

## Nr 4.

Ankom till riksdagens kansli den 19 mars 1929 kl. 3 e. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 4, med anledning av väckt motion angående vissa synpunkter att övervägas vid fastställandet av ny taxa för transporter å statens järnvägar.*

I en inom andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 329, ha herrar *Svensson* i Grönvik och *Svedberg* hemställt, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj: t anhålla, att Kungl. Maj: t vid fastställandet av ny taxa för transporter å statens järnvägar även måtte taga i motionen anförda synpunkter i övervägande.

*Motionen.*

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat yttrande över motionen från järnvägsstyrelsen, kommerskollegium och statens arbetslöshetskommission samt dessutom berett svenska järnvägsföreningen tillfälle att inkomma med yttrande. Samtliga dessa yttranden äro såsom bilagor fogade till detta utlåtande.

*Yttranden.*

Motionärernas yrkande utmynnar i en anhållan, att de i motionen anförda synpunkterna måtte tagas i övervägande vid fastställandet av ny taxa för transporter å statens järnvägar. Motiveringen synes huvudsakligen gå ut på att den rådande arbetslösheten skulle kunna minskas genom sänkning av gällande frakttaxor, varigenom lättnad för produktionen skulle vinnas. Utskottet håller icke för otroligt, att en dylik sänkning möjligen kan komma att bidra till att minska arbetslösheten. Huruvida och i vilken omfattning detta verkligen kan bli fallet, läser komma att framgå av redan igångsatta utredningar. Den år 1927 tillsatta arbetslöshetsutredningen torde komma att till prövning upptaga vissa delar av vad som framförts i förevarande motion. De föregående år tillsatta sakkunniga för utredning rörande jordbrukets ekonomiska läge m. m. ha enligt direktiven att även ta i beaktande fraktkostnadernas storlek vid varuomsättningen. Sistnämnda sakkunniga ha sålunda redan det uppdrag varom motionen huvudsakligen rör sig. Det synes därför utskottet, som om någon vidare särskild utredning ej vore av behovet påkallad.

*Utskottet.*

Med avseende å vad motionärerna närmast vilja omedelbart vinna synes en dylik undersökning ej heller för det närvarande gagna saken. Enligt vad utskottet har sig bekant kommer nämligen inom den allra närmaste tiden för-

slag till ny frakttaxa att ingivas för Kungl. Maj:ts omedelbara avgörande. Denna taxa är avsedd att träda i kraft den 1 januari 1930. Skulle nya direktiv för taxornas beräkning nu lämnas, torde det vara uteslutet, att taxorna skulle kunna träda i kraft vid nyssnämnda datum. Det är därför högst sannolikt, att riksdagen genom nya direktiv skulle framflytta den tidpunkt, då de av hela näringslivet efterlängttade lägre taxorna komma att börja tillämpas. Utskottet anser sig således jämväl av detta skäl böra avstyrka bifall till motionen.

Slutligen vill utskottet erinra om att järnvägsstyrelsen i sitt yttrande framhållit, »att styrelsen vid avgivande av sitt nya förslag kommer att i görligaste mån taga hänsyn till alla önskemål, som från olika näringsgrenar framförts i taxefrågan, för att få taxan så väl avvägd, som inom ramen för givna direktiv anses möjligt att åstadkomma». Härav framgår enligt utskottets mening, att all möjlig hänsyn även kommer att tagas till från jordbrukets sida framförda krav och önskemål.

Med stöd av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att motionen II: 329 ej måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 19 mars 1929.

På utskottets vägnar:

G. W. KÄLLMAN.

---

Närvarande: herrar *Källman*, *Lundquist* i Rotebro, *Wirsell*, *Hultman*, *Andersson* i Falkenberg, *Skoglund*, *Andersson* i Malmö, *Selberg*, *Wiklund* i Byske och *Waldem*\*.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---

### Reservation

av herr *Hultman*.

---

*Bil. 1.**Till Riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Genom skrivelse från kommunikationsdepartementet den 22 februari 1929 har järnvägsstyrelsen anbefallts att senast den 10 mars 1929 avgiva och till utskottet överlämna yttrande över en inom andra kammaren väckt motion nr 329 angående vissa synpunkter att övervägas vid fastställande av ny taxa för transporter å statens järnvägar.

Till åttlydnad härav får järnvägsstyrelsen anföra följande.

Till en början får styrelsen erinra om, att 1926 års riksdag (i skrivelse nr 55) uttalat, att det visserligen vore av stor betydelse för landets ekonomiska liv, att taxorna vid statens järnvägar icke bliva onormalt betungande, men att det dock måste ur statsfinansiell synpunkt fasthållas vid kraven på förräntning av det nedlagda kapitalet, åtminstone i vad detta är att hänföra till lånemedel, och att ansvaret för att sådan förräntning erhålles i första hand påvilar verkstyrelsen. Även 1928 års riksdag har (i skrivelse nr 256) uttalat sig i samma riktning. Skall det sålunda uttalade önskemålet beträffande förräntningen kunna uppfyllas utan att större nedskrivning av lånekapitalet kommer till stånd än i statsverkspropositionen förutsättes, förefinnes rätteligen icke tillräckligt underlag för att nedsätta taxorna så mycket, att en beräknad inkomstminskning av 8,5 milj. kr. inträder.

Med en taxelindring i den utsträckning, som de av Kungl. Maj:t till järnvägsstyrelsen lämnade direktiven angiva, komma sålunda räntabilitetssynpunkterna att ställas något i bakgrunden och — i överensstämmelse med de av motionärerna uttalade åsikterna — önskemålen att åvägabringa lättnader för landets näringsliv att bliva den på taxespörsmålet starkast inverkan.

Det må därjämte framhållas, att vid upprättande av taxeförslaget hänsyn tages till den stimulerande inverkan, fraktminskningarna beräknas få på trafikens omfattning. Styrelsen räknar sålunda i rimlig omfattning med, att nya inkomster kunna förväntas uppstå på grund av trafikökning, och dessa inkomstökningar ingå i styrelsens kalkyler över verkningarna av taxebändringarna. Den taxelättnad, som kommer trafikanterna till del, blir därför avsevärt större, än vad som kan utläsas av det belopp av 8,5 milj. kr., inom vilket den uppkommande inkomstminskningen ungefärligen bör hålla sig.

I övrigt får styrelsen meddela, att styrelsen vid avgivande av sitt nya förslag kommer att i görligaste mån taga hänsyn till alla önskemål, som från olika näringsgrenar framförts i taxefrågan, för att få taxan så väl avvägd, som inom ramen för givna direktiv anses möjligt att åstadkomma.

Styrelsen vill icke underlåta att fästa uppmärksamheten på, att taxefrågan nu äntligen efter årslånga utredningar och diskussioner står inför sitt avgörande, i det att det lär kunna förväntas, att Kungl. Maj:t inom den närmaste tiden skall taga ställning till den viktiga frågan, så att tidpunkten för ikraft-

trädandet av taxan icke skall behöva ytterligare framskjutas till men för näringslivet.

Stockholm den 9 mars 1929.

AXEL GRANHOLM.

ALDO ALMQVIST.

*Bil. 2.*

*Till Riksdagens andra kammares tredje tillfälliga utskott.*

Genom remiss den 22 februari 1929 har Kungl. Maj: t anbefallt Kommerskollegium att skyndsamt och senast den 10 mars 1929 avgiva och till Eder överlämna yttrande över en inom riksdagens andra kammare väckt motion, nr 329, däri herrar Svensson i Grönvik och Svedberg hemställt, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj: t anhålla, att Kungl. Maj: t vid fastställande av ny taxa för transporter å statens järnvägar även måtte taga i motionen anförda synpunkter i övervägande.

Till stöd för denna hemställan framhålles i motionen, hurusom stora delar av näringslivet, särskilt lantbruket, fortfarande kämpade med mycket stora svårigheter efter kris- och depressionsårens omvälvningar. Ett typiskt symptom på dessa rubbningar, vars följder ännu gjorde sig gällande, vore den alltför jämt kvarstående arbetslösheten, som nödgat stat och kommuner att offra stora summor för mildrande av de verkningar densamma åstadkommit. Motionärerna ifrågasätta, huruvida det ej vore ur allmän synpunkt bättre och även till större direkt nytta för de arbetslösa att söka på ett rationellt sätt stimulera den produktiva verksamheten, så att näringslivet så småningom åter bleve i stånd att uppsuga flertalet av de nu arbetslösa.

Motionärerna angiva bland de åtgärder, som härvidlag främst borde komma ifråga, en sänkning av de nuvarande, oproportionerligt höga järnvägstaxorna såsom särskilt förtjänta att taga i övervägande.

Kollegium, som i anledning av remissen införskaffat bilagda yttrande från Sveriges industriförbund, får för egen del anföra följande.

I likhet med Industriförbundet instämmer Kollegium till fullo i de synpunkter, som motionärerna anført beträffande lämpligheten av statliga åtgärder i produktionsfrämjande syfte såsom medel att motverka arbetslösheten. Kollegium har i sitt av motionärerna berörda utlåtande i taxefrågan den 31 mars 1927 påvisat, att starka skäl syntes tala för att för tariffreduktioner i största utsträckning taga i anspråk det beräknade belopp (av omkring 10 miljoner kronor), som kunde anses disponibla för sådant ändamål. En sådan åtgärd torde nämligen kunna betecknas såsom en av de få praktiskt genomförbara åtgärder, som stode till buds för att från statens sida effektivt stödja näringslivet och särskilt vissa industrier, vilka vore i verkligt behov av sådant stöd.

Av årets statsverksproposition inhämtas, att den i utsikt ställda nedsättningen av godstaxorna vid statens järnvägar på grund av järnvägstekniska

skäl icke kan genomföras förr än med ingången av år 1930. Enligt till Järnvägsstyrelsen av Kungl. Maj: t meddelade direktiv skall taxesänkningen erhålla en sådan omfattning, att en reduktion uppstår i statsbanornas driftöverskott med 8,5 miljoner kronor för helt år räknat.

I likhet med Industriförbundet finner Kollegium det vara av största vikt, att genomförandet av arbetet på den nya taxan nu får fortgå utan att fördröjas genom ändrade direktiv. Kollegium vill därför endast ytterligare understryka önskvärdheten av att de fraktlindringar, som medgivas, väsentligen komma att inriktas på lättnader i tarifferingen av vagnslastgods, såsom varande för näringslivet av ojämförligt största betydelse.

Önskvärt synes även vara, att Järnvägsstyrelsens befogenhet att medgiva speciella fraktnedsättningar i särskilda fall, då järnvägsekonomiska och konkurrensförhållanden med hänsyn till trafiken anses därtill giva anledning, kunde i sin tillämpning utsträckas även till fall, där beviljandet av sådan speciell fraktnedsättning utgör en förutsättning för fortsatt uppehållande av driften vid visst industriföretag.

Kollegium har nyligen i två fall med anledning av remisser å framställningar rörande sådana speciella fraktnedsättningar för undvikande av driftsinställelse och därav orsakad arbetslöshet ansett sig böra uttala, att starka skäl syntes föreligga för en dylik eftergift i frakthänseende, som i realiteten icke innebure någon ekonomisk uppoffring från statens sida, då de ifrågasatta reducerade fraktavgifterna, som i händelse av avslag kunde tänkas helt bortfalla, i varje fall fullt täckte järnvägens direkta, s. k. rörliga fraktkostnader och därutöver lämnade visst — låt vara mindre — bidrag till de fasta kostnaderna. I valet mellan att genom dylika eftergifter motverka en eljest hotande eller redan förhandenvarande arbetslöshet eller att söka lindra verkningsarna av en sådan arbetslöshet på annat och mindre effektivt sätt än genom be-redande av möjlighet för fortsatt yrkesarbete, synes även ur statsnyttans synpunkt företräde obetingat böra lämnas det förstnämnda alternativet.

Kollegium anser sig alltså böra instämma i motionens syfte. Då emellertid de industriella och sociala synpunkter Kollegium här ovan och i annat sammanhang framfört måste bli va föremål för Kungl. Maj: ts prövning i anledning såväl av ovan berörda särskilda framställningar som av det reviderade förslag till godstaxa Järnvägsstyrelsen anmodats uppgöra, saknar Kollegium i taxefrågans nuvarande läge för sin del anledning förorda avlåtande av särskild skrivelse i ämnet till Kungl. Maj: t.

Stockholm den 7 mars 1929.

RAGNAR SOHLMAN.

KNUT ERICSSON.

*Carl Lamberth.*

*Bil. t. bil. 2.**Till Kungl. Kommerskollegium.*

Genom remiss den 23 sistlidne februari har Kungl. Kollegiet anhållit om Sveriges Industriförbunds yttrande över en av herrar Svedberg och Svensson i Grönvik inom Riksdagens andra kammare väckt motion angående vissa synpunkter att övervägas vid fastställandet av ny taxa för transporter å statens järnvägar. I anledning härav får Industriförbundet äran anföra följande.

Motionärerna erinra inledningsvis om att fara synes föreligga för att arbetslöshet av stor omfattning skall bli en permanent företeelse i vårt land samt ifrågasätta, huruvida det icke skulle vara bättre ur allmän synpunkt och även till större nytta för de arbetslösa, om utvägar kunde utfinnas att på ett rationellt sätt stimulera den produktiva verksamheten, så att näringslivet så småningom åter bleve i stånd att ge arbete åt flertalet av de nu utestängda arbetarna. Vid bestämmandet av godstaxeavgifter å statsjärnvägar borde för den skull räntabilitetssynpunkterna icke få vara ensamt avgörande, utan hänsyn borde även tagas till vad som ur arbetslöshetssynpunkt vore ekonomiskt fördelaktigast för landet. Möjligheten att tillämpa en produktionsfrämjande taxepolitik borde för den skull enligt motionärernas uppfattning tagas under övervägande vid fastställandet av den nya järnvägstaxan för statens järnvägar.

I skrivelse den 19 juni 1926 har Industriförbundet tillsammans med Sveriges Allmänna Exportförening och Stockholms Handelskammare fäst Kollegiets uppmärksamhet vid bl. a., att, enligt den inom näringslivet förhärskande uppfattningen, järnvägarnas taxenivå borde bestämmas efter vad som kunde anses skäligt vid rådande prisläge och att räntabiliteten sedan skulle bli beroende av, i vad mån man lyckades nedbringa utgifterna. Sådan vore i allmänhet problemställningen för landets produktion, och vid det intensiva arbete, som de senaste åren pågått för minskning av produktionskostnaderna, hade en allmän känsla av misstämning framkallats av att fraktkostnaderna alltfjämt hölles uppe på en förhållandevis hög nivå.

Riksdagen har emellertid vid flera tillfällen och senast år 1928 uttalat sig för att man ur statsfinansiell synpunkt måste fasthålla vid kraven på förräntning av statsbanekapitalet, åtminstone i vad angår den del därav, som utgör lånemedel. Samtidigt har riksdagen dock anslutit sig till det av järnvägsstyrelsen framställda kravet, att viss del av i statsbanorna nedlagda lånemedel skulle bortskrivas, varigenom mildring kunde åstadkommas i den jämlikt nyssberörda direktiv statsjärnvägarna åliggande räntebetalningsskyldigheten. Kungl. Maj:t har sedermera genom till järnvägsstyrelsen meddelade direktiv fastställt, att styrelsen vid utarbetandet av nytt förslag till taxa borde avväga taxenivån på sådant sätt, att en nettoinkomstminskning uppkomme å tillhopa omkring 8,5 milj. kr. i stället för av järnvägsstyrelsen ursprungligen föreslagna 5,9 milj. kr. Järnvägsstyrelsen har för närvarande under utarbetande förslag till en på grundval av de meddelade direktiven baserad taxa.

Enligt förbundets mening är det synnerligen angeläget, att arbetet med den

nya taxans färdigställande får fortgå utan ändring av meddelade direktiv, så att den av näringslivet livligt efterlängtade nya taxan må kunna träda i tillämpning vid avsedd tidpunkt, den 1 januari 1930. Motionärernas hemställan kan emellertid utan ändring av direktiven i viss utsträckning tillmötesgåas genom att taxenedsättningen anordnas på sådant sätt, att den så långt möjligt är främjar näringslivets verkliga intressen. I Förbundets m. fl. näringskorporationers ovanberörda skrivelse framfördes i sådant hänseende en del önskemål, av vilka här särskilt må erinras om kravet på att lägre tariff än 10-tons tariff måtte genomföras för alla varuslag, att avståndsvillkor ej måtte föreskrivas för lägsta tariffens tillämpning och att inga restriktioner bleve gällande för samlastningsgoods. Ett tillmötesgående av dessa önskemål skulle i hög grad främja såväl industriens som jordbrukets produktionsvillkor.

Givetvis är det ur näringslivets synpunkt synnerligen önskvärt, att härutöver nedsättningar genomföras ifråga om järnvägstaxorna av karaktär att verka stimulerande på produktionsverksamheten inom landet. Motionärernas hemställan står härutinnan i den bästa samklang med av Förbundet och andra näringskorporationer tidigare framställda önskemål. Förbundet vill i detta sammanhang också erinra om att 1928 års riksdag med tanke på rådande stora arbetslöshet ansåg det förtjäna övervägas på vad sätt rusdrycksmedlen, i den mån de icke behövde tagas i bruk för en nedskrivning av statens järnvägars lånekapital, kunde finna användning i produktionsfrämjande syfte. Samtidigt åberopade och underströk riksdagen Kollegiets eget uttalande i underdånig skrivelse den 31 mars 1927, att en nedsättning av järnvägsfrakterna kunde betecknas som en av de få praktiskt genomförbara åtgärder, som stode till buds för att från statens sida effektivt stödja näringslivet.

Förbundet vill för sin del livligt förorda, att en undersökning verkställas rörande på vad sätt ett främjande av produktionen kan ske till upphävande av rådande arbetslöshet. Såsom ovan antytts anser Förbundet emellertid icke lämpligt att en dylik undersökning får giva anledning till uppskov med den nya järnvägstaxans ikraftträdande. Med hänsyn till motionens nära samband med de utredningar, som f. n. pågå rörande arbetslöshetens orsaker samt medlen för dess bekämpande, synes det ändamålsenligt, att motionärernas synpunkter övervägas och beaktas av den för nämnda utrednings verkställande tillsatta kungl. kommittén.

Med stöd av vad ovan anförts får Förbundet tillstyrka, att förevarande motion måtte vinna största möjliga beaktande i den mån så kan ske utan att ikraftträdandet av den under utarbetande varande järnvägstaxan därigenom fördröjes.

Stockholm den 6 mars 1929.

Sveriges Industriförbund.

J. S. EDSTRÖM.

Gustaf Settergren.

Bil. 3.

*Till Riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Sedan Kungl. Maj:t anbefallt Arbetslöshetskommissionen att avgiva och till Eder överlämna yttrande över en inom andra kammaren väckt motion nr 329 av hrr Svensson i Grönvik och Svedberg angående vissa synpunkter att övervägas vid fastställandet av ny taxa för transporter å statens järnvägar, får Kommissionen härmed i ämnet anföra följande.

Riktigheten av den i motionen uttalade uppfattningen, att beredandet av lättnader för näringslivet och enkannerligen då för jordbruket utgör en av betingelserna för näringslivets uppblomstrande och därmed även skapar möjlighet till ett fortsatt nedbringande av arbetslöshetens omfattning, synes Kommissionen ligga i öppen dag. Att en sänkning av transportkostnaderna å statens järnvägar skulle i sin mån bidra till billigare produktionskostnader och därmed till ökad efterfrågan på bl. a. lantbruksprodukter torde likaledes vara obestriddigt. Därest det fördenskull ur allmänt statsfinansiella synpunkter låter sig göra att åvägabrinda en sänkning av järnvägstaxorna för gods-transport, skulle en sådan åtgärd enligt Kommissionens förmenande vara ägnad att även påverka arbetsmarknaden i gynnsam riktning.

Ehuru Kommissionen hyser förvissning om att de av motionärerna anförda allmänna synpunkterna på här berörda spørsmål under alla förhållanden skola bliva föremål för Kungl. Maj:ts överväganden, synes det Kommissionen likväl icke vara något att erinra mot ett bifall till den väckta motionen.

Stockholm den 8 mars 1929.

På Arbetslöshetskommissionens vägnar:

AXEL VALSINGER.

G. H. Nordström.



## Bil. 4.

*Till Riksdagens andra kammars tredje tillfälliga utskott.*

Genom skrivelse den 16 februari 1929 har utskottet berett Svenska järnvägsföreningen tillfälle att inkomma med yttrande över motion nr 329 angående vissa synpunkter att övervägas vid fastställande av ny taxa för transporter å statens järnvägar.

Föreningen har tagit del av motionen ifråga och får i all korthet anföra följande.

Det taxeförslag, som av Kungl. järnvägsstyrelsen framlagts för Kungl. Maj:t och som innebär en årlig nettointkomstminskning för statens järnvägar på nära sex millioner kronor, har ju återremitterats till järnvägsstyrelsen med begäran om nytt förslag, som skulle minska statens järnvägars inkomster med ytterligare c:a två och en halv millioner kronor.

Därest alla järnvägar i landet tillhörde staten, skulle taxeväsendet ju kunna ordnas så, att järnvägsrörelsen — därest det verkligen lände till landets bästa — ginge med ännu större förluster än den nu gör, och att dessa förluster finge ersättas av landets skattebetalare. Nu äro emellertid omkring 10,000 kilometer av Sveriges järnvägar i enskild ägo, medan staten äger omkring 6,000 kilometer, och det får väl därför anses vara självfallet, att statens järnvägars taxa icke bör sättas alltför mycket lägre än de enskilda järnvägarnas taxor, enär annars näringarna utmed de enskilda järnvägarna skulle komma i väsentligt sämre ställning än näringarna utmed statens järnvägar. Då därtill kommer, att statens järnvägars taxa även är samtrafikstaxa, d. v. s. skall tillämpas vid transporter över två eller flera järnvägar, så bör ju denna taxa vara sådan, att ej de enskilda järnvägarna nödgas forsla samtrafiksgods mot rena driftförluster.

Motionärerna framhålla, att »ensidiga räntabilitetssynpunkter böra ej få vara så utslutande avgörande, att hänsyn icke på samma gång tages till vad som ekonomiskt i stort sett är fördelaktigast för landet».

Föreningen har emellertid den uppfattningen, att varje transportrörelse bör drivas så, att den ekonomiskt bär sig; sker ej detta uppstår en kapitalförlust, som icke kan vara till gagn för vare sig det allmänna eller än mindre för den enskilda ägaren av transportföretaget. Skulle en taxesänkning för järnvägarna göras så kraftig, att järnvägsrörelsen ginge med ren förlust, så borde enligt föreningens uppfattning staten ersätta järnvägarna denna förlust, och detta vore ej blott överensstämmande med den fulla rättvisans krav, utan kunde även vara fullt försvarbart, om förlusten motsvarades av »vad som ekonomiskt är fördelaktigast för landet».

Föreningen tvivlar dock på, att Riksdagen är benägen för att anslå tillräckliga medel till en sådan ersättning åt järnvägarna.

Motionärerna äro framförallt talesmän för minskade frakter åt jordbruksprodukter men anse även att »en kraftig allmän nedskärning av fraktsatserna är nödvändig» och de synas vara trosvissa på, att detta skulle åstadkomma en sådan ökning i transportmängderna och minskning av arbetslösheten, att det mer än väl betalade sig på lång sikt.

Föreningen vågar med sin erfarenhet på detta område icke hysa en så ljus syn på transportproblemet. Järnvägarna lämna emellertid stora fraktnedsättningar närhelst det kan visas, att detta leder till ökade transporter. Och arbetslöshetsproblemet torde med visshet icke lösas genom förlustbringande taxor å järnvägarna.

Då det taxeförslag för statens järnvägar, som framlagts av järnvägsstyrelsen, är nogt avvägt efter de olika godsslagens förmåga att bära frakt och då detta förslag skall ytterligare nedsäckas, varigenom ej blott statens järnvägar utan, med hänsyn till statsbanetaxans stora inflytande på de enskilda järnvägarna, även de sistnämnda med all säkerhet komma att få den allra största svårighet att täcka driftkostnaderna och i någon mån förränta byggnadskapitalet, så får Svenska järnvägsföreningen med åberopande i övrigt av vad som ovan blivitt anført avstyrka vad motionärerna innerst åsyfta.

Stockholm den 18 mars 1929.

Svenska Järnvägsföreningen.

O. BÄRNHEIM.

---