

Nr 80.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående turistreklam- och upplysningsverksamhet i utlandet; given Stockholms slott den 1 februari 1934.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,
enligt Dess nådiga beslut:

GUSTAF ADOLF.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 1 februari 1934.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med t. f. chefen för utrikesdepartementet och chefen för handelsdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo:

I årets statsverksproposition har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (punkt 48) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde varda riksdagen förelagd, till turistreklam- och upplysningsverksamhet i utlandet för budgetåret 1934/1935 beräkna ett extra anslag av 110,000 kronor. Sedan beredningen av detta ärende numera fullbordats, torde jag nu ånyo få anmäla detsamma.

Bihang till riksdagens protokoll 1934. 1 saml. Nr 80.

Såsom jag redan vid min tidigare anmälan av ärendet framhöll, har frågan om ett ändamålsenligt ordnande av den svenska turistreklam- och upplysningsverksamheten i utlandet vid upprepade tillfällen varit föremål för övervägande. Sålunda föreligger bland annat ett av särskilda inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga avgivet betänkande och förslag i ämnet jämte däröver avgivna utlåtanden.

Innan jag ingår på en redogörelse för sagda betänkande, torde jag emellertid få något behandla dels den svenska turistreklamverksamhetens tidigare utveckling, dels de förhållanden, som föranledde tillkallandet av nämnda sakkunniga.

I. Den svenska turistreklamverksamhetens tidigare utveckling. Riksdagsbehandling m. m.

Svenska turistföreningen, som bildades år 1885, utövade särskilt under sin första tid — innan ännu någon annan organisation bildats för ändamålet — en avsevärd verksamhet för den utländska turisttrafikens hitledande. År 1902 bildades emellertid — under medverkan från turistföreningen och statens järnvägar — turisttrafikförbundet. Förbundet, vars namn år 1921 ändrades till svenska trafikförbundet, har till uppgift att i landets och sina medlemmars intresse arbeta för utveckling av resandetrafiken inom Sverige, med arbetet huvudsakligen inriktat på trafik från utlandet.

Vid förbundets stiftande ingick ett antal järnvägar, rederier, hotell och andra företag som medlemmar mot årliga avgifter. Förbundet erhöll också från och med år 1903 årliga bidrag av statens järnvägar, vilket motiverades med att statens järnvägar genom förbundets verksamhet inbesparat kostnader för annonsering samt att turisttrafikens utveckling i icke ringa utsträckning kunde tillskrivas förbundets verksamhet. Enligt stadgarna skulle järnvägsstyrelsen vara företräd i förbundets styrelse. Bidraget av trafikmedel fastställdes i särskilda kungl. brev till högst följande belopp: år 1903 3,000 kronor, 1904 7,000 kronor, 1905 8,000 kronor, 1906 10,000 kronor, 1907 15,000 kronor och 1908 15,000 kronor.

Närmast med anledning av tillkomsten av ångfärjeleden Trälleborg—Sassnitz upprättade turisttrafikförbundet år 1909 i samförstånd med järnvägsstyrelsen Schwedisches Reisebureau i Berlin, åt vilken tillika anförtroddes arbetet i Tyskland för den nya linjen såväl i fråga om biljettförsäljning och sovplatsbeläggning som beträffande reklam. Vidare inrättade förbundet agenturer i London och Paris samt anställde ett ombud i New York. Parisagenturen omvandlades år 1913 till en resebyrå men nedlades följande år på grund av kriget. Medel till den på angivet sätt utvidgade verksamheten erhöles genom ökade bidrag av statens järnvägar samt genom turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag.

Genom kungl. brev den 2 oktober 1908 bemyndigades sålunda järnvägsstyrelsen att för år 1909 till turisttrafikförbundet av trafikmedel utbetala dels det belopp järnvägsstyrelsen funne skäligt för understödjande av förbundets reklamverksamhet, dock ej över 15,000 kronor, dels som bidrag till

kostnaderna för en resebyrå i Berlin högst 20,000 kronor och dels som bidrag till inredning av resebyråns lokal högst 5,000 kronor. Under följande år intill 1921 beviljades samma anslag, fränsett engångsbidraget till lokalinredning, eller 35,000 kronor, men under flera år, särskilt under kriget, togs anslaget icke eller blott delvis i anspråk för utbetalning till trafikförbundet.

För att tillgodose behovet av ytterligare medel för reklamens bedrivande stiftades år 1909 på förbundets initiativ turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag, som träffade avtal om att driva vissa restaurangvagnar å statens och enskilda järnvägar samt några järnvägshotell. Av detta bolag, vars rörelse sedermera avsevärt utvidgats, har förbundet såsom innehavare av samtliga stamaktier haft en väsentlig inkomst.

Krigstiden medförde ett så gott som fullständigt avbrott i den svenska utlandsreklamen. Även turisttrafikförbundets verksamhet inskränktes till ett minimum, fränsett resebyrån i Berlin. Efter kriget upptog emellertid förbundet ånyo sin verksamhet. Till en början vidtoges åtgärder för en vidgad organisation, främst bestående i att de viktigare svenska trafikföretagen, som förut ej nämnvärt deltagit i förbundets arbete, nu mera inordnades i det samma. Under år 1921 återupprättades förbundets resebyrå i Paris, för vilken lokal uppläts av Banque de Suède et de Paris, samt inrättades nya resebyråer i London och New York. För resebyrån i London förvärdades år 1921 en lämplig lokal invid Piccadilly Circus. För denna rörelses bedrivande bildades aktiebolaget Swedish Tourist Traffic Association (med ett engelskt dotterbolag Scandinavian & Continental Tourist Agency Ltd; namnet sedan ändrat till Swedish Tourist Agency Ltd). Till New Yorkbyrån togs ett initiativ 1920 av svenska handelskammaren i New York, som hänvände sig till järnvägsstyrelsen och svenska Amerikalinjen. Järnvägsstyrelsen utverkade då bemyndigande att bidraga med 35,000 kronor, varvid det avsågs, att svenska Amerikalinjen skulle bidraga med samma belopp samt att byrån under järnvägsstyrelsens överinseende skulle drivas av trafikförbundet såsom varande en självständig och neutral sammanslutning. Byrån kom dock ej till stånd förrän mot slutet av påföljande år, och därvid ordnades så, att svenska Amerikalinjen upplät fri lokal.

London- och New Yorkbyråernas tillkomst möjliggjordes väsentligen genom bidrag av statens järnvägar. Genom kungl. brev den 28 januari 1921 bemyndigades sålunda järnvägsstyrelsen att under år 1921, förutom i kostnadsstaten upptagna 35,000 kronor, till trafikförbundet utanordna dels högst 35,000 kronor såsom bidrag till en resebyrå i New York, dels ock högst 100,000 kronor såsom bidrag till en resebyrå i London, under villkor i vartdera fallet, att en dylik byrå snarast möjligt öppnades och under år 1921 hölls i verksamhet såsom kombinerad rese-, upplysnings- och reklambyrå med uppgift att befrämja persontrafiken från Nordamerika respektive Storbritannien till Sverige. Av New Yorkbyråns anslag för året togos på grund av uppskov med öppnandet blott 10,000 kronor i anspråk. — För påföljande år, 1922, upptogos i statens järnvägars kostnadsstat 120,000 kronor för bidrag till trafikförbundets verksamhet; beloppet avsåg dels de 35,000 kronor, som

förut anvisats under en följd av år, dels 35,000 kronor för resebyrån i New York och dels 50,000 kronor för resebyrån i London. I statförslaget för år 1923 upptoges 140,000 kronor för bidrag till trafikförbundets verksamhet; Kungl. Maj:ts beslut i ämnet meddelades emellertid först sedan frågan varit underställd riksdagens prövning.

Konstitutionsutskottet vid 1922 års riksdag hade nämligen funnit föredragande departementschefens tillstyrkande till Kungl. Maj:ts nyssberörda beslut den 28 januari 1921 anmärkningsvärt. Främst betonade utskottet, att genom detta beslut järnvägsstyrelsen bemyndigats att av järnvägarnas trafikmedel lämna bidrag till ett ändamål, för vilket dessa medel icke utan riksdagens medgivande borde få användas. Utgifter för upprättande av svenska resebyråer i utlandet syntes nämligen icke stå i sådant omedelbart sammanhang med de svenska järnvägarnas drift, att vid denna verksamhet uppkommande överskott kunde härför av Kungl. Maj:t disponeras. Frågan huruvida och i vilken form statsanslag skulle för detta ändamål utanordnas borde därför hava ankommit på riksdagens avgörande, detta så mycket mera som i statregleringen det överskott, som inkomsterna av järnvägstrafiken beräknades utvisa utöver driftkostnaderna, upptoges som tillgång. Härvid borde även påpekas, att vid tiden för förevarande besluts fattande riksdagen varit samlad. Utskottet fann sig alltså böra, jämlikt § 107 regeringsformen, hos riksdagen göra anmälan mot föredragande departementschefen. Mot utskottets beslut reserverade sig en ledamot, som ansåg skäl för anmärkning ej föreligga.

Vid behandlingen i riksdagen blev ifrågakarande punkt av utskottets utlåtande i båda kamrarna utan debatt lagd till handlingarna.

Sedermera funno *riksdagens år 1922 församlade revisorer* anledning undersöka, vilken ställning statens järnvägar intogo till svenska trafikförbundet. Utan att vilja uttala något omdöme om betydelsen av den av trafikförbundet ditills bedrivna verksamheten eller om gagnet för statens järnvägar av en så betydande utgift som den angivna, ansågo sig revisorerna böra ifrågasätta lämpligheten av den sammanblandning av trafikförbundets och statens järnvägars rörelse, som syntes förekomma.

Järnvägsstyrelsen anförde i sin förklaring över statsrevisorernas uttalande bland annat, att det arbetssätt, som praktiserades — och som i själva verket, om än med användande av andra personer, praktiserats i tjugu år — icke kunde karakteriseras som en sammanblandning utan hellre som ett intimt samarbete, vilket enligt styrelsens åsikt också medförde en fördel däri, att kontroll över förbundets verksamhet kunde vinnas för den medelsbeviljande myndighetens räkning.

Vad revisorerna anført föranledde intet särskilt uttalande av statsutskottet eller i riksdagens kamrar.

Som en följd av konstitutionsutskottets anmärkning år 1922 avläts, såsom i det föregående antytts, till *1923 års riksdag* proposition, nr 26, angående bidrag av trafikmedel till anordnande i utlandet av upplysnings- och reklamverksamhet.

Departementschefen anförde därvid bland annat, att de former, varunder denna verksamhet för det dåvarande bedreves, nära anslöte sig till vad i främmande länder ansetts mest ändamålsenligt och jämväl för vårt lands del syntes vara de mest lämpliga, då, samtidigt som verksamheten besatte erforderlig smidighet för att kunna anpassas efter de skiftande förhållandena, möjlighet för vederbörande förefunnes att genom kontroll över verksamheten tillse, att de svenska trafikintressena i utlandet på bästa sätt tillvaratoges.

Med hänsyn till konstitutionsutskottets uttalande vid 1922 års riksdag hade emellertid frågan ansetts böra i ett sammanhang underställas riksdagens prövning. Härom anförde departementschefen:

Med den uppfattning departementschefen hyste därom att dylik reklamverksamhet, varav bidrag till resebyråer i utlandet endast utgjorde en viss form, intimt sammanhängande med och påkallades av en affärsmässig skötsel av statsbaneföretaget, ansåge han övervägande skäl tala för att frågor av förevarande art måtte kunna efter framställning av järnvägsstyrelsen avgöras av Kungl. Maj:t. Riksdagen hade till Kungl. Maj:t överlämnat att fastställa kostnadsstaten för kommunikationsverken, och det syntes näppeligen finnas tillräckliga skäl för att just ifrågavarande slag av kostnader skulle ställas i en klass för sig, skild från andra kostnader för järnvägsverksamhetens uppehållande. Att riksdagen årligen skulle bestämma storleken av de belopp, som finge användas till upplysnings- och reklamverksamheten för statsbanorna, syntes dessutom innebära en avsevärd omgång vid ärendenas behandling. I anledning av vad konstitutionsutskottet nästlidet år anført ansåge departementschefen, att ett generellt medgivande borde av riksdagen utverkas, att av statens järnvägars trafikmedel finge till bedrivande av upplysnings- och reklamverksamhet i utlandet i syfte att främja trafiken till Sverige utbetalas bidrag med belopp, som det ankomme på Kungl. Maj:t att efter därom gjord framställning bestämma.

I anslutning till statsutskottets utlåtande, nr 49, avtog riksdagen det begärda generella medgivandet för Kungl. Maj:t. I riksdagens skrivelse, nr 109, anfördes, att det borde uppmärksammas, att ifrågavarande verksamhet utövades inom en från statens järnvägar fullt fristående sammanslutning, svenska trafikförbundet, med syfte att bedriva reklam- och upplysningsarbete för att främja trafiken till Sverige i allmänhet. Denna sammanslutning borde i flera avseenden kunna jämföras med andra företag av allmän-gagnande karaktär, vilka av en eller annan anledning ansåges förtjänta av statsbidrag. I likhet med vad som för deras del i allmänhet ägde rum, borde det även i detta fall få anses vara en riksdagens angelägenhet att pröva, i vilken utsträckning sådant bidrag skulle förekomma. Fastställandet av de belopp, som årligen borde utgå, borde alltså ankomma på riksdagen. Även om beloppet syntes högt, ville riksdagen icke motsätta sig den för år 1923 äskade summan av 140,000 kronor. Dock ansåge sig riksdagen böra ifrågasätta, huruvida den gjorda utgiften till fullo kunde anses motsvara gagnet för statens järnvägar. Enligt riksdagens mening borde det till ett kommande år tagas under övervägande, huruvida icke den ifrågavarande propaganda-verksamheten möjligen kunde organiseras på annat och för statens järnvägars speciella intressen mera ändamålsenligt sätt.

Detta riksdagens uttalande gav jämte andra omständigheter anledning till att resebyråerna i Berlin, Paris, London och New York lösgjordes från trafikförbundet och övertogos av statens järnvägar — de båda förstnämnda den 1 februari och de båda sistnämnda den 1 januari 1924 — dock med garantier från statens järnvägars sida, att reklamen även för andra trafikföretag fortfarande skulle tillgodoses. I fråga om New Yorkbyrån vidtogs därvid den förändringen, att verksamheten inskränktes till att lämna upplysningar samt att sälja svenska biljettkuponger allenast till andra resebyråer men ej direkt till allmänheten. För byrån, som förut kostnadsfritt disponerat av svenska Amerikalinjen upplåten lokal, förhyrdes nu särskild lokal. Under år 1924 åstadkoms även en privat, men av statens järnvägar understödd resebyrå i Amsterdam.

I samband med att statens järnvägar övertogo resebyråerna blev trafikförbundet delvis omorganiserat och dess verksamhet helt koncentrerad på reklamarbetet och därmed sammanhängande uppgifter. Före omorganisationen hade förbundet en styrelse av lägst 12 och högst 20 ledamöter. Förbundets angelägenheter handhades närmast av ett verkställande utskott och ett ekonomiutskott, vilka bestodo av ordföranden jämte 2 respektive 4 andra styrelseledamöter. Omorganisationen, som genomfördes från den 1 april 1924, innebar i huvudsak en ombildning av styrelsen till ett råd och tillsättande av en styrelse, som i stort sett motsvarade det förutvarande ekonomiutskottet, varjämte en särskild verkställande direktör tillsattes.

Av trafikmedel lämnades även efter statens järnvägars övertagande av resebyråerna bidrag till trafikförbundet, vilka bidrag under åren 1924—1926 upptogs i kostnadsstaterna med respektive 15,000, 10,000 och 10,000 kronor. Förbundet sökte i övrigt att genom ökad medlemsanskaffning och andra särskilda åtgärder uppbringa erforderliga medel för reklamarbetet.

I en vid 1925 års riksdag väckt motion (II: 48) hemställdes, att riksdagen måtte för budgetåret 1925/1926 till svenska trafikförbundet anvisa ett belopp av 25,000 kronor. Riksdagen biföll icke motionen. I statsutskottets utlåtande, nr 31, anfördes bland annat, att om än icke kunde förnekas, att trafikförbundet på grund av sitt allmänna syfte vore förtjänt av statens understöd, utskottet dock icke ansåge sig kunna tillstyrka motionen. Frågan, huruvida ökat bidrag av allmänna medel borde beviljas förbundet, borde göras beroende av framställning hos Kungl. Maj:t, som efter vederbörande myndigheters hörande icke torde underlåta att taga under övervägande, i vad mån och på vilket sätt en dylik framställning kunde tillmötesgå.

Riksdagens år 1925 församlade revisorer anförde, efter att hava refererat vad tidigare förekommit, bland annat följande:

Revisorerna erinrade om riksdagens uttalande, att det måste vara en riksdagens angelägenhet att pröva, i vilken utsträckning bidrag till en organisation av svenska trafikförbundets art skulle ifrågakomma. Icke dess mindre hade för 1924 och 1925 utgått anslag av trafikmedel till nämnda och andra liknande företag, utan att riksdagen därtill lämnat medgivande. Revisorerna

ansåge det vara av betydelse, att upplysningsverksamhet för främjande av trafiken till Sverige bedreves i utlandet. Det syntes dock vara av vikt, att denna verksamhet bleve planmässigt ordnad. I detta avseende delade revisorerna järnvägsstyrelsens mening, att verksamhet av sådan art borde helt skiljas från statens järnvägar och övertagas av lämplig enskild organisation, vilken borde tilldelas bidrag av statsmedel till belopp, som för varje gång bestämdes efter riksdagens hörande. Vidare ansåge sig revisorerna böra ifrågasätta, om det kunde vara ändamålsenligt att fortfarande bibehålla statens järnvägars resebyråer i utlandet.

I häröver avgiven förklaring anförde *järnvägsstyrelsen*, att de påtalade anslagen av trafikmedel utgått enligt av Kungl. Maj:t fastställd kostnadsstat och att styrelsen därför saknade anledning yttra sig om denna del av revisorernas anmärkning. Det belopp, som kunde sparas, om resebyråerna indroges, vore enligt styrelsens mening en synnerligen illa placerad besparing. Styrelsen ansåge det nämligen icke lida tvivel, att resebyråernas existens vore till synnerligen stor förmån för trafiken från respektive länder till Sverige, och för reklamarbetet, varifrån det än bedreves, utgjorde de ett värdefullt komplement.

Vad revisorerna anfört föranledde intet särskilt uttalande av statsutskottet eller riksdagen.

Under åren 1925 och 1926 framkommo från åtskilliga håll förslag till omorganisation av eller förändringar i den svenska utlandsreklamen, i vilket hänseende jag här vill erinra om följande.

Då järnvägsstyrelsen den 7 december 1925 avgav sitt förslag till driftkostnadsstat för statens järnvägar för år 1926, upptog styrelsen väl anslag till statens järnvägars resebyrå- och upplysningsverksamhet i utlandet men förklarade sig emellertid anse tidpunkten vara inne att tillse, huruvida styrelsen kunde bliva fri från berörda uppgift. Järnvägsstyrelsens tanke var härvid i första hand, att själva reklamverksamheten för persontrafiken skulle övertagas av svenska trafikförbundet — vartill förbundet förklarat sig vara berett under förutsättning, att erforderliga medel ställdes till dess förfogande — att i så fall statens järnvägars befattning med reklambyrån i New York skulle upphöra, men att resebyråerna i Berlin, Paris och London — därest de trots den inskränkta arbetsuppgiften komme att bibehållas — allt fortfarande skulle tillhandagå vid reklamarbetet i viss begränsad omfattning. Trafikförbundet å sin sida ingav till Kungl. Maj:t den 19 januari 1926 ett utförligt organisations- och kostnadsförslag samt hemställde om årligt statsunderstöd med 225,000 kronor. Järnvägsstyrelsen, som den 1 mars 1926 avgav anbefallt yttrande över detta förslag, hade ingen erinran mot trafikförbundets ansökan om årligt statsanslag men ansåg, att statens järnvägar härav borde bidra med högst 60,000 kronor årligen, varemot den återstående delen av statsunderstödet för den allmänna reklamverksamheten ansågs böra utgå av andra medel än järnvägstrafikmedel.

I häröver infortrade yttranden tillstyrktes i allmänhet reklam- och resebyråverksamhetens ordnande på föreslaget sätt.

För behandling av de sålunda föreliggande frågorna tillkallades särskilda sakkunniga. Jag övergår nu till en redogörelse för sakkunnigutredningen.

II. 1927 års sakkunnigbetänkande.

Den 23 september 1926 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga för utredning av frågan om ett ändamålsenligt ordnande av turistrekla- och upplysningsverksamheten i utlandet och vad därmed ägde samband.

Vid ärendets föredragning i statsrådet anförde departementschefen, bland annat, följande:

Frågan om ett ändamålsenligt ordnande av turistrekla- och upplysningsverksamheten i utlandet, vilken fråga jämväl varit föremål för framställning av skattebetalarnas förening, syntes böra snarast möjligt upptagas till avgörande. Emellertid syntes det förefintliga materialet icke erbjuda tillräcklig ledning för frågans bedömande, utan borde ytterligare utredning verkställas genom särskilt tillkallade sakkunniga. Den sålunda förordade utredningen syntes i främsta rummet böra avse dels frågan, huruvida turistrekla- och verksamheten fortfarande borde handhas av statens järnvägars resebyråer eller övertagas av enskild sammanslutning, dels uppdragande av riktlinjer för verksamhetens fortsatta bedrivande, dels och storleken av det bidrag av statsmedel, som kunde anses erforderligt för verksamheten ifråga. I sammanhang därmed borde även till undersökning upptagas den i föreliggande framställningar och yttranden berörda frågan om bibehållande av statens järnvägars resebyråer jämväl för det fall, att reklamverksamheten överlättes på enskild sammanslutning.

Med stöd av nämnda bemyndigande tillkallades den 30 oktober 1926 såsom sakkunniga landshövdingen S. N. Linnér, tillika ordförande, kabinettskammarherren E. H. Hallin, utrikesrådet, dåvarande legationsrådet F. Henriksson, verkställande direktören i Sveriges allmänna exportförening O. E. Nylander samt överrevisorn vid statens järnvägar, dåvarande överingenjören i järnkontoret A. F. Wahlberg, varjämte uppdrogs åt verkställande direktören i svenska trafikförbundet, kommandörkaptenen E. W. Peyron och hovintendenten G. E. Åsbrink att i egenskap av särskilda sakkunniga delta i behandlingen av de delar av förevarande ämne, som de sakkunnigas ordförande bestämde.

I oktober 1927 avlämnade de sakkunniga sitt betänkande (statens off. utredn. 1927: 28), innefattande historik (s. 7—29), redogörelse för dåvarande svenska turistrekla- och upplysningsverksamhet i utlandet (s. 30—73), statistik och ekonomisk beräkning rörande turisttrafiken (s. 74—99), redogörelse för vissa främmande länders turistrekla- och upplysningsverksamhet (s. 100—118) samt utlåtande och förslag (s. 119—145).

Beträffande *turisttrafikens ekonomiska och kulturella betydelse* hava de sakkunniga anført, bland annat, följande:

Turisttrafiken hade avsevärd ekonomisk betydelse. Enligt den förebragta statistiken besöktes vårt land årligen, fränsett 25,000 till 30,000 utlänningar, som komme hit för yrkesutövning, av 30,000 till 40,000 utländska turister, häruti inberäknat även studieresande och andra, för vilka resan icke enbart

tjänade till förströelse, men däremot icke inberäknat mer än en del av de kortvariga danska turistbesöken. Enligt de, låt vara approximativa, uppskattningar, som de sakkunniga verkställt, representerade denna turisttrafik en årlig penningtillströmning till landet av omkring 25 miljoner kronor. Det vore tydligt, att turisttrafiken representerade en ekonomisk faktor för landet, som vore värd att räkna med. Likväl vore det ingalunda berättigat att betrakta turisttrafiken enbart ur denna ekonomiska synvinkel och värdesätta den blott med hänsyn till penningtillförseln. Det kunde icke gärna betvivlas, att utländsk turisttrafik tillförde ett land vissa andra positiva värden av såväl kommersiell som kulturell art. Särskilt från engelskt-svenskt håll hade betonats turisttrafikens betydelse för uppodlandet av kommersiella förbindelser. Enligt de sakkunnigas mening vore det berättigat att, även fränsett den direkta penningtillströmningen, anse turisttrafiken såsom för landet i dess helhet gagnelig ur såväl ekonomisk som kulturell synpunkt. I detta sammanhang hava de sakkunniga vidare berört den framkomna synpunkten, att en omfattande utländsk turistrekam medförde fara för spolierande av omistliga nationella värden, särskilt genom de moraliska vådorna för befolkningen i sådana trakter, där främmande turister snarast bleve betraktade som affärsobjekt. De sakkunniga hava uttalat, att risken av de sålunda antydda olägenheterna i vad den utländska turisttrafiken beträffade näppeligen kunde leda till ett krav på att trafiken skulle avvisas eller icke främjas men däremot med skärpa visade hän på att rörelsen och speciellt reklamen eller propagandan måste handhavas på ett klokt och ansvarskännande sätt. Skedde det, torde frågan om åtgärder för att befordra den utländska turisttrafikens kunna bedömas nära nog med bortseende från nyssnämnda olägenheter.

I avseende på *behovet av reklam eller propaganda för turisttrafiken* hava de sakkunniga framhållit såsom en nationell svensk angelägenhet, att tillräckliga och vederhäftiga upplysningar utan svårighet funnes att tillgå för den avsevärda turistström, som årligen sökte sig till vårt land. I övrigt har anförts bland annat följande:

En sådan upplysningsverksamhet kunde icke gärna begränsas till rent passiva former — den skulle då sannolikt bliva skäligen ineffektiv — utan det vore rimligt, att den, såsom faktiskt skedde inom andra grenar av vårt utåtriktade upplysningsarbete, även finge form av publicitet och måttfull reklam. En i lämpliga former utövad propaganda borde kunna öka den nationella nyttan av turisttrafiken såväl genom att dirigera turistströmmen efter sunda linjer som genom att förvärva de mest önskvärda kretsarna av resenärer och överhuvud vidmakthålla och uppjobba trafikens storlek. Det kunde visserligen vara svårt, i synnerhet som man saknade statistik för en längre tidsperiod, att direkt uppskatta reklamarbetets effekt för turisttrafikens utveckling. Med hänsyn till erfarenheter såväl från andra länder som från några svenska trafikföretag, vilka under senare år genom intensiv reklam uppnått en påfallande stegring av turistfrekvensen, borde man dock kunna påstå, att målmedveten reklam gäve positiva resultat även på turisttrafikens område och att reklam icke kunde undvaras, om trafiken skulle kunna vidmakthållas. De sakkunniga kände sig övertygade om att en lämpligt bedriven reklam i synnerhet under nuvarande tidsskede hade stora möjligheter att vidmakthålla och öka turisttrafiken till vårt land på ett sätt, som icke kunde påräknas, om man underlätte att sprida den för resor nödvändiga kännedomen om landet. Turistrekamen och vad därmed sammanhängele vore att anse som en omkostnad för turisttrafiken, och då enligt förut om-

nämnda beräkningar turisttrafiken representerade en ekonomisk verksamhet av avsevärd storleksordning, måste de reklamkostnader, varom nu vore fråga, anses vara en ganska blygsam omkostnadspost.

Beträffande *motiven för en statlig medverkan* på här förevarande område hava de sakkunniga anfört bland annat:

Eftersom verksamheten delvis hade privatekonomiskt syfte, kunde det ifrågasättas, att de ekonomiska intressenterna skulle bekosta den — eventuellt under statens tillsyn över rörelsens kvalitet. De främsta intressenterna vore rederier och järnvägar, hotell, restauranger, badorter etc., men därutöver flöte inkomster såväl direkt som indirekt till en mängd olika företag och personer. Emellertid hade det ditintills icke visat sig möjligt att av dessa intressenter — fränsett statens järnvägar — få ut tillräckliga belopp för att uppbära det för landet i sin helhet organiserade *samföllda* upplysnings- och reklamarbetet, som i viss mån måste läggas opartiskt i förhållande till de särskilda intressenterna. Tillsammans förbrukade nog enskilda företag för utlandsreklamen långt större belopp än här vore ifråga. Men de stora företagen av speciell karaktär, t. ex. Amerika- och Göta kanallinjerna, kunde ej släppa sin särskilda reklam till ett syndikat för gemensam propaganda; de toge med tacksamhet emot det tillskott till specialreklamen, som en allmän reklam kunde giva, använde trafikförbundet och resebyråerna som stödjepunkter och hjälpare i arbetet samt bidroge till den allmänna reklamen med ej föraktliga belopp. Antalet andra intressenter åter, som ej kunde fås med på en skälig insats, därför att vinsten för dem av ett tillskott till reklamkostnaderna ej bleve så direkt märkbar i det stora sammanhanget, vore alltför stort för att summan av de enskilda bidragen skulle bli tillräcklig. Vad särskilt anginge hotell, badorter och dylika företag funnes för närvarande bland dem ingen tillräckligt stark organisation för att kunna bära upp en sådan verksamhet på längre sikt och förenad med vissa fasta utgifter. Oaktat deras påtagliga intresse av utländsk välsituerad turistpublik, syntes de därför ej kunna påräknas som ett mera väsentligt stöd för reklamverksamheten. Liknande erfarenheter syntes, så vitt de sakkunniga kunnat inhämta, merendels hava gjorts även i andra länder. Även om hotellnäringen och andra enskilda företag använde stora belopp för reklam, så hade dock en gemensam utlandspropaganda för landet i dess helhet icke kunnat organiseras utan att staten — eller statsbanorna — på ett väsentligt sätt trätt till som ekonomisk uppbärare av rörelsen.

De sakkunniga erinra, att den svenska resebyrå- och reklamverksamheten städse i avgörande grad vilat på statens järnvägars direkta och indirekta bidrag och att hela resebyrårörelsen antagligen hade fallit samman år 1924, om ej statens järnvägar då övertagit den i egen regi. Man torde sålunda, anföra de sakkunniga, få utgå från att en allmän turistreklam- och upplysningsverksamhet åtminstone för närvarande icke kunde grundas allenast på de privatekonomiska intressena. Om, såsom de sakkunniga menade, en sådan verksamhet vore för landet i sin helhet gagnelig ur ekonomisk och kulturell synpunkt, måste den därför stödjas och organiseras med statens hjälp, samtidigt som åtminstone för närvarande den bästa anslutningen till den allmänna upplysningsverksamheten vunnnes under statens medverkan.

De sakkunniga hava härefter övergått till frågan om *erforderliga utrikesorgan och centralorgan* och därvid inledningsvis framhållit, att intetdera av dessa

båda led kunde undvaras, om en god effekt skulle uppnås. De sakkunniga hava härvid understrukt, dels att turistreklamen icke borde bedömas isolerad för sig utan ses i samband med den allmänna upplysningsverksamheten, dels ock att hela upplysningsarbetet — turistreklam och annat — i varje särskilt land måste bedrivas efter de speciella förutsättningar, som där vore för handen.

Vad anginge frågan om behovet av *de yttre organen* funne de sakkunniga ådagalagt, att den allmänna propagandan genom artiklar och bilder i pressen, genom annonser, affischer och föredrag med utsikt till verklig framgång kunde bedrivas endast genom personer, som levde på platsen och bleve intimt förtrogena med publikens smak och aktuella intressen i de särskilda länderna och som tillika kunde skaffa sig personlig anknytning till företag och personer, som genom publicistisk verksamhet av olika slag kunde tjäna den svenska upplysningens sak. Från hemlandet utsänt reklammaterial kunde enligt erfarenheter och omdömen från olika håll icke erhålla tillräcklig spridning och beaktande enbart genom skriftlig kommunikation med resebyråfirmor utomlands, utan det erfordrades särskilda organ å utländsk botten för att kontrollera, att trycksaker bleve utlagda och beaktade å resebyråer, hotell och klubbar, samt för att genom personliga besök oavlåtligen informera och intressera resebyråerna på platsen, särskilt deras personal i upplysningstjänst, för trafik på Sverige. Slutligen inginge såsom ett mycket viktigt led i propagandan, vilket tillika representerade en avsevärd del av de nuvarande byråernas arbetskvantum, att till enskilda personer samt föreningar och grupper, som redan reflekterade på en Sverigeresa, tillhandahålla muntliga och skriftliga råd och upplysningar av alla slag. Utan tvivel vore det ett svenskt intresse, att den resande publiken kunde i vederhäftig och god form erhålla dylik vägledning, vilken endast i begränsad utsträckning kunde stå till buds utan egna utrikesorgan. Emellertid kunde det invändas, att den propagandaverksamhet, som behövdes på vissa platser i utlandet, skulle kunna utövas genom privata byråer under kontroll, eventuellt också med understöd av svenska staten. Enligt de sakkunnigas uppfattning vore det dock icke möjligt att på denna väg komma till ett fullgott resultat. Om för reklamverksamheten anlätades utländska privatbyråer, hade man säkerligen att förvänta avsevärda svårigheter. De kunde visserligen genom en intensiv bearbetning på platsen bringas därhän, att de läte bruka sig även för den svenska trafiken, men att tro att denna för dem skulle kunna bliva en huvudsak vore säkerligen felaktigt. Ej heller hade man någon säkerhet för att de skulle hålla personal med tillräcklig sakkunskap ifråga om svenska förhållanden. Någon svensk enskild resebyråorganisation av beskaffenhet att kunna omhänderhava den allmänna svenska turistreklamen utomlands finnes icke för närvarande och torde väl knappast kunna åstadkommas för ett rimligt statsunderstöd. De särskilda trafikföretag, som dreve reklam i främmande länder, måste naturligtvis i första hand inrikta denna efter sitt eget speciella och icke efter det allmänna intresset, ehuru de även kunde vara detta senare till stort gagn. Svenska resebyråer i utlandet av rent privatekonomisk karaktär skulle självfallet sträva att genom såväl biljettförsäljning som övrig rörelse uppnå största möjliga inkomster och kunde då näppeligen undgå att komma i verkligt konkurrens i stället för medarbetareförhållande till de stora utlandsbyråerna; de skulle sannolikt av dessa betraktas såsom direkta konkurrenter och t. o. m. såsom tämligen svaga sådana, vilka icke behöfve bemötas med synnerlig hänsyn. I förhållande till de stora utländska trafikförvaltningarna finge sådana enskilda byråer i flera avseenden svagare ställning än de nuvarande. Vidare vore det antagligt, att den allmänna propa-

gandaverksamheten genom annonser och artiklar i pressen, genom föredrag och personliga förbindelser med publicitetens män icke skulle tillfredsställande skötas av en enskild byrå. I detta som i andra avseenden finge nog Sverige följa de stora ländernas exempel och skaffa sig egna officiella organ, om det skulle upptaga tävlan på de främmande marknadsplatserna. På en av dessa, i Berlin, torde dessutom statens järnvägars speciella affärsintresse i sammanhang med ångfärjelinjen redan i och för sig förutsätta en byrå, och vid denna kunde reklamverksamheten naturligt anknytas.

De sakkunniga hava alltså kommit till den uppfattningen, att varken utländska eller svenska privata byråer kunna på tillfredsställande sätt användas såsom organ för den svenska turistpropagandan utomlands.

I en speciell fråga angående sättet för det utländska byråarbetets bedrivande hava de sakkunniga uttalat sig, nämligen huruvida reklam- och upplysningsverksamheten även borde kombineras med egentlig resebyråerörelse med biljettförsäljning till allmänheten. De sakkunniga hava kommit till den bestämda uppfattningen, att det vore av synnerligt värde, att på några viktigare utrikes orter genom egna svenska organ med officiell ställning dreves en fullständig såväl reklam- och upplysnings- som resebyråerörelse. Av kostnadsskäl kunde detta icke komma ifråga mer än på ett fåtal platser. De där upprättade byråerna borde utgöra centraler för propagandaarbetet inom respektive länder och eventuellt även utom dessas gränser, därvid de för att med sitt arbete nå möjligast vida kretsar dels borde söka erhålla samarbete och bistånd av beskickningar, konsulat, handelskammare och andra inflytelserika svenskar och dels genom sina personligt etablerade förbindelser med andra resebyråer borde söka nå även dessas filialer utanför huvudorten. Verksamhetens art gjorde, att en avsevärd självständighet måste tillerkännas personalen i initiativ och i handlande. I länder, som icke kunde nås genom dessa propagandacentralers arbete, kunde det vara lämpligt att med enklare medel söka sprida någon svensk propaganda genom att från Sverige söka anknyta sådana förbindelser, vartill tillfälle kunde erbjudas sig.

Efter en utförlig redogörelse för det svenska turistreklam- och upplysningsarbetet i Tyskland, Frankrike, England och Förenta staterna uttalade de sakkunniga, att byråerna i Berlin, Paris, London och New York borde bibehållas i dåvarande form. Med dessa byråer täcktes de länder, från vilka Sverige enligt den förebragta statistiken erhöle den största turistströmmen och de största inkomsterna, grannländerna möjligen undantagna. Vad Danmark beträffade kunde enligt de sakkunnigas mening vägande skäl anföras för att ombilda den s. k. sovplatscentralen i Köpenhamn till en fullständig resebyrå. I fråga om Holland syntes det för det dåvarande knappast motiverat att lämna ett mera avsevärt understöd till en enskild byrå i detta land. I varje fall kunde de sakkunniga icke föreslå, att trafikförbundet för sin propaganda skulle åtaga sig ett sådant understöd. Huruvida ur statens järnvägars speciella intressen, bland annat med hänsyn till godstrafiken, en fortsatt subvention kunde vara motiverad, kunde de sakkunniga icke bedöma med säkerhet. Om en sådan subvention utginge, syntes denna emellertid innebära en så avsevärd förmån för byrån, att statens järnvägar väl kunde

vara berättigade att till gengäld fordra, att byrån tillhandaginge som reklamorgan även med avseende å persontrafiken. I övrigt borde det enligt de sakkunnigas förslag få bliva trafikförbundets sak att bedöma, huruvida och på vad sätt mindre understöd till resebyråer eller andra företag på olika orter kunde vara motiverade för att sprida svensk propaganda i länder, där icke egna resebyråer vore inrättade. Detta bleve praktiska tillämpningsdetaljer rörande propagandarbetets bedrivande, för vilka det icke kunde vara lämpligt att på förhand uppställa några regler.

Härefter hava de sakkunniga övergått till frågan om ett *centralorgan* i Sverige och därvid inledningsvis framhållit att, om ock propagandan i avgörande grad måste vila på relativt självständig verksamhet av de i utlandet upprättade byråerna, ett centralorgan i hemlandet dock icke kunde undvaras.

Beträffande de uppgifter, som skulle påvila detta organ, hava de sakkunniga anfört bland annat:

Främst kommer uppgiften att utarbeta och anskaffa allt slags reklammaterial, som för den utrikes verksamheten är oundgängligt men icke lämpligen kan framställas av utlandsbyråerna själva, således broschyrer av olika slag, varav massupplagor ständigt äro behöfliga, affischer, fotografier, klichéer, skioptikonbilder, film, i viss mån även turistiskt nyhetsmaterial och tidningsartiklar eller underlag för sådana, vidare hotellförteckningar och tidtabeller m. m. för utländska resebyråers och utländsk publiks behov, om möjligt även tjänliga resehandböcker, allt avfattat på olika främmande språk och helst under medverkan av de svenska utlandsbyråerna. Vidare gäller det att omhändertaga och vägleda främmande journalister, författare, fotografer, föredragshållare etc., som genom resebyråernas förmedling eller annorledes hitkomma och med sin resa förbereda utländsk publicitet av olika slag, samt att söka medel för lämplig propaganda i länder, som icke nås av resebyråernas verksamhet, och upprätthålla förbindelser med nationella och internationella propagandainstitutioner i utlandet.

De förstnämnda bland dessa propagandauppgifter innebära bland annat, att genom rationell arbetsuppdelning bereda underlag och material för utlandsbyråernas propagandaspridning, och enligt de sakkunnigas uppfattning är det önskvärt, att uppgiften vidgas till att, utan onödigt ingrepp i deras fria initiativ och handlande, utgöra en överledning och sammanhållande tillsyn över deras reklamarbete. Under inspektionsresor bör fruktbringande rådgivning kunna äga rum och ömsesidiga impulser givas, därvid erfarenheterna från en byrå, i den mån de äro tillämpliga, kunna utnyttjas vid en annan. Även en direkt undervisning och utbildning av personalen dels i avseende på reklamteknik och dels i avseende på kännedom om turistplatser och turistförhållanden synes lämplig. Så vitt angår statens järnvägars personal, bör denna utbildning betraktas såsom tillhörande tjänsten.

Inom landet föreligger den viktiga uppgiften att sammanföra, ena och till ekonomiskt bistånd förmå de olika trafik-, hotell- och affärsföretag, korporationer, turisttrafikföreningar, kommuner etc., som hava ekonomiskt eller annat intresse av turisttrafiken. Det gäller bl. a. att tillgodogöra sig det propagandamaterial, som finnes samlat på olika håll, att lämna sakkunnigt råd och bistånd vid avfattning av broschyrer, affischer etc., som man från lokalt eller enskilt håll kan vilja bekosta — och varigenom verksamheten också erhåller ekonomiskt stöd — samt att i övrigt verka för tillfredsställande kvalitet och om möjligt rationell enhetlighet i enskilda företags utlandspropaganda, så att större effektivitet kan uppnås än genom en plan-

löst splittrad sådan. I den mån en centralisering av propagandan kan vara möjlig att uppnå, torde detta genom den ökade effekten vara till obestriddlig fördel för såväl landet i sin helhet som för de särskilda intressenterna. — Inom landet föreligger vidare uppgiften att verka för erforderliga åtgärder för de utländska turisternas trivsel, såsom t. ex. anskaffande av språkkunnig personal, skapande av »hotellkultur» i olika avseenden, stödjepunkter för motortrafiken för turister på landsbygden, hotellkupongsystem, där det är lämpligt, guider, utflyktsmöjligheter o. s. v. Till stor del sammanfaller denna verksamhet med arbetet för de svenska turisterna.

Av de sakkunnigas ståndpunkt, att turistpropagandan bör ses såsom ett led i den allmänna upplysningsverksamheten om Sverige, följer slutligen såsom en grundläggande uppgift för centralorganet att samarbeta med andra institutioner, såsom utrikesdepartementet, kommerskollegium, exportföreningen, turistföreningen, automobilklubben, utställningsbestyrelser o. s. v., och därigenom sörja för att turistpropagandan städse står i fullgod samverkan med andra grenar av svenskt upplysningsväsende.

Av vad sålunda anförts finna de sakkunniga, att ett särskilt för utländsk turistpropaganda avsett centralorgan är nödvändigt. Att arbetet icke rimligen kunde läggas såsom sidoordnad uppgift vare sig på utrikesdepartementets pressavdelning eller exportföreningen eller något annat organ för utrikes information finna de sakkunniga uppenbart, då dessa institutioner i väsentliga delar hade uppgifter av annan art än det här vore fråga om. Jämväl ett förläggande av den centrala ledningen till svenska turistföreningen och i samband härmed en sammanslagning av denna och trafikförbundet hava de sakkunniga funnit stöta på avsevärda svårigheter. Däremot borde man icke släppa tanken på ett ingående samarbete i erforderliga delar mellan de båda organisationerna. Slutligen kunde, framhålla de sakkunniga, ifrågasättas att förlägga centralorganisationen till järnvägsstyrelsen, vilket skulle innebära upprättandet inom styrelsen av en särskild avdelning. Emellertid hade järnvägsstyrelsen själv ansett sig lämpligen böra frigöras även från sitt nuvarande, mera begränsade ansvar för den allmänna propagandan.

De sakkunniga hava uttalat sin anslutning härtill. Utlandspropagandan berörde icke blott statens järnvägars affärsintresse utan även en mängd andra, delvis därmed konkurrerande företag, järnvägar, rederier, luftrederier, hotell, kurorter o. s. v. Enandet och sammanförandet av alla dessa skilda intressen och utverkandet av frivilligt ekonomiskt stöd från så vida kretsar som möjligt måste vara ännu mycket svårare för en statsinstitution än för en fri sammanslutning. I viss mån torde även erfordras friare arbetsformer än de i statens verk vanliga. Ur den allmänna synvinkel, som de sakkunniga ville anlägga, borde turistpropagandan ses såsom ett led av den allmänna upplysningsverksamheten och intimt samarbeta med andra grenar av denna, och vid sådant förhållande syntes ledningen böra anförtros åt ett organ med en mera allsidig sammansättning. Enligt de sakkunnigas mening borde alltså trafikförbundet fortfarande utgöra centralorgan för den utländska turistpropagandan men dess ledning omorganiseras och tillföras representanter för andra grenar av svenskt informationsväsende samt reklamteknisk sakkunskap.

Det sålunda reorganiserade trafikförbundet borde, framhålla de sakkunniga, lämpligen övertaga jämväl ledning och tillsyn av det genom resebyråerna utövade reklamarbetet. Förut hade framhållits, att propagandan borde utövas med avsevärd självständighet av de särskilda resebyråerna, så att dessas handlingskraft icke bundes genom ingående detaljdispositioner. Likväl torde det icke kunna undvaras, att en viss allmän dirigering och en inspektion och rådgivning företoges hemifrån för att giva impulser, för att övervaka och för att i alla de fall där det vore möjligt förenkla arbetet genom central enhetlighet. Sambandet mellan resebyråernas yttre och trafikförbundets övervägande inre arbete vore ock av intim beskaffenhet. Onekligen hade över arbetet hittills vilat något i viss mån splittrat, och även om olägenheter därav icke framträtt, syntes det dock övervägande sannolikt, att en enhetligare ledning skulle kunna medföra ökad effekt, förhindra dubbelarbeten och kanske även medföra besparing i kostnader.

I anslutning till vad de sålunda uttalat framlade de sakkunniga ett *organisations- och kostnadsförslag*, byggt på principen att *resebyråerna* alltjämt skola drivas såsom statens järnvägars egna organ men att den positiva propagandan skall stå under ledning av och bekostas genom trafikförbundet, som för ändamålet bör undergå viss omorganisation och erhålla visst statsbidrag.

Förslaget om resebyråernas bibehållande under statsbanornas förvaltning vore, framhålla de sakkunniga, förestavat av praktiska lämplighetsskäl samt av en uppskattning av byråernas betydelse för statens järnvägar. Framst gällde därvid, att det icke kunde vara praktiskt eller ekonomiskt att överföra resebyråerna till trafikförbundets regi. Resebyråväsendet anknöte sig däremot helt naturligt till statens järnvägar. Det syntes även vara av viss betydelse, att resebyråerna ginge under statsbanornas namn, dels därigenom att den officiella karaktären ingåve förtroende hos klientelet, dels ock därigenom att biljettförsäljningsrätten, rätten att affischera, att erhålla fria resor för personalen och andra mellanhavanden med främmande förvaltningar lättare kunde ordnas för ett statsbanornas eget organ än för byråer, hörande till ett trafikförbund. För Berlinbyrån tillkomme det viktiga skälet, att denna faktiskt fungerade såsom en statens järnvägars station med hänsyn till ångfärjeförbindelsen samt måste föra sovvagnslistorna för svenska sovvagnar o. s. v.

Emellertid syntes det de sakkunniga icke vara lämpligt att organisatoriskt och i personaluppsättning därifrån särskilja det rena reklamarbetet. Bland annat för ställningen utåt vore det synnerligen önskvärt, att hela verksamheten på varje särskild plats leddes av en enda och tillräckligt representativ person.

De sakkunnigas förslag innebure alltså, att personaluppsättningen och resebyråernas drift enhetligt skulle handhavas av statens järnvägar men att personalen vid utövan det av propagandaarbetet skulle vara underställd ledning och tillsyn av det omorganiserade trafikförbundet. Förutsatt att järnvägsstyrelsen vid tillsättande av den med reklam sysslande personalen toge vederbörlig hänsyn till trafikförbundets önskemål om härför lämpad arbetskraft samt att järnvägsstyrelsen och trafikförbundet även i övrigt arbetade i samförstånd, borde enligt de sakkunnigas uppfattning icke någon svårighet uppstå härigenom.

Det vore enligt de sakkunnigas mening önskvärt, att vid resebyråföreståndarnas sida till råd och stöd för dem inrättades rådgivande kommittéer av utlandssvenskar i framskjuten ställning icke blott i London och Berlin — där dylika vid tidpunkten för betänkandets avlåtande redan funnos — utan även i Paris och New York.

Som tidigare nämnts, skulle enligt de sakkunnigas förslag det erforderliga *centralorganet* utgöras av svenska trafikförbundet. Innan detta kunde övertaga de vidgade uppgifterna och det med statsanslag förenade större ansvaret, förutsatte emellertid de sakkunniga vissa ändringar i dess inre organisation. Härom hava de sakkunniga anfört huvudsakligen:

Man måste söka säkerställa en aktiv medverkan av andra offentliga och enskilda institutioner med närliggande verksamhetsfält och således sörja för en allsidig kompetens i ledningen och för full samverkan mellan olika grenar av svensk upplysningsverksamhet. I ledningen böra därför representeras: järnvägsstyrelsen, med vilken såsom förvaltare av resebyråerna ett intimt samförstånd är oundgängligt, utrikesdepartementet för att säkerställa samarbete med dess pressavdelning, exportföreningen för samarbete med den kommersiella propagandan och för tillvaratagande av de kommersiella intressena i turistväsendet samt turistföreningen, vilkens erfarenheter böra tillvaratagas bland annat för lämplig dirigering av turistströmmen samt för samarbete i praktiska detaljer, till exempel ifråga om fotografier och illustrationsmaterial. De ekonomiska intressenterna och bidragsgivarna böra representeras genom 3 av trafikförbundets råd utsedda ledamöter. Representanterna för järnvägsstyrelsen och utrikesdepartementet torde lämpligen böra utses av Kungl. Maj:t. Men vidare synes det de sakkunniga nödvändigt, att i styrelsen insättes en i reklamtekniskt avseende kvalificerad person. Reklamtekniken står under stark utveckling, och då förbundets arbete till stor del vilar på denna teknik, är det angeläget, att inom styrelsen, som har att leda verksamheten, sakkunskap på detta område blir företrädd. Många misstag kunna säkerligen förebyggas därigenom, mycket arbete, som eljest blir bortkastat, ledas in på rätt spår. Den speciellt reklamsakkunnige ledamoten bör lämpligen utses av trafikförbundets råd, men utan hänsyn till att representera något visst specialintresse inom förbundet.

De sakkunniga föreslå således, att svenska trafikförbundet skall hava en styrelse av 8 personer, nämligen: 2 utsedda av Kungl. Maj:t, vilka skola representera utrikesdepartementet och järnvägsstyrelsen och av vilka den ene skall vara ordförande i styrelsen, 1 utsedd av Sveriges allmänna exportförening, 1 utsedd av svenska turistföreningen, 4 utsedda av svenska trafikförbundets råd, varav en speciellt reklamtekniskt sakkunnig, jämte en suppleant för en var av styrelseledamöterna.

Dessutom torde järnvägsstyrelsen med hänsyn till driftsgemenskapen böra berättigas att adjungera en i överläggningarna men ej i besluten delaktig representant.

Revision bör verkställas av en av Kungl. Maj:t utsedd och en eller två av förbundets råd utsedda revisorer.

Den på nämnda sätt utsedda styrelsen skall vara förbundets högsta beslutande organ och således övertaga nuvarande styrelsens och råds uppgifter i dessa avseenden samt bland annat fastställa kostnadsstaten och antaga huvudbefattningarnas innehavare bland personalen. Liksom nu torde en verkställande direktör böra vara anställd.

Denna organisation är dock ej tillräcklig. Trafikförbundet behöver för framtiden i minst lika hög grad som förut stå i direkt förbindelse med

möjligast vida kretsar av alla de intressen, som beröras av turisttrafiken. Med de skilda förhållandena i olika delar av vårt land är det också nödvändigt, att de särskilda landskapens turistorganisationer samverka med det centrala organet för att detta skall kunna få tillräcklig praktisk sakkunskap att leda reklamverksamheten och väga de understundom stridiga intressena mot varandra. Rådet måste således bibehållas, och det kommer enligt de sakkunnigas förslag att få åt sig överlämnade uppgifterna att utse vissa styrelseledamöter och revisorer samt i övrigt ha en rådgivande karaktär. Likaledes bör åt årsmötet behållas det i sista hand avgörande inflytandet på verksamheten, därutinnan årsmötet har att välja rådets medlemmar och besluta, vilka andra institutioner, som skola äga att utse sådana. Årsmötet har även att fastställa vinst- och förlust- samt balansräkning för förbundet.

I fråga om täckningen av kostnaderna för resebyråerna hava de sakkunniga funnit lämpligast, att dessa med undantag av sådana utgifter, som avse den rena reklamen, stanna på statens järnvägars utgiftsstat. Hit borde således också föras kostnaderna för det synnerligen omfattande arbetet med att tillhandahålla upplysningar, råd och reseplanläggningar till allmänheten och till andra resebyråer. De sakkunnigas förslag innebär alltså, att statens järnvägar skulle svara för den totala driftkostnaden (lokal-, personal- och expeditionskostnader), som för det dåvarande efter avdrag av inkomsterna stego till 185,000 kronor, men att de direkta reklamutgifterna, då beräknade till i avrundat tal 88,000 kronor, skulle övertagas av trafikförbundet. Förbundets budget skulle alltså med dåvarande kostnader belastas med nyssnämnda belopp, 88,000 kronor, varjämte statens järnvägars bidrag till förbundet om 10,000 kronor skäligen borde bortfalla. Från statens järnvägar skulle alltså avlastas ett belopp av tillhoppa 98,000 kronor.

Efter en undersökning av trafikförbundets inkomster och utgifter hava de sakkunniga under nyss angivna förutsättningar framlagt följande förslag till budget för förbundet, vilket förslag återgives med påpekande av att de sedan år 1927 inträffade valutaförändringarna givetvis numera påkalla andra siffror:

<i>Utgifter.</i>		<i>Inkomster.</i>	
Reklammaterial o. d.	kr. 70,000	Bidrag och medlemsavgifter	kr. 50,000
Reklam vid resebyråerna ...	» 94,500	» av Stockholms stad	» 10,000
Allmänna omkostnader	» 21,000	Restaurantaktiebolaget	» 75,000
Löner	» 47,000	Annonser	» 45,000
Resekostnader	» 4,000	Statsanslag	» 80,000
Representation	» 2,500	Diverse	» 2,000
Provisioner	» 20,000		
Räntor	» 3,000		
	<hr/>		
	Summa kr. 262,000		Summa kr. 262,000

Det erforderliga statsbidraget skulle således enligt de sakkunnigas beräkningar utgöra 80,000 kronor, innebärande — då från statens järnvägar skulle avlastas ett belopp av 98,000 kronor — en nettominskning för det allmänna av 18,000 kronor.

Beträffande det föreslagna statsbidraget anförde de sakkunniga bland annat:

Beloppet är beräknat efter nuvarande behov och bör täckas genom anslag å statsbudgeteten. Såsom villkor för anslaget bör uppställas, att förbundets övriga inkomster uppgå till sammanlagt minst dubbla statsbidraget. Dessutom bör anslagets beviljande göras beroende av att trafikförbundet erhåller den organisation, som av de sakkunniga föreslagits, i vilket syfte stadgarna böra underställas Kungl. Maj:ts prövning och godkännande, samt att i stadgarna intages förbud mot ändring utan Kungl. Maj:ts tillstånd.

Beträffande anslagets användning synes det med förbundets starkt specialiserade verksamhet icke erforderligt eller ens lämpligt att stadga några detaljerade föreskrifter. De av Kungl. Maj:t utsedda styrelseledamöterna i trafikförbundet böra åläggas att till Kungl. Maj:t göra anmälan, därest styrelsens fattar beslut, som de finna sig icke kunna biträda. Vidare bör föreskrivas, att i revisionsberättelse, som årligen skall ingivas till Kungl. Maj:t, skall lämnas specificerad redogörelse över användningen av förbundets medel för olika ändamål, varvid det skall åligga den av Kungl. Maj:t utsedde revisorn att särskilt yttra sig, huruvida tillgängliga medel synas vara på ändamålsenligt sätt använda.

Slutligen hava de sakkunniga framfört vissa *önskemål rörande viktigare detaljspörsmål*, varå de under utredningens gång fäst sin uppmärksamhet.

Bland de direkta reklamutgifterna inginge som ett viktigt led utarbetandet av broschyrer och dylika publikationer. I avseende härå ville de sakkunniga framhålla, att ifrågavarande publikationer måste tekniskt väl planläggas, så att innehållet bleve korrekt och överskådligt samt fängade intresset hos den publik, för vilken publikationerna avsåges. En annan fråga av stor ekonomisk betydelse vore den om reproduktionskostnaderna. Manuskript måste vara fullständigt utarbetade samt tryckeriernas anbud och räkningar underkastas sakkunnig granskning. Möjligen kunde statens tryckerisakkunnige få anlitas för detta ändamål. Vad som sagts om kvalitetskraven på publikationerna gällde även ifråga om affischerna. Resebyråernas utmärkta läge borde tillfullo utnyttjas genom den bästa möjliga fönsterskyltning. Ökad uppmärksamhet borde ägnas det förträffliga och effektiva reklammedel, som vackra fotografier utgjorde. Möjligheten av filmpropaganda förtjänade ingående prövning. Det vore synnerligen önskvärt, att tullfrihet utverkades för reklam-litteratur och film, som genom trafikförbundet utsändes i reklamsyfte. I fråga om tullvisiteringen framhölles, att det icke torde vara uteslutet att vid denna vederbörlig hänsyn toges till de resandes karaktär av utländska turister och osannolikheten av försök till olovlig varuinförsel från deras sida. Beträffande tullförfattningarna vore en sådan ändring önskvärd, att någon höjning medgaves för utländska resande av den medgivna tullfria kvantiteten tobaksvaror. Slutligen vore det mycket önskvärt, att trafikförbundet alltjämt sökte samverka med hotell och restauranger för att uppnå sådana förbättringar som en utländsk publik utan alltför stora anspråk vore van vid och gärna fordrade för att känna trevnad.

På grundval av sin sålunda förebragta utredning hava de sakkunniga föreslagit, att statens järnvägar bemyndigas att fortfarande i huvudsak såsom ditills driva rese- och reklambyråerna i Berlin, Paris, London och New York samt bestrida samtliga kostnader för byråernas drift, dock ej de direkta reklamutgifterna;

att till råd och stöd för resebyråerna inrättas rådgivande kommittéer av utlandssvenskar i framskjuten ställning;

att trafikförbundet omorganiseras på angivet sätt samt, utan att från-
hända resebyråpersonalen dess erforderliga handlingsfrihet i propaganda-
arbetet, övertager ledning och tillsyn av det direkta reklamarbetet vid rese-
byråerna;

att trafikförbundet, under förutsättning att omorganisation företagits och
att dess övriga inkomster uppgå till minst dubbla beloppet, erhåller stats-
bidrag om 80,000 kronor att jämte förbundets övriga medel användas till
turistreklam- och upplysningsverksamhet i utlandet; samt

att nyss angivna särskilda önskemål beaktas.

III. Utlåtanden över 1927 års sakkunnigbetänkande m. m.

Över de sakkunnigas sålunda framlagda betänkande och förslag hava ut-
låtanden avgivits den 23 december 1927 av svenska trafikförbundet, den 29
december 1927 av statskontoret, den 31 december 1927 av järnvägsstyrelsen,
samma dag av kommerskollegium, som överlämnat yttranden av Stockholms
och Skånes handelskammare, svenska handelskamrarna för Storbritannien och
Irland, i Frankrike och för Amerikas förenta stater, svenska Amerikalinjen,
ångfartygsaktiebolagen Göta kanal och Gotland, Hallands ångfartygsaktie-
bolag, aktiebolaget Aerotransport och Bergslagernas järnvägsaktiebolag, den
10 januari 1928 ånyo av järnvägsstyrelsen med anledning av vad kommers-
kollegium i nyssberörda utlåtande anfört, den 12 december 1927 av beskick-
ningen i Washington, den 31 december 1927 av beskickningen i Berlin, den
7 och den 20 januari 1928 av beskickningen i Paris, den 19 december 1927
av kungl. automobilklubben, den 9 januari 1928 av Sveriges allmänna export-
förening, den 30 januari 1928 av svenska turistföreningen, den 16 oktober
1928 ånyo av järnvägsstyrelsen, den 21 januari 1929 ånyo av trafikförbundet
samt den 13 september 1929 av riksräkenskapsverket.

Beträffande det närmare innehållet i de sålunda avgivna utlåtandena torde
jag i huvudsak få hänvisa till handlingarna i ärendet. I all synnerhet gäller
detta de ofta vidlyftiga ekonomiska kalkylerna. Den inträdda förändringen
av den svenska valutans värde i förhållande till de utländska ävensom de
förändringar beträffande den av statens järnvägar bedrivna utländska person-
trafikreklamen, vilka vidtagits under den senaste tiden, hava nämligen med-
fört så väsentliga förskjutningar i de tidigare förutsättningarna för det ifråga-
varande spörsmålets bedömande ur kostnadssynpunkt, att jag anser mig
böra i det stora hela förbigå de i de olika utlåtandena anförda kostnadsbe-
räkningarna. Jag kommer alltså i förevarande sammanhang främst att uppe-
hålla mig vid de uttalanden rörande frågor av principiell och organisatorisk
art, som framkommit i utlåtandena.

Trafikförbundet har i sitt yttrande den 23 december 1927 anfört, att
organisationsförslaget gäve förbundet anledning till betänkligheter.

Järnvägsstyrelsen hade förklarat, att den icke hyste någon önskan att
uppehålla reklamverksamheten, såsom varande en för styrelsen främmande
arbetsuppgift, vilken därför skulle överflyttas till trafikförbundet. Stora och

ökade krav ställdes samtidigt på personalen vid resebyråerna i kvalitativt, representativt och reklamtekniskt avseende. Den ansåges böra utbildas och tidvis förstärkas. Trafikförbundet ålades allt ansvar för den reklam och upplysning, som komme att göras eller lämnas av nämnda personal, men i frågor rörande tillsättande och utbildning av densamma skulle förbundet strängt taget icke tillerkännas något positivt inflytande. Ansvaret för personalens tillsättande och utbildning skulle påvila järnvägsstyrelsen, som samtidigt befriades från allt deltagande i den aktiva reklamverksamheten.

Den verkliga innebörden av detta förslag vilade på förutsättningen av ett fullkomligt samförstånd mellan järnvägsstyrelsen och trafikförbundet, vilket vore riktigt, ty meningsskiljaktigheter av sådan art, att de — enligt vad de sakkunniga föresloge — behöfve hänskjutas till Kungl. Maj:ts avgörande, borde enligt förbundets förmenande icke ens få ifrågasättas. Förslaget beaktade däremot ej den logiska ansvarsfördelningen i fråga om reklamarbetet mellan järnvägsstyrelsen och förbundet. Förbundet vore ense med de sakkunniga att upplysnings- och propagandaarbetet för närvarande lämpligast borde bedrivas från statens järnvägars i utlandet varande resebyråer. Men om detta arbete skulle stå under förbundets ledning och ansvar syntes det ligga i öppen dag, att vid tillsättandet och utbildningen av den härför lämpliga personalen ett blott hänsynstagande till förbundets önskemål ej vore tillfyllest. Förbundet borde principiellt sett vara ansvarigt även för reklampersonalens tillsättande. Det egendomliga fallet kunde annars inträffa, att eventuella anmärkningar mot reklamens utförande komme att drabba den härför oansvariga organisationen eller järnvägsstyrelsen.

Om reklamverksamheten skulle övertagas av trafikförbundet måste personalfrågan lösas på ett för vederbörande parter tillfredsställande sätt. Denna fråga borde under sådana förhållanden överlämnas åt statens järnvägar och förbundet för gemensam utredning, detta så mycket mer som erfarenheten komme att giva vid handen, i vilken utsträckning personalorganisationen krävde omläggning.

Den av de sakkunniga föreslagna styrelsen hade erhållit en representativ sammansättning, varvid emellertid i förbundet representerade intressen icke blivit tillgodosedda i så hög grad, som syntes önskvärt.

De statens organ, som det enligt förbundets uppfattning skulle vara ett reellt intresse att hava representerade i dess styrelse, vore: statens järnvägar, vilkas reklamverksamhet förbundet genom statsanslagets mottagande närmast skulle komma att fortsätta, kommunikationsdepartementet, såsom handläggande jämväl andra kommunikationsärenden än järnvägarnas, samt utrikesdepartementet, med vilket förbundet med sin verksamhet riktad på utlandet måste hava ett intimt samarbete. Det syntes därför riktigt, att statens intressen närmast tillvaratoges av representanter i förbundets styrelse för dessa tre statsinstitutioner. De båda departementsrepresentanterna skulle helt naturligt utses av Kungl. Maj:t. Järnvägsstyrelsen syntes däremot själv böra utse statens järnvägars representant, och därmed förfölle behovet av att järnvägsstyrelsen »borde berättigas adjungera en i överläggningarna, men ej i beslutet delaktig representant». Av Kungl. Maj:t borde dessutom utses en tredje ledamot att fungera som förbundets ordförande; denne borde som för närvarande vara en person, vilken med representativa egenskaper förenade en allsidig blick för turisttrafikens betydelse utan att aktivt tillhöra någon denna trafik berörande ekonomisk intressegrupp. Förbundets egna representanter i styrelsen, vilka åtminstone formellt skulle tillsättas av dess råd, föresloges till fem.

Förbundet ansåge således, att styrelsen borde utgöras av 9 personer, varav 3 (ordföranden inbegripen) utsåges av Kungl. Maj:t, 1 av järnvägsstyrelsen och 5 av förbundets råd, samt att ordföranden icke skulle tillhöra någon i förbundet representerad ekonomisk intressegrupp. För var och en av de övriga 8 ledamöterna borde väljas en suppleant.

Av det sagda framginge, att förbundet i likhet med de sakkunniga ansåge, att rådet borde bibehållas.

I en i och för sig berättigad strävan att tillförsäkra staten ett kontrollerande inflytande över förbundets verksamhet hade de sakkunniga föreslagit teoretiska kontrollåtgärder, vilka för en sammanslutning med trafikförbundets syften syntes sakna praktisk betydelse. Förslaget att de av Kungl. Maj:t utsedda styrelseledamöterna i trafikförbundet borde åläggas att till Kungl. Maj:t göra anmälan, därest styrelsen fattade beslut, som de funne sig icke kunna biträda, syntes vara av sådan art, men i denna åtgärd låge dessutom ett visst misstroende mot förbundets övriga styrelseledamöter. Förbundet ansåge sig därför böra avstyrka densamma, så mycket mer som den icke toge hänsyn till solidariteten och det nödvändiga goda samarbetet inom styrelsen och bestämmelsens tillämpande i praktiken på grund härav skulle kunna medföra svårigheter i reklamarbetets planläggning och utförande.

De sakkunnigas utgiftssumma uppginge till 262,000 kronor; den vore lågt beräknad och toge dessutom icke hänsyn till nyupplagd reklam i vissa länder och behovet av ökade allmänna omkostnader. Men de sakkunniga förutsatte trots detta, att reklamarbetet skulle vidgas. Gent emot nämnda summa stode inkomsterna, vilka enligt av förbundet framlagda beräkningar borde minskas med minst 25,000 kronor. Då det för reklamen från resebyråerna för det dåvarande anslagna beloppet, 94,500 kronor, alltjämt borde utgå till detta ändamål, måste minskning äga rum på annat håll för att budgeten skulle gå ihop. Förbundet hölle emellertid med visshet före, att någon minskning ej utan allvarligt men kunde ske beträffande utgifter för annan reklammateriel, ej heller kunde allmänna omkostnader, löner, resekostnader eller andra konton minskas, därest verksamheten på ett rationellt sätt skulle kunna bedrivas.

De sakkunniga hade ansett, att beloppet 80,000 kronor vore beräknat efter dåvarande behov, och i vad mån detta framdeles kunde stegras, finge då underkastas prövning. Förbundet vore av den åsikten, att nämnda belopp icke motsvarade det verkliga behovet av statsmedel för att kunna såväl upprätthålla reklamverksamheten i utlandet som även säkerställa centralorganisationens i Sverige arbete. De 80,000 kronorna syntes fastmer vara ett utjämningsstal i en budget, där utgifterna vore för lågt beräknade och inkomsterna för högt uppskattade och dessutom delvis av tveklaktig natur.

Som villkor för anslaget hade de sakkunniga vidare ansett sig böra uppställa, att förbundets övriga inkomster uppginge till sammanlagt minst dubbla summan. Utgående från summan 80,000 kronor skulle förbundet sålunda garantera minst 160,000 kronor årligen, men i verkligheten, för att budgeten skulle gå ihop, anskaffa 182,000 kronor. Uppställandet av detta villkor

kunde endast förklaras av bristande kännedom om reklamarbetets uppläggning och art samt sättet för medlens anskaffande. Förbundet ville i anledning därav betona, att om staten skulle anse sig böra bidraga till utlandsreklamens upprätthållande från en neutral central organisation, detta bidrag borde vara så tillmätt, att det motsvarade kostnaderna för den del av verksamheten, som bidraget närmast vore avsett att upprätthålla, samt för den i samband därmed erforderliga personalökningen inom denna organisation. Framtiden finge sedan utvisa, huruvida statsbidraget vore till sin storlek väl avpassat samt huruvida möjligen utvägar skulle kunna finnas för verksamhetens upprätthållande och vidgande även med eventuellt minskat statsbidrag.

Såsom sammanfattning av sin ståndpunkt till förevarande spörsmål har förbundet slutligen uttalat, bland annat, att förbundet ej såge sig i stånd och ej heller funne med sitt ansvar förenligt att på de angivna villkoren mottaga det föreslagna statsanslaget, utan att förbundet för övertagande av den enligt de sakkunnigas förslag utökade reklamverksamheten ansåge önskvärt:

att ett statsbidrag för det dåvarande icke komme att understiga 125,000 kronor för år, varav skulle utgå: 94,500 kronor för upprätthållandet av den reklamverksamhet, som bedreves av statens järnvägars egna organ i utlandet, 16,000 kronor för utvidgning av reklamverksamheten till vissa europeiska och utomeuropeiska länder och 14,500 kronor för säkerställande av förbundets i förening med övertagandet av nämnda utlandsreklam nödvändiga inre omorganisation,

att statsbidraget i fråga lämnades utan sådant villkor för dess utbetalning, som de sakkunniga ansett sig böra uppställa,

att vid tillsättandet av styrelsemedlemmar hänsyn toges till de av förbundet anförda önskemålen rörande styrelsens sammansättning, samt

att reklampersonalfrågan vid statens järnvägars resebyråer i utlandet underkastades förnyad prövning, med uppdrag åt statens järnvägar och förbundet att gemensamt söka träffa en för båda parterna tillfredsställande lösning.

Statskontoret har i huvudsak uttalat följande:

Den nationalekonomiska betydelsen av den utländska turisttrafiken samt önskvärdheten även ur andra synpunkter att vårt land och dess förhållanden bleve i större utsträckning kända i utlandet syntes väl motivera, att statsverket ekonomiskt stödde den för ändamålet erforderliga propagandan. Härigenom bleve staten också i tillfälle att övervaka, att denna propaganda vore måttfull och vederhäftig, och kunde jämväl i övrigt inverka på turistväsendets utveckling i sund riktning. Mot att den centrala ledningen av den allmänna reklamen helt omhänderhades av trafikförbundet med bidrag av statsmedel syntes, därest förbundet omorganiserades på föreslaget sätt, ej vara något att erinra. Att kostnaderna för turistreklamen i viss utsträckning bestredes av egentliga statsmedel finge anses vara riktigt. Huru stor del av dessa kostnader, som statens järnvägar i deras egenskap av trafikföretag fortfarande borde bära, syntes i brist på exakta beräkningsgrunder i viss grad vara en lämplighetsfråga. Givetvis hade det varit synnerligen önskvärt, att förbundet

kunnat påräkna understöd av fast karaktär och i större omfattning från dem, som droge den direkta ekonomiska vinsten av turisttrafiken — fränsett statens järnvägar. Man syntes emellertid få utgå ifrån att förbundets styrelse i fortsättningen sökte att vinna bidrag i form av medlemskap eller på annat sätt från av turisttrafiken ekonomiskt beroende sammanslutningar och enskilda.

Järnvägsstyrelsen har i sitt utlåtande den 31 december 1927 erinrat, att styrelsen redan tidigare hemställt att bliva befriad från sin befattning med reklamverksamhetens ordnande i utlandet, samt i anslutning därtill anfört:

Styrelsen hade då tänkt sig, att det förefintliga samarbetet i fråga om lokal och personal mellan resebyråerna och reklambyråerna skulle upplösas. De sakkunniga vore även av den meningen, att styrelsens befattning med den allmänna reklamen skulle upphöra; de föresloge emellertid, att resebyråarbetet och reklamarbetet skulle bedrivas i samma lokal, med samma föreståndare och delvis även med samma personal. Givetvis kunde mycket i denna anordning vara ägnat att väcka betänkligheter. Svenska trafikförbundet hade också starkt framhävt sin tveksamhet på denna punkt. Förbundet syntes bland annat önska ett bestämmande inflytande beträffande resebyråpersonalens utbildning och antagning. Styrelsen kunde dock icke avstå från rätten att på vanligt sätt antaga och placera statens järnvägars befattningshavare, vilket även gällande regler för statstjänstemäns anställande och befordring gjorde till en nödvändighet. Styrelsen ville emellertid vid resebyråföreståndarnas och andra av saken berörda tjänstemäns tillsättande iakttaga, att de valdes med hänsyn till behövliga kvalifikationer även för reklamarbetets bedrivande, och skulle härvid i möjligaste mån taga hänsyn till från förbundets sida framställda önskemål. Önskade förbundet på en eller flera resebyråer anställa särskilda tjänstemän för reklamarbetet, vare sig för hela året eller för viss del därav, skulle styrelsen ock, i den mån utrymmes- och andra hänsyn gjorde detta möjligt, söka tillmötesgå sådana önskningar under förutsättning givetvis, att dylika tjänstemän underordnades vederbörande resebyråers chefer.

Styrelsen ansåge därför att, om man byggde på ett fortbestående gott samförstånd och det intima samarbete, som erkänt dittills varit för handen, man kunde komma fram på den väg, som kommitterade velat anvisa. Styrelsen ville därför ej för sin del avvisa densamma, i synnerhet som den också utan tvivel borde avsevärt nedbringa kostnaderna såväl för lokal som personal. Särskilt vore härvid att märka, att den huvudsakliga delen av arbetet infölle på olika tidpunkter, i det att reklamverksamheten vore koncentrerad till årets första månader, resebyråverksamheten åter huvudsakligen till sommaren.

Beträffande de av de sakkunniga föreslagna rådgivande kommittéerna hade styrelsen i princip intet att invända. Styrelsen ville endast framhålla, att kommittéernas uppgift borde preciseras till att de skulle hjälpa resebyråföreståndarna i deras egenskap av reklamchefer.

Vad beträffade förbundets organisation ville det synas styrelsen, som om de sakkunniga i sitt förslag härom gått något för långt i fråga om att binda förbundet. Det viktiga vore att staten, om betydande belopp tilldelades förbundet för att ombesörja den nya verksamheten, också tillförsäkrade sig inflytande på och kontroll över medlens användning. Ehuru styrelsen kunde

ansluta sig till vad de sakkunniga föreslagit ifråga om förbundets styrelse, föredroge styrelsen dock avgjort trafikförbundets förslag, att Kungl. Maj:t skulle utse tre styrelseledamöter, av vilka en skulle vara ordförande, en representera utrikesdepartementet och en kommunikationsdepartementet, samt att järnvägsstyrelsen skulle utse en ledamot. Någon anledning för Kungl. Maj:t att i övrigt lämna föreskrifter om förbundets styrelse och råd m. m. torde icke förefinnas. Mot vad de sakkunniga föresloge beträffande revision hade styrelsen ingen erinran.

I fråga om kostnaderna har järnvägsstyrelsen erinrat, att de sakkunniga ansett att styrelsen borde svara för de kostnader för resebyråernas drift (för år 1926 uppgående till 104,000 kronor och för år 1928 beräknade till 100,000 kronor), som enligt styrelsens beräkningar sammanhänge med resebyråernas åliggande att ombesörja reklamen. Styrelsen kunde icke inse riktigheten härav. Allra minst vore det berättigat att icke taga detta belopp i betraktande, då statens bidrag uppskattades. Från denna utgångspunkt har järnvägsstyrelsen beräknat det erforderliga statsbidraget till 155,000 kronor förutom 50,000 kronor såsom bidrag från statens järnvägar i egenkap av affärsföretag.

De sakkunnigas förslag, att såsom förutsättning för statsbidragets utgående skulle stadgas viss relation till trafikförbundets övriga inkomster, har järnvägsstyrelsen i princip biträtt och tillika framhållit, att om förbundets inkomster, med vissa undantag, något år vore lägre än vad sålunda förutsatts, statsbidraget för därpå följande år skulle utgå med samma belopp som denna lägre inkomst.

Styrelsen har förutsatt, att Kungl. Maj:t av riksdagen erhöle ett generellt bemyndigande att utbetala bidrag till svenska trafikförbundet enligt angivna grunder. Med hänsyn till att reklamen måste ordnas i god tid vore det praktiskt omöjligt att på ett tillfredsställande sätt upprätthålla och sköta utlandsreklamen, därest anslaget för varje särskilt år skulle beviljas av riksdagen.

Med avseende på de av de sakkunniga angivna särskilda önskemålen har styrelsen förklarat sig så mycket mera kunna ansluta sig till dem, med undantag för ett par detaljer, som de i det stora hela icke innebure något annat än fortgående på samma vägar och fortsatt tillämpning av samma metoder, som redan användes.

Kommerskollegium har till en början redogjort för det huvudsakliga innehållet i de av kollegium införskaffade yttrandena.

Kollegium har därvid meddelat, att de sammanslutningar och företag, som uttalat sig, i huvudsak tillstyrkt de sakkunnigas förslag under framhållande av turisttrafikens betydelse och nödvändigheten av en väl ordnad och vederhäftig reklam- och upplysningsverksamhet. I flertalet yttranden framhävdes uttryckligt, att resebyråerna i utlandet icke kunde undvaras för bedrivande av arbetet på ett tillfredsställande sätt, varjämte lämpligheten utav att den centrala ledningen av verksamheten anförtröddes åt svenska trafikförbundet underströkes. En kraftig medverkan från statens sida för verksamhetens finansiering syntes allmänt anses oundgängligen erforderlig.

Mot de i förslaget innefattade ekonomiska beräkningarna hade emellertid från flera håll framställts anmärkningar.

För egen del har kommerskollegium — under framhållande särskilt av turisttrafikens värde såsom underlag för de kommersiella förbindelsernas utveckling i allmänhet — funnit fullgoda skäl föreligga för det allmänna att ekonomiskt medverka till reklamverksamhetens upprätthållande. Mot de sakkunnigas förslag till verksamhetens organiserande har kollegium förklarat sig i huvudsak icke hava något att erinra. De sakkunnigas beräkningar med avseende å trafikförbundets ekonomi ansåge däremot kollegium vara mindre tillfredsställande. Vad statsanslaget beträffade syntes det emellertid kollegium, som om redan det i förslaget upptagna anslagsbeloppet, 80,000 kronor, utgjorde ett maximum för statens direkta bidrag till verksamheten ifråga. Någon höjning därav kunde kollegium för sin del i varje fall icke förorda. Ifråga om förbundets affärsrörelse syntes däremot de sakkunniga enligt kollegii mening icke hava beaktat de olika möjligheterna till inkomster för förbundet, som på dylik väg stode att erhålla.

I sistnämnda hänseende har kollegium föreslagit

1) övertagande av ensamrätten till annonsering å statens järnvägars stationer och tåg;

2) gottgörande av den statens järnvägar tillfallande ersättning, som turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag till statens järnvägar enligt gällande kontrakt utbetalade utöver vad som kunde anses motsvara skälig hyra för i anspråk tagna lokaler och restaurangvagnar;

3) övertagande på fördelaktiga villkor av restaurantbolagets preferensaktier, som för närvarande innehavas av enskilda; samt

4) utgivande av andra med trafikväsendet sammanhängande, inkomstbringande tryckalster, varvid särskilt nämnts »Sveriges kommunikationer».

Beträffande frågan, huruvida ett statsanslag borde ställas i viss relation till förbundets övriga inkomster, har kollegium funnit mest ändamålsenligt, att en dylik relation finge avseende endast å förbundets inkomster av avgifter och bidrag från förbundets medlemmar.

Med tillstyrkande i huvudsak av de sakkunnigas förslag till organiserande av turistreklam- och upplysningsverksamheten i utlandet har kollegium hemställt om ytterligare utredning enligt av detsamma angivna riktlinjer i fråga om möjligheterna till ökade inkomster för trafikförbundet.

I sitt utlåtande den 10 januari 1928 har *järnvägsstyrelsen* till granskning upptagit de av kommerskollegium framförda förslagen om åvägabringande av ökade inkomster för förbundet och därvid, såsom av handlingarna närmare framgår, kommit till det resultatet, att ett genomförande av förslagen, i den mån så kunde ske, icke torde kunna medföra någon nämnvärd inkomstökning.

Beskickningarna i Washington, Berlin och Paris hava i stort sett icke haft något att erinra mot de sakkunnigas förslag.

Kungl. automobilklubben har anfört att, enär klubbens verksamhet icke berördes av det framlagda betänkandet i annan mån än att ett samarbete förut-

sattes mellan det angivna centralorganet i Sverige och klubben, vartill klubben givetvis gärna ville medverka, klubben ansett sig icke böra i övrigt yttra sig över förslaget.

Sveriges allmänna exportförening ansluter sig till de sakkunnigas uppfattning, att en mera konsekvent genomförd centralisering av de olika anordningarna för turistreklam- och upplysningsverksamhet om Sverige i utlandet borde genomföras. Föreningen ansåge sig emellertid ej hava anledning att närmare ingå på den av de sakkunniga föreslagna omorganisationen av trafikförbundet. Beträffande den utländska organisationen av reklamarbetet tillstyrkte föreningen, att till råd och stöd för de svenska rese- och reklambyråerna i Berlin, Paris, London och New York i enlighet med de sakkunnigas förslag inrättades rådgivande kommittéer av utlandssvenskar i framskjuten ställning.

Svenska turistföreningen har anfört, att föreningen i likhet med de sakkunniga ansåge, att trafikförbundet — vilket sedan 25 år tillbaka vore den institution som här i landet företrätt dem, som hade ett direkt ekonomiskt intresse i den utländska turisttrafiken till Sverige, och som för ifrågavarande intressenters räkning handhaft den huvudsakliga delen av den utländska reklamen — vore den organisation, som fortfarande borde ha ledningen av denna verksamhet. Förbundet besatte också otvivelaktigt goda kvalifikationer att tillvarata det allmänns intressen i den riktning och omfattning de sakkunniga föreslagit.

Då trafikförbundets intressenter i första hand skördade vinsten av statens åtgärder på förevarande område, torde det ock vara uppenbart att statens bidrag borde ställas i ett visst förhållande till den offervillighet intressenterna själva visade. Å andra sidan borde statsanslaget, om det skulle göra vederbörlig nytta, ej sättas alltför lågt, ty visade de enskilda stor offervillighet borde staten stödja denna genom att icke alltför hårt beskära sitt anslag.

Uppenbart vore, att då från det allmänns sida ett betydande understöd lämnades för en reklam i utlandet av nu ifrågavarande slag, staten måste beredas tillfälle att pröva och gilla den organisation, som hade att nyttiggöra de medel som staten lämnade. I detta avseende kunde turistföreningen helt instämma i de sakkunnigas huvudprincip, att organisationen borde vara så utformad, att den säkerställde en aktiv medverkan av offentliga och enskilda institutioner med beslättrade uppgifter och således med säkerhet möjliggjorde en allsidig kompetens i ledningen och full samverkan mellan olika grenar av svensk upplysningsverksamhet.

I sitt utlåtande den 16 oktober 1928 har *järnvägsstyrelsen* till en början konstaterat, att så gott som alla de korporationer, som yttrat sig i saken, i princip tillstyrkt eller förklarat sig icke hava någon invändning att göra mot de sakkunnigas förslag, vilket även av styrelsen i dess utlåtande den 31 december 1927 i det väsentliga tillstyrkts. Vid sådant förhållande ansåge sig styrelsen icke hava anledning att ingå på frågan utom beträffande två punkter.

Den ena av dessa vore frågan om reklamverksamhetens inre organisation vid resebyråerna i utlandet och särskilt möjligheten och lämpligheten av den sammankoppling av resebyråarbetet och reklamarbetet i samma lokal, med samma föreståndare och delvis även med samma personal, som de sakkunniga föreslagit. En sådan sammankoppling skulle medföra, att resebyråföreståndarna komme att till en del sortera under järnvägsstyrelsen och till en del under trafikförbundet såsom centralorgan för reklamen. Trafikförbundet hade däremot anmält vissa betänkligheter. Styrelsen hade emellertid förvissat sig om att förbundet icke ansåge dessa betänkligheter vara av på något sätt avgörande natur, utan att förbundet funne det möjligt — i betraktande av det goda samarbete, som i stor utsträckning förefunnes mellan styrelsen och förbundet och vilket i gemensam strävan söktes i allo upprätthållet och utvecklats — att tillämpa den föreslagna organisationen i den form, som styrelsen i utlåtandet den 31 december 1927 angivit. Styrelsen hade därvid, utan att kunna avstå från rätten att på vanligt sätt antaga och placera statens järnvägars befattningshavare, förklarat sig vilja vid resebyråföreståndares och andra av saken berörda tjänstemäns tillsättande iakttaga, att de valdes med hänsyn till behövliga kvalifikationer även för reklamarbetets bedrivande och med möjligaste hänsyn till från förbundets sida framställda önskemål.

Beträffande den andra punkten, som avsåge kostnaderna och deras bestridande, hade styrelsen icke av de i en del yttranden framlagda beräkningarna och förslagen funnit anledning att modifiera sina beräkningar och förslag.

Vid sådant förhållande och då enligt styrelsens mening de inkomna utlåtandena från många håll påtagligt gäve vid handen, att utlandsreklamen vore betydelsefull och att i allt väsentligt enighet rådde om den föreslagna organisationen, ville styrelsen framhålla önskvärdheten av att denna fråga bringades till en lösning och att detta då skedde i huvudsaklig överensstämmelse med de sakkunnigas förslag med de modifikationer, som styrelsen i sitt meraberörda utlåtande den 31 december 1927 framhållit som erforderliga.

I sitt förnyade yttrande den 21 januari 1929 har *trafikförbundet* — efter att hava erinrat om järnvägsstyrelsens i ärendet gjorde kostnadsberäkningar samt efter att för egen del hava framlagt utförliga kalkyler — anfört huvudsakligen följande:

Förbundet hade i sitt tidigare yttrande sökt framhålla de svårigheter, som skulle uppstå därest statsbidraget skulle ställas i relation till förbundets övriga inkomster, och nödgades vidhålla denna uppfattning. Det torde kunna ligga nära till hands, att statsmakterna uppställde något villkor i form av ekonomisk garanti från förbundets sida, därest till exempel en ny verksamhet efter nya riktlinjer skulle uppbyggas. Så vore dock här ej fallet. Förbundet skulle blott övertaga det ekonomiska och moraliska ansvar, som nu påvilade statens järnvägar för upprätthållandet av en reklam- och upplysningsverksamhet, bedriven av dess egna i utlandet befintliga organ, vilken verksamhet dragit en viss kostnad. För att kunna upprätthålla samma verksamhet i dess nuvarande omfattning finge det därför anses logiskt och berättigat, att till förbundet utanordnades motsvarande summa; och då förbundet dessutom genom denna verksamhets övertagande skulle få ökat arbete, hade därjämte ett visst belopp ansetts erforderligt för detta arbetes säkerställande. Praktiskt taget bleve således endast verksamheten i periferien allt fortfa-

rande statsunderstödd, under det att arbetet i hemlandet på sätt hittills skett skulle upprätthållas av förbundets egna medel. I stället för att sätta ett statsbidrag i relation till förbundets övriga inkomster borde snarare ett villkor från statsmakternas sida för statsbidrags erhållande vara, att förbundet, trots eventuellt inträffande minskningar i den egna budgeten, skulle upprätthålla verksamheten i periferien i minst den omfattning, denna verksamhet ägde vid tidpunkten för bidragets beviljande; med den föreslagna sammansättningen av styrelsen torde statsmakterna ock äga garanti för att så skulle ske.

Statsbidrag till förbundet i förut nämnd utsträckning, men utan några villkor för dess lämnande, skulle visserligen icke giva förbundet ökad möjlighet att nämnvärt kunna utvidga reklam- och upplysningsarbetet, men det skulle innebära ett statligt erkännande av detta arbetes allmängagnande syfte, vilket vore av största betydelse för verksamhetens bedrivande.

Mot det av järnvägsstyrelsen gjorda uttalandet, att driftkostnaderna för resebyråerna såsom reklamcentraler, av styrelsen då beräknade till 100,000 kronor, rätteligen borde påvåla statsverket, hade förbundet intet att erinra. Skulle detta även av statsmakterna prövas lämpligt, måste emellertid det av budgetmedel anvisade beloppet för reklamverksamhetens i utlandet upprätthållande, av förbundet tidigare beräknat till 116,000 kronor, höjas med sagda belopp till 216,000 kronor.

Med avseende å reklamverksamhetens inre organisation vid resebyråerna i utlandet hade järnvägsstyrelsen i sitt förnyade utlåtande den 16 oktober 1928 förklarat sig vilja vid resebyråföreståndares och andra av saken berörda tjänstemäns tillsättande iakttaga, att de valdes med hänsyn till behövliga kvalifikationer även för reklamarbetets bedrivande och med möjligaste hänsyn till från förbundets sida framställda önskemål. I sitt yttrande den 23 december 1927 hade förbundet anfört att ordnandet av denna fråga syntes böra överlämnas åt statens järnvägar och förbundet för kommande gemensam utredning, detta så mycket mer som erfarenheten komme att giva vid handen, i vilken utsträckning personalorganisationen krävde omläggning. Förbundet hade därför för det dåvarande intet att invända mot den av järnvägsstyrelsen föreslagna utvägen för personalfrågans ordnande.

Beträffande organisatoriska åtgärder i övrigt, såsom styrelsens och rådets sammansättning, hade förbundet icke funnit anledning frångå sin förut intagna ståndpunkt.

Med stöd av vad sålunda anförts och under förutsättning, att av statens järnvägar såsom affärsföretag en summa av 50,000 kronor årligen utanordnades till förbundet, förklarade förbundet sig slutligen berett att övertaga kostnaderna för den från statens järnvägars i utlandet belägna resebyråer direkt bedrivna reklam- och upplysningsverksamheten mot ett statsbidrag av 116,000 kronor, eventuellt 216,000 kronor, vilket belopp förbundet ansåge böra lämnas utan sådana villkor, som de sakkunniga föreslagit.

Riksräkenskapsverket har icke funnit något att erinra mot de sakkunnigas förslag, med de ändringar, järnvägsstyrelsen förordat. I den mån för rörelsens bedrivande erforderliga allmänna medel icke borde påföras statens järnvägar i deras egenskap av affärsdrivande verk, borde desamma enligt ämbetsverkets mening belasta den allmänna statsbudgeten, förslagsvis under tionde huvudtiteln. De sakkunnigas förslag, att trafikförbundets styrelse och förvaltning skulle granskas av, jämte andra, en utav Kungl. Maj:t utsedd revisor, biträdde ämbetsverket för sin del.

I detta sammanhang torde jag slutligen få erinra, att *svenska beskickningen i Köpenhamn* i december 1928 föreslog, att frågan om en svensk resebyrå i Köpenhamn skulle upptagas till förnyad prövning.

I utlåtande den 12 februari 1929 uttalade *järnvägsstyrelsen*, att förslaget icke borde föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Såsom av det följande kommer att framgå, hava emellertid förhållandena sedermera förändrats därhän, att järnvägsstyrelsen numera inrättat en fullständig resebyrå i Köpenhamn.

IV. Den svenska turistrekam- och upplysningsverksamheten i utlandet under senare år.

Den av trafikförbundet och järnvägsstyrelsen bedrivna turistrekam- och upplysningsverksamheten i utlandet har under tiden efter avgivandet av de sakkunnigas betänkande fram till och med utgången av år 1933 fortgått i ungefär samma omfattning och enligt samma riktlinjer som under åren 1924—1926, för vilka redogörelse lämnats i de sakkunnigas betänkande.

Jag har under hand från järnvägsstyrelsen och trafikförbundet inhämtat vissa uppgifter, utvisande deras utgifter för ändamålet under åren 1924—1933 samt, vad trafikförbundet beträffar, jämväl dess inkomster ävensom beräknad stat för år 1934. Dessa uppgifter hava sammanförts i följande tabeller:

Tab. I. Statens järnvägars kostnader för persontrafikrekam i utlandet åren 1924—1933
(exkl. kostnader för utställningar).

	År 1924	År 1925	År 1926	År 1927	År 1928	År 1929	År 1930	År 1931	År 1932	År 1) 1933
	K r o n o r									
Av resebyrån i Berlin bedriven reklam	20,800	52,500	47,800	42,800	46,400	62,400	58,500	55,400	63,800	75,000
Av resebyrån i Paris bedriven reklam	15,700	26,100	24,300	23,800	26,600	24,000	21,400	26,100	28,700	31,000
Av resebyrån i London bedriven reklam	47,000	44,600	45,300	44,200	48,800	68,600	69,600	64,700	65,700	57,500
Av resebyrån i New York bedriven reklam	69,700	67,100	72,900	74,300	77,800	74,800	68,700	81,200	111,100	2) 55,000
Av resebyrån i Köpenhamn bedriven reklam	3,500	4,300	5,000	6,400	10,600	13,100	15,100	16,300	17,900	21,200
Bidrag till:										
Svenska trafikförbundet	15,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
Svensk-amerikanska nyhetsbyrån	6,250	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	8,000	8,000
Upplysningsverksamhet m. m. för persontrafik i Nederländerna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,000
Resebyrå i Amsterdam	4,500	8,300	7,500	7,500	7,500	7,500	7,500	7,500	—	—
” ” Wien	1,000	2,000	2,000	3,500	5,000	5,000	—	—	—	—
Upplysningsbyrå för person- och godstrafik i Rom	—	—	—	—	—	1,200	3,500	4,000	5,200	7,000
Direkt av järnvägsstyrelsen bedriven turistrekam i utlandet m. m.	7,500	5,700	4,600	6,600	10,700	16,100	23,600	30,800	22,900	15,000
Summa kronor	190,950	230,600	229,400	229,100	253,400	292,700	287,900	306,000	333,300	282,700

1) Enligt beräkningarna i styrelsens förslag till kostnadsstater för år 1934.

2) Härtill komma 49,000 kronor av lotterimedel jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 7 oktober 1932.

Tab. II. Svenska trafikförbundets inkomster och utgifter åren 1924—1934.

	¹ / ₄ 1924— ³¹ / ₃ 1925	¹ / ₄ 1925— ³¹ / ₃ 1926	¹ / ₄ 1926— ³¹ / ₃ 1927	¹ / ₄ 1927— ³¹ / ₃ 1928	¹ / ₄ — ³¹ / ₁₂ 1928	1929	1930	1931	1932	1933	Beräknat 1934
	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor
<i>Inkomster:</i>											
Bidrag och medlemsavgifter	65,550	50,419	47,875	54,636	43,057	74,893	60,525	55,888	54,333	51,916	50,000
» av Stockholms stad	—	10,000	13,250	10,000	7,500	12,500	15,000	15,000	15,000	10,000	5,000
» av statens järnvägar	5,000	10,000	10,000	10,000	7,500	12,500	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
» av turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag	20,000	35,500	35,500	57,500	52,500	82,500	67,500	97,500	67,500	67,500	67,500
Annonser	22,426	75,762	31,410	21,694	71,754	71,486	51,653	22,856	16,080	13,051	15,000
Diverse	25,022	2,577	2,886	12,660	12,979	13,506	16,129	12,236	19,117	¹)39,461	7,000
Årets förlust	—	1,685	—	—	—	—	—	436	20,613	—	—
Summa	137,998	185,943	140,921	166,490	195,290	267,385	220,807	213,916	202,643	191,928	154,500
<i>Utgifter:</i>											
Direkta reklamutgifter:											
publikationer, artiklar, foton, skiop- tikon, film, förbundets annonse- ring, utställningar, distribution, bidrag till lokala turistorganisa- tioner	59,798	100,973	75,757	99,104	138,521	188,087	132,029	130,723	118,166	69,332	76,100
Driftkostnader:											
allmänna omkostnader	23,616	22,393	20,554	19,573	17,379	22,994	27,618	21,607	23,825	17,551	20,900
löner	24,625	34,838	32,553	35,352	32,212	45,881	50,937	53,194	47,699	47,900	44,700
resekostnader	6,167	2,625	934	1,390	1,200	1,230	2,047	2,503	1,145	264	} 2,000
representation	2,251	2,558	156	1,063	694	1,739	1,677	774	705	397	
Summa	56,659	62,414	54,197	57,378	51,485	71,844	82,279	78,078	73,374	66,112	67,600
Provisioner, räntor, avskrivningar, skatter	21,482	22,556	10,574	9,911	4,695	7,351	5,803	5,115	11,103	²)45,757	10,800
Årets överskott	59	—	393	97	589	103	696	—	—	10,727	—
Summa	137,998	185,943	140,921	166,490	195,290	267,385	220,807	213,916	202,643	191,928	154,500

¹) Inklusive arkitekturfilmerna 30,718 kronor, bekostad av enskilda medel.

²) Inklusive arkitekturfilmerna 32,412 kronor.

Genom beslut den 30 december 1932 bemyndigade Kungl. Maj:t — i samband med fastställande av kostnadsstaten vid statens järnvägar för år 1933 — järnvägsstyrelsen att tills vidare intill utgången av år 1934 i ungefärligen samma omfattning som dittills uppehålla den av statens järnvägars resebyråer i Berlin, London och Paris bedrivna reklam- och upplysningsverksamheten. Vad resebyrån i New York beträffar, hade järnvägsstyrelsen redan i skrivelse den 6 augusti 1932 på anförda skäl gjort framställning om tillstånd att efter utgången av år 1932 upphöra med densamma. Med anledning av vad under ärendets utredning förekommit fann Kungl. Maj:t emellertid genom beslut den 7 oktober 1932 gott anbefalla styrelsen att i lämplig utsträckning och i den mån anvisade medel därtill försloge under år 1933 uppehålla berörda resebyråverksamhet, varjämte medel för ändamålet av Kungl. Maj:t ställdes till förfogande.

För år 1934 hava emellertid ganska betydande förändringar vidtagits beträffande statens järnvägars utländska resebyråer, och torde jag nu få övergå till en redogörelse härför.

Den 12 oktober 1932 anbefalldes Kungl. Maj:t kommerskollegium att, efter samråd med järnvägsstyrelsen och med beaktande av angelägenheten av att statens kostnader för ändamålet nedbringades, verkställa utredning i fråga om behovet av och lämpligaste sättet för uppehållande efter 1933 års utgång av den verksamhet, som bedreves av *statens järnvägars resebyrå i New York*. Vidare anbefalldes Kungl. Maj:t, som genom beslut den 30 december 1932 beviljat bidrag av telegrafverkets och statens järnvägars medel till *svensk-amerikanska nyhetsbyråns* verksamhet under år 1933, den 10 januari 1933 kommerskollegium att i samband med nyssnämnda utredning jämväl verkställa utredning rörande frågan om statens fortsatta medverkan till uppehållande av verksamheten vid omförmälda nyhetsbyrå.

Ungefär samtidigt — den 9 oktober 1933 — gjorde styrelsen för nämnda nyhetsbyrå framställning om bidrag av telegrafverkets och statens järnvägars medel till byråns verksamhet jämväl under år 1934.

I ärendet avgavos utlåtanden av kommerskollegium, som överlämnade yttrande av svenska trafikförbundet, samt av telegrafstyrelsen och järnvägsstyrelsen.

Svenska trafikförbundet framhöll att, under förutsättning att Sverige ville beakta betydelsen av en målmedvetet ordnad information i utlandet, tiden syntes vara mogen för en allsidig undersökning, huru en dylik lämpligast skulle planläggas och genomföras. Ett ordnat samarbete mellan olika svenska officiella, halvofficiella och enskilda organ, vilka nu i större eller mindre grad inriktade sin verksamhet på information i utlandet, saknades. Dubbelarbete förekomme, och ofta åsidosattes en information, som kunnat vara värdefull, på grund av bristande medel, insikt eller kraft. Här nämnda information åsyftade turistiska, kulturella, ekonomiska och finansiella förhållanden, vidare allmän nyhetsförmedling och i övrigt sådana faktorer, som till fördel för vårt land kunde anses böra bringas till utlandets kännedom, och sättet härför. Den riktiga lösningen av denna fråga syntes vara skapandet av en statsunderstödd och statskontrollerad central organisation.

För egen del anförde kommerskollegium bland annat följande:

Enligt vad kollegium inhämtat hade mellan järnvägsstyrelsen och aktiebolaget svenska Amerikalinjen förda förhandlingar rörande statens järnvägars resebyrå i New York lett till principiell enighet om en uppgörelse, enligt vilken nämnda bolag förklarade sig villigt att från och med år 1934 övertaga och fortsättningsvis bedriva resebyråns verksamhet under förutsättning, att statens järnvägar erlade ett årligt bidrag av 50,000 kronor, avsett uteslutande till att bekosta reklamen för resor till Sverige i allmänhet, alltså icke speciellt för svenska Amerikalinjen, att byrån skulle stå under svenska Amerikalinjens kontroll och vara inrymd i passande lokal i nära anslutning till linjens kontor i New York, samt att byrån liksom dittills skulle arbeta på att göra reklam för resor till Sverige och, då samband gäves, till andra nordiska länder. Byrån skulle vara ordnad utan biljettförsäljning till allmänheten i ändamål att stå dels främmande resebyråer i Amerikas förenta stater, dels ock den trafikerande allmänheten till tjänst med upplysningar, uppgörande av resplaner och ordnande av resor m. m. i vad beträffade resor till Sverige och Sverige berörande resor till Skandinavien och Finland, eventuellt andra länder. Järnvägsstyrelsen hade för sin del funnit dessa villkor godtagbara och lämpliga, varvid förutsatts, att statens järnvägar i fortsättningen bereddes möjlighet att kontrollera det ifrågavarande stödanslagets användning, för vilket ändamål kvartalsrapporter rörande medelsdispositioner m. m. borde avgivas. Den omorganiserade byrån borde erhålla en neutral beteckning, t. ex. »Official Swedish Tourist Information Bureau» och med avseende å såväl förläggning som verksamhet framträda såsom fristående från svenska Amerikalinjens kontor, så att även resor med andra linjer kunde förmedlas. Kollegium finge för sin del förorda, att slutlig uppgörelse i enlighet med nu angivna riktlinjer komme till stånd.

Beträffande svensk-amerikanska nyhetsbyrån förordade kollegium på anförda skäl, att byrån erhöle fortsatt statligt stöd för sin verksamhet.

I anslutning till vad trafikförbundet anfört hemställde kommerskollegium, att frågan om organiserandet av informationsverksamheten i allmänhet gent emot utlandet i syfte att vinna största möjliga effektivitet av denna verksamhet måtte upptagas till en allsidig prövning.

Järnvägsstyrelsen tillstyrkte, att frågan om den fortsatta verksamheten vid statens järnvägars resebyrå i New York i princip erhöle den lösning, som kommerskollegium angivit, dock med tillägg, att byråns reklamplan för varje år skulle underställas styrelsen för godkännande. I fråga om nyhetsbyrån ställde sig såväl järnvägsstyrelsen som telegrafstyrelsen avvisande mot att deras medel toges i anspråk för byråns understödjande.

Genom beslut den 24 november 1933 bemyndigade Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att i huvudsaklig överensstämmelse med förenämnda, av kommerskollegium och järnvägsstyrelsen angivna riktlinjer med aktiebolaget svenska Amerikalinjen träffa avtal om uppehållande under en tid av ett år, räknat från och med den 1 januari 1934, av den verksamhet, som bedreves av statens järnvägars resebyrå i New York. Tillika föreskrevs, att i avtalet jämväl skulle intagas bestämmelse därom, att användningen av statens järnvägars bidrag till ifrågavarande verksamhet skulle vara underkastad den granskning från riksdagens revisorers sida, som Kungl. Maj:t kunde komma att föreskriva. Framställningen om bidrag av telegrafverkets och statens järnvägars medel till svensk-amerikanska nyhetsbyråns verksamhet under år 1934 fann Kungl. Maj:t icke föranleda åtgärd.

I sin den 4 december 1933 avlåtna skrivelse med förslag till kostnadsstater för statens järnvägar för år 1934 framlade järnvägsstyrelsen förslag om nedläggande av den egentliga resebyråverksamheten i Paris. Härom anförde styrelsen:

Nämnda verksamhet hade under de senaste åren kännetecknats av en stadig nedgång. Driftkostnadsresultaten för de olika åren gäve på grund av valutaförhållandena icke fullt jämförbart material för bedömande av ifrågasvarande nedgång. Antalet försålda biljetter gäve däremot ett säkrare stöd vid ställningstagande i fråga om byråns fortsatta berättigande. För åren 1929—1932 hade antalet försålda biljetter utgjort respektive 13,350, 12,635, 12,092 och 5,238. Under första halvåret 1933 hade antalet biljetter uppgått till endast 2,058. Enligt styrelsens uppfattning kunde det inför denna betydande nedgång i omsättningen icke försvaras att längre bibehålla den egentliga resebyråverksamheten. Styrelsen hade därför vidtagit förberedande åtgärder för nämnda rörelses avveckling vid årsskiftet 1933/1934. Däremot ansåge styrelsen, att i Paris alltfört borde finnas ett svenska statsbanornas organ för omhändertagande av reklamverksamheten. Kostnaderna härför, för år 1934 beräknade till 32,000 kronor, upptoges bland övriga utgifter för reklam.

Mot styrelsens förslag om nedläggande av resebyråverksamheten i Paris anfördes reservation av byråchefen N. J. Ahlberg.

Enligt järnvägsstyrelsens förslag till kostnadsstat för år 1934 skulle bruttokostnaderna för de utländska resebyråerna, sedan reklamens till 79,000 kronor uppskattade andel i driftkostnaderna frånräknats, uppgå till 264,600 kronor mot 304,000 kronor för år 1933. Resebyråernas inkomster i form av provision å försålda biljetter m. m., vilka inkomster gottskrivas byråernas utgiftskonto, beräknades för år 1934 till 100,000 kronor mot 120,000 kronor i 1933 års stat. Som beräknad nettokostnad för statens järnvägar för den egentliga resebyråverksamheten för år 1934 framgick sålunda ett belopp av 164,600 kronor.

Det av järnvägsstyrelsen beräknade bruttobeloppets fördelning på de olika utländska resebyråerna framgår av följande sammanställning, däri även för jämförelses skull medtagits motsvarande kostnader för år 1933:

1934:	Köpenhamn	Berlin	Paris	London	Summa
Personalkostnader	37,000	65,300	—	52,600	154,900
Lokalkostnader och skatter	34,000	75,100	—	60,700	169,800
Expeditionskostnader och diverse	1,700	10,200	—	7,000	18,900
Summa kronor	72,700	150,600	—	120,300	343,600
<i>Avgår reklamens beräknade andel i resebyråkostna- derna</i>	12,100	39,200	—	27,700	79,000
Återstå egentliga resebyråkostnader, brutto, kronor	60,600	111,400	—	92,600	264,600
Motsvarande kostnader för år 1933 kronor	30,000	122,500	49,500	102,000	304,000

I sin ifrågavarande skrivelse den 4 december 1933 beräknade järnvägsstyrelsen vidare, att för persontrafikreklamen i utlandet under år 1934 skulle åtgå tillhoppa 267,300 kronor (mot 282,700 kronor för motsvarande ändamål under år 1933).

Härom anförde järnvägsstyrelsen bland annat:

Beträffande först reklamkostnaderna vid resebyråerna i Berlin, London och Köpenhamn samt den nuvarande resebyrån i Paris, som från år 1934 är avsedd att förändras till uteslutande ett reklamorgan, ingå dessa kostnader i 1933 års stat respektive 1934 års statförslag med följande belopp:

	1933 års stat				
	Berlin	London	Köpenhamn	Paris	Summa
Reklamutgifter	32,000	27,000	12,300	16,000	87,300
Andel i kostnaden för personal, lokal och expedition m. m.	43,000	30,500	8,900	15,000	97,400
Summa kronor	75,000	57,500	21,200	31,000	184,700
	Beräkning för år 1934				
Reklamutgifter	32,000	21,500	12,300	16,000	81,800
Andel i kostnaden för personal, lokal och expedition m. m.	39,200	27,700	12,100	—	79,000
Kostnad för personal och expedition	—	—	—	16,000	16,000
Summa kronor	71,200	49,200	24,400	32,000	176,800

Med Kungl. Maj:ts bifall avser styrelsen att jämväl under år 1934 till svenska trafikförbundet lämna bidrag med 10,000 kronor till bedrivande av turistreklam i utlandet.

Jämlikt av styrelsen gjorda utfästelser har styrelsen vidare att — liksom under de senare åren — lämna bidrag med cirka 8,000 kronor till en huvudsakligen för persontrafik använd upplysningsbyrå i Rom. Beträffande denna senare reklamutgift anser dock styrelsen numera tvivelaktigt, om den är av större värde och effekt, och torde styrelsen därför till ett följande år komma att ifrågasätta väsentlig minskning av det nämnda beloppet.

Enligt styrelsens av Kungl. Maj:t godkända förslag och redan träffad preliminär överenskommelse skall svenska Amerikalinjen från och med år 1934 övertaga informationsbyrån i New York, och skall styrelsen lämna ett bidrag till nämnda byrå av 50,000 kronor, vilket belopp alltså ävenledes upptages bland reklamkostnaderna.

För reklamen i Holland har styrelsen för år 1933 enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande anvisat ett bidrag av 3,000 kronor. Då Holland för närvarande är ett av de länder i Europa, varifrån någon mera avsevärd turisttrafik kan påräknas, och det år 1933 utförda propagandaarbetet visat sig ägnat att väcka intresse för resor från Holland till Sverige, är det anvisade beloppet emellertid helt otillräckligt för fullföljande av det påbörjade arbetet. Styrelsen anser sig därför böra begära bidragets höjande till 7,500 kronor.

För direkt av styrelsen bedriven turistreklam i utlandet har styrelsen beräknat ett belopp av 15,000 kronor. I detta belopp ingår dels 6,000 kronor för reklam för nordiska rundturer m. m., dels 9,000 kronor för viss direkt genom styrelsens försorg vid tillfälliga behov bedriven reklam i Norge, Finland, Danmark, England, Tyskland, Italien och Frankrike.

Tyngdpunkten av den i utlandet bedrivna persontrafikreklamen infaller under våren, när den reklam, som göres, i regel avser resor till Sverige under sommarmånaderna.

De av järnvägsstyrelsen för den utländska persontrafikreklamen under år 1934 beräknade beloppen, tillhopa 267,300 kronor, fördelade sig alltså på följande sätt:

reklam m. m. vid statens järnvägars resebyrå i Berlin	kronor	71,200
» » » » » » » » London	»	49,200
» » » » » » » » Köpenhamn	»	24,400
reklamverksamhet i Paris	»	32,000
bidrag till svenska Amerikalinjen för reklam i New York ...	»	50,000
» » svenska trafikförbundet	»	10,000
» » upplysningsbyrå i Rom	»	8,000
reklamverksamhet i Holland	»	7,500
direkt av styrelsen bedriven turistreklam i utlandet	»	15,000

Summa kronor 267,300.

Den 15 december 1933 fastställde Kungl. Maj:t kostnadsstaten för statens järnvägar för år 1934 i överensstämmelse, för så vitt nu är i fråga, med vad järnvägsstyrelsen hemställt. Därvid förklarade Kungl. Maj:t tillika, att vad av Kungl. Maj:t genom brev den 30 december 1932 föreskrivits icke skulle utgöra hinder för järnvägsstyrelsen att tillsvidare under år 1934 inskränka den verksamhet, som dittills bedrivits vid statens järnvägars resebyrå i Paris, på sätt järnvägsstyrelsen i sin skrivelse den 4 december 1933 ifrågasatt.

I detta sammanhang torde jag slutligen få anmäla en av *föreningen för skidloppningens främjande i Sverige* ingiven, den 20 januari 1934 dagtecknad skrift, åsyftande att i förevarande sammanhang vinna särskilt beaktande av föreningens intressen.

Föreningen har meddelat, att den efter tillkomsten av föreningens turiststationer i Riksgränsen (år 1928) och Storlien (år 1927) haft många tillfällen att sysselsätta sig med frågan om ett rationellt ordnande av den svenska turistreklam- och upplysningsverksamheten i utlandet, särskilt i vad denna verksamhet berörde turistlivet vintertid. Vidare har framhållits, att under de allra senaste åren en radikal förändring inträtt i fråga om allmänhetens inställning till turistresor vintertid, och att vinterturisttrafiken avsevärt ökats. Genom av föreningen på mångahanda sätt bedriven propaganda hade utlandets uppmärksamhet alltmer börjat riktas på Sverige såsom ett lämpligt mål för turistbesök vintertid, och det lede ej något tvivel att just nu på den punkten mera kunde göras än på någon annan punkt i fråga om ökat besök av utländska turister. Då föreningen funnit, att en god kontakt med de stora utländska skidloppningsorganisationerna vore av utomordentligt stort värde även för svensk skididrott och svenskt vinterturistliv, hade föreningen inom ramen av sin ekonomi påtagit sig förhållandevis stora utgifter för turistreklam- och upplysningsverksamhet.

Föreningen har förklarat sig dela 1927 års sakkunnigas mening, att den svenska turistreklam- och upplysningsverksamheten i utlandet borde handhas av ett centralt organ, men detta organ borde söka kontakt med andra organisationer, vilka ägde möjlighet att för relativt liten kostnad nå befolkningslager i utlandet, som hade alldeles särskilda förutsättningar för att förlägga sina turistbesök vintertid till Sverige. I detta hänseende har föreningen erinrat om de sakkunnigas uttalande (s. 137 i betänkandet), att man måste söka säkerställa en aktiv medverkan av andra offentliga och enskilda institu-

tioner med närliggande verksamhetsfält och således sörja för en allsidig kompetens i ledningen och för full samverkan mellan olika grenar av svensk upplysningsverksamhet.

Föreningen har vidare framlagt en beräkning rörande kostnaderna för dess turistreklam i utlandet under de närmaste åren, slutande på 5,000 kronor för år, varav för verksamhet i Danmark 1,800 kronor, i England 1,500 kronor, i Holland 1,000 kronor, i Tyskland 200 kronor samt i Österrike och Schweiz 500 kronor.

Föreningen hemställer, dels att av styrelsemedlemmarna i svenska trafikförbundet en måtte få utses av föreningen, dels ock att av det belopp, som Kungl. Maj:t för budgetåret 1934/1935 beräknat för turistreklam- och upplysningsverksamhet i utlandet, 5,000 kronor måtte reserveras för de av föreningen angivna ändamålen.

V. Departementschefen.

Den i ärendet förebragta utredningen synes mig giva vid handen, att ifrågavarande, sedan lång tid tillbaka av både statliga och enskilda organ bedrivna upplysningsverksamhet i utlandet är av avsevärd betydelse för vårt land. Betydande inkomster tillföras genom turisttrafiken näringsidkare och affärsföretag av allmän eller enskild natur inom landet och det sätt, varpå turistreklamen numera bedrivs — bland annat genom spridande av vederhäftiga upplysningar om olika sidor av landets ekonomiska och andliga liv — skapar ökade möjligheter till knytande av internationella affärsförbindelser samt leder till vidgande och stärkande av de kulturella förbindelserna mellan de av turistutbytet berörda folken. Om alltså denna verksamhet måste anses vara för landet i dess helhet gagnelig, tala vägande skäl för att den stödes och organiseras med statens hjälp.

Statlig upplysningsverksamhet i utlandet bedrivs för närvarande dels genom utrikesdepartementet — huvudsakligen genom dess pressattachéer — dels av statens järnvägar. Måhända skulle det ur vissa synpunkter kunna anses önskvärt, att den statliga upplysningsverksamheten helt centraliserades. För en dylik åtgärd torde — icke minst med hänsyn till de olika målen för upplysningsverksamheten — tiden i varje fall ännu icke vara mogen. Anledning att nu närmare ingå på detta spörsmål lärer därför icke föreligga. Detsamma synes gälla den av trafikförbundet och kommerskollegium framförda tanken, att frågan om organiserandet av informationsverksamheten i allmänhet gentemot utlandet nu skulle upptagas till prövning. Däremot torde vad i ärendet förekommit giva stöd för det framkomna förslaget att i vissa hänseenden företaga en organisatorisk omläggning beträffande den utlandsreklam, som för närvarande bedrivs av statens järnvägar och på dess bekostnad.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, utgivas för närvarande av statens järnvägar årligen betydande belopp för utländsk turistpropaganda, främst vid deras utländska resebyråer men även genom understödjande av agenturer och turistbyråer på vissa håll i utlandet samt genom direkta bi-

drag. Redan i och för sig kan det synas diskutabelt, huruvida det bör ankomma på statens järnvägar att bedriva eller bekosta dylik reklam i vidsträcktare omfattning än vad som kan anses lämpligt och erforderligt med hänsyn till statens järnvägars ställning som ett av landets — låt vara största — affärsföretag. Ur ren budgetsynpunkt kan det vidare knappast anses riktigt, att kostnaderna för denna reklamverksamhet skola i en utsträckning, vida överstigande vad som kan betingas av statens järnvägars direkta nytta därav, bestridas av detta affärsföretag.

Det av de sakkunniga framlagda förslaget innebär i princip följande. Statens järnvägar skulle helt befrias från bestyret med utländsk turistreklam. Vad beträffar statens järnvägars kostnader härför skulle dessa begränsas till vad som skäligen svarade mot det värde, som denna verksamhet kunde anses äga för statens järnvägars affärsverksamhet. Turistreklam i utlandet skulle helt anförtros åt det för dylik verksamhet bildade och redan under en följd av år verksamma svenska trafikförbundet, som alltså skulle hava att från statens järnvägar liksom från andra företag, för vilka verksamheten vore till gagn, uppbära bidrag till rörelsens bedrivande. I den mån dessa bidrag ej vore tillräckliga för reklamverksamhetens upprätthållande i ungefärligen samma omfattning som hittills, skulle de ytterligare erforderliga medlen med hänsyn till verksamhetens allmänna betydelse för landet utgå i form av statsbidrag å den allmänna budgeten. Den principiella ståndpunkt, som de sakkunniga sålunda intagit, synes vara riktig, och jag biträder alltså den uppfattning, vartill de sakkunniga härutinnan kommit. Från järnvägsstyrelsen har emellertid meddelats mig, att statens järnvägar liksom varje annan stor järnvägsförvaltning fortfarande måste i viss utsträckning göra speciell reklam i utlandet för sitt företag, vilken reklam ej lämpligen kunde överlåtas till trafikförbundet. En dylik mera speciell reklamverksamhet torde statens järnvägar böra medgivas att själv utöva; om kostnaderna härför kommer jag att yttra mig i det följande.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle trafikförbundet endast övertaga den direkta reklamverksamheten från statens järnvägar jämte därmed förenade kostnader, under det att statens järnvägar — som förutsatts fortfarande skola bedriva resebyråverksamhet i utlandet — alltjämt skulle bestrida även sådana lokal-, personal- och administrationskostnader m. m. för resebyråerna, som föranleddes därav att dessa fortfarande skulle tjänstgöra som reklamcentraler. Emot en sådan kostnadsfördelning har järnvägsstyrelsen ställt sig avvisande; trafikförbundet har också i senare avgivet yttrande förklarat sig berett att jämväl övertaga sistberörda kostnader, därest härför erforderliga medel ställdes till förfogande. Rent budgetmässigt framstår det givetvis såsom önskemål, såväl att man i möjligaste mån klarlägger, vilka belopp staten utgiver för turistreklam, som ock att dessa belopp bliva hänfödda till riktiga utgiftstitlar. Dessa synpunkter hava, såsom den lämnade redogörelsen utvisar, även framkommit vid den behandling, riksdagen tidigare ägnat hithörande spörsmål. Järnvägsstyrelsens förslag beträffande fördelningen av kostnaderna lär därför böra läggas till grund för beslut i ämnet.

Kostnaderna för statens järnvägars utländska persontrafikreklam hava, såsom av det föregående framgår, från att år 1932 — det år då förändringen av den svenska valutans värde i förhållande till de utländska först helt gjorde sig märkbar — hava uppgått till 333,300 kronor, minskats för år 1933 till 331,700 kronor, varav 49,000 kronor av lotterimedel för New Yorkbyrån, och enligt den för år 1934 fastställda staten till 267,300 kronor. Kostnadsminskningen har möjliggjorts främst genom det med svenska Amerikalinjen träffade avtalet om dennas övertagande av resebyrån i New York mot viss ersättning. Med den betydelse, som utländsk turistpropaganda onekligen bör tillmätas, torde det för innevarande kalenderår sålunda fastställda beloppet böra tagas till huvudsaklig utgångspunkt, då det nu gäller att beräkna statens bidrag till denna propaganda.

Genom den utländska turisttrafiken bliva årligen stora belopp tillförda landet. Dessa komma, såsom naturligt är, i första hand till största delen enskilda företag till godo. Endast en mindre del, enligt de sakkunnigas beräkningar omkring en sjättedel, innebär en direkt inkomst för statens järnvägar. Ehuru det allmänna givetvis har större både omedelbart och medelbart gagn av turisttrafiken än vad detta relationstal angiver, är det dock uppenbart, att på statsverket för närvarande vilar betydligt större andel av reklamkostnaderna än som kan vara förenligt med en ur intresse-synpunkt verkställd fördelning. Det är min förhoppning, att det skall visa sig möjligt att bland dem, vilka draga direkta eller indirekta fördelar av turisttrafiken, åstadkomma ett växande intresse för ifrågavarande reklamverksamhet och att från sådant håll skall erhållas ett mot vunna fördelar bättre svarande bidrag till denna verksamhet än vad för närvarande är fallet. Att kraftigt verka i sådan riktning bör bliva en av uppgifterna för ett omorganiserat trafikförbund. Målet bör alltså vara att, samtidigt som turistpropagandan vidmakthålles i sin nuvarande omfattning eller i mån av sig företeende behov utvidgas, det bidrag av statsmedel, som för närvarande måste utgå för verksamhetens behöriga uppehållande, efter hand skall kunna minskas till att motsvara vad det allmänna ur skilda synpunkter rimligen bör lämna till ifrågavarande ändamål.

Enligt det förslag, jag med de i det föregående angivna utgångspunkterna skisserat, skulle ur statlig ekonomisk synpunkt en omläggning av ifrågavarande reklamverksamhets finansiering för närvarande väsentligen innebära vissa bokföringsmässiga överflyttningar från statens järnvägars driftkostnadsstat till skattebudgeten. Såsom i det följande närmare utvecklas, kommer jag härutöver att föreslå vissa förändringar i trafikförbundets organisation.

Med denna principiella inställning kan jag alltså icke förorda den av föreningen för skidlöpningens främjande i Sverige gjorda hemställan, att ett belopp av 5,000 kronor måtte reserveras för den av föreningen bedrivna utländska turistpropagandan. Givetvis bör den allmänna upplysnings- och reklamverksamheten taga sikte även på den publik, som kan förväntas vilja besöka vårt land för de möjligheter det erbjuder till vintersport, men att

på förhand stycka upp statsunderstödet för vissa bestämda specialändamål kan icke vara lämpligt.

Jag övergår nu till frågan om det närmare utformandet av en efter i det föregående angivna riktlinjer anlagd reklamverksamhet.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle reklamverksamheten i utlandet främst bedrivas genom i statens järnvägars regi bibehållna resebyråer, under det att den centrala ledningen i hemlandet skulle omhänderhavas av svenska trafikförbundet.

Vad då först den till utlandet förlagda verksamheten beträffar, hava genom de av mig i det föregående omförmälda, under sista delen av år 1933 meddelade besluten betydande förändringar skett i de förutsättningar, som förelågo vid avlåtandet av de sakkunnigas förslag. Resebyrån i Paris har nedlagts och ersatts med en reklamcentral. New Yorkbyrån har mot viss ersättning, 50,000 kronor för år, övertagits av svenska Amerikalinjen. Där emot har den tidigare sovplatscentralen i Köpenhamn numera förvandlats till resebyrå. I fortsättningen har man således att räkna med resebyråer i Berlin, London och Köpenhamn i stället för, såsom vid avlåtandet av de sakkunnigas förslag, i Berlin, Paris, London och New York. I anslutning till de sakkunnigas principiella inställning förordar jag, att statens järnvägars nu befintliga resebyråer — i Berlin, London och Köpenhamn — bibehållas i nuvarande form, således både såsom resebyråer i egentlig bemärkelse och som reklamcentraler. Frågan om New Yorkbyråns fortsatta verksamhet lär genom Kungl. Maj:ts tidigare omförmälda beslut hava fått en i varje fall för den närmare framtiden tillfredsställande lösning.

Beträffande resebyråernas organisation innebar de sakkunnigas förslag, att personaluppsättningen och resebyråernas drift enhetligt skulle handhavas av statens järnvägar men att personalen vid utöandet av propagandarbetet skulle vara underställd ledning och tillsyn av ett omorganiserat trafikförbund. Mot en dylik organisationsform hava vissa betänkligheter framkommit. Järnvägsstyrelsen har i sitt utlåtande den 31 december 1927 uttalat, att den icke kunde avstå från rätten att på vanligt sätt antaga och placera statens järnvägars befattningshavare men att styrelsen vid tillsättning av resebyråföreståndare och andra ifrågakommande tjänstemän ville iakttaga, att de valdes med hänsyn till behövlige kvalifikationer även för reklamarbetets bedrivande och att härvid i möjligaste mån hänsyn komme att tagas till önskemål från förbundets sida. Mot vad järnvägsstyrelsen sålunda uttalat har trafikförbundet i sitt yttrande den 21 januari 1929 förklarat sig icke hava något att erinra. Den lösning, varom järnvägsstyrelsen och förbundet sålunda enats, synes mig godtagbar, och förordar jag alltså densamma.

Det synes ligga i sakens natur, att ifråga om utformandet av denna reklamverksamhet i utlandet en viss rörelsefrihet bör lämnas. Utöver vad i det föregående angivits synas därför åtminstone för närvarande närmare riktlinjer för denna verksamhet icke behöva uppdragas. Det torde räcka med att föreskrift meddelas därom att — såsom redan i det föregående antytts — verksamheten bör bedrivas åtminstone i ungefär samma omfattning som

med motsvarande medelstillgång hittills varit fallet. Med den organisation av trafikförbundet, som jag i det följande föreslår, torde man ock hava grundad anledning antaga, att verksamheten skall utövas på ett effektivt och i övrigt tillfredsställande sätt.

Jag övergår nu till frågan om ordnandet av det centrala organet i hemlandet, svenska trafikförbundet.

Såsom åtskilliga av de i ärendet hörda myndigheterna framhållit, synes de sakkunnigas förslag härutinnan innebära, att trafikförbundet bleve väl mycket i detalj bundet i sin verksamhet. Huvudsaken lär vara att staten — när nu betydande medel skola ställas till förbundets förfogande för fullgörande av en såsom allmännyttig erkänd verksamhet, som tidigare omhänderhafts av statens egna organ — tillförsäkras tillräckligt inflytande på och kontroll över dessa medels användning, och härvid synes man också i avvaktan på närmare erfarenhet böra stanna. Statens intressen i förbundets verksamhet synas lämpligen kunna tillgodoses genom en omorganisation av förbundets styrelse och råd, syftande till att säkerställa effektiviteten av berörda verksamhet, ävensom genom vissa förändringar beträffande revisionen av förbundets räkenskaper.

I fråga om styrelsen ansluter jag mig till det av de sakkunniga framlagda förslaget, att denna bör vara förbundets högsta beslutande organ och således övertaga de uppgifter, som enligt nuvarande organisation tillkomma styrelse och råd. Styrelsen skulle sålunda hava bland annat att fastställa kostnadsstaten och tillsätta de viktigaste befattningarna i centralorganisationen. Vad rådet beträffar skulle detta enligt de sakkunnigas förslag hava att, utöver sin rådgivande verksamhet, utse vissa styrelseledamöter och revisorer. Här emot synes mig icke vara något att erinra. I fråga om styrelsens sammansättning ansluter jag mig till det av trafikförbundet i dess yttrande den 23 december 1927 framförda och av järnvägsstyrelsen biträdde förslaget, enligt vilket styrelsen bör utgöras av nio personer, tre utsedda av Kungl. Maj:t, en av järnvägsstyrelsen och fem av förbundets råd. Av de utav Kungl. Maj:t utsedda ledamöterna bör en vara ordförande samt de båda övriga närmast representera den ene utrikesdepartementets och den andre kommunikationsdepartementets intresseområden, och skall en av de sistnämnda tillika vara vice ordförande. För en var av styrelsens ledamöter med undantag av ordföranden skall en suppleant utses; då vice ordföranden fungerar i denna egenskap, bör givetvis suppleanten intaga hans ledamotsplats. Revision bör i enlighet med de sakkunnigas förslag verkställas av en av Kungl. Maj:t utsedd och en eller två av förbundet valda revisorer. Tillika lär böra föreskrivas, att förbundet skall vara underkastat den granskning från riksdagens revisorers sida rörande användningen av till förbundets förfogande ställt statsbidrag, varom Kungl. Maj:t må förordna.

Föreningens för skidlöpnings främjande hemställan, att föreningen skulle erhålla rätt att utse en av medlemmarna i förbundets styrelse, kan jag alltså icke tillstyrka. Jag vill emellertid framhålla, att det självfallet bör ligga i trafikförbundets eget intresse att söka sörja för en allsidig kompetens i för-

bundets ledning och för samverkan mellan olika, med turistpropaganda sysslade organ.

Med hänsyn till att av det statsbidrag, som skulle ställas till trafikförbundets förfogande, största delen är avsedd att uppföras å budgeten, synes en omläggning av förbundets räkenskapsår från kalenderår till budgetår böra ske. Av skäl, som i det följande angives, torde den nya organisationen icke böra träda i kraft förrän den 1 januari 1935, och första halvåret 1935 synes då lämpligen kunna betraktas som övergångsperiod.

Härefter har jag att närmare yttra mig om kostnaderna för den sålunda ifrågasatta turistreklamverksamheten ävensom om sättet för desammas bestridande.

Beträffande trafikförbundets egen budget, i vad den avser förbundets hittillsvarande verksamhet, synes med här givna utgångspunkter anledning icke föreligga att nu ifrågasätta ändring. De jämkningar härutinnan, som under frågans beredning av de sakkunniga och i vissa yttranden ifrågasatts, torde därför icke nu behöva komma under bedömande.

I det föregående har jag förordat, att det för innevarande kalenderår fastställda beloppet av statens järnvägars kostnader för här ifrågavarande ändamål, 267,300 kronor, nu tages till huvudsaklig utgångspunkt vid beräkandet av statens bidrag. I anslutning härtill synes ifrågavarande bidrag lämpligen kunna bestämmas till ett avrundat belopp av 260,000 kronor. Hela detta belopp torde emellertid icke böra överföras från statens järnvägars driftkostnadsstat till skattebudgeten. I enlighet med vad i det föregående anförts lära statens järnvägar alltjämt böra bestrida så stor del av kostnaderna för reklamverksamheten, som kan anses svara mot de fördelar, statens järnvägar som affärsföretag kunna beräknas få av denna verksamhet. Storleken av denna andel kan givetvis endast approximativt uppskattas. Med hänsyn till förhållandet mellan de inkomster, som kunna beräknas tillföras å ena sidan landet i dess helhet och å andra sidan statens järnvägar genom den utländska turisttrafiken, vill det förefalla skäligt, att statens järnvägar för det närvarande bidra till turistreklam- och upplysningsverksamheten i utlandet med ett årligt belopp av 80,000 kronor, däri inberäknade 15,000 kronor till bestridande av kostnaderna för den speciella reklam i utlandet, som, på sätt förut nämnts, skulle fortfarande omhänderväras direkt av statens järnvägar. Återstoden av den förut angivna totalsumman, d. v. s. (260,000 — 80,000) 180,000 kronor för helt år, skulle då uppföras å budgeten.

Av den föregående redogörelsen framgår, att Kungl. Maj:t redan meddelat beslut beträffande statens järnvägars utländska resebyråer och övriga persontrafikreklam för hela år 1934. Vid sådant förhållande torde den nya organisationen icke böra träda i kraft förrän den 1 januari 1935, och å budgeten böra således nu endast upptagas medel för verksamheten för tiden 1 januari — 30 juni 1935. Järnvägsstyrelsen har meddelat, att större delen av den i utlandet bedrivna persontrafikreklamen är koncentrerad till våren. Enligt vad jag under hand inhämtat från styrelsen, kan man beräkna, att av det för

år 1934 för den utländska persontrafikreklamen till styrelsens förfogande ställda beloppet av 267,300 kronor icke mindre än 180,300 kronor eller i runt tal 67 procent komma att tagas i anspråk under första halvåret, under det att återstoden, 87,000 kronor eller i runt tal 33 procent, skulle erfordras under andra halvåret 1934. Det för ifrågavarande ändamål i förslaget till riksstat för budgetåret 1934/1935 upptagna beloppet av 110,000 kronor, avsett för tidsperioden 1 januari—30 juni 1935, svarar ungefärligen mot den av järnvägsstyrelsen beräknade utgiftsfördelningen under innevarande kalenderår.

Här vill jag slutligen nämna, att jag under hand förhört mig hos trafikförbundets ledning om dess ställning till en lösning av de föreliggande spörsmålen på sätt jag nu angivit, och har därvid synts framgå såsom antagligt, att förbundet skulle vara benäget att på angivna villkor åtaga sig omförmälda vidgade uppgifter.

Riksräkenskapsverket har i sitt utlåtande uttalat, att ett blivande riksstatsanslag till förevarande ändamål borde uppföras under tionde huvudtiteln. Ehuru visst fog icke saknas för denna uppfattning, synes i varje fall tillsvidare anslaget kunna uppföras under sjätte huvudtiteln, på sätt i riksstatsförslaget förutsatts. Anslaget torde lämpligen bära erhålla reservationsanslags natur. På Kungl. Maj:t torde få ankomma att meddela de närmare bestämmelser rörande anslagets användning, som kunna erfordras.

I anslutning till vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *turistrekla- och upplysningsverksamhet i utlandet* för budgetåret 1934/1935 under sjätte huvudtiteln anvisa ett *extra* reservationsanslag av kronor 110,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.