeles för små taxeförhöjningar, som
utgingo under åren 1917 och 1918.

Efter denna tid hava emellertid mera rena affärssynpunkter börjat att an-
läggas, och statsmakterna hava med starkt betonande gjort gällande, att statens
järnvägars ledning bör söka uppnå ett ekonomiskt tillfredsställande resultat av
den betydande gren av statsverksamheten, som statsbanedriften utgör.

Järnvägsstyrelsen har under senare år för sin del hävdadt, att styrelsen un-
der icke onormala förhållanden bör som lägsta behållning eftersträva ett mot
röntan av i statsbanorna investerat lånekapital svarande belopp. Kännetecknas
åter de ekonomiska konjunkturerna av en svårare depression, känner sig styrel-
sen i sin taxereglerande liksom övriga ekonomiska verksamhet givetvis helt bun-
den av riksdagens uttalande, att driftförlust bör om möjligt undvikas. Emeller-
tid hava vid riksbudgetens behandling framställtts avsevärt större anspråk på
överskott från statens järnvägar såsom beräkningsbara bidrag vid statsregleringen.
I årets statsverksproposition har sålunda det för år 1922 under vissa förutsätt-
ningar av styrelsen beräknade överskottet om 37 miljoner kronor höjts med ett
belopp av 5 miljoner kronor, motsvarande utgiftsminskning på grund av ifråga-
satt jämkning ifråga om dyrtidstillägget, i samband varmed statsrådet och chefen
för finansdepartementet utgår från »att järnvägsstyrelsen vid verksamhetens be-
drivande skall söka tillse, att under nämnda år (1922) kommer att såsom be-

hållning tillgodoföras statsverket 5 miljoner utöver vad enligt det av styrelsen använda beräkningssättet eljest skulle hava blivit fallet».

Innebörden av detta uttalande synes kunna tolkas så, att sjunkande driftkostnader icke eller åtminstone icke fullt få tillgodoföras näringslivet i form av taxenedsättningar, utan böra tillföras statskassan som ökat överskott av statsbanerörelsen.

Det är i detta sammanhang även att märka, att vid årets remissdebatt en framstående representant för landets såväl politiska som industriella och kommersiella intressen i riksdagen uttalat som sin mening, att det vore orimligt — och detta gällde dock riksdagen så nära i tiden som för nästa år — att uttaga ur statsbaneaffären endast räntan på det i densamma investerade kapitalet.

Styrelsens egna åtgöranden i taxefrågor och även i andra hänseenden hava varit inriktade på att följa de givna direktiven, men även därutöver sker genom statsmakternas ingripande arbete i sådant syfte, i det att sedan snart 2 år tillbaka den s. k. statsbaneekonomikommisionen har under utredning, huru finna utvägar för vinnande för framtiden av ett ekonomiskt tillfredsställande resultat av statsbanerörelsen. Vilka åtgärder och riktlinjer denna kommission kan finna möjliga och lämpliga att föreslå, är järnvägsstyrelsen visserligen obekant, då styrelsen ej är representerad i kommissionen, men antagligt kan väl ej vara, att den skall vilja förordna några åtgärder till inkomstminskningar, när den enligt riksdagens skrivelse för att fullgöra sitt uppdrag har att upptaga även statens järnvägars taxepolitik till en ingående prövning.

På liknande sätt som styrelsen vid beviljande av partiella taxenedsättningar instruktionsenligt icke blott har att taga hänsyn till nedsättningarnas behövlighet utan jämväl är bunden av föreskriften, att nedsättningarna skola vara förenliga med statens järnvägars egna ekonomiska intresse, ser sig styrelsen sålunda numera till följd av statsmakternas tydliga och ännu kvarstående direktiv föranlåten att vid behandling av de allmänna taxefrågorna i ännu högre grad än tidigare taga avgörande hänsyn till statsbanornas egna ekonomiska intressen.

I motsats till de accentuerade affärsprinciper, som givits till direktiv för den svenska statsbaneförvaltningen, stå de tariffer, som under krisåren varit tilllämpade vid ett flertal utländska järnvägar — där emellertid vid rådande större enhetlighet inom järnvägsväsendet ändamålet att vid tariffbildningen tillgodose samhällsnyttan i dess helhet bättre kan nås än hos oss med vår långt drivna splittring av järnvägsnätet på skilda ekonomiska enheter. Bortsett från krigsländerna, och då särskilt Tyskland, vars järnvägar alltjämt drivas med enorma förluster, hänvisar styrelsen till den danska och norska tariffpolitiken, detta med hänsyn jämväl därtill, att järnkontorets tull- och traktatkommitté jämför vissa svenska fraktkostnader med motsvarande norska och danska. I båda dessa länder hava exempelvis dyrtidstilläggen till personalen till väsentlig del länge och ända till nyligen bestritts direkt ur statskassan utan belastning av järnvägarnas utgifter, men det oaktat drivas dessa stambanor som bekant alltjämt med betydande driftunderskott, vilken taxepolitik kommer det allmänna behovet av biliga samfärdsmedel till godo.

Styrelsen är alltså för sin del icke helt främmande för den tanken, att för-

hållanden kunna inträda eller möjligen redan hava inträtt, som påkalla, att åt näringslivet i dess helhet eller vissa av dess grenar lämnas allmänt tillfälligt stöd bl. a. i form av för järnvägarna förlustbringande tariffer eller av fraktröstitioner, som bestridas genom anslag av statsmedel. Härvid har styrelsen särskilt i tanke de låga tariffer, som tillämpas i Tyskland, vilket land för närvarande betraktas som en mycket farlig konkurrent på den svenska järnmarknaden. Då dock på sätt i det föregående visats sådant stöd icke kan i form av allmänna fraktnedsättningar givas, utan att förluster uppstå, vilka styrelsen anser oförenliga med de av statsmakterna givna direktiven, och givetvis även med järnvägsföretagens affärsintresse, finner sig styrelsen sakna anledning ingå på en närmare prövning — vilken för övrigt på grund av de ekonomiska förutsättningarnas flytande natur skulle ställa sig ytterst vanskelig, om den ens kan vara möjlig — av vilken allmän tariffnedsättning under driftkostnadsnivån för olika näringsgrenar och då i främsta rummet järnhanteringen kan vara erforderlig och såsom verkligt hjälpsamt motiverad med hänsyn till de därmed förbundna uppoffringarna från det allmänna sidan. Styrelsen ser sig därför tills vidare i sin taxereglerande verksamhet begränsad till utredningar rörande behovet och den järnvägsekonomiska nyttan av de partiella nedsättningar, varom i det föregående talats.

Under hänvisning till vad sålunda anförts, får styrelsen

dels med hänsyn till statens järnvägars ekonomiska läge bestämt avstyrka den begärda allmänna fraktnedsättningen i statens järnvägars taxa och samtrafiktaxan för enbart järnhanterings råvaror, mellanprodukter och handelsfärdiga tillverkningar, dock att järnvägsstyrelsen tillstyrker nedflyttning av varmvalsade järnbalkar till samma tariffer som för annat varmvalsat järn eller tarifferna 3, 5 och 10 vid sändningar av resp. intill 2,500, minst 2,500 och minst 5,000 kg.

dels avstyrka den begärda allmänna fraktnedsättningen för ifrågakvarande varor i de enskilda järnvägarnas lokaltaxor under uttalande af styrelsens avsikt, att i samband med den fortgående undersökningen rörande nya avväganden av de enskilda järnvägarnas provisoriska taxetillägg särskilt upptaga till prövning, huruvida i likhet med vad som redan gäller vid statens järnvägar, större nedsättning lämpligen bör föreslås för en del lågvärdiga varuslag, som tarifferas efter de lägsta tarifferna.

I en härtill fogad reservation (bil. 4) har järnvägsfullmäktigen Strömberg anfört en i vissa avseenden avvikande mening.

Vid behandlingen av detta ärende hava närvarit jämväl överdirektörerna Virgin och Flodin, järnvägsfullmäktigen Strömberg, järnvägsfullmäktiges suppleant Ekman samt byråcheferna Almqvist och Olofsson. Stockholm den 15 februari 1921.

Underdånigst.

AXEL GRANHOLM.

Sven Norrman.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

S. Tapper.

Avskrift.

Till bil. 1.

Mot kungl. järnvägsstyrelsens beslut att helt avstyrka den av fullmäktige i järnkontoret den 30 december 1920 avlätna framställningen om viss sänkning av järnvägsfrakterna för järnhanterings råvaror, mellanprodukter och handelsfärdiga tillverkningar får undertecknad härmed anmäla avvikande mening.

Visserligen kan jag, om frågan betraktas enbart från järnvägssekonomisk synpunkt, ej annat än finna styrelsens resonemang och dess på anförda skäl intagna ställning till densamma förklarlig och riktig, men med hänsyn till denna frågas stora betydelse för det allmänna torde den även böra bedömas från en vidare synpunkt; och då jag är övertygad, att en skälig fraktnedsättning för dessa varor skulle i samband med andra faktorer, såsom minskade arbetskostnader, fallande råvarupris, eventuella tullförhöjningar m. m. kunna bli till verklig hjälp för järnindustrien under nu rådande depressionsperiod, men en sådan fraktnedsättning, som, enligt vad utredningen visar, ej är förenlig med statens järnvägars ekonomiska intresse och alltså även står i strid med de direktiv, riksdagen givit för statsbanornas förvaltning, icke kan av järnvägsstyrelsen beviljas utan bemyndigande av Kungl. Maj:t, har jag ansett, att styrelsens beslut bort utmynna i en underdånig hemställan:

att Kungl. Maj:t måtte taga under omprövning, huruvida icke med hänsyn till järnhanterings och eventuellt andra näringars nuvarande prekära läge ett tillfälligt frångående av nämnda direktiv borde medgivas, samt i så fall bemyndiga järnvägsstyrelsen att för industriens råvaror och produkter bevilja lämpligt begränsad fraktnedsättning, där sådan efter vederbörlig utredning kan visas vara fullt motiverad och ägnad att medföra verklig hjälp för industriens uppehållande, även om genom en sådan fraktnedsättning viss förlust för statens järnvägar kan beräknas bli följden. Stockholm den 15 febr. 1921.

O. M. Strömberg.

Järnvägsfullmäktig.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

S. Tapper.

*Bilaga 2.**Till riksdagens andra kammars tredje tillfälliga utskott.*

Genom skrivelse den 18 februari 1921 har Kungl. Maj:t anbefallt generalpoststyrelsen att till eder avgiva utlåtande över en inom riksdagens andra kammare väckt motion, nr 146, om skrivelse till Kungl. Maj:t ifråga om utarbetande och framläggande för riksdagen till godkännande av riktlinjer för kommunikationsverkens ekonomiska skötsel.

I anledning härav får generalpoststyrelsen anföra följande.

Såsom utgångspunkt för motionen synes motionären hava tagit de under nuvarande förhållanden höga befordringsavgifter, som uttagas av statens kommunikationsverk, och vilka enligt motionärens uppfattning äro för näringslivet ytterst betungande.

Vad postportona beträffar har generalpoststyrelsen ansett sig böra inledningsvis betona, att det alltid för generalpoststyrelsen framträtt som en angelägenhet av största vikt, att så väl med hänsyn till näringslivets behov i allmänhet som även till de kulturella uppgifter, verket är satt att främja, man söker hålla posttaxorna så låga, som det över huvud taget må finnas möjlighet till. Generalpoststyrelsen har också ständigt, under normala förhållanden, strävat mot sänkning av posttarifferna.

I och med kristiden, då på det postala området liksom på andra områden alla ekonomiska beräkningar i väsentlig grad förryckts, hava emellertid förhållandena så förändrats, att man icke kunnat följa tidigare grundsatser i fråga om portosättningen. Under de första krisåren var visserligen postverket i den gynnsamma ställning, att inkomsterna av posttrafiken stego proportionsvis vida högre än ökning ägde rum i avseende å driftkostnaderna. Sedermera inträdde dock en förändring härutinnan. Först då generalpoststyrelsen i början av år 1917 erhållit anmodan från regeringen att verkställa utredning om möjligheten att genom höjning av postavgifterna bereda statsverket ökade inkomster, jämte meddelande att styrelsen därvid hade att utgå från den förutsättningen, att statsverket skulle genom dylik förhöjning kunna tillföras en viss angiven ökning i inkomsterna, framlade styrelsen förslag till portoförhöjning.

Styrelsen föranlätas i detta sammanhang erinra om, att bestämmande av postverkets taxor är förbehållet Kungl. Maj:ts och riksdagens prövning.

De under senaste åren vidtagna portoförhöjningar, som Kungl. Maj:t och riksdagen ansett nödvändiga att genomföra på grund av penningvärdets fall och därav föranledda utgiftsstegringar, fyra till antalet, framgå närmare av den tablå, som finnes intagen i den till innevarande års riksdag avgivna propositionen, nr

186, angående ytterligare tillfällig förhöjning av postavgifterna. Då man objektivt bedömer dessa förhöjningar, torde man finna, att desamma i allmänhet och i stort sett icke motsvara den allmänna höjningen av prisnivån samt understiga, procentuellt beräknat, den inträdda driftkostnadsökningen.

Oaktat de vidtagna förhöjningarna har å 1920 års rörelse uppstått en brist på i runt tal 4,774,000 kronor.

Orsaken till detta ogynnsamma ekonomiska resultat är också ökningen av utgifterna. Av dessa belöpa sig ungefär $\frac{2}{3}$ på personalkostnader (däri jämväl inbegripna sådana kostnader, som hava avlönings natur, såsom resekostnader och traktamenten, felräkningspenningar m. m.).

Den utgiftspost, som är utslagsgivande för driftresultatet, hänför sig alltså till personalavlönningarna. Men icke heller i avseende å dessa, i vad rör den ordinarie personalen, har generalpoststyrelsen något avgörande inflytande utan har endast att rätta sig efter statsmakternas beslut och är därför förhindrad, i stor utsträckning, att på samma sätt som ett enskilt företag kunna behärska utgiftskontot.

Vidkommande extra personalens avlösningsförhållanden regleras dessa av Kungl. Maj:t, som före beslutets fattande plägar i detta fall inhämta yttrande och förslag från kommunikationsverkens lönenämnd.

Det torde här icke behöva närmare beröras, vilken avsevärd stegring i utgifter, som de senaste åren föranletts av särskilt dyrtidstillägget.

Även avlöningarna till poststationsföreståndare, lantbrevbärare och lådbrevbärare hava under de senare åren undergått en avsevärd förhöjning. Anställnings- och avlösningsförhållandena för poststationsföreståndare, lantbrevbärare och lådbrevbärare äro för övrigt för närvarande under utredning av särskild, av Kungl. Maj:t tillsatt kommitté.

Av de utgifter för den del av postverkets verksamhet, som tillkommit på grund av statliga synpunkter, för strategiskt eller kulturellt ändamål, och vilka enligt motionärens åsikt icke böra täckas av inkomster från postverkets övriga verksamhet, märkas i första hand de, som föranledas av postanordningarna vid avlägset belägna orter inom landet. Motionären har bland annat ifrågasatt, att den brist, som uppstår i driftkostnaderna för postförbindelsen med dylika orter, skulle täckas genom särskilt anslag. Givetvis åsamka exempelvis de långa landsvägspostföringarna i Norrland postverket direkta förluster, men dessa äro emellertid icke av sådan betydelse, att deras täckande genom särskilt anslag synes böra påkallas.

Grundtanken i motionen torde, såvitt framgår av vad däri anförts, vara att postverket liksom övriga kommunikationsverk skulle förvaltas efter principer, som låta förena sig ur såväl statsekonomisk som privatekonomisk synpunkt. Detta torde emellertid icke gärna kunna ske annat än till viss del, då ju de båda principerna i mångt och mycket stå och måste stå i strid med varandra. I den mån så låter sig genomföras, är emellertid från generalpoststyrelsens sida icke något att erinra mot de grundsatser, som kommit till uttryck i motionen. Men att utstaka allmänna riktlinjer någon längre tid i förväg och särskilt under

kristider, för postverkets skötsel, torde enligt generalpoststyrelsens mening komma att möta hart när oöverstigliga svårigheter. Det vill synas generalpoststyrelsen, som om enda möjligheten härför vore, att postverkets ledning tillerkändes större befogenhet än för närvarande såväl i avseende å bestämmandet av ersättning för verkets prestationer som även i fråga om driftsutgifterna i allmänhet och framför allt anställning och avlöning av personal, så att ledningen kunde med önskvärd snabbhet och för ernående av det mest gynnsamma ekonomiska resultat anpassa sig efter företeende omständigheter. Så är emellertid icke nu förhållandet, då alla de frågor, som öva det största inflytandet på verkets ekonomiska skötsel, skola, innan de vidtagas, underställas riksdagens beslut. Det torde ligga i öppen dag, att med en dylik anordning affärsmässigheten icke kan upprätthållas i tillfyllestgörande utsträckning. Stockholm den 21 april 1921.

Kungl. generalpoststyrelsen
JULIUS JUHLIN.

Gustaf Kihlmark.

Aldo Hammarquist.

Bilaga 3.

Till riksdagens andra kammars tredje tillfälliga utskott.

Genom beslut den 18 februari 1921 har Kungl. Maj:t anbefallt telegrafstyrelsen att avgiva och till utskottet överlämna utlåtande över en inom kammaren väckt motion, nr 146, om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om utarbetande och framläggande för riksdagen till godkännande av riktlinjer för kommunikationsverkens ekonomiska skötsel. Med anledning härav får telegrafstyrelsen anföra följande.

Motionärens huvudsyfte synes vara fastställande av en ordning, enligt vilken riktlinjerna för kommunikationsverkens verksamhet skola vara överensstämmande med såväl privatekonomiska som statsekonomiska principer. Häremot har telegrafstyrelsen ingenting att invända, utan anser en sådan ordning vara självfallen i den grad den kan genomföras. Det är också tydligt, att om det skall vara möjligt att genomföra en sådan ordning, måste det utfinnas något sätt för ärendenas behandling, som med nödig kontroll från riksdagens sida förenar möjlighet till ett snabbt avgörande av även viktiga frågor. Så länge kommunikationsverken äro bundna av nödvändigheten att underställa riksdagen alla frågor av större vikt, kommer vidtagandet av brådskande åtgärder mången gång att bli uppskjutet och den lämpligaste tiden försuten. Häri torde ligga en av de största svårigheterna att förena privatekonomiska principer med statsdrift. En annan lika betydande svårighet i samma avseende är den, att kommunikationsverkets ledning icke äger rätt att bestämma avlöningen för personalen efter arbetets olika beskaffenhet och värde, den personliga dugligheten, tillgång och

efterfrågan m. fl. synpunkter, som för närvarande utöva den största ekonomiska inverkan på rörelsens resultat och som de privatekonomiska företagen kunna taga hänsyn till. Även på inkomstsidan bör ett statsföretags ledning hava inflytande, varigenom en smidigare anpassning efter konjunkturernas upp- och nedgång kunde iakttagas och irriterande ryckningar undvikas.

Motionären upptager den redan vid statsbanorna tillämpade principen att låta kostnaden för mindre bäriga anläggningar ställas vid sidan av det kapital, som skall lämna skälig ränta. Kostnaden för sådana anläggningar skulle då bestridas med skattemedel, varefter ingen förräntning av dem skulle fordras. Vad telegrafverket beträffar torde det här vara fråga om rena kulturanläggningar huvudsakligen i övre Norrland. Det är alldeles riktigt att kostnaden för dessa borde drabba hela landets befolkning, då det är för att bereda sämre lottade medborgare delaktighet i någon mån av de fördelar de övriga åtnjuta, som sådana anläggningar komma till. Teoretiskt skulle dessa därför bekostas av skattemedel. Emellertid draga de anläggningar, som verkligen skulle behöva hänföras till denna kategori, så relativt obetydliga kostnader, att det säkerligen skulle vålla mera arbete än saken är värd, att föra särskild räkenskap för dem. I detta hänseende torde således knappast något vara att göra beträffande telegrafverket.

Enligt telegrafstyrelsens åsikt innefattas syftemålet med ifrågavarande motion i den motion, nr 252, som avgivits av herr Lübeck, och vari påyrkas bland annat friare former för bedrivande av statens affärsverksamhet. Endast genom införande av större rörelsefrihet för statens affärsverksamhet torde det vara möjligt att uppnå det syftemål, som avsetts med motionen nr 146.

Stockholm den 23 februari 1921.

Kungl. telegrafstyrelsen.

HERMAN RYDIN.

K. E. Landström.

A. W. Persson.

Bilaga 4.

Till riksdagens andra kammares tredje tillfälliga utskott.

Genom ämbetsskrivelse den 18 februari 1921 från kungl. kommunikationsdepartementet har vattenfallsstyrelsen anbefallts till eder avgiva utlåtande över inom riksdagens andra kammare väckt motion, nr 146, om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om utarbetande och framläggande för riksdagen till godkännande av riktlinjer för kommunikationsverkens ekonomiska skötsel.

Vattenfallsstyrelsen får i anledning härav anföra följande.

Ifrågavarande motion är visserligen så avfattad, att den synes avse samtliga kommunikationsverk och således även statens vattenfallsverk, men förhållandena vid sistnämnda verk äro ej särskilt berörda i motionen.

Statens vattenfallsverks rörelse är, fränsett icke driftfärdiga anläggningar, fördelad å följande huvudgrupper:

- 1) Kraftverksförvaltningen, omfattande kraftverken vid Trollhättan, Porjus, Älvkarleby, Västerås och Motala jämte tillhörande distributionsanläggningar;
- 2) Kanalförvaltningen, omfattande Trollhätte kanal och Södertälje kanal; samt
- 3) Fastighetsförvaltningen, omfattande fastigheter, som, utan att hava tagits i anspråk för något av kanal- eller kraftverken, stå under vattenfallsstyrelsens förvaltning.

Endast kraftverksförvaltningen är hänförd till verkets »räntegivande rörelsegrenar». Såväl kanal- som fastighetsförvaltningarna äro nämligen av sådan natur, att någon avsevärd ränteavkastning å däri nedlagda kapital ej kan tillsvidare påräknas.

Beträffande statens kraftverk bör bemärkas, att dessas rörelse är av helt annan natur än statens järnvägars samt post- och telegrafverkens. Statens kraftverk är sålunda på ett helt annat sätt beroende av konkurrens från enskilda företag än t. ex. statens järnvägar. Telegrafverket och postverket äro ju helt och hållet monopolverker och därför ojämförliga med statens kraftverk. På grund av dessa omständigheter är det ej gärna tänkbart att uppdraga några mera allmängiltiga gemensamma riktlinjer för samtliga dessa verk. Kraftverksrörelsen bör handhavas på ett smidigt och efter den hastiga utvecklingen på detta område noga anpassat sätt. Det synes därför vattenfallsstyrelsen, som om det ej skulle vara något för staten att vinna genom att vid uppställande av sådana riktlinjer, som motionen avser, även under dem inbegripa statens kraftverksrörelse.

Kanalverken äro ju rena kommunikationsverk, men deras taxor inverka relativt föga på allmänna prisläget, i det att kanalavgifterna utgöra endast en rätt obetydlig del av fraktkostnaden för å kanalerna transporterade varor. Då förutsättningarna för kanaltrafiken i många hänseenden äro avvikande från förutsättningarna för järnvägstrafiken, kunna taxorna för kanalverken ej anpassas fullt efter samma principer, som t. ex. järnvägstaxorna.

Vattenfallsstyrelsen finner sig emellertid ej hava något att erinra mot att, i den mån så kan finnas möjligt, riktlinjer uppställas för statens kanalverks ekonomiska skötsel, förutsatt att dessa riktlinjer avfattas så, att nödig frihet lämnas för en klok anpassning efter de vid riktlinjernas uppställande ej kända eller beaktade förhållanden, som kunna senare framträda.

Vad slutligen angår fastighetsförvaltningen, är dess rörelse av rätt begränsad omfattning.

För denna förvaltning torde, utöver de allmänna föreskrifter, som äro angivna i vattenfallsstyrelsens instruktion och i vissa nådiga brev rörande rätt att upplåta tomter, utlämna byggnadslån o. s. v., några särskilda riktlinjer ej lämpligen kunna uppställas.

I handläggningen av detta ärende hava utom undertecknad deltagit styrelsens ledamöter Magnell, Herlenius och Hagelin samt byråchefen Fröman.

Stockholm den 17 mars 1921.

W. BORGQUIST.

Pontus Dahlström.

Bilaga 5.

Till riksdagens andra kammare, tredje tillfälliga utskottet, Stockholm.

I anledning av utskottets remiss av den 21 april med begäran om yttrande angående en av herr Nylander väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t i frågan om utarbetande och framläggande för riksdagen till godkännande av riktlinjer för kommunikationsverkens ekonomiska skötsel, får styrelsen för Sveriges allmänna exportförening härmed äran meddela, att den för sin del förordar en utredning av i motionen berörda frågor. Exportföreningen anser sig emellertid själv förhindrad att avgiva begärt utlåtande på den grund, att föreningens verksamhet endast i ringa mån beröres av i motionen förekommande spörsmål.

Stockholm den 13 maj 1921.

Å styrelsens för Sveriges allmänna exportförening vägnar:

EMIL KINANDER.

Bengt Ljungberger.

Bilaga 6.

Till andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

Sedan utskottet i skrivelse den 21 sistlidne april anhållit om Sveriges industriförbunds yttrande över en av herr Nylander i andra kammaren väckt motion, nr 146, får förbundet anföra följande.

Såsom motionären framhåller, hava statsmakterna beträffande kommunikationsverkens ekonomiska skötsel hittills endast uttalat som önskemål, att verken måtte skötas så affärsmässigt, att inkomsterna täcka utgifterna, och att verken därutöver måtte lämna något överskott till förräntning av i desamma nedlagda kapital. Detta ur ren statsekonomiskt synpunkt fullt riktiga uttalande synes dock icke hava lämnat ledningen för verken tillräckligt tydliga direktiv för handhavandet av trafikarbetet så, att det kan bliva till största möjliga gagn för landet i dess helhet. Kommunikationsverken hava sålunda i vissa fall tillämpat så höga avgifter, att verkens egentliga ändamål — att förmedla och underlätta samfärdseln inom landet — icke kunnat i önskad utsträckning fyllas. Följden härav har blivit, att landets näringsliv hämmats, vilket i sin ordning medfört minskade inkomster för kommunikationsverken och ökade anspråk på statskassan för täckande av dessa verks fasta utgifter.

I motionen framhålles, att med avseende å den del av statens affärsverksamhet, för vilken vanliga privatekonomiska principer kunna läggas till grund, så väl driftkostnader som kapitalränta böra täckas av inflytande inkomster. För

den del av verksamheten åter, som tillkommit på grund av rent statliga synpunkter, exempelvis beträffande anläggningar för strategiska eller kulturella ändamål, böra kostnaderna täckas genom särskilda anslag, i den mån inflytande trafikinkomster från ifrågavarande delar därtill icke förslå. Denna motionärens åsikt synes förbundet vara riktig och böra, särskilt vad järnvägarna beträffar, där dylika anläggningar förekomma i stor utsträckning, vinna beaktande. Det torde nämligen icke vara förenligt med rättvisa och billighet att genom uttagandet av för höga avgifter låta en viss grupp medborgare, trafikanterna, täcka de förluster, som uppkomma å ur statliga synpunkter inrättade kommunikationsleder. Då trafikanterna till största delen tillhöra näringslivet, blir detta genom hittills praktiserat förfaringssätt över hövan belastat. Såsom motionären anser, torde dessa förluster i stället bära täckas genom av riksdagen särskilt beviljade anslag, vilka enligt förbundets mening böra uttagas genom beskattning på indirekt väg.

I likhet med motionären finner förbundet således, att behov föreligger, att vissa allmänna riktlinjer utarbetas för den verksamhet, staten genom kommunikationsverken utövar. Dessa riktlinjer böra dock icke inskränka företagareandan eller rätten till initiativ hos dem, som direkt handhava ledningen av respektive verk. De synas endast böra angiva de statliga synpunkter, till vilka vid verksamhetens utövande hänsyn bör tagas framför eller jämsides med rent privat-ekonomiska synpunkter.

Med stöd av vad således anförts, får Industriförbundet för sin del tillstyrka bifall till motionärens hemställan. Stockholm den 19 maj 1921.

Sveriges industriförbund.

AXEL HULTKRANTZ.

Gustaf Settergren.

Bilaga 7.

Ekonomiskt resultat vid statens järnvägar, åren 1912—1919.

B a n d e l.

1. Boden—Haparanda—Gränsen med bibana till Övertorneå
2. Luleå—Gällivare med bibanor till Malmberget och Koskullskulle.
3. Gällivare—Riksgränsen.
4. Bräcke—Boden med bibanor till Sollefteå, Örnsköldsvik, Umeå, Kallholmen o. Piteå.
5. Bräcke—Storlien—Gränsen*) med sidolinjen Brunflo—Åsarne.
6. Östersund—Vilhelmina med sidolinjen till Hammerdal och Strömsund.
7. Stockholm—Bräcke**) med sidolinjer till Sundsvall, Hudiksvall, Söderhamn, Värtan.

*) Före år 1916 avse siffrorna bandelen Sundsvall—Storlien etc.

**) Före år 1916 avse siffrorna bandelen Stockholm—Ånge med sidolinjerna till Hudiksvall etc.

8. Krylbo—Hallsberg—Mjölby med sidolinjer Dagarn—Hultebo och Örebro—Svartå.
 9. Järna—Malmö (inkl. Katrineholm—Norrköping).
 10. Stockholm—Göteborg med sidolinjer till Stockholms Södra och Södertälje.
 11. Laxå—Charlottenberg med sidolinje till Fryksta.
 12. Kristinehamn—Mora med sidolinjer samt Mora Noret—Sveg.
 13. Skövde—Karlsborg.
 14. Falköping—Nässjö.
 15. Göteborg—Strömstad.
 16. Göteborg—Malmö—Trälleborg med sidolinjer till Lygnern, Höganäs, Häl-singborg och Landskrona.
 17. Ångfärjeleden Malmö—Köpenhamn.
 18. ' Sassnitz—Trelleborg.
 19. Hela statsbanenätet.
- Disponerat kapital år 1919: 958,444,509 kronor.

Bandel (se ovan)	Trafikerad väglängd i medeltal, år 1919 km.	Ränta å kapitalet (+) eller ränteförlust (—) i procent							
		1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
1.	213.3	— 2.59	— 2.40	— 1.70	+ 0.70	— 0.35	— 1.55	— 13.58	— 13.99
2.	219.4	+ 8.68	+ 9.65	+ 8.10	+ 7.71	+ 4.96	— 0.66	— 30.47	— 20.75
3.	230.0	+ 12.43	+ 14.81	+ 10.03	+ 4.69	+ 4.78	+ 0.16	— 10.32	— 5.27
4.	818.7	— 1.44	— 1.67	— 1.14	+ 0.30	— 0.06	— 1.98	— 14.87	— 17.15
5.	304.3	+ 0.44	+ 0.88	+ 0.49	+ 3.27	+ 2.46	— 1.93	— 10.37	— 8.33
6.	258.1	— 0.21	— 1.15	— 1.93	— 1.72	— 4.28	— 4.35	— 9.64	— 8.39
7.	714.5	+ 4.03	+ 4.19	+ 3.90	+ 3.93	+ 4.24	+ 1.13	— 7.73	— 4.39
8.	309.2	+ 0.78	+ 1.02	+ 1.55	+ 3.56	+ 3.50	— 0.99	— 7.86	+ 1.32
9.	592.6	+ 6.63	+ 7.09	+ 7.79	+ 7.23	+ 7.66	+ 6.27	+ 4.05	+ 11.47
10.	459.3	+ 5.01	+ 4.79	+ 6.20	+ 8.84	+ 6.62	+ 3.82	+ 2.55	+ 9.86
11.	212.3	+ 1.32	+ 1.25	+ 1.59	+ 4.68	+ 2.99	— 0.38	— 7.56	+ 0.68
12.	424.4	—	—	—	—	—	— 4.98	— 15.02	— 8.74
13.	43.9	— 2.98	— 3.58	— 2.93	— 3.13	— 4.43	— 6.40	— 17.32	— 8.34
14.	112.7	+ 2.10	+ 1.72	+ 1.70	+ 2.93	+ 2.22	+ 0.03	— 2.88	+ 5.55
15.	180.5	— 1.46	— 1.71	— 2.26	— 3.13	— 3.81	— 3.20	— 7.29	— 5.41
16.	414.0	+ 2.74	+ 2.37	+ 3.37	+ 4.17	+ 4.88	+ 1.94	— 3.06	+ 6.25
17.	15.0	+ 2.21	+ 2.75	+ 2.45	+ 1.95	+ 0.42	— 3.45	— 55.24	— 57.10
18.	53.5	— 1.04	— 2.64	+ 0.96	— 2.91	— 15.73	— 12.76	— 36.15	— 32.26
19.	5,564.2	+ 3.45	+ 3.58	+ 3.72	+ 4.21	+ 3.37	+ 0.99	— 7.55	— 1.21