

Nr 432.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående
förhöjda provisoriska tilläggsavgifter å statens järnvägar;
given Stockholms slott den 10 maj 1918.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förhöjda provisoriska tilläggsavgifter å statens järnvägar; och vill Kungl. Maj:t, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och meddela de beslut, som därav föranledas.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Axel Schotte.

Förslag

till

förhöjda provisoriska tilläggsavgifter å statens järnvägar.

För personer:

Tilläggsavgift utgår vid färd

å enkel biljett i I	klass med	240	procent	
» » » » II	» »	180	»	
» » » » III	» »	120	»	
» partibiljett » II	» »	180	»	
» » » » III	» »	80	»	
» månadsbiljett » II	» »	180	»	
» » » » III	» »	80	»	

å de ordinarie avgifterna. För biljett, såld till halvt pris, utgår tilläggsavgiften med hälften av vad eljest gäller.

Tilläggsavgift avrundas till närmast högre tiotal öre, med undantag för tredje klassens enkel biljett å avstånd av högst 48 kilometer ävensom för biljett, såld till halvt pris, för vilka fall ifrågavarande avgift avrundas till närmast högre femtal öre.

För plats i sovvagn utgår tilläggsavgift för varje natt med 14 kronor 30 öre i första, 6 kronor 65 öre i andra och 2 kronor i tredje klassens vagn.

För tillträde till snälltåg utgår, förutom den enligt ordinarie taxan utgående tilläggsavgiften, en ytterligare avgift av 2 kronor 50 öre i första, 1 krona 50 öre i andra och 1 krona i tredje klassens vagn.

För varje sådant avbrott i resa av över 20 zoners (168 kilometers) längd å en och samma biljett, som ej är allenast en följd av tågförbindelserna, utgår, förutom den enligt den ordinarie taxan utgående avgiften, en tilläggsavgift av 2 kronor 75 öre i första, 1 krona 25 öre i andra och 50 öre i tredje klassens vagn.

Personer, som jämlikt nådiga breven den 2 februari och den 25 maj 1906, den 12 och den 26 april 1907, den 16 april 1909, den 23

juni 1910, den 23 februari, den 15 mars och den 31 december 1912 samt den 9 juli 1915 äga rätt att färdas å statens järnvägar i tredje klassens vagn mot en avgift av 15 öre för person och zon, skola tillsvidare erlägga en avgift av 30 öre för person och zon, provisorisk tilläggsavgift däri inräknad, och halva detta belopp för barn under 12 år. Personer, som jämlikt nådiga brevet den 25 maj 1906 äga rätt att färdas å statens järnvägar i första klassens vagn mot en avgift av 40 öre för person och zon, skola tillsvidare erlägga en avgift av 1 krona 20 öre för person och zon, provisorisk tilläggsavgift däri inräknad.

För resgods:

Tilläggsavgift utgår för velociped eller sparkstötting, som av resande för personligt bruk medföres oförpackad, med följande belopp, nämligen:

för velociped utan motor:

ensitsig, tvåhjulig, med 50 öre

annan, med 1 krona;

» velociped med motor:

ensitsig, tvåhjulig, med 3 kronor

annan, med 5 » ;

» sparkstötting med 50 öre.

För annat resgods utgår dels avgift med 50 öre för varje personbiljett, å vilken inskrivning av resgods äger rum, och dels därutöver i förekommande fall tilläggsavgift med 200 procent å den ordinarie fraktagiften för övervikt.

För hundar och andra smärre djur, fraktdebiterade enligt § 3 i taxan för transporter å statens järnvägar:

Samma tilläggsavgift utgår som för ett barn under 12 år vid resa i tredje klassens vagn.

För åkdon, lokomotiv, tendrar, järnvägsvagnar, båtar och lik:

Tilläggsavgift utgår med 200 procent å de ordinarie fraktagifterna.

För levande djur, såväl lösa som i emballage, (utom de förut nämnda):

Tilläggsavgift utgår med 150 procent å de ordinarie fraktagifterna.

För paketgods:

Tilläggsavgift utgår med 200 procent å de ordinarie fraktavgifterna.

För il- och fraktgods:

Tilläggsavgift utgår, med nedan angivna undantag beträffande försändelser som fraktgods av vissa livsförnödenheter, fodermedel, gödningsämnen och ved, med 200 procent å fraktsatserna per 10 eller 100 kilogram, varvid iakttages, att del av öre, som uppgår till hälften eller däröver, räknas för helt öre, men mindre del ej upptages.

Vid försändning som fraktgods för *inhemsk förbrukning* av följande varor, nämligen:

a) *livsförnödenheter*: blod; blåbär; bröd; bönor, bruna samt åker-; fisk, inberäknat sill och strömming, färsk, rökt, saltad eller torr; fläsk; gryn; koksalt; kory; kött och köttvaror; lingon och lingonmos; linser; majs och majsmjöl; makaroni; mjöl av spannmål; mjölk och grädde; ost; potatismjöl; rotfrukter, råa, utom vitbetor; smör och margarin; spannmål, inberäknat havre; svagdricka på fat och i lådor; vitkål; ägg; ärter;

b) *fodermedel*: agnar; bönor, foder-; drav och drank; fodermelass, fast eller flytande; gröpe; halm; hö; kli; linfrömjöl; melassfodermjöl; mäsk; oljekakor, lin-, raps- och o. d., samt mjöl därav; risgrynsavfall; riskli; rotfrukter (foder-); vitbetsmassa, torr eller våt;

c) *gödningsämnen*: gödningsämnen, opreparerade och preparerade; pudrett;

d) *ved för hushållskonsumtion*,

utgår tilläggsavgift med 150 procent å fraktsatserna per 100 kilogram, varvid iakttages, att del av öre, som uppgår till hälften eller däröver, räknas för helt öre, men mindre del ej upptages.

För *gods i förhyrd vagn* utgår tilläggsavgift med 200 procent å vederbörande i taxan fastställda avgifter.

Frakt jämte provisorisk tilläggsavgift, inskrivningsavgift för ilstykkegods oberäknad, må icke utgå med mindre belopp för en sändning än 50 öre för styckegods och 15 kronor för vagnslastgods. Därest frakten för en ilstykkegodssändning, inberäknat inskrivningsavgiften, understiger den förhöjda avgiften för ett paket om 10 kilogram å samma väglängd, skall sistberörda avgift tillämpas.

För återgående tomkärl m. m.:

För sådana försändelser av tomkärl m. m., som omförmälas i taxan för transporter å statens järnvägar § 13, första och tredje styckena, skall, i stället för den i nämnda paragraf föreskrivna inskrivningsavgiften av 10 öre, erläggas frakt enligt följande tariff:

	Högst 50 kilometer.	51—100 kilometer.	Över 100 kilometer.
Mjölklaskor: 10 öre pr sändning.			
Övrigt emballage pr 100 kilogram:			
Styckegods	40 öre	60 öre	80 öre
minst 2,500 kilogram pr vagn	30 "	45 "	60 "
minst 5,000 kilogram pr vagn	20 "	30 "	40 "

Frakten skall beräknas såsom för fraktgods i allmänhet, dock icke såsom för skrymmande gods, och skall erläggas på avsändningsstationen.

Bestämmelserna om minsta avgift tillämpas icke vid fraktberäkning enligt denna tariff.

För skyddsvagnar:

Tilläggsavgift utgår med 100 procent å den ordinarie avgiften.

För täckta vagnar och presenningar:

I de fall, då enligt taxans § 16 särskild avgift utgår för täckta vagnar eller presenningar, tillkommer en tilläggsavgift av 100 procent å den ordinarie avgiften.

Ifråga om avrundning av fraktavgifter, inberäknat tilläggsavgifter för resgods, åkdon m. m., levande djur, paket-, il- och fraktgods, gäller vad som stadgas i § 20 av taxan för transporter å statens järnvägar.

Järnvägsstyrelsen äger att beträffande statens järnvägars egen trafik och samtrafik med in- och utländska järnvägar meddela de närmare bestämmelser, som erfordras för tillämpningen av vad här ovan föreskrivits.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 10 maj 1918.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,
 Statsråden PETERSSON,
 SCHOTTE,
 PETRÉN,
 NILSON,
 LÖFGREN,
 friherre PALMSTJERNA,
 UNDÉN,
 THORSSON.

Departementschefen, statsrådet Schotte anförde:

Under kris-
 tiden tidi-
 gare vid-
 tagna för-
 höjningar
 av järnvägs-
 taxorna.

Kungl. Maj:t har vid flera föregående tillfällen under de gångna krisåren på framställning av järnvägsstyrelsen fastställt provisoriska tilläggsavgifter för transporter å statens järnvägar.

Järnvägssty-
 relsen den 21/5
 1915.

Första gången kungörelse i sådant avseende utfärdades var den 27 augusti 1915.

Järnvägsstyrelsen hade i skrivelse den 21 maj 1915 framhållit, att man för 1915 måste till följd av krigets återverkningar förutse en avsevärd minskning av den annars mot trafikens storlek svarande netto-behållningen.

Huvudanledningen till den stegring av driftkostnaderna, som i första hand vore orsak till den befarade försämringen av driftresultatet, vore, framhöll styrelsen, konsumtionspriset per ton stenkol, som efter att en längre tid kunnat

hållas vid cirka 17 kronor, för februari och mars 1915 måst beräknas till 25 kronor och sedermera måst ytterligare höjas. Även andra driftsmaterialier hade stigit enormt i pris.

Styrelsen ansåg, att man på den trafikrörelse, som kunde komma att uppträda och som eventuellt kunde bli mindre än under den gångna delen av året, borde allt fortfarande söka ernå samma vinst, som statens järnvägar under normala förhållanden skulle haft på samma trafikrörelse, och fann styrelsen därför ett tillfälligt taxetillägg erforderligt.

Då styrelsen icke kunde utgå från vissa förutsättningar beträffande trafikens storlek under den följande tiden, hade styrelsen icke något annat val än att söka grunda sitt förslag på förhållandena under ett föregående år, och valde styrelsen därvid år 1913, vilket kunde anses som ett normalt år. Med tillämpning på 1913 års konsumtion av de förhöjda enhetsprisen på stenkol och andra materialier beräknade styrelsen den ökning av driftkostnaderna, som med en sådan förutsättning skulle hava uppstått under år 1913. Beräkningen utvisade, att driftkostnadsökningen skulle hava uppgått till cirka 6,4 miljoner kronor, och med detta belopp som utgångspunkt inriktade styrelsen sin beräkning på att finna så avpassade tilläggsavgifter, att desamma, tillämpade på 1913 års trafik, komme att giva en inkomstökning, som ungefärligen motsvarade nyss nämnda kostnadsökning. Efter att hava givit skäl för sin uppfattning, att en taxeförhöjning icke kunde befaras bli betungande för och medföra ett hämmande av trafiken, övergick styrelsen till att redogöra för de olika sätt, på vilka en taxeförhöjning skulle kunna genomföras. Styrelsen framhöll därvid, att en sådan förhöjning kunde ske antingen genom en procentuell förhöjning av samtliga eller flertalet tariffer eller ock genom införande av fasta tilläggsavgifter per biljett och per viktsenhet, oberoende av transportens längd.

Den förstnämnda metoden skulle kunna motiveras därav, att det särskilt vore kolkostnaderna, som genom krigets inverkan vuxit, och att dessa kostnader givetvis stode i relation till transporternas längd. Styrelsen ansåg emellertid, att en lika procentuell förhöjning av tariffsatserna, tillräckligt stor för att inbringa den nödvändiga ökningen av bruttointkomsterna, skulle särskilt för resande i 3:e klass och för lågvärdiga varor bli ganska betungande. Tillämpningen av fasta tilläggsavgifter, lika för alla avstånd, skulle däremot verka därhän, att förhöjningen, sedd i förhållande till de ordinarie befodringsavgifterna, minskades, allt eftersom transportsträckan ökades, varigenom tillägget bleve mindre kännbart för transporter på långa avstånd. Styrelsen ansåg därför, att en provisorisk förhöjning i huvudsak borde utgå efter den sist berörda principen, vilken för övrigt redan tillämpades i Norge. Styrelsen ansåg vidare, att förhöjning av avgifterna borde ifrågakomma såväl vid person- som godstrafiken och således icke endast för endera av dessa huvudgrupper. Något skäl att endast förhöja avgifterna för endera av dessa grupper finnes icke, och då det totalbelopp, som man önskade uttaga genom tilläggsavgifterna, bleve fördelat på båda grupperna, kunde förhöjningarna bestämmas till lägre belopp än eljest vore fallet. För transport av levande djur föreslogs icke någon förhöjning, då Kungl. Maj:t så nyligen som den 31 december 1913 fastställt nya tariffer för dylika sändningar, varvid avgifterna för avstånd upp till cirka 50 km. undergått förhöjning. Icke heller beträffande åkdon och därmed jämförliga transportföremål föreslogs någon förhöjning, då dessa transporter vore av mindre betydelse i ekonomiskt hänseende.

Det förslag, som av järnvägsstyrelsen fastställdes, hade följande utseende:

För personer.

	I klass		II klass		III klass	
	1—48 km.	Över 48 km.	1—48 km.	Över 48 km.	1—48 km.	Över 48 km.
	Öre pr biljett					
för varje enkel biljett	20	50	10	30	5	20
» » partibiljett	—	—	100		50	
» » månadsbiljett per månad.....	—	—	200		100	

För resgods.

20 öre pr sändning, dock ej för velocipeder, för vilka särskild inskrivningsavgift debiteras.

För gods.

	Öre.
Paket per styck	5
IIstyckegods per 10 kg.	4
IIgods i vagnslaster per 100 kg.	30
Fraktstyckegods per 100 kg.: enligt tariff 1	20
» » » 2	16
» » » 3—5	12
Fraktgods i vagnslaster per 100 kg.: enligt tariff 1—4	12
» » » 5—9	8
» » » 10—U	4

dock att för transporter på högst 50 km. väglängd av sändningar, fraktdebiterade enligt någon av tarifferna 10—U, tilläggsavgiften icke skulle utgå med högre belopp än 2 öre pr 100 kg.

Att i detta förslag lägre tilläggsavgifter intagits för biljetter för resor å avstånd under 48 km., berodde därpå, att de i övrigt för enkla biljetter föreslagna tilläggsavgifterna 20 resp. 30 och 50 öre för III resp. II och I klass ansågos bliva allt för betungande på korta avstånd.

Förhöjning av parti- och månadsbiljetter hade föreslagits till väsentligt mindre belopp än som med hänsyn till antal resor per sådana biljetter kunnat motiveras. Anledningen härtill var önskvärdheten att i möjligaste mån inskränka förhöjningarna för den utanför de större samhällena boende publiken, som dagligen behövde färdas till och från sina arbetsplatser i dylika samhällen.

Den för resgods föreslagna inskrivningsavgiften av 20 öre per sändning motiverades med de avsevärda kostnader, som inskrivning och befordring av resgods vålla. Järnvägsstyrelsen framhöll för övrigt, att så gott som alla kontinentens järnvägar efter hand avskaffat den s. k. frivikten och att järnvägstaxekommittén i sitt betänkande föreslagit en dylik inskrivningsavgift.

Från provisorisk taxeförhöjning undantogos styckegodssändningar av de lägst tarifferade livsmedlen av någon större betydelse. Järnvägsstyrelsen framhöll, att i fråga om vagnslastgods av livsmedel de föreslagna avgifterna icke

skulle medföra en fraktförhöjning av mera än 0,12 à 0,08 öre per kg., en kostnad, som icke borde kunna motivera någon som helst förhöjning av varornas detaljpris. Vad beträffar styckeogods-försändelserna åberopade styrelsen järnvägstaxekommitténs bevisföring för fraktens ringa inverkan på livsmedelspriserna, vilken bevisföring enligt styrelsens åsikt gäve vid handen, att någon menlig inverkan på livsmedelsprisen icke vore att befara av en förhöjning av nu ifrågasatt art för styckeogods-försändelser. Kommittén hade nämligen visat, att järnvägsfrakterna för livsmedel till familjer i Stockholm om i genomsnitt 4,4 medlemmar och 2,200 kronors årsinkomst enligt den ordinarie taxan uppginge för varje familj till endast 16 kronor per år eller 0,7 öre per kg., medan livsmedlens sammanlagda värde utgjorde 902 kronor eller 36 öre per kg. Styrelsen ansåg emellertid, att statens järnvägar under de uppskrivade livsmedelspriserna icke borde genom en låt vara mycket lindrig förhöjning direkt eller indirekt ens giva sken av att bidra till att öka kostnaderna för livsmedelstransporter till de smärre konsumenter och småhandlare, som direkt per järnväg hemtaga mindre partier, och styrelsen föreslog därför förberörda undantag. De livsmedel, som borde fritagas från förhöjning, voro: kött och köttvaror, kory, fläsk, talg, mjölk och grädde, sill, färsk och saltad, strömming, saltad, annan fisk, saltad, spannmål, mjöl, gryn, kli, ärter och linser, bruna bönor, rotfrukter, råa, vitkål samt svagdricka på fat och i lädor.

Personavgiftsförhöjning ansågs icke böra inträda för sådana resande — dövsamma, blinda, skolbarn, sjuksköterskor m. m. — som jämlikt särskilda kungl. resolutioner ägde färdas avgiftsfritt eller mot nedsatt avgift.

Den föreslagna inkomstökningen beräknades uppgå till 6,6 miljoner kronor, vilken siffra väl svarade mot den beräknade kostnadsökningen 6,4 miljoner kronor.

Förslaget hänsköts av Kungl. Maj:t till järnvägsrådet, vilket i avgivet utlåtande tillstyrkte bifall till detsamma.

Kungl. Maj:t fann sig böra fastställa det ingivna förslaget med tillämpning från och med den 10 september 1915, med det undantag, att avgiftsförhöjningarna för partibiljetter sänktes från de föreslagna 100 öre för II respektive 50 öre för III klass till 80 öre för II och 30 öre för III klass samt för månadsbiljetter från föreslagna 200 öre för II och 100 öre för III klass till 150 öre för II och 50 öre för III klass.

Kungörelse
den 27/8 1915.

Sedermera upphävde Kungl. Maj:t på förslag av järnvägsstyrelsen genom kungörelse den 10 november 1916 förut medgivna nedsatta frakter för exportgods. Nedsättningen för ifrågavarande varor beräknades av järnvägsstyrelsen motsvara omkring 265,000 kronor.

Kungörelse
den 10/11 1916
och brev den
30/12 1916.

Vidare förordnade Kungl. Maj:t genom brev den 30 december 1916, att för transporter å statens järnvägar av träkol i vagnslaster skulle utgå en provisorisk tilläggsavgift vid transporter å avstånd under 500 kilometer av 30 % och vid transporter å avstånd av 500 kilometer

och däröver av 25 % av de ordinarie fraktsatserna. Anledningen till denna särskilda höjning av frakten för träkolssändningar var, att verkställd utredning av träkolstransporternas ekonomi givit vid handen, att hela denna trafik utfördes med direkt förlust för järnvägen, vartill bidrog godsets skrymmande beskaffenhet, den ovanligt stora medeltransportlängden och framför allt de omfattande tomvagnstransporter, som dessa försändelser nödvändiggjorde. De under krisen synnerligen höga driftkostnaderna nödvändiggjorde därför en kraftig förhöjning av frakterna, så mycket mer som transporterna på grund av den starka efterfrågan ofantligt ökats. Anledningen till att Kungl. Maj:t fattade sitt beslut angående tilläggsavgifter för träkol tidigare än angående redan ifrågasatta ytterligare höjda tilläggsavgifter för övriga varuslag var, att träkolstrafiken är säsongtrafik och vid tiden för Kungl. Maj:ts beslut redan tagit sin början, varför Kungl. Maj:t fann det angeläget, att den ifrågasatta fraktförhöjningen omedelbart måtte komma till stånd.

Järnvägsstyrelsen den
12/12 1916.

Den 12 december 1916 inkom järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t med framställning om förhöjning av förut gällande provisoriska tilläggsavgifter.

Styrelsen framhöll däri, att, tack vare en oväntat ökad trafik och vidtagna åtgärder för utnyttjande i högsta möjliga grad av bana, stationer och rullande materiel, nettobehållningen dittills kunnat hållas vid en storlek, som kunde anses jämförelsevis tillfredsställande, om man nöjde sig med en avkastning på trafikrörelsen, svarande mot räntan på endast det kapital, som nedlagts i statsbanornas såsom bäriga ansedda bandelar.*)

Emellertid hade driftkostnaderna alltmera sprungit i höjden, särskilt kostnaderna för stenkol, vilkas pris stigit till ungefär det dubbla mot vad som rådde vid tiden för järnvägsstyrelsens föregående framställning, d. v. s. maj 1915. Jämväl i fråga om annan materiel och arbetslöner hade stegring uppstått och ny dylik vore att förvänta. Då de härigenom ökade driftkostnaderna enligt beräkning icke kunde täckas av inkomster av trafikökning, måste man befara en avsevärd nedgång i behållningen för år 1917, därest icke åtgärder vidtoges för vinnande av ökade inkomster. Järnvägsstyrelsen hade i skrivelse den 30 november 1916 framhållit, att med bibehållande av då gällande provisoriska tillägg behållningen skulle kunna beräknas till endast ett belopp av 18,300,000 kronor, eller 3,600,000 kronor mindre än vad som upptagits i 1917 års riksstat. För vinnande av full förräntning, enligt för år 1916 beräknad effektiv räntefot å statskulden om 4.17 %, av hela det av statsjärnvägarna under år 1917 bundna statskapitalet, borde den behållna inkomsten uppgå till 30,400,000 kronor. Styrelsen ansåg att, om också full förräntning icke kunde fordras på hela ifrågavarande kapital, sådana åtgärder dock

*) Såsom icke bäriga bandelar räknas linjerna Göteborg—Strömstad, Skövde—Karlsborg, Östersund—Dorotea med sidolinjer, Bräcke—Boden med sidolinjer, Boden—Karungi med sidolinjen till Övertorneå samt ångfärjeleden Trälleborg—Sassnitz.

borde vidtagas, att man kunde ernå förräntning å den del av kapitalet, som beräknades bliva bunden i såsom räntegivande karaktäriserade bandelars fasta anläggningar eller bliva disponerad för icke driftfärdiga anläggningar, d. v. s. ett räntebelopp av 24,400,000 kronor. Dessutom borde såvitt möjligt medel erhållas för sådana utgifter, som icke kunnat omedelbart upptagas i 1917 års kostnadsstat, men som dels av styrelsen i särskild skrivelse föreslagits för ökad avsättning till förnyelsefonden för att möjliggöra snabbare utrangering av lokomotiv och fordon av oekonomiska typer att direkt tillföras 1917 års kostnadsstat, dels av riksdagen även kunde komma att beviljas för beredande av ökade löneförmåner för personalen. De erforderliga merinkomsterna utgjordes sålunda av skillnaden mellan det erforderliga räntebeloppet, åtminstone 24,400,000 kronor, och den beräknade behållningen, 18,300,000 kronor, eller i runt tal 6,000,000 kronor, dels av det begärda beloppet för ökad avsättning till förnyelsefonden 2,000,000 kronor, dels och av ett icke då bestämbar belopp för ökade löneförmåner åt personalen. Den av styrelsen begärda taxeregleringen, tillämpad på samma trafikmängd, som förefanns under tiden oktober 1915—september 1916, beräknades för helt år giva en ökad inkomst av omkring 14,5 miljoner kronor. Då taxeregleringen emellertid icke kunde beräknas bliva genomförd vid årets början, kunde sistberörda belopp icke beräknas till fullo inflyta. Skillnaden mellan de belopp, som kunde komma att inflyta, och förberörda summa 8 miljoner kronor ansågs av styrelsen ingalunda vara för högt tilltagen i betraktande av de betydliga personalkostnader, som måste vara att förvänta.

Med hänsyn till det rätt avsevärda beloppet höll styrelsen före, att taxeregleringen icke borde drabba enbart gods- eller enbart persontrafiken, utan omfatta alla slag av transporter. Styrelsens förslag innebar en ändring i fråga om sättet för förhöjningens uttagande, i det att styrelsen nu föreslog procentuell avgiftsstegring. Sedan den föregående förhöjningen hade en väsentlig ändring inträtt i såväl de olika kostnadsposternas inverkan på järnvägens ekonomi som landets fraktförhållanden. Stenkolprisets framträtt såsom en i driftkostnadshänseende allt mer och mer dominerande faktor, varmed följde ökat behov av uttagande av höjda avgifter procentuellt i förhållande till de ordinarie. Farhågorna för, att den mer betydande förhöjningen på långa avstånd skulle verka skadligt hämmande på den långväga trafiken, hade visat sig ogrundade. Vid de alltjämt stegrade värdena på nästan alla godsslag spelade fraktkostnaderna en allt mindre roll för varucirkulationen, vilket till fullo framginge av den stora ökning av transporter på långa håll, som under kriget uppstått.

Styrelsens förslag innebar, att avgifterna för personbiljetter, inklusive parti- och månadsbiljetter, ävensom för hundar och dylika djur skulle höjas med 10 %. Avgifterna för sovvagnsbiljetterna skulle höjas jämväl med respektive 180 öre i I och 90 i II klassens vagnar, varigenom avgifterna komme att utgöra 12,50 respektive 6,25 kronor. För III klass sovvagnsbiljetter föreslogs ingen höjning, enär sovvagnsavgifterna för denna klass genom kungörelsen den 28 maj 1915 redan undergått en förhöjning med 50 öre till 3 kronor. Avgifterna för resgodsövertikt och åkdon, järnvägsvagnar och dylika transportföremål samt levande djur ävensom för paket, il- och fraktgods skulle höjas med 20 %. Minsta avgiften för il- och fraktstycke godssändningar skulle höjas från 25 till 40 öre och för vagnslastsändningar från 5 till 7 kronor. De förut utgående fasta tilläggsavgifterna borde kvarstå för att tillämpas i de fall, där de procentuella tilläggsavgifterna skulle medföra en sänkning av förut utgående tilläggsavgifter.

De förut medgivna undantagen för folkskolebarn, lärjungar vid dövstum- och blindskolor m. fl. ansåg styrelsen tills vidare böra kvarstå. Däremot föreslog styrelsen, att det förut medgivna undantaget för fraktstyckegods av vissa livsmedel borde upphävas. Styrelsen erinrade att, då styrelsen år 1915 tillstyrkte ifrågakarande undantag, detta skedde icke av någon styrelsens övertygelse, att tilläggsavgifterna skulle bliva betungande för trafikanterna. Styrelsen hade redan då hänvisat till järnvägstaxekommitténs utredning om den ringa inverkan på livsmedelsprisen, som livsmedelsfrakterna hade. Den kritik, som inställde sig, så snart fråga uppstod även om relativt små förhöjningar av livsmedelsfrakterna, syntes styrelsen helt och hållet ogrundad. Styrelsen erinrade, för att belysa frågan, att debitering av tilläggsavgifter för dylika försändelser skulle för en väglängd intill 60 km. icke utgöra mer än 0,12 öre per kg. För att tilläggsavgiften skulle komma upp till ett helt öre per kg., måste man försända varor till omkring 1,500 km., vilket givetvis sällan förekomme. Styrelsen framhöll också, att till följd av det gällande undantaget för styckegodstransporter fraktavgifterna pr 100 kg. för styckegodssändningar på avstånd t. o. m. 120 km. bleve billigare än för vagnslastsändningar om minst 2,500 kg. och i vissa fall till och med billigare än frakterna för vagnslastsändningar om 5,000 kg. Detta förhållande hade medfört, att försändare i ganska stor utsträckning började låta större sändningar befordras såsom styckegods i stället för såsom vagnslastgods. Härigenom började magasinerna och styckegodsvagnarna bliva upptagna av dylika transporter till stort hinder för trafiken, vilket hinder under de stora trafiksvårigheter, som rådde och som efter allt att döma syntes komma att fortfara, vore synnerligen kännbart. Genom den förändring av de provisoriska avgifterna, som styrelsen föreslog, skulle det icke blott på avstånd upp till 120 km. utan på alla avstånd ställa sig förmanligare för trafikanterna att låta livsmedel befordras såsom styckegods än såsom vagnslastgods, om desamma fortfarande skulle befrias från tilläggsavgifter. Då det för övrigt visade sig allt svårare att erhålla en rimlig behållning på trafikrörelsen, vore det enligt styrelsens åsikt alldeles nödvändigt, att statens järnvägar tillfördes ökad inkomster genom höjda befordringsavgifter jämväl å livsmedelstransporter, och sådan höjning vore ock så mycket lättare att genomföra, som den minimala fraktökningen pr kg. med hänsyn till de rådande allt högre priserna på livsmedel påtagligen gjorde sig ännu mindre gällande än förut. Genom upphävande av de förut gällande undantagen för livsmedel skulle statsbanorna tillföras ungefär 460,000 kronor för helt år.

Den inkomstökning, som skulle erhållas genom den föreslagna taxeregleringen och som beräknats för 1915 års trafik, utgjorde 11,225,000 kronor.

Med hänsyn till storleken av den trafik, som styrelsen beräknade för år 1917, beräknades inkomstökningen för år 1917 komma att uppgå till 12,120,000 kronor under förutsättning att taxetilläggen komme att tillämpas från den 1 mars 1917.

Järnvägsstyrelsens förslag hänsköts av Kungl. Maj:t för yttrande till järnvägsrådet, som i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalade, att rådet vid granskning av järnvägsstyrelsens förslag icke funnit något att däremot erinra, vadan rådet alltså tillstyrkte bifall till järnvägsstyrelsens framställning.

avgifterna tillämpas från och med den 1 februari 1917. Dessa ändringar voro följande. För fraktstycke- och godssändningar av förut nämnda livsförnödenheter fastställde Kungl. Maj:t, i stället för den av styrelsen föreslagna höjningen av 20 %, en höjning av 10 %. För vagnslastsändningar, som fraktdebiterades enligt den redan 1913 fastställda undantagstariffen för vissa livsförnödenheter och fodermedel, huvudsakligen till Norrland, skulle tilläggsavgifterna fortfarande utgå med 4 öre per 100 kilogram för tiden till och med den 30 april 1917. För tiden efter nämnda dag, då sjöfarten på Norrland kunde antagas hava börjat, skulle tilläggsavgift utgå med eljest för vagnslaster gällande 20 %.

För sändningar av ved, som befordrades för statens livsmedelskommissions eller de lokala livsmedelsnämndernas räkning, skulle fortfarande tilläggsavgift utgå med blott 4 öre per 100 kilogram.

För att i någon mån vinna ersättning för de nedsättningar under styrelsens förslag, som sålunda bestämdes, fastställde Kungl. Maj:t, att avgifterna för enkla biljetter i I och II klass skulle ökas med — i stället för de av styrelsen föreslagna 10 % — 15 % för II och 20 % för I klass. Parti- och månadsbiljetter för II klass skulle ökas med 15 % i stället för 10 %.

De sålunda bestämda provisoriska tilläggsavgifter blevo icke gällande längre än till den 1 augusti 1917. Järnvägsstyrelsen inkom redan den 22 juni 1917 till Kungl. Maj:t med framställning om ytterligare förhöjning av de provisoriska avgifterna.

Järnvägs-
styrelsen
den 22/6 1917.

Styrelsen framhöll, att en i högre grad försämrad relation mellan bruttoinkomsterna och driftkostnaderna inträtt, varför en ytterligare skyndsamt höjning av de provisoriska avgifterna syntes styrelsen oundviklig.

Järnvägsstyrelsen framhöll, att vid järnvägsrådets behandling av järnvägsstyrelsens förra förslag icke från något håll gjorts någon gensaga mot den förut sättning, varifrån järnvägsstyrelsen vid förslaget uppgörande utgått, eller att en inträdande driftkostnadsstegring motiverade en mot densamma i så måtto svarande taxeförhöjning, att medel erhöles till förräntning av åtminstone i räntebärande bandelar nedlagt kapital. Styrelsen framhöll också, att Kungl. Maj:t syntes hava i och med utfärdande av kungörelsen den 26 januari 1917 hava godkänt samma princip, ävensom att statsrådet och chefen för finansdepartementet efter samråd med chefen för civildepartementet i proposition till 1917 års riksdag med förslag till 1918 års riksstat utgått ifrån, att en ytterligare taxeförhöjning borde genomföras för säkerställande av en inkomstökning, erforderlig för täckande av genom statsmakternas beslut om löneförhöjning m. m. uppkommet underskott.

Styrelsen redogjorde därefter i korthet för statens järnvägars dåvarande finansiella läge. Den tid av 4 månader av 1917, för vilken statistik föreläge, visade vida sämre ekonomiskt resultat än som enligt i skrivelse av den 30 november 1916 gjorda förhandskalkyler bort erhållas. Enligt nämnda kalkyler borde

den behållna inkomsten för berörda tid hava varit 6,100,000 kronor, medan det redovisade överskottet trots taxeförhöjning icke uppginge mer än till 1,400,000 kronor. Huvudorsaken till detta dåliga driftresultat vore löneförmånernas avsevärda förbättring, den alltjämt fortgående stegringen av priserna för alla slags materialier (kolkostnaden hade under januari—februari månader måst bokföras efter 10 kronor högre konsumtionspris än det i kostnadsstaten beräknade) samt den under årets första månader rådande starka kölden, som orsakade stark ökning i kolförbrukningen och även andra kostnader. Medan en behållen inkomst för första halvåret av omkring 11 miljoner kronor skulle erfordras för att det i riksstaten för hela året 1917 upptagna beloppet av 21,900,000 kronor skulle kunna anses tryggt, kunde den behållna inkomsten för halvåret numera icke uppskattas till högre belopp än högst 3,500,000 kronor. Styrelsen framhöll, att trafiken vore stadd i nedgående, dels på grund av den depression, som genom råvarubrist, utförselsvårigheter och andra förhållanden allt kännbarare tryckte näringslivet, dels ock på grund av den avsiktliga begränsning av trafiken, som för kolbesparings vinnande genomförts, beträffande persontrafiken genom indragning av vissa tåg och beträffande godstrafiken genom transportförbud för vissa godsslag. Det ekonomiska resultatet för statens järnvägar av sistnämnda åtgärder kunde icke ännu klart bedömas.

Styrelsen utgick emellertid efter övervägande av i olika riktning verkande faktorer betydelse från det antagandet, att gjorda trafikinskränkningar icke skulle inverka förbättrande, men ej heller avsevärt försämrande på det ekonomiska resultatet.

Konsumtionspriset för stenkol hade i uppgjord förhandskalkyl för 1917 upptagits till 55 kronor per ton. Styrelsen kunde icke med säkerhet bedöma, till vilket värde konsumtionspriset för stenkol liksom övriga materialier skulle behöva sättas, men anledning förefanns emellertid att antaga, att de hittills använda konsumtionspriserna icke skulle kunna bibehållas. Då den ekonomiska situationen för år 1917 i sin helhet enligt styrelsens uppfattning måste bliva synnerligen ogynnsam, föreläge ett behov av kraftigt verkande taxeförhöjning, såvitt den förhöjda inkomsten skulle närma sig det belopp, som erfordrades för förräntning av i de räntebärande bandelarna bundet kapital, 24,400,000 kronor, eller uppgå till det i riksstaten för år 1917 upptagna beloppet 21,900,000 kronor. Styrelsen ansåg, att den under 1917 års senare del erforderliga taxeförhöjningen icke borde sättas lägre än den taxeförhöjning, som efter riksdagens beslut om löneförhöjning m. m. kunde visa sig erforderlig för 1918.

Under framhållande av att, med hänsyn till de snabba och icke förutsebara växlingar, som såväl trafiken som den på utgifterna starkt influerande prisnivå underginge, det icke vore möjligt att med någon större grad av säkerhet beräkna det ekonomiska resultatet för 1918, angav styrelsen emellertid på följande sätt resultatet av de verkställda beräkningarna angående den inkomstökning för 1918, som styrelsen ansåg nödig att erhålla genom ändring av gällande provisoriska taxetillägg och som också ansågs behöflig för återstående delen av 1917.

I skrivelse den 30 november 1916 beräknad bruttoinkomst kronor	132,400,000:—
Härtill inkomstökning genom ny taxeförhöjning från och	
med den 1 februari 1917	» 11,200,000:—
Summa beräkningsbar bruttoinkomst kronor	143,600,000:—

I skrivelse den 30 november 1916 beräknade utgifter kronor 110,900,000: —

Härtill:

Genom löneförbättringar och ökat antal personal	»	20,300,000: —
Höjd avsättning till förnyelsefonden	»	2,000,000: —
Eventuella utgifter på grund av stegrade materialpris	»	10,000,000: —

Summa beräkningsbara utgifter kronor 143,200,000: —

Sedermera beräkningsbar behållning	kronor	400,000: —
I skrivelse den 30 november 1916 beräknad och sedermera i riksstaten för år 1918 upptagen behållning	»	21,500,000: —
Erforderlig behållning för beredande av ränta å i räntebärande bandelar nedlagt kapital	»	25,400,000: —
Erforderlig inkomstökning för vinnande av sist berörda behållning	»	25,000,000: —

Den i berörda tablå förekommande posten »Eventuella utgifter på grund av stegrade materialpris» motiverades särskilt av styrelsen på följande sätt.

Redan under normala förhållanden vore en förhandskalkyl, som utginge från principen om erhållande nätt och jämnt av en behållning, svarande mot erforderlig ränta å bundet kapital, ej betryggande för att en sådan inkomst verkligen skulle erhållas. Under rådande förhållanden, då ett flertal till sin verkningssgrad ej beräkneliga faktorer kunde väntas komma att försämra den ekonomiska ställningen, gäve en sådan snäv beräkning av den behållna inkomsten ingen som helst sådan önskvärd trygghet. Vid ett affärsföretag, som balanserade med omkring 150 miljoner kronors årsomsättning, måste under nuvarande förhållanden beräknas en bred marginal för oförutsedda utgifter, särskilt sådana, som förorsakades av stegring av prisen på de vanliga driftsmaterialierna, arbetslöner och dylikt.

För att ernå berörda medelinkomst av 25 miljoner kronor erfordrades en procentuell ökning av de ordinarie befodringsavgifterna med respektive 25, 40 och 50 % för resande i III, II och I klass samt med 50 % för gods, allt i stället för förut gällande provisoriska taxetillägg.

Från den föreslagna ökningen med 25 % för III klass borde enligt styrelsens mening undantag göras i fråga om parti- och månadsbiljetter för III klass, för vilka förhöjning borde fastställas till 20 %.

Tilläggsavgifterna för sovvagnar föreslogs att utgå med 4.30 kronor i I, 2.15 kronor i II och 50 öre i III klass. Sovvagnsavgifterna skulle därefter komma att utgå med 15 kronor i I, 7.50 kronor i II och 3.50 kronor i III klass.

Avgiften för tillträde till snälltåg föreslogs att höjas med 1.25 kronor i I, 75 öre i II och 50 öre i III klass, varigenom dessa avgifter skulle komma att utgå med 3.75, 2.25 och 1.50 kronor i respektive I, II och III klass.

Styrelsen föreslog nu jämväl någon ökning av de dittills icke höjda avgifterna för lärjungar vid dömstum- och blindskolor, skolungdom, sjuksköterskor, tidningsmän m. fl. Skälet härtill angavs av styrelsen vara, att, därest någon förhöjning fortfarande icke skulle uttagas för berörda personer, skillnaden mellan de i allmänhet utgående och de nedsatta avgifterna skulle bliva väl stor. Järnvägens självkostnader för personbefordring ansågos för övrigt numera icke bliva täckta av de nedsatta avgifterna. Dessa avgifter, som förut i III klass utgått

med 15 öre per person och tariffzon, borde höjas till 20 öre per tariffzon. Ungefärligen motsvarande förhöjning borde inträda för II och I klass. För folkskolebarn borde icke göras någon förändring i gällande bestämmelser, enligt vilka dessa barn jämte ledare finge färdas i III klass vagn mot en avgift av 5 öre per person och tariffzon.

Inskrivningsavgiften för resgods föreslogs att höjas från 20 öre till 30 öre, varjämte inskrivningsavgiften för velocipeder och sparkstöttingar ävensom de ordinarie avgifterna för resgodsövertikt borde höjas med 50 %. Avgiften för en ensitsig tvåhjulig velociped utan motor ävensom för sparkstötting skulle således höjas från 50 till 75 öre.

Från den förut omnämnda höjningen med 50 % för gods av alla slag föreslog järnvägsstyrelsen vissa undantag, nämligen för råvaror till jordbruket och boskapsskötseln och viktigare produkter av dessa sändningar, avsedda för inhemsk förbrukning, ävensom ved. I fråga om råvaror till jordbruket och boskapsskötseln, till vilka järnvägsstyrelsen ansåg böra räknas dels de livsförnödenheter, som förut erhållit lindrigare fraktaavgifter, dels ock viktigare fodermedel och gödningsämnen, föreslog järnvägsstyrelsen en fraktförhöjning av 20 % å de ordinarie frakterna, såväl för stycke gods som vagnslastgods ävensom för levande djur. Detta förslag innebar egentligen icke någon förhöjning för andra än stycke gods försändelser, vilka förut haft en tilläggsfrakt av endast 10 %. I fråga om ved för statens livsmedelskommission och de lokala livsmedelsnämndernas räkning föreslog styrelsen, att den förutvarande tilläggsavgiften, 4 öre per 100 kg., skulle utbytas mot en bestämmelse om 20 % förhöjning av fraktsatserna för all bränsle ved för hushållskonsumtion. I fråga om träkolstrafiken föreslog styrelsen, att, då de förut utgående tilläggsavgifterna för träkol vore lägre än de avgifter, som skulle utgå, därest den ordinarie träkolstariffen ökades med de i allmänhet för vagnslastgods föreslagna tilläggsavgifterna, förutnämnda kungl. brev den 30 december 1916 skulle upphävas. Förut utgående minsta avgift för il- och fraktstycke godssändningar bibehölls i järnvägsstyrelsens förslag, varemot minsta avgiften för vagnslastsändningar föreslogs att höjas till 10 kronor.

Kungörelse
den 13/7 1917.

Genom kungörelse den 13 juli 1917 fastställde Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsens förslag att tillämpas från och med den 1 augusti 1917, varvid emellertid Kungl. Maj:t vidtog den ändringen, att för fraktstycke gods försändelser av samma livsförnödenheter, som förut varit föremål för särskilda bestämmelser, fastställdes en tilläggsavgift av 10 % i stället för de av järnvägsstyrelsen föreslagna 20 %, varemot av järnvägsstyrelsen föreslagna 20 % fastställdes såväl för livsförnödenheter i vagnslaster som för fodermedel, gödningsämnen och ved för hushållskonsumtion.

Järnvägs-
styrelsen
den 30/10 1917.

Den 30 oktober 1917 inkom järnvägsstyrelsen ånyo med framställning om ökning av de provisoriska tilläggsavgifterna.

Styrelsen erinrade däri, att styrelsen i sin närmast föregående framställning, vid beräkningen beträffande behållningen av statens järnvägars drift för år 1918, utgått från förutsättningen, att fred skulle hava inträtt före årsskiftet 1917/1918. I denna beräkning hade ett kolpris av 40 kronor per ton antagits. Tidpunkten för fredstillståndets inträdande kunde emellertid ännu icke skönjas, och några antaganden, om när världshandeln åter kunde bli fri, kunde icke göras. Penning-

värdet hade ytterligare fallit, och särskilt hade priset för sådana materialier, som vore oundgängliga för järnvägsdriftens uppehållande, stigit i en sådan omfattning som aldrig förr. Den ytterligare materialknappheten tvingade vidare till användning av ersättningsmedel, som med hög anskaffningskostnad förenade driffördyrande olägenheter av flera slag, bland annat ökad förbrukning för viss enhet transportarbete.

Sådana utsikterna tedde sig, torde man alltså vid kalkylerandet av driftkostnaderna för år 1918 icke böra räkna med någon nära i tiden liggande ändring i dessa förhållanden, och vid de nya kalkyler, styrelsen aktade nödigt att göra, hade styrelsen därför ansett sig böra för hela året antaga de driftkostnader, som vid dåvarande prisnivå och övriga överskådbara förhållanden vore påvisbara. Härvidlag ville emellertid styrelsen även framhålla, att det på grund av de ofta oväntat och plötsligt skiftande förhållandena på världsmarknaden vore lika litet som förut möjligt att med någon större grad av säkerhet bedöma, vilka de verkliga uppträdande driftkostnaderna kunde komma att bli.

Styrelsen erinrade om, att de förut för år 1918 gjorda inkomst- och utgiftskalkylerna grundats på det antagandet, att årets trafik komme att bli av ungefär samma omfattning som år 1915. Med säkerhet torde det kunna antagas, att trafiken — särskilt på grund av de för ernående av olje- och bränslebesparing företagna trafikinskränkningarna samt de svårigheter, industrin hade att kämpa emot med anledning av råvarubrist, utförselsvärigheter m. m. — skulle komma att minska från 1916 års högt uppdrivna trafik, och även möjligheten, att trafiken härigenom åtminstone i vissa hänseenden kunde komma att nedgå också under 1915 års trafikrörelse, torde ingalunda vara utesluten. Om det senare skulle bli fallet, ville styrelsen emellertid utgå från samma antagande som förut, nämligen att vidtagna trafikinskränkningar icke skulle inverka förbättrande men icke heller avsevärt försämrande på det ekonomiska resultatet. Och skulle det likväl visa sig, att genom dylika tvungna trafikinskränkningar minskning i behållningen skulle komma att uppstå, på sätt som ej då låte sig förutses eller beräknas, syntes det styrelsen, som skulle härav eventuellt uppkommande driftförluster böra bäras av staten.

Styrelsen hade sålunda icke ansett sig behöva beakta ifrågavarande eventualitet, utan hade styrelsen, liksom förut vid beräkning av den motsebara behållningen för året 1918, räknat såväl vad beträffade inkomster som utgifter med de siffror, som skulle uppkomma, under förutsättning att 1918 års trafik komme att bli ungefär jämförlig med den som förekom år 1915.

Vad beträffar lokomotivbränslet, utgick styrelsen ifrån och företedde skäl för, att man för år 1918 måste, för att äga någorlunda trygghet, beräkna en bränslekostnad, motsvarande cirka 120 kronor per ton stenkol. Med detta pris och med hänsyn jämväl tagen därtill, att man på grund av de tyska kolens sämre beskaffenhet måste räkna med en mot samma trafikarbete svarande större kolåtgång, såg sig styrelsen nödsakad att räkna med en ökning av bränslekostnaden för 1918 års drift, uppgående till den oerhörda siffran av i runt tal 60,400,000 kronor. Härvid vore dock icke hänsyn tagen till kostnaden för de engelska kol, för vilkas införande till Sverige järnvägsstyrelsen sedan sommaren 1917, på anmodan av regeringen, vidtagit anstalter, och för vilka kostnaderna vid tiden för styrelsens skrivelse uppgingo till ej mindre än 240 kronor per ton i svensk västkusthamn. Järnvägsstyrelsen hade nämligen ifrågasatt, huruvida den trafikerande allmänheten skulle kunna betungas med motsvarande högre befordringsavgifter för att betäcka

hela den höga anskaffningskostnaden för dylika kol. Därest dessa kostnader skulle tagas med i beräkningen, skulle, därest nedan angivna alternativa mängder engelska kol komme att införas och användas för statens järnvägars drift, följande siffror uppstå, varvid hänsyn tagits till dessa kols högre bränslevärde:

för 100,000 ton cirka	10,700,000 kronor
» 200,000 » »	21,400,000 »
» 300,000 » »	32,100,000 »

Beträffande kostnaderna för andra driftsmaterialier än bränsle framhöll styrelsen, att förutom de 10 miljoner kronor, som i styrelsens föregående framställning upptagits såsom erforderliga för att täcka uppstående merkostnader, måste numera beräknas ytterligare ett belopp av ej mindre än 8,300,000 kronor.

Ifråga om under år 1918 förekommande personalkostnader måste styrelsen för löneförhöjningar åt banarbetare m. fl. beräkna merkostnader till omkring 1,200,000 kronor. Vidare framhöll styrelsen, att den krigstidshjälp och det krigstidstillägg, som antagligen komme att beslutas av 1918 års riksdag och utbetalas under år 1918, antagits komma att påföras icke detta års utan först ett följande års stat. Vidare hade styrelsen icke tagit någon hänsyn till, att den lönereglering, som väl torde komma att föreläggas 1918 års riksdag, möjligen skulle komma att givas retroaktiv verkan för detta år. Slutligen framhöll styrelsen, att den under de senaste åren med det hastigt sjunkande penningvärdet nedsatta köpkraften hos statens järnvägars förnyelsefond nödvändiggjorde en betydligt större avsättning till fonden än den hittills vanliga. Utredningar angående den erforderliga avsättningens storlek utvisade, att ett ungefärligt belopp av 6,900,000 kronor behövdes för att för år 1918 bringa upp fonden i en köpkraft, någorlunda motsvarande vad som under mera normala förhållanden kunnat genom densamma presteras. I beaktande av den i övrigt så ytterst prekära ekonomiska ställningen hade styrelsen emellertid, om också med stor tvekan, ansett sig böra uppgiva sin avsikt att i 1918 års kostnadsstat framföra detta krav. Styrelsen framhöll emellertid, att denna styrelsens underlåtenhet endast kunde få betraktas som ett uppskjutande av utgifter, vilka under de närmaste åren måste göras.

Den ekonomiska ställningen för år 1918 beräknades, på grund av vad sålunda nämnts, bliva följande:

Bruttoinkomst:

I skrivelse den 30 november 1916 beräknad bruttoinkomst ...	kronor	132,400,000
Inkomstökning genom därefter beslutade taxeförhöjningar	»	33,400,000
	<u>Summa kronor</u>	<u>165,800,000</u>

Utgifter:

I skrivelse den 30 november 1916 beräknad utgift	kronor	110,900,000
I skrivelse den 22 juni 1917 beräknad utgiftsökning:		
för löneförbättringar och ökat antal personal	kronor	20,300,000
för avsättning till förnyelsefonden för lokomotiv	»	2,000,000
för säkerhet mot eventuell stegring av materialpris	»	10,000,000
	<u>»</u>	<u>32,300,000</u>
	<u>Transport kronor</u>	<u>143,200,000</u>

Transport kronor 143,200,000

Ytterligare nu beräknad utgiftsökning:		
för löneförhöjningar åt banarbetare m. fl. anställda	kronor	1,200,000
för stegring av sakliga kostnader på grund av höjda priser för andra ma- terialier än bränsle utöver i juni be- räknat belopp	»	8,300,000
för stegring från beräknade 40 till 120 kronor pr ton stenkol eller motsva- rande mängder annat bränsle samt ökad bränslekonsumtion på grund av för- sämrat bränsle	»	60,400,000
		» 69,900,000
Summa beräkningsbara utgifter	kronor	213,100,000
Uppträdande driftförlust	»	47,300,000

Den nya inkomstökning, som alltså måste beredas genom nya taxetillägg, utgjorde sålunda,

ifall man ville nå den i riksstaten upptagna behållningen, kronor 21,500,000	kronor	68,800,000
ifall man ville nå förräntning av det i räntebärande bandelar nedlagda kapitalet, kronor 25,400,000	»	72,700,000

Med hänsyn till de oberäkneliga förhållandena såväl i fråga om trafikens storlek som härav följande mer eller mindre gynnsamma relation mellan utgifter och inkomster som ock ifråga om material- och arbetspriser m. m., ansåg styrelsen det vara förtänksamt att räkna med de större av nyssnämnda belopp. Den höjning av de provisoriska tilläggsavgifterna, som erfordrades för att giva här ovan anförda merinkomster, måste tydligtvis vara mycket betydande, och hade styrelsen stannat vid följande förslag, nämligen för resande i I, II och III klass respektive 140, 100 och 70 % och för resgodsövertikt, åkdon m. m., levande djur och gods 130 %. Under antagande av en trafik år 1918 av samma storlek som år 1915, skulle dessa tilläggsavgifter komma att år 1918 tillföra statens järnvägar en merinkomst av cirka 76 miljoner kronor, vilken skulle medföra en något högre nettobehållning än vad som skulle erfordras till och med för förräntning av det i statens järnvägars räntebärande bandelar nedlagda kapitalet.

Skillnaden mellan nämnda merinkomst	76,000,000 kronor
och det belopp, som i riksstaten upptagits som behållning	68,800,000 »
	= 7,200,000 kronor

vore emellertid, om sistnämnda siffra jämfördes med den beräknade årsomsättningen, 165,800,000 + 76,000,000 = 241,800,000 kronor, icke heller den så stor, som den rätteligen borde vara. Styrelsen erinrade härvid om, vad styrelsen ofta förut anfört i olika sammanhang, nämligen att det vid ett affärsföretag av statens järnvägars storlek, som balanserade med en årsomsättning för år 1918, mycket överstigande 200,000,000 kronor, måste — och detta alldeles särskilt under nuvarande förhållanden — beräknas en bred marginal för svarigheten överhuvud taget att göra nära gående kalkyler, för oförutsebara inre och yttre inflytelser på driften och det eko-

nomiska resultatet och för den ovissa nedtryckande inverkan på trafiken, som mycket höga taxetillägg givetvis måste äga.

Styrelsen framhöll vidare, att med de höga tal, varmed man här hade att räkna, till och med ifrågavarande mycket stora summa, 76 miljoner kronor, bleve relativt liten, och det torde för var och en framstå såsom klart, att den icke kunde på något mera varaktigt sätt undanröja behovet att vid ytterligare prisändringar på världsmarknaden framkomma med nya framställningar angående ökade taxetillägg. Styrelsen insåg till fullo, huru olyckligt ett dylikt osäkerhetstillstånd beträffande befodringsavgifternas storlek måste verka på landets affärs- och näringsliv, och hade gärna sökt något medel att förebygga detsamma, men med hänsyn även till det allmännas krav på så billiga befodringsavgifter vid varje tidpunkt som möjligt, hade styrelsen ej kunnat ställa sina beräkningar så mycket på säkra sidan, att tätare ändringar därigenom skulle kunnat undvikas. Styrelsen ville emellertid å andra sidan bestämt varna för att göra beräkningarna alltför snäva — relativt små förändringar i det allmänna för trafikens storlek och medlen för dess besörjande bestämmande läget kunde medföra växlingar, som lätt låte ett beräknat relativt ringa överskott förbytas i förlust, och det vore då väl att märka, att med de stora tal, man här rörde sig, eventuellt underskott eller uteblivande överskott betydde högst avsevärda summor i statsbudgeten. Styrelsen ansåg sig alltså för sin del icke kunna tillråda Kungl. Maj:t att fastställa lägre tillägg till befodringsavgifterna än de nu föreslagna.

Styrelsen meddelade vidare, att, om förutnämnda stora merkostnad för införskaffande av engelska kol skulle uttagas av den trafikerande allmänheten, de nödiga taxetilläggen borde vara i stort sett, vid alternativet 200,000 ton införda engelska kol, 75 % på person- och 150 % på godstrafiken, samt vid alternativet 300,000 ton 80 % på person- och 160 % på godstrafiken.

Slutligen framhöll styrelsen, att det undandroge sig varje beräkning, huru de redan i och för sig mycket höga taxetillägg, styrelsen nödgades förorda, kunde inverka nedtryckande på trafiken — särskilt kanske på persontrafiken — och alltså förryckande på det beräknade ekonomiska driftresultatet. Med varje ytterligare ökning förörmökades ju utsikterna härvidlag, och man kunde frukta en gräns, på andra sidan om vilken inga taxetillägg kunde skydda statens järnvägar från driftförlust.

Såsom förut nämnts, upptog styrelsens huvudförslag en förhöjning av 140 respektive 100 och 70 % för enkla biljetter i I respektive II och III klass. För III klassens parti- och månadsbiljetter föreslog styrelsen emellertid blott 50 % förhöjning. För sovvnagsbiljetter föreslogs tilläggsavgift av 14,30 kronor i I, 6,65 kronor i II och 2 kronor i III klass. Genom denna förhöjning skulle avgifterna för sovvnagsbiljetter höjas från 15 till 25 kronor i I klass, från 7,50 till 12 kronor i II klass och från 3,50 till 5 kronor i III klass (de ordinarie sovplatsavgifterna äro 10,70 i I, respektive 5,35 i II och 3 kr. i III klass). För snälltågstilläggsbiljetter föreslogs en förhöjning av den förutvarande tilläggsavgiften med 1,25 kronor för I, 75 öre för II och 50 öre för III klass, varigenom dessa biljetters pris skulle komma att uppgå till 5 kronor i I, 3 kronor i II och 2 kronor i III klass. För förut omtalade nedsättningsbiljetter föreslogs en avgift av 25 öre per tariffzon i III klass. Ifråga om folkskolebarn föreslog styrelsen likväl icke någon höjning. Inskrivningsavgiften för resgoods föreslogs att höjas från 30 till 50 öre och inskrivningsavgiften för velocipeder och sparkstöttingar från 50 till 100 % av den ordinarie inskrivningsavgiften. Inskrivnings-

avgiften för en ensitsig, tvåhjulig velociped utan motor och för en sparkstötting skulle sålunda utgå med 1 krona. För resgodsoövertikt och för allt slags gods föreslogs en tilläggsavgift av 130 % å de ordinarie avgifterna. Styrelsen föreslog således upphävande av den särskilda nedsättningen för levande djur, livsförnödenheter, fodermedel, gödningsämnen och ved för hushållskonsumtion. Såsom skäl härtill anförde styrelsen, förutom vad förut nämnts, att vid de avsevärda inskränkningar i trafiken, som numera vidtagits ifråga om andra varuslag än jordbruksprodukter och ved, sistnämnda varuslags liksom djurtrafikens betydelse för järnvägarnas ekonomi blivit alltmera framträdande, varför det vore av största vikt, att dessa transportföremål icke vidare undantoges från den allmänna förhöjningen. Skulle tilläggsavgifterna för ifrågavarande godsslag icke utgå med någon höjning, vore det nödvändigt att än ytterligare höja tilläggsavgifterna för övriga godsslag. Till belysande av den betydelse, den lägre ersättningen för nyssberörda transportslag hade för statens järnvägars ekonomi, anförde styrelsen, att redan med då gällande avgifter uppstått en mindre inkomst av cirka 4,600,000 kronor och att, därest höjning icke heller för framtiden skulle medgivas, detta skulle medföra en sänkning av de eljest efter 130 % tilläggsavgifter beräknade inkomsterna med cirka 16,200,000 kronor. För att säkerställa detta belopp skulle erfordras en förhöjning för övriga varuslag av ytterligare cirka 30 %. Därest Kungl. Maj:t emellertid med hänsyn till den ekonomiskt mindre lyckligt lottade befolkningen skulle finna, att ifrågavarande produkter icke borde vidkännas en så stor förhöjning som övriga varuslag, hemställde styrelsen, att den erforderliga fraktnedsättningen måtte komma trafikanterna till godo i form av statsbidrag av tillgängliga medel, enligt ungefär samma grunder, som äro gällande för utbetalning av statsbidrag till kostnaderna för kalk m. m. för jordbrukets behov.

Minsta avgiften för il- och fraktstyckeodssändningar ansågs böra höjas från 40 till 50 öre per sändning och minsta avgiften för vagnslastsändningar från 10 till 15 kronor.

Slutligen föreslog styrelsen, att den dittills utgående registreringsavgiften, 10 öre, för återgående tomkärl m. m. skulle ersättas av avgifter enligt en av järnvägstaxekommittén föreslagen tariff av följande utseende:

	Högst 50 km.	51—100 km.	Över 100 km.
	Avgift pr 100 kg.		
Styckeodssändningar	40 öre	60 öre	80 öre
Minst 2,5 ton per vagn	30 "	45 "	60 "
" 5 " " "	20 "	30 "	40 "

För tomma mjölkflaskor skulle emellertid bibehållas den nuvarande registreringsavgiften, 10 öre per sändning.

Styrelsen framhöll, att denna tariff visserligen icke under nu uppdrivna driftkostnader vore tillräcklig för att täcka järnvägens omkostnader för transport av tomkärl, men att styrelsen för det dåvarande och särskilt som den högre avgiften indirekt komme att drabba en del försändelser av livsförnödenheter, icke

funnit sig böra påyrka någon förhöjning av de av taxekommittén föreslagna avgifterna.

För skyddsvagnar och för täckta vagnar och presenningar föreslogs en förhöjning av 100 procent å de ordinarie avgifterna.

Kungörelse
den 16¹¹ 1917.

Kungl. Maj:t fann sig icke heller nu böra bifalla järnvägsstyrelsens förslag om höjning av frakterna för levande djur, livsförnödenheter, fodermedel, gödningsämnen och ved för hushållskonsumtion till samma nivå som för övrigt gods, utan stannade härutinnan vid en förhöjning av 70 % å de ordinarie avgifterna. En följd härav blev, att Kungl. Maj:t, för att i någon mån åstadkomma ersättning för de till följd härav uteblivande inkomsterna, fann sig böra öka tilläggsavgifterna å enkla biljetter i I klass från de av styrelsen föreslagna 140 till 150 % och för II klass såväl enkla som parti- och månadsbiljetter från 100 till 110 %, ävensom för allt slags gods med undantag av förut nämnda godsslag från av styrelsen föreslagna 130 till 150 % å de ordinarie fraktavgifterna.

I övrigt fastställde Kungl. Maj:t genom kungörelse den 16 november 1917 järnvägsstyrelsens förslag, och skulle de fastställda förhöjningarna träda i kraft den 1 januari 1918.

Framställningar om
ytterligare
taxeförhöjningar.

Järnvägsstyrelsen den 25¹
1918.

I skrivelse den 25 januari 1918 inkom järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t med en reviderad driftkostnads kalkyl jämte beräkningar angående den ytterligare höjning av de provisoriska taxetilläggen, som möjligen borde föranledas av de planerade åtgärderna beträffande bokföringen av 1918 års krigstidstillägg och krigstidshjälp samt användningen av engelska stenkol och den inträdda ökningen av priset å tyska stenkol. Styrelsen framhöll därvid, huru styrelsen i sin skrivelse den 30 oktober 1917 i 1918 års driftkostnader inräknat endast det belopp av omkring 11,5 miljoner kronor, vartill utgifterna för krigstidstillägg och krigstidshjälp för år 1917 beräknades uppgå. Sedan emellertid styrelsen inhämtat, att utom 1917 års krigstidstillägg och krigstidshjälp sådana jämväl för år 1918 skulle avföras ur 1918 års räkenskaper och alltså redovisas som driftkostnader för detta år, måste man beräkna en mycket betydande driftkostnadsstegring, vars belopp visserligen vid tiden för avgivandet av styrelsens skrivelse ej kunde fixeras, men som antogs komma att uppgå till omkring 24 miljoner kronor.

Vidare framhöll styrelsen, att med ett bränslekonsumtionspris under år 1918 av 160 kronor per ton uppstode en merkostnad, utöver förut beräknad kostnad, av 25,6 miljoner kronor, och anmärkte styrelsen, att

därvid dock beräknats en mindre marginal uppåt över kända prisförhållanden än förut beräknats över det tidigare konsumtionspriset 120 kronor.

Styrelsen framhöll emellertid, att någon erfarenhet, huru den senaste taxeförhöjningen verkat, ännu icke förelåg, men att trafiken, att döma dels av iakttagelser angående trafikarbetets storlek, dels av den inflyttna uppbörden för den gångna delen av januari, syntes vara i viktande, något som till en del måhända kunde bero på, att taxeförhöjningen verkat hämmande. Styrelsen vågade på grund härav icke för det dåvarande föreslå Kungl. Maj:t en förhöjning av de nyss ikraftträdde provisoriska tilläggsavgifterna, utan ansåg, att man ännu borde se tiden an och följa, huru trafikrörelsen komme att utveckla sig under inflytande av de åtgärder, som redan måst vidtagas. Emellertid hade styrelsen ändock ansett sig skyldig att meddela Kungl. Maj:t det då förutsebara ekonomiska läget under året och underställa Kungl. Maj:ts beprövande frågan, huruvida med anledning därav en ytterligare förhöjning av berörda tilläggsavgifter möjligen borde genomföras eller icke.

Slutligen har styrelsen i skrivelse den 19 april 1918 framlagt förslag om fastställande av än högre tillägg till de ordinarie transportavgifterna.

Järnvägsstyrelsen den 19/4
1918.

I stort sett går detta förslag ut på förhöjning av de provisoriska avgifterna för personbefordring till 200 respektive 150 och 100 % för I respektive II och III klass, med nedsättning för parti- och månadsbiljetter till för III klass 80 % och för II klass 140 %, samt för all godsbefordring — således även beträffande förut undantagna livsmedel m. m. — till 200 %.

Av styrelsens berörda skrivelse, vilken torde som bilaga få vidfogas protokollet, framgår huvudsakligen följande.

Redan de i styrelsens skrivelse den 25 januari 1918 gjorda kalkylerna angående nya utgifter för krigstidstillägg och krigstidshjälp samt ökade kolkostnader visade, att under år 1918 en ökning av de tidigare beräknade driftkostnaderna komme att uppstå med omkring 49,600,000 kronor. Då man förut beräknade maximibehållningen för år 1918 till 25,400,000 kronor, stod man alltså redan då inför utsikten av en ren driftförlust för samma år av 24,200,000 kronor. Numera måste styrelsen räkna med ytterligare ökade driftkostnader. Kostnaderna för till personalen utgående krigstidstillägg och krigstidshjälp för år 1918 enligt de av riksdagen godkända grunder beräknades uppgå till omkring 32 miljoner kronor i stället för förut till 24 miljoner kronor, vilket innebure en ytterligare ökning av cirka 8 miljoner kronor. Vidare hade styrelsen i be-

traktande av otryggheten ifråga om tillförseln av tyska kol ansett sig nödsakad att vidtaga anstalter för införande av engelska kol tillsvidare intill en kvantitet av cirka 350,000 ton, sålunda 150,000 ton mer än som förut beräknats. Denna ytterligare import beräknades vid ändrad relation mellan priset å tyska och engelska kol medföra en driftkostnadsökning av ungefär 11 miljoner kronor utöver den i förut angivna summa 49,600,000 kronor ingående. Vidare hade styrelsen i fråga om andra driftmaterialier än bränsle måst på grund av den oupphörliga prisstegringen beräkna en ytterligare kostnadsökning för innevarande år av omkring 15 miljoner kronor. Styrelsen hade jämväl av Kungl. Maj:t ålagts att erlagga ränta till statskontoret för av statskontoret förskotterade förlagsmedel. Denna ränta beräknades för de vid tiden för styrelsens skrivelse bekomna medel för innevarande år uppgå till över 1 miljon kronor.

Slutligen hade styrelsen måst i stor utsträckning vidtaga välfärdsanordningar till fromma för personalen, såsom anordnande av bostadsbaracker, centralkök m. m., vilka givetvis förorsakat nya och mycket betydande kostnader, och antagligt torde vara, att dessa utgifter komme att ytterligare växa. Från personalens sida framställdes vidare oavlåtliga krav på särskilda förmåner i fråga om förkortad arbetstid, ökad tjänstledighet m. m., vilka, i den mån de tillmötesginges, förorsakade ökade driftkostnader. De sammanlagda merkostnaderna utöver redan förut beräknade kostnader torde, enligt styrelsens uppfattning, även om hänsyn toges endast till de mera avsevärda faktorerna, för innevarande år icke kunna beräknas till mindre belopp än omkring 40 miljoner kronor.

Härvid har styrelsen emellertid räknat med att den tillfälliga lönereglering för statens järnvägars personal, varom Kungl. Maj:t nyligen framlagt förslag att gälla från 1919 års ingång, skulle träda i kraft den 1 juli 1918, vilket skulle föranleda en merkostnad av 5 miljoner kronor för år 1918. Frändrages detta belopp, kommer man alltså till det slutresultatet, att man *för år 1918* torde hava att räkna med en *driftförlust* å statens järnvägar, uppgående till ungefär *60 miljoner kronor*, därest icke åtgärder vidtagas för ökning av inkomsterna.

Föreliggande uppgifter för januari och februari månader år 1918 utvisa också, att driften under dessa månader medfört en förlust av i runt tal 12,550,000 kronor.

Inför vissheten om en sådan driftförlust finner järnvägsstyrelsen uppenbart, att de betänkligheter, som Kungl. Maj:t i likhet med järnvägsstyrelsen förut hyst mot att höja fraktavgifterna utöver de nu utgående böra uppgivas. Erfarenheten från den gångna kristiden, särskilt under de senare åren, utvisade, att de utgiftsberäkningar, som uppgjorts,

varit såtillvida mindre sannspådda, att utgifterna alltjämt blivit större, än vad man trott sig böra antaga. Några verkliga skäl till förhoppning, att den närmaste framtiden skulle medföra en förändring till det bättre i detta hänseende, kunde icke framläggas, vadan man måste utgå från ovan anförda siffror såsom minimisiffror.

Härjämte har styrelsen framhållit, att styrelsen vid sina beräkningar alltid sett sig nödsakad att utgå från siffror, som inneburit en marginal för mötande av oförutsedda ändringar i driftkostnadsfaktorerna, om också hänsynen till trafikanterna gjort, att en sådan marginal hittills icke tillmätts så rymlig, som den borde vara. Ett affärsföretag, som balanserade med en så betydande årsomsättning som statens järnvägar, borde helst hålla en bred marginal för oförutsedda utgifter.

Det förslag till förhöjning av tilläggsavgifterna, som järnvägsstyrelsen framlagt, beräknas för helt år inbringa en merinkomst av i runt tal 56 miljoner kronor.

På grund av vad sålunda och i övrigt anförts samt i betraktande tillika av statens under kristiden ytterligt ansträngda ekonomi torde det vara nödvändigt, att frågan om ytterligare provisoriska taxeförhöjningar vid statens järnvägar upptages till allvarligt övervägande.

Departement-
chefen.

Det av järnvägsstyrelsen nu framlagda förslaget avser en så betydande belastning av allmänheten och affärslivet, att tvekan kan uppstå, huruvida det kan vara tillrådligt att under den oerhörda dyrtid, som nu råder, skrida till sådana taxeförhöjningar. Emellertid står man inför ett nödtvång att söka åstadkomma väsentligt ökade inkomster för statens järnvägar; och då det näppeligen lär vara tillrådligt att med andra medel, vare sig skattemedel eller lånemedel, helt täcka en så betydande förlust i järnvägarnas rörelse som den, varmed otvivelaktigt är att räkna, om de nu gällande taxorna skola bibehållas, anser jag, att en taxeförhöjning av ungefär den omfattning, som järnvägsstyrelsen nu ifrågasatt, tyvärr ej kan undvikas. Då en dylik förhöjning icke kan komma i tillämpning förrän fram i juni månad, lär i allt fall, på sätt jag längre fram får tillfälle närmare beröra, för utjämnande av driftförlusten under den föregående delen av året samt för att täcka den bristande avkomsten av statens järnvägars rörelse för år 1918, andra medel av ungefär samma storlek, som taxetilläggen beräknas giva, behöva göras tillgängliga.

Emellertid kan jag icke i allo ansluta mig till järnvägsstyrelsens nu framlagda förslag. Jag har härvid särskild erinran att framställa mot att nu med gods i allmänhet likställa de varuslag, som hittills intagit en särställning, d. v. s. levande djur samt sändningar för inhemsk för-

brukning av vissa livsförnödenheter, fodermedel, gödningsämnen och ved för hushållskonsumtion. Även om med nu uppdrivna pris på nämnda nödvändighetsartiklar den föreslagna höjningen av tilläggsavgiften från 70 till 200 % icke för den enskilde spelar den roll, som man kunde förmoda, är det dock givet, att den i någon mån kommer att verka i prisfördyrande riktning. Att nu på en gång bryta med den princip, som vid de senare förhöjningarna av tarifferna varit ledande, eller att livsförnödenheter och med dem jämställda varor böra åsättas en lägre förhöjningsprocent än annat gods, framstår också såsom obilligt. Jag anser därför, att man för ifrågavarande slags förnödenheter bör stanna åtminstone vid en tilläggsavgift av 150 %. Att en sådan höjning icke spelar alltför stor roll för prisbildningen, kan slutas därav, att de enskilda järnvägarna redan nu hava än högre frakter för dessa förnödenheter och att förhöjningen å de enskilda järnvägarna på grund av dessas större längd och ofta koncentrerings till tätare befolkade landsdelar ur prisbildningssynpunkt torde äga större betydelse än förhöjningen å statsbanorna.

Om jag utgår från att ungefär det belopp, som järnvägsstyrelsens förslag upptager, bör tillgodokomma statens järnvägar, blir det, för att evalvera den minskade inkomsten av livsmedel m. m. i jämförelse med styrelsens förslag, nödigt att höja tilläggsavgiften för »övrigt gods» till minst 220 %, sannolikt något mera. Emellertid skulle en höjning å förevarande område, utöver vad järnvägsstyrelsen föreslagit, hava till följd, att statens järnvägars taxa för »övrigt gods» bleve för vissa fall högre än vissa större enskilda järnvägars taxa, vilket synes mig innebära betänkligheter i olika avseenden och i det längsta böra undvikas. Jag kan därför ej förorda en förhöjning av tilläggsavgiften för nu ifrågavarande gods utöver 200 %. Det gäller således, om ungefär den av järnvägsstyrelsen beräknade inkomsten skall erhållas, att vinna en motvikt mot livsmedelsavgifternas sänkning genom en höjning, utöver vad järnvägsstyrelsens förslag upptager, av persontarifferna. En sådan höjning synes mig också möjlig, ehuru den givetvis blir betungande för den resande allmänheten. I nämnda hänseende har jag kommit till den uppfattning, att förhöjningen av tilläggsavgifterna för persontrafiken bör kunna ske sålunda, att tilläggsavgiften i 1:sta klass sättes till 240 %, i 2:dra klass till 180 % och i 3:dje klass till 120 %. Med hänsyn till förtortstrafiken och egnahemssamhällena lär 3:dje klass parti- och månadsbiljetter icke böra höjas utöver de av järnvägsstyrelsen föreslagna 80 %.

Det förslag, som jag således anser mig böra förorda, framgår närmare av här intagna tablå, upptagande jämväl nuvarande avgifter samt järnvägsstyrelsens förslag med de ekonomiska konsekvenserna av de olika förslagen:

	Provisorisk tilläggsavgift			Merinkomst		
	Nuvarande	Enligt järnvägsstyrelsens förslag	Enligt Kungl. Maj:ts förslag	Enligt järnvägsstyrelsens förslag	Enligt Kungl. Maj:ts förslag	Skillnad mellan järnvägsstyrelsens och Kungl. Maj:ts förslag
	%	%	%	Tusental kronor		
Per år:						
Persontrafik:						
I klass enkla biljetter	150	200	240	531	955	+ 424
II " " "	110	150	180	2,938	5,143	+ 2,205
III " " "	70	100	120	5,195	8,659	+ 3,464
II " partibiljetter	110	140	180	29	69	+ 40
II " månadsbiljetter	110	150	180	6	12	+ 6
III " partibiljetter	50	80	80	394	394	—
III " månadsbiljetter	50	80	80	145	145	—
Nedsättningsbiljetter	67	100	100	51	51	—
Prisskillnadsbiljetter	—	—	—	117	223	+ 106
Resgodsövertikt	150	200	200	402	402	—
Hundar	70	100	120	15	25	+ 10
Summa persontrafik	—	—	—	9,823	16,078	+ 6,255
Godstrafik:						
<i>Levande djur</i>	70	200	150	1,993	1,228	— 765
<i>Styckegods:</i>						
Livsfrnödenheter	70	200	150	2,872	1,767	— 1,105
Fodermedel	70	200	150	58	38	— 20
Gödningsämnen	70	200	150	67	42	— 25
Hushållsved	70	200	150	58	38	— 20
<i>Vagnslastgods:</i>						
Livsfrnödenheter	70	200	150	10,573	6,508	— 4,065
Fodermedel	70	200	150	1,520	935	— 585
Gödningsämnen	70	200	150	1,076	661	— 415
Hushållsved	70	200	150	1,176	726	— 450
<i>Övrigt gods</i>	150	200	200	26,771	26,771	—
Summa godstrafik	—	—	—	46,164	38,714	— 7,450
Summa persontrafik	—	—	—	9,823	16,078	+ 6,255
Summa trafik	—	—	—	55,987	54,792	— 1,195

Tabellen utvisar således, att med Kungl. Maj:ts förslag beräknas inflyta, för helt år räknat, 1,195,000 kronor mindre än med järnvägsstyrelsens förslag. Vid så ovissa beräkningar, som här är fråga om, lärer den sålunda uppgivna skillnaden icke vara av någon betydelse.

Vilken inverkan de sålunda ifrågasatta tilläggsavgifterna komma att hava på trafiken, lärer vara svårt att i förväg bedöma. Järnvägsstyrelsen har antagit, att några avsevärda trafikminskningar icke äro att förmoda, och stöder sig i sådant hänseende dels på det förhållande, att de nu föreslagna taxorna i allmänhet icke komma att ligga över de enskilda järnvägarnas, vilkas trafik oaktat de skedda taxeförhöjningarna i regel under detta år hållit sig väl uppe, dels ock på att de senast verkställda förhöjningarna för statens järnvägar icke i nämnvärd mån synas hava påverkat trafikens omfattning. Emellertid antager jag, att man har att emotse en nedgång av trafiken genom de ifrågasatta betydande avgiftsförhöjningarna.

Enligt vad jag förut antytt, kommer, även om nu ifrågasatta taxeförhöjningar vidtagas, ett betydande underskott att uppstå av 1918 års trafik. Då de nya taxorna icke kunna vinna tillämpning förrän tidigast den 10 juni, kan driftförlusten under året uppskattas till ungefär 30,000,000 kronor. Härtill kommer, att de 21,500,000 kronor, som i 1918 års stat beräknats som avkomst av statens järnvägar, icke kunna antagas inflyta, vadan ett belopp av omkring 51,500,000 kronor erfordras för att för år 1918 budgetsässigt täcka järnvägarnas förlust.

Med hänsyn till de ifrågasatta tilläggsavgifternas betydande storlek och den inverkan, desamma kunna få på den allmänna rörelsen i landet, anser jag, att riksdagens yttrande i nu förevarande ämne bör inhämtas. Att så sker får emellertid icke anses innebära ett frångående av hittills följd ordning med avseende å järnvägstaxornas bestämmande. Taxebehandlingen måste äga nödig smidighet, och sådan vinnes icke med att riksdagens yttrande i varje fall infordras. Särskilt under tider som de närvarande, då våldsamma prissförskjutningar och stora växlingar i trafikförhållandena nödvändiggöra ett snabbt avgörande av frågor om jämkningar i tarifferna, skulle ett inhämtande av riksdagens bifall till taxeändringar ofta försena eller rent av omöjliggöra uppnående av det mål, som med taxeförändringarna avsetts. Under så extra ordinära förhållanden som de nu rådande, synes infordrande av riksdagens yttrande däremot böra äga rum. Att sådant nu begäres och avgives bör emellertid ej få anses utgöra hinder för Kungl. Maj:t att utan riksdagens hörande vidtaga de ändringar i den nya taxan, som efter omständigheterna kunna befinnas befogade.

Under antagande att riksdagen ägnar nu förevarande ärende skyndsammast möjliga behandling, torde de nya taxebestämmelserna kunna träda i kraft omkring mitten av juni 1918.

Slutligen må nämnas, att de beräkningar, som i det föregående gjorts beträffande erforderliga taxeförhöjningar, närmast avse förhållandena år 1918. För år 1919 ställer sig resultatet såtillvida gynnsammare, som man för år 1918 måst räkna med krigstidstillägg och krigstidshjälp för två år, 1917 och 1918. Å andra sidan komme, vid bifall till det av Kungl. Maj:t förut framlagda förslaget om tillfällig löneroglering för viss personal vid statens järnvägar, att härav för år 1919 förorsakas en merkostnad — inberäknat merutgiften för krigstidstillägg å de höjda lönerna — till ungefär samma belopp, som det, vartill kostnaderna för år 1917 för krigstidstillägg och krigstidshjälp uppgått. Även om man för år 1919 ej skulle behöva räkna med ytterligare ökning av driftkostnaderna, torde därför, med det nu ifrågasatta provisoriska tillägget, en driftförlust med sannolikhet vara att befara jämväl för sistnämnda år.

I detta sammanhang uppställer sig frågan, om och i vad mån den driftförlust, som redan uppkommit och under den närmaste tiden är att motse för statens järnvägar, skall kunna i framtiden kompenseras.

Som jag redan antytt i mitt yttrande den 14 januari 1918 beträffande utgifter för kapitalökning för statens järnvägar, torde det för sådant ändamål bliva nödvändigt att, jämväl sedan kolprisen nedgått och mera normala ekonomiska förhållanden överhuvud inträtt, icke genast helt upphäva de provisoriska taxetilläggen, utan låta dessa med för varje skede lämplig storlek fortfarande under någon tid förbliva gällande. Med denna utgångspunkt vill det ock förefalla naturligt, att medel för järnvägsdriftens upprätthållande under de nu rådande svåra förhållandena beredas väsentligen genom tillfällig upplåning, och lärer chefen för finansdepartementet hava för avsikt att i sådant hänseende framlägga förslag.

Departementschefen uppläste härefter ett i enlighet med ovan angivna grunder upprättat förslag till förhöjda provisoriska tilläggsavgifter å statens järnvägar samt hemställde, att Kungl. Maj:t måtte inhämta riksdagens yttrande över förslaget med förklaring tillika, att Kungl. Maj:t, efter emottagande av riksdagens svar, ville företaga den slutliga prövningen av samma förslag och meddela de beslut, som därav föranleddes.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Ivar Brynolf.

Bilaga.

Till KONUNGEN.

Genom nådig kungörelse den 16 november 1917 har Eders Kungl. Maj:t medgivit vissa förhöjningar av de provisoriska tilläggsavgifterna för transporter å statens järnvägar, som införts med anledning av de under nuvarande kristid ökade driftkostnaderna. De sålunda medgivna förhöjningarna, som trädde i kraft den 1 januari 1918, voro grundade på en av järnvägsstyrelsen i underdånig skrivelse den 30 oktober 1917 framlagd utredning angående det ekonomiska resultat av driften, som ansågs kunna väntas under år 1918. Förhöjningarna voro så tillmätta, att desamma, då de kalkylerades, ansågos under vissa förutsättningar kunna täcka de motsebara ökningarna i driftkostnaderna och lämna ungefär den nettobehållning av rörelsen å statens järnvägar, som tidigare beräknats.

I styrelsens utredning hade styrelsen ansett sig böra för hela år 1918 med vissa viktiga undantag antaga de driftkostnader, vilka vid tiden för framställningens avgivande voro påvisbara på grund av då rådande prisnivå och övriga överskådbara förhållanden. Styrelsen framhöll emellertid, att det på grund av de oväntat och plötsligt skiftande förhållandena på världsmarknaden icke vore möjligt att med någon större grad av säkerhet bedöma, vilka de verkligen uppträdande driftkostnaderna kunde komma att bliva. Särskilt fäste styrelsen Eders Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på de av styrelsen i beräkningarna icke medtagna kostnadsökningarna, sålunda att icke inräknats vare sig utgifter för 1918 års krigstidstillägg och krigstidshjälp eller de högre kostnader för bränsle, som på grund av engelska kols användning måste komma att uppträda.

I förstnämnda hänseende antog styrelsen, att det krigstidstillägg och den krigstidshjälp, som väl komme att beslutas av 1918 års riksdag och att utbetalas under år 1918, skulle komma att påföras ej detta års, utan, såsom förut av riksdagen beslutats, först ett följande års stat.

Styrelsen, som utförligt redogjorde för sina åtgärder i och för anskaffandet av utländskt bränsle, anmälde sig vidare icke kunna för det dåvarande beräkna storleken av den anbefallda importen av engelska stenkol. Med hänsyn härtill ävensom till att det vore en särskild fråga, huruvida den trafikerande allmänheten borde betungas med de högre befodringsavgifter, som fordrades för att täcka den högre anskaffningskostnaden för kol av engelskt ursprung, ville styrelsen senare återkomma till denna fråga och då lämna uppgifter såväl om storleken av ifrågavarande import som om dess inflytande på det ekonomiska driftresultatet vid statens järnvägar. Priset å berörda kol var vid ifrågavarande tidpunkt cirka 240 kronor, numera uppgår det dock endast till cirka 200 kronor per ton.

Vad beträffar de tyska stenkolen uttryckte styrelsen vissa farhågor, att det då beräknade priset skulle kunna ökas genom stegring av inköpspriset eller sjöfrakterna. Dessa farhågor hava sedermera besannats, i det att priset i svensk

hamn för tyskt kolbränsle, som vid tiden för förutnämnda skrivelses avgivande beräknades till omkring 105 kronor per ton, tämligen omedelbart därefter höjdes — varom ock under hand meddelande lämnades redan innan beslut fattades om den taxeförhöjning, som trädde i kraft den 1 januari 1918 — så att anskaffningskostnaderna för berörda stenkol i början av innevarande år uppgingo till omkring 135 kronor per ton, vilket pris fortfarande är i huvudsak gällande.

Enär på grund av de planerade åtgärderna beträffande bokföringen av omhandlade krigstidstillägg samt användningen av engelska stenkol och den inträdda ökningen av priset å tyska stenkol förutsättningarna för styrelsens förutnämnda driftkostnadskalkyl för år 1918 mycket snart undergingo väsentliga förändringar, ansåg styrelsen sig böra framlägga en ny reviderad driftkostnadskalkyl jämte beräkningar angående den ytterligare höjning av de provisoriska taxetilläggen, var till driftkostnadernas beräkningsbara stegring möjligen borde föranleda.

Styrelsen ingav därför den 25 januari 1918 till Eders Kungl. Maj:t en underdånig redogörelse för den förändrade ställningen. Därvid tog styrelsen, med hänsyn till omöjligheten att bedöma, huru trafiken kunde komma att utveckla sig, hänsyn endast till de driftkostnadsstegringar, som föranletts av nyssberörda förhållanden, nämligen den ändrade principen ifråga om bokföringen av 1918 års krigstidstillägg och krigstidshjälp samt den beslutade användningen av engelska lokomotivstenkol och av den ökade kostnaden för tyska stenkol.

Styrelsen framhöll därvid, huru styrelsen i sin underdåniga skrivelse den 30 oktober 1917 hade i 1918 års driftkostnader inräknat endast det belopp av omkring 11,5 miljoner kronor, vartill utgifterna för krigstidstillägg och krigstidshjälp för år 1917 beräknades uppgå. Sedan emellertid styrelsen inhämtat, att i en kungl. proposition komme att föreslås, att utom 1917 års krigstidstillägg och krigstidshjälp sådana jämväl för år 1918 skulle avföras ur 1918 års räkenskaper och alltså redovisas som driftkostnader för detta år, måste man beräkna en mycket betydande driftkostnadsstegring, vars belopp visserligen vid tiden för avgivandet av styrelsens skrivelse ej kunde fixeras, men som antogs komma att uppgå till omkring 24 miljoner kronor.

Engelska kol antogs komma att upphandlas för förbrukning vid statens järnvägar under år 1918 till en myckenhet av omkring 200,000 ton. De för år 1918 beräknade driftkostnaderna skulle därigenom bliva ökade med 21,4 miljoner kronor, varvid vederbörlig hänsyn tagits till de engelska kolens högre bränslevärde.

De angivna ökningarna av kostnaderna för engelska och tyska kol beräknades skola medföra en höjning av det förut med någon marginal uppåt beräknade konsumtionspriset under år 1918 av 120 kronor till minst 160 kronor per ton, varvid dock beräknats en mindre marginal uppåt utöver kända priset förhållanden än beträffande det tidigare beräknade konsumtionspriset av 120 kronor. Vid 160 kronors konsumtionspris uppstode under gjorda förutsättningar beträffande bränsleförbrukningen en merkostnad utöver förut beräknad kostnad av 25,6 miljoner kronor.

Ensamt på grund av anförda två omständigheter måste sålunda 1918 års driftkostnader beräknas bliva i runt tal 50 miljoner kronor högre än vad tidigare kunnat antagas.

Genom denna merkostnad förändrades det beräknade ekonomiska resultatet för år 1918 sålunda:

I skrivelse den 30 oktober 1917 beräknad maximibehållning	kr. 25,400,000
Ovan beräknad utgiftsökning:	
för krigstidstillägg och krigstidshjälp.....	kr. 24,000,000
för ökad kostnad för engelska och tyska stenkol »	25,600,000 » 49,600,000
Beräknad ren driftförlust	kr. 24,200,000

Därest nyssberörda merkostnader, cirka 50 miljoner kronor, skulle kunna ungefärligen täckas av förhöjda tilläggsavgifter, ansåg styrelsen, att gällande tilläggsavgifter behöfve ökas från 150 till 220 procent för gods i allmänhet, med förhöjning i motsvarande grad för övriga trafikslag (resande, resgoods, åkdon m. m., levande djur och vissa godsslag).

Den av styrelsen påvisade ökningen av driftkostnaderna och den därav föranledda försämringen av det ekonomiska resultatet av statens järnvägars rörelse, vilken, därest icke en avsevärd driftförlust skulle uppstå, måste nödvändiggöra en höjning av taxan, hava hittills icke föranlett någon Eders Kungl. Maj:ts åtgärd, varför styrelsen funnit, att Eders Kungl. Maj:t, trots de påvisade driftförlusterna, ej ansett sig åtminstone ännu böra genomföra någon ytterligare taxeförhöjning. Emellertid har trafiken under sistlidne januari och februari månader, för vilka uppgifter nu föreligga, visat sådant ekonomiskt resultat, att styrelsen anser sig böra för Eders Kungl. Maj:t ånyo framlägga en redogörelse för ställningen, vilken nu redan blivit och även i fortsättningen måste väntas bliva sådan, att det synes styrelsen ofrånkomligt att vidtaga åtgärder åtminstone för ett neutraliserande av de alltjämt stegrade kostnaderna och ett nedbringande av förlusterna på statens järnvägars drift.

De ovan angivna siffrorna angående de driftfördyringar, som styrelsen enligt underdåniga skrivelsen den 25 sistlidne januari ansåg komma att ytterligare uppträda under år 1918, hänförde sig — såsom ovan framhållits — endast till de för krigstidstillägg och krigstidshjälp samt för engelska och tyska stenkol uppkomna avgiftsökningarna. Emellertid framhöll styrelsen i berörda underdåniga skrivelse, att förluster på ej beräkningsbart sätt skulle kunna komma att uppträda med anledning såväl av de av Eders Kungl. Maj:t i och för besparing av driftsmaterialier påbudna trafikinskränkningarna, som ock av att trafiken, oavsett dessa trafikinskränkingar, vore stadd i nedgång, ävensom på grund av de förskjutningar i trafiken, som till synes ägde rum så till vida, att de med låga tilläggsavgifter belagda godsslagen allt mera komme att utgöra proportionsvis större del av hela transportmängden, än vad förut varit fallet.

Dessa senare faktorer äro så betydelsefulla, att de i och för sig äro tillräckliga för att kullkasta de beräkningar, som styrelsen tidigare gjort med avseende på 1918 års driftresultat. Av allt att döma synas de ock redan hava gjort sig mycket starkt gällande i riktning att försämrå resultatet av driften.

Sålunda utvisa nu föreliggande uppgifter för januari och februari månader innevarande år, att driften under dessa månader medfört en förlust av i runt tal 12,550,000 kronor. I detta belopp ingår visserligen ett belopp av något öfver 3 miljoner kronor, utgörande under år 1917 utbetald krigstidshjälp, som bokförts under sistlidne januari månad. Emellertid må framhållas, att endast en jämförelsevis ringa del av det för innevarande år utgående krigstidstillägget blivit bokfört under de två månaderna, varför i allt fall den verkliga förlusten icke understiger det förstnämnda beloppet.

Sålunda hava de av styrelsen tidigare uttalade farhågorna beträffande risken av att vid en så stor och sig stegrande årsomsättning, som statsbanerörelsen omfattar, beräkna en alltför ringa marginal mellan förutsedda utgifter och inkomster besannat sig. Styrelsen må härvidlag hänvisa på 1917 års dåliga ekonomiska resultat, vilket, vad överskottets minskning beträffar, är vällat av plötsliga stegringar å driftsmaterialier med mera, vilka man utan en betryggande säkerhetsmarginal icke i hast kunnat motväga genom förnyade taxetillägg. I nyssnämnda avseende får styrelsen erinra om, att styrelsen i sin underdåniga skrivelse den 22 juni 1917 bland annat uttalat, att en förhandskalkyl, som utgår från principen om erhållande nätt och jämnt av en behållning, svarande mot erforderlig ränta å bundet kapital, redan under normala förhållanden icke är betryggande, för att en sådan inkomst verkligen ock skall erhållas. Under sådana förhållanden som de dåvarande, då ett flertal till sin verkningsgrad ej beräkneliga faktorer kunde väntas komma att försämra den ekonomiska ställningen, gäve en sådan snäv beräkning av den behållna inkomsten ingen som helst sådan önskvärd trygghet. Vid ett affärsföretag, som balanserade med omkring 150 miljoner kronors årsomsättning, måste med hänsyn till trafikförhållandena beräknas en bred marginal för oförutsedda utgifter, särskilt sådana, som förorsakades av stegring av prisen på de vanliga driftsmaterialierna, arbetslöner och dylikt.

Styrelsen har tidigare framhållit, att styrelsen utgått från, att en eventuellt uppkommande minskning i behållningen på grund av vidtagna trafikinskränkningar borde bäras av staten, och principiellt sett har styrelsen denna åsikt allt fortfarande. Styrelsen anser också, att staten ej gärna vid försämring av driftresultatet på grund av vikande trafik bör alltför hårdhänt söka i för näringarna brydsamma tider kompensera en dylik försämring genom ökade befodringsavgifter. Annorlunda måste dock saken ställa sig, då dels ökade driftkostnader spela in, dels här ovan berörda i riktning mot förlust verkande faktorer börja utöva ett alltför vittgående inflytande på statsverkets ekonomi, och då förmågan att möta den därigenom uppkommande ekonomiska situationen kan dragas i tvivelsmål. Då statens järnvägar utsättas för enorma, på hela statsekonomien starkt och olycksdigert inverkan förluster, håller styrelsen före, att det är alldeles nödvändigt, att genomförbara åtgärder vidtagas för att åtminstone i någon mån neutralisera verkningarna även av berörda på driftresultat inverkan faktorer.

Styrelsen har visserligen tidigare ifrågasatt huruvida en mot den motsebara driftkostnadsfördyringen svarande höjning av de provisoriska taxetilläggen kunde och borde genomföras. Styrelsen har nämligen hyst betänkligheter emot, att en förhöjning av befodringsavgifterna vidtoges så omedelbart efter det en avsevärd höjning redan genomförts, då allt för täta ändringar av fraktavgifterna förmodades kunna verka förryckande på affärlivet. Framför allt har styrelsen emellertid fruktat, att man ifråga om befodringsavgifternas höjd nått den gräns, på andra sidan om vilken inga taxetillägg skulle kunna skydda statens järnvägar från förlust, och att det vore långt ifrån visst, huruvida en ytterligare höjning av avgifterna skulle, med hänsyn till dess i viss mån hämmande inverkan på trafiken, medföra en motsvarande förbättring av statens järnvägars behållna inkomst. Ställningen är nu dock sådan, att betänkligheterna måste vika. Vad beträffar det väsentligaste i dessa betänkligheter, nämligen huruvida högre tilläggsavgifter över huvud taget skulle kunna praktiskt taget tillämpas, förtjänar det att erinras därom, att Eders Kungl. Maj:t vid fastställandet den 21 december 1918 av förhöjda provisoriska tilläggsavgifter för vissa enskilda järnvägar medgivit största delen av

dessa rätt att uttaga icke blott lika höga eller högre procentuella tilläggsavgifter än å statens järnvägar utan jämväl vissa konstanta dylika avgifter, å vilka procentuell förhöjning jämväl får beräknas, samt att, i beaktande av att en stor del enskilda järnvägar hava högre grundtaxor än statens järnvägar, de totala befordringsavgifterna å de enskilda järnvägarna i regel härmed blivit avsevärt högre än motsvarande avgifter å statens järnvägar.

I vad mån de totala befordringsavgifterna å vissa enskilda järnvägar överstiga motsvarande avgifter å statens järnvägar framgår av nedanstående tablå, utvisande relationen, beräknad på visst sätt och uttryckt i indextal, mellan olika enskilda järnvägars tariffer i egen trafik och statens järnvägars tariffer enligt dels år 1914 gällande taxor, dels från januari 1918 gällande taxor, varvid indextalet för statens järnvägars ordinarie tariffer år 1914 sattes lika med 100.

J ä r n v ä g a r .	Banlängd. Km.	Trafikin- intensitet: vagnaxel- km. pr bankm. tusental.	Avkomst- procent år 1914.	Index för medeltariff enligt			
				år 1914 gällande ordinarie tariffer		efter 1 januari 1918 genomförd prov. taxeförhöjning	
				för person- trafik III kl.	för gods- trafik.	för person- trafik III kl.	för gods- trafik.
<i>Statens järnvägar</i>	4771	214	3,83	100	100	170 ¹⁾	198 ²⁾
<i>Enskilda järnvägar:</i> ³⁾							
Örebro-Köping	46	265	4,75	113	109	146	210
Oxelösund—Flen—Väst- manland	156	264	4,60	110	103	187	303
Frövi—Ludvika	98	224	5,81	109	106	185	323
Bergslagerna	494	223	4,77	117	108	199	325
Stockholm—Västerås— Bergslagen	478	145	4,71	108	117	184	363
Göteborg—Borås	72	142	5,84	118	100	201	313
Gävle—Dala	307	120	5,12	130	100	221	333
Hälsingborg—Hässleholm..	83	119	7,18	131	127	223	420
Karlskrona—Växjö	113	105	5,99	128	109	218	435
Landskrona—Hälsingborg..	60	103	3,92	128	114	218	405
Uppsala—Gävle	137	103	3,58	125	117	213	425
Uddevalla—Vänersborg— Herrljunga	92	92	2,52	148	124	252	420
Halmstad—Nässjö	279	76	6,01	138	100	235	345
Kristianstad—Hässleholm ..	116	67	4,51	144	113	245	498

¹⁾ För parti- och månadsbiljetter utgör höjningen 50 %. Indextalet 170 är således något för högt.

²⁾ Indextalet är för livsmedel, jordbruksprodukter och hushållsved som vagnslastgods 170, för lapp-landsmalm 100 och för största delen av övrigt gods 250. För godstrafiken i dess helhet exkl. lapplandsmalm beräknas indextalet till 230. Såväl indextalet 198 för all godstrafik som närmast ovan angivna indextal 230 utgå från samma relation mellan varuslagen som år 1915. Emellertid har trafiken av jordbruksprodukter och ved starkt stegrats, medan annan trafik genom restriktioner hålles tillbaka. De verkliga indextalen äro alltså säkerligen väsentligt lägre.

³⁾ Indextalen för de olika enskilda järnvägarna, särskilt i godstrafik, äro ej exakta utan endast approximativt beräknade. Till individuella förhållanden vid olika banor såsom ifråga om tariffnedsättningar och gods- trafikens fördelning på varuslag och tariffer har hänsyn ej kunnat tagas. För viss bana kan det beräknade indextalet därför tänkas vara avsevärt missvisande.

Styrelsen vederligt har uttagandet av de höga befodringsavgifterna å de enskilda järnvägarna icke i stort sett haft någon menlig inverkan på vederbörande järnvägars trafikrörelse och driftresultat. Styrelsens uttalade farhågor för införandet av dylika höga avgifter synas därför ej hava bekräftat sig. Då en avsevärd del av landets trafikanter, nämligen de, som äro beroende av de enskilda järnvägarna, synas kunna bära berörda befodringsavgifter, anser styrelsen, att man, efter den tids erfarenhet, som vunnits, kan tillåta sig att ytterligare något öka de provisoriska tilläggsavgifterna även å statens järnvägar och detta åtminstone så långt, att de totala befodringsavgifterna i stort sett icke komma att överstiga motsvarande avgifter å de mera betydande enskilda järnvägarna. Hållas avgifterna inom en sådan marginal, torde man icke genom denna taxeåtgärd behöva befara något ytterligare uppdrivande av den allmänna prisnivån. Fraktavgifterna på statens järnvägar hava visserligen, med den dominerande ställning, vad den stora trafiken beträffar, som statens järnvägar intaga, sin stora betydelse, men det är dock beträffande antalet av järnvägarna beroende landets innevånare att märka, att statens järnvägar endast utgöra ungefär en tredjedel av landets järnvägsnät och att statens järnvägar näppeligen kunna tjäna till att hålla nere en prisnivå, som eventuellt skapas genom befodringskostnaderna för det sannolikt övervägande antalet trafikanter vid de enskilda järnvägarna.

Med hänsyn till de ovan framhållna omständigheterna anser sig styrelsen nu bära enträget hos Eders Kungl. Maj:t framhålla angelägenheten av, att de provisoriska tilläggsavgifterna å statens järnvägar snarast möjligt undergå en höjning.

Den merutgift, 50 miljoner kronor, som styrelsen i sin underdåniga skrivelse den 25 januari 1918 beräknade skulle komma att uppträda år 1918, kommer tydligtvis att högst betydligt överskridas, samtidigt som också genom avmattning av transportererna av de mera givande varuslagen och en ökning av transportererna av de varuslag, vilka lämna statens järnvägar en ringa vinst, inkomsterna visa en relativ nedgång. Styrelsen vill i det avseendet framhålla, att bland annat den av riksdagen beslutade ökningen av till personalen utgående krigstidstillägg och krigstidshjälp under innevarande år numera beräknas till omkring 32 miljoner kronor i stället för till cirka 24 miljoner kronor, medförande alltså en ytterligare ökning av cirka 8 miljoner kronor.

I det föregående har omnämnts, att styrelsen i början av detta år räknat med en import av cirka 200,000 ton engelska stenkol, vilket betydde en ytterligare förhöjning av bränslekostnaderna. Emellertid har styrelsen, i betraktande av otryggheten beträffande tillförseln från Tyskland och tilldelningen till statens järnvägar av denna import, ansett sig nödsakad att vidtaga anstalter för fortsatt införande av engelska kol intill tillsvidare en kvantitet av cirka 350,000 ton. Då det väl numera får anses fastslaget, att den merkostnad, som uppstår genom användandet av de dyrare engelska kolen i stället för tyska kol, och som till stor del kunnat undvikas, därest tyska kol i tillräckliga mängder hade kunnat tillföras statens järnvägar, bör bäras av trafiken — något varför också den omständigheten talar, att vid sedan någon tid tillbaka sjunkande frakter och med hänsyn tagen till den bättre kvaliteten de engelska kolens anskaffningskostnad börjar närma sig det tyska kolbränslets — måste bränslekostnaderna, genom att ytterligare 150,000 ton engelska kol sålunda skola införas, beräknas stiga med cirka 11 miljoner kronor utöver de kostnader, som ingå i ovan angivna belopp av 50 miljoner kronor.

Kostnadsstegringen gör sig gällande jämväl ifråga om andra driftsmaterialier än bränsle. Prisen å dylika materialier synas vara i oavlatligt stigande. Vilka pris, som verkligen kunna komma att uppträda under innevarande år, är givetvis omöjligt att beräkna. Styrelsen har emellertid med ledning av de prisökningar, som hava uppstått, sedan styrelsen gjorde sin utredning för beräkning av de provisoriska taxetillägg, som för närvarande äro gällande, beräknat, att kostnadsökningen för innevarande års konsumtion av ifrågavarande materialier måste uppskattas till omkring 15 miljoner kronor.

I saknad av erforderligt förlagskapital vid driftens ökning, förluster med mera, har dylikt, enligt Eders Kungl. Maj:ts bestämmelser, förskotterats av statskontoret. Å de förskotterade medlen få statens järnvägar erlagga ränta, vilken för innevarande år beräknas uppgå till över 1 miljon kronor.

Därest den lönereglering, som 1915 års kommission för gemensamma avlöningsbestämmelser vid kommunikationsverken föreslagit i sitt underdåniga betänkande å den 20 mars 1918, skulle, såsom järnvägsstyrelsen i underdånigt yttrande den 7 innevarande april föreslagit, komma att tillämpas från och med juli månad innevarande år, skulle en merutgift av cirka 5 miljoner kronor uppstå för senare halvåret 1918.

Styrelsen vill ock framhålla, att styrelsen under rådande kristid ansett sig böra, i större utsträckning än vad tidigare varit fallet, vidtaga välfärdsanordningar till fromma för personalen, såsom anordnande av bostadsbaracker, elektrisk belysning, centralkök med mera, vilket givetvis dragit nya och mycket betydande kostnader. Från personalens sida framställas vidare oavlatligen krav på särskilda förmåner ifråga om förkortad arbetstid, ökad tjänstledighet med mera, vilka, i den mån de ansetts och anses böra tillmötesgås, givetvis alltid förorsaka ökade driftkostnader för statens järnvägar.

Alla här ovan anförda förhållanden bidraga var och en i sin mån att öka statens järnvägars utgifter och att än ytterligare försämra resultatet av driften. De sammanlagda merkostnaderna utöver redan förut påvisade kostnader, torde, om hänsyn tages endast till de mera avsevärda faktorerna, för innevarande år icke kunna beräknas till mindre än omkring 40 miljoner kronor.

Lägges detta belopp till den i styrelsens underdåniga skrivelse den 25 januari 1918 beräknade här ovan angivna driftförlusten, 24,200,000 kronor, skulle driftförlusten numera kunna uppskattas till cirka 64 miljoner kronor.

För att kunna ernå den i styrelsens underdåniga skrivelse den 30 oktober 1917 beräknade behållningen, 25,400,000 kronor, skulle alltså erfordras en ytterligare taxeförhöjning av sådan storlek, att den kunde inbringa cirka 90 miljoner kronor. För att kunna ernå denna merinkomst skulle de provisoriska tilläggsavgifterna behöva höjas till långt över 200 %, vad beträffar gods i allmänhet. Emellertid vill styrelsen icke nu ifrågasätta en större höjning av de provisoriska tilläggsavgifterna än till 200 % för gods i allmänhet, varvid förhöjningen för övriga trafikslag bör, med i det efterföljande angivna undantag, genomföras enligt de grunder, som hittills följts vid bestämmandet av tilläggsavgifterna för de olika trafikslagen. Vid en sådan förhöjning skulle avgifterna för de huvudsakliga transporterna ändock i regel icke komma att överstiga motsvarande avgifter å de flesta enskilda järnvägar.

Vid en så stor förhöjning, som nu är ifrågasatt, kan det givetvis icke undvikas, att avgifterna i vissa fall, särskilt på längre avstånd, kunna bliva rätt så kännbara för trafikanterna. Styrelsen får emellertid, i överensstämmelse med

vad av styrelsen redan tidigare uttalats, nämligen i samband med införandet av avsevärt höga tilläggsavgifter å de enskilda järnvägarna, framhålla, att järnvägsförvaltningen i alla händelser har i sin hand att, där så i trafikens intresse anses vara nödvändigt, reglera fraktsatserna genom att medgiva nedsättningar under de fastställda avgifterna. Även om betänkligheter skulle kunna hysas med avseende på dess verkningar beträffande viss trafik, så torde desamma med hänsyn till nyssberörda omständigheter icke behöva tillmätas någon avgörande betydelse för förslaget realiserande.

De förändringar i tilläggsavgifterna, som skulle uppkomma vid en sådan förhöjning, framgå av nedanstående tablå:

T r a f i k s l a g .		Nu gällande taxetillägg (från 1/1 1918).	Ifrågasatt taxetillägg.
Enkla biljetter	I klass	150 %	200 %
	II "	110 "	150 "
	III "	70 "	100 "
Partibiljetter	II "	110 "	140 "
	III "	50 "	80 "
Månadsbiljetter	II "	110 "	150 "
	III "	50 "	80 "
Sovvagnsbiljetter	I "	14,90 kr. = 134 %	14,50 kr.
	II "	6,65 " = 124 "	6,65 "
	III "	2,00 " = 67 "	2,00 "
Snälltågstilläggsbiljetter	I "	2,50 " } = 100 "	2,50 "
	II "	1,50 " }	1,50 "
	III "	1,00 " }	1,00 "
	I "	—	2,75 kr. = 220 %
Uppehållsbiljetter	II "	—	1,25 " = 167 "
	III "	—	0,50 " = 100 "
	Vissa nedsättningsbiljetter III "	67 %	100 %
Resgods:			
Inskrivningsavgift.....	50 öre	50 öre	50 öre
Övervikt	150 %	200 %	200 %
Velocipeder och sparkstöttingar, inskrivningsavgift	100 "	100 "	100 "
Åkdon m. m.	150 "	200 "	200 "
Levande djur.....	70 "	200 "	200 "
Paket- och ilgods.....	150 "	200 "	200 "
Fraktgods:			
I allmänhet	150 "	200 "	200 "
Livsfrnödenheter, fodermedel, gödningsämnen, hushållsved	70 "	200 "	200 "
Skyddsvagnar	100 "	100 "	100 "
Täckta vagnar och presenningar	100 "	100 "	100 "

De totala avgifterna för enkla biljetter i de olika vagnsklasserna komme att höjas i

	I	respektive	II	och	III	klass
	från	125	»	63	»	34 öre per zon
	till	150	»	75	»	40 » » » ;
de ordinarie avgifterna äro	.....	50	»	30	»	20 » » » .

Ifråga om tilläggsavgiften för II klassens partibiljetter har styrelsen föreslagit en förhöjning av endast 140 %. Skälet till, att dessa procentsatser icke föreslagits till samma storlek som för II klassens enkla biljetter och II klassens månadsbiljetter, är det, att två III klassens partibiljettskuponger enligt nu gällande bestämmelser berättiga till resa i II klassens vagn, varför priset för en II klassens partibiljett icke bör överstiga dubbla avgiften för en partibiljett i III klassens vagn å samma sträcka, vilket emellertid bleve fallet, om procentsatsen för det förra biljettslaget bleve högre än 140.

De totala avgifterna för parti- och månadsbiljetter komme att höjas i

	II	respektive	III	klass
för partibiljetter från	6,3	»	3,0	öre per personkilometer
till	7,2	»	3,6	» » » ;
de ordinarie avgifterna äro	.....	3,0	»	2,0 » » » ;
samt				
för månadsbiljetter från	189	»	90	» » »
till	225	»	108	» » » ;
de ordinarie avgifterna äro	.....	90	»	90 » » » .

Tilläggsavgifterna för sovvagnsbiljetter och snälltågstilläggsbiljetter hava ansetts för närvarande icke böra ytterligare ökas.

För varje sådant avbrott i resa av över 20 zoners (168 kilometers) längd å en och samma biljett, som ej är allenast en följd av tågförbindelserna, erlägges för närvarande en avgift av 1,25, 0,75 och 0,50 kronor i respektive I, II och III klass. Med den förhöjning för vanliga personbiljetter, som ägt rum genom införandet av de provisoriska tilläggsavgifterna, blir givetvis skillnaden mellan de sammanlagda avgifterna för två eller flera biljetter till skilda delar av en viss sträcka och avgiften för en enda biljett till sträckan i dess helhet större än motsvarande skillnad i avgifterna enligt den ordinarie taxan. För att upprätthålla det med inrättandet av uppehållsbiljetter avsedda syftet torde det därför vara nödvändigt att höja jämväl förutberörda uppehållsavgifter, och anser styrelsen därför, att tilläggsavgifter till desamma böra fastställas ungefär enligt samma procentsatser, som äro fastställda för vanliga personbiljetter till respektive klasser. För att i praktiskt syfte ernå mera avrundade belopp föreslår styrelsen, att tilläggsavgifterna bestämmas till 2,75, 1,25 och 0,50 kronor i I, II respektive III klass, utgörande respektive 220, 167 och 100 % av de ordinarie avgifterna, varigenom de totala avgifterna för här ifrågakommande uppehållsbiljetter komme att utgå med respektive 4,00, 2,00 och 1,00 kronor.

Vad beträffar avgifterna för sådana resande, vilka jämlikt gällande nådiga resolutioner äga färdas å statens järnvägar mot nedsatt avgift, såsom lärjungar

vid dövstum- och blindskolor, skolungdom, sjuksköterskor, tidningsmän med flera, anser styrelsen, att desamma böra förhöjas ungefär i samma proportion som avgifterna för enkla biljetter. Då den nedsatta avgiften i III klass under ordinära förhållanden utgått med 15 öre per zon, skall den förhöjda avgiften enligt nyss nämnda regel utgå med 30 öre per zon. För barn under 12 år skall avgiften utgå med hälften av nämnda belopp. Sådana personer, såsom sjuksköterskor och likställda samt tidningsmän, vilka äga att färdas i II klass mot lösen av III klassens biljett, böra erlagga tilläggsavgift enligt de för sistnämnda biljetter gällande bestämmelser. Tidningsmän, som färdas i I klass, äga åtnjuta en nedsättning av 20 %. Den totala avgiften torde sålunda böra bestämmas till 1 krona 20 öre per zon.

Ifråga om folkskolebarn, som genom förmedling av folkskolestyrelse utsändas från stad till landet under ferierna eller som i resgrupper om minst 10 personer företaga studieresor under lärares eller lärarinnas ledning, påyrkar styrelsen icke någon ändring i nu gällande bestämmelser — enligt vilka barnen med ledare må färdas å statens järnvägar i III klassens vagn mot en avgift av 5 öre för person och zon — enär skillnaden mellan de allmänt gällande biljettavgifterna och nyssnämnda nedsatta avgifter gottgöres statens järnvägar från särskilt anslag.

Inskrivningsavgifterna för resgods samt för velocipeder och sparkstöttingar föreslås utgå oförändrade.

Totalavgifterna för resgodsövertikt höjas från 25 öre till 30 öre för varje begynnande övertikt av 10 kilogram och varje helt eller påbörjat femtal zoner. Den ordinarie avgiften är 10 öre.

Tilläggsavgiften för hundar och dylika djur har liksom förut av tekniska skäl satts lika med tilläggsavgiften för resa å halv biljett i III klass, vilken användes jämväl som hundbiljett.

För gods inklusive åkdon och dylika transportföremål har styrelsen föreslagit en förhöjning av de ordinarie fraktavgifterna av 200 %.

Allt sedan den 1 augusti 1917, vid vilken tidpunkt tilläggsavgifterna undergingo en väsentlig höjning, hava vissa lägre procentsatser tillämpats för försändelser för inhemsk förbrukning av vissa livsförnödenheter, fodermedel, gödningsämnen samt ved för hushållskonsumtion ävensom för levande djur. Beträffande dessa försändelser framhöll styrelsen i ovanberörda underdåniga skrivelse den 30 oktober 1917, att vid de avsevärda inskränkningar i trafiken, som vidtagits ifråga om andra varuslag än jordbruksprodukter och ved, de sistnämnda varuslagens liksom djurtrafikens betydelse för järnvägarnas ekonomi blivit alltmera framträdande, varför det, om denna icke skulle äventyras, ansåges vara av den allra största vikt, att dessa transportföremål icke vidare undantoges från den allmänna förhöjningen.

Med hänsyn härtill ävensom med anledning av att fraktavgifterna för gods-transporter å statens järnvägar hade en viss betydelse för de enskilda järnvägarnas ekonomi, i det att de å statens järnvägar gällande fraktavgifterna ligga till grund för de avgifter, som å de enskilda järnvägarna tillämpas i samtrafik, hemställde ock styrelsen, att några lägre procentsatser icke vidare skulle tillämpas för förut berörda transportföremål. Detta styrelsens förslag vann icke Eders Kungl. Maj:ts bifall, men styrelsen får nu med åberopande av vad i nyssberörda underdåniga skrivelse uttalades beträffande ifrågavarande transporter ånyo, särskilt med hänsyn till den inträdda försämringen av driftresultatet å statens järnvägar, hem-

ställa, att dylika lägre tilläggsavgifter icke vidare måtte medgivas åtminstone icke beträffande vagnslastförsändelser. Styrelsen får framhålla, att några undantagsbestämmelser beträffande tilläggsavgifterna för jordbruksprodukter och ved i vagnslaster samt levande djur icke finnas fastställda för transporter å de enskilda järnvägarna. De enskilda järnvägarnas trafikanter få sålunda betala full avgift för nämnda transportföremål, på sätt är fastställt ifråga om andra godstransporter. Då berörda trafikanter alltså få bära avsevärt drygare befordringsavgifter än vad för närvarande är fallet å statens järnvägar, torde det icke kunna framställas några vägande erinringar mot, att fulla avgifter uttagas jämväl av statens järnvägars trafikanter.

Den allmänna prisnivån för levnadskostnaderna torde ej därav mera avsevärt beröras, då de enskilda järnvägarnas i regel högre fraktagifter i lokaltrafik och tilläggsavgifter, så kallade banavgifter, i samtrafik på grund av dessa järnvägars stora längduträckning och den mycket stora del av allmänheten, som är av dem beroende, torde utöva ett motvägande stort inflytande. Det synes styrelsen, som om strävandet efter prisens reglerande genom låga frakter å statens järnvägar vore ganska ändamålslost, då fraktlindringen icke i någon nämnvärd grad torde komma konsumenterna till godo. På samma gång är att bemärka, att staten åsamkas stora kostnader för detta ovissa syfte och att dessa därtill påläggas ett affärsdrivande verk, ehuru de väl rätteligen borde på annat sätt bokföras.

Styrelsen har, i överensstämmelse med vad ovan uttalats, i sitt nedan angivna förslag till ändrade bestämmelser angående debitering av tilläggsavgifter å statens järnvägar icke upptagit några lägre procentsatser vare sig för jordbruksalster och ved eller för levande djur. Skulle tilläggsavgifter för här ifrågavarande transportföremål fortfarande utgå enligt enahanda grunder som för närvarande, det vill säga efter en procentsats, utgörande ungefär hälften av den för gods i allmänhet gällande procentsatsen, skulle statens järnvägar åsamkas en minskning av inkomsterna med cirka 15 miljoner kronor under det belopp, som skulle uppkomma enligt järnvägsstyrelsens förslag.

Därest Eders Kungl. Maj:t skulle finna, att berörda belopp icke skall uttagas av trafikanterna, synes det dock icke böra belasta ett statens affärsdrivande verk, utan vore det då, enligt styrelsens förmenande, riktigare, att skillnadsbeloppet drabbade statsverket och sålunda uttoges bevillningsvägen eller på annat sätt.

De för närvarande utgående avgifterna för återgående tomkärl och liknande transporter ävensom tilläggsavgifterna för skyddsvagnar samt för täckta vagnar och presenningar anser styrelsen böra utgå oförändrade.

Minsta avgifterna för il- och fraktskykegodssändningar samt för vagnslastsändningar anses för närvarande icke böra undergå någon ytterligare förhöjning.

På grund av den olika byggnaden av paket- och ilgodstarifferna kan det vid avgifternas förhöjning med 200 % icke undvikas, att avgifterna för paketgods om 10 kilogram å avstånd inemot 50 kilometer något överstiga den förekommande lägsta avgiften, inskrivningsavgiften inberäknad, för en sändning ilstyekegods å samma väglängd. Styrelsen anser därför lämpligt att bibehålla den nu gällande bestämmelsen om, att, i de fall då avgiften för en ilstyekegodssändning med tillägg av inskrivningsavgiften understiger den förhöjda avgiften för ett paket om 10 kilogram å samma väglängd, sistberörda avgift skall tillämpas.

I överensstämmelse med styrelsens förslag i föregående skrivelser angående taxeförhöjningar innebär styrelsens förslag om 200 % förhöjning av de ordinarie fraktavgifterna för godstransporter enahanda förhöjning av avgifterna för försändelser i förhyrda vagnar, fraktdebiterade enligt taxans § 10, mom. e (tariff VIII). Styrelsen utgår därjämte ifrån, att enahanda förhöjning skall drabba jämväl transporter, för vilka Eders Kungl. Maj:t efter gjord framställning fastställt särskilda fraktavgifter, såsom för vagnslastgods vid försändning mellan vissa stationer i Stockholm enligt nådiga brevet den 15 juni 1892, för Tuolluvaara gruvaktiebolags malmtransporter från Kiruna till Riksgränsen och Luleå (Svartön) enligt nådiga brevet den 3 juni 1915 samt för vissa livsförnödenheter och fodermedel huvudsakligen till Norrland enligt nådiga brevet den 31 december 1913.

Den merinkomst, som genom här föreslagna taxeförhöjningar skulle komma att tillföras statens järnvägar, skulle, enligt vad bifogade tablå utvisar, för ett år framåt inbringa cirka 56 miljoner kronor utöver inkomst av redan utgående provisoriska tillägg,

Om förhöjningen komme att träda i kraft den 15 nästkommande maj, skulle sålunda inkomstökningen för innevarande år kunna beräknas till cirka 35 miljoner kronor. Förhöjningen kan således icke skydda statens järnvägar för hela den beräknade årsförlusten, och detta så mycket mindre, som trafiken synes vara i nedgående, av vilken anledning de beräknade inkomsterna måhända icke torde kunna ernås, men ifrågasvarande merinkomst torde dock medföra, att förlusten under innevarande år begränsas till mera rimliga proportioner. Förlusten skulle då ungefärligen hålla sig vid den, styrelsen påvisat i sin underdåniga skrivelse den 25 sistlidne januari och vilken styrelsen antagit, att Eders Kungl. Maj:t ansett icke under innevarande år böra täckas genom påläggning av ökade beförderingsavgifter. Är styrelsens antagande därvidlag icke riktigt, utan önskar Eders Kungl. Maj:t, att hela driftförlusten skall täckas, eller eventuellt att beräknat överskott skall lämnas, skall styrelsen efter anmodan inkomma med förslag till annan därför erforderlig taxeförhöjning. Styrelsen vill dock härvidlag nedan nu antyda, att man då torde böra söka en utväg genom återinförande jämväl av fasta tilläggsavgifter, så att man i liket med å de enskilda järnvägarna även kännbarare än vad nu är föreslaget träffar närtrafiken.

På grund av vad järnvägsstyrelsen här ovan anført, får styrelsen i underdånighet hemställa, dels att Eders Kungl. Maj:t, med upphävande av nådiga kungörelsen angående provisoriska tilläggsavgifter å statens järnvägar den 16 november 1917, täcktes förordna, att från och med den dag, Eders Kungl. Maj:t kan finna skäl bestämma, tillsvidare och intill dess annorlunda varder förordnat, tilläggsavgifter må utgå för transporter å statens järnvägar i enlighet med bilagda förslag i ämnet.

Järnvägsstyrelsen torde därjämte böra bemyndigas att beträffande statens järnvägars egen trafik och samtrafik med in- och utländska järnvägar äga meddela de närmare bestämmelser, som erfordras för tillämpning av vad i denna kungörelse föreskrivits.

För att icke förhöjningen av avgifterna å månadsbiljetter må bliva illusorisk genom att dylika biljetter, gällande för en längre tid än 2 månader, uppköpas före ikraftträdandet av taxeförhöjningen, får styrelsen hemställa, att i avvaktan på taxefrågans avgörande av Eders Kungl. Maj:t i en särskild kungörelse måtte liksom i nådiga kungörelsen den 16 november 1917 intagas bestämmelse om, att under tiden från och med den dag, kungörelsen utkommer från trycket intill den

dag förhöjningen träder i kraft månadsbiljetter icke få försäljas för längre tid än 2 månader.

I behandlingen av detta ärende hava deltagit, förutom undertecknade, jämväl överdirektörerna Virgin och Flodin, järnvägsfullmäktige Strömberg och friherre Adelswärd samt byrådirektören Norrman.

Stockholm den 19 april 1918.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

Aldo Almquist.

Bilagor till järnvägsstyrelsens skrivelse.

Beräkning av inflytande inkomster vid föreslagen taxeförhöjning.

Beräkningarna grundade på beräknade trafiksiffror år 1918 (1915 års trafik + Mora—Vänerns järnvägs trafik).

Mora—Vänerns trafik uppdelad på olika transportslag.

	Hela inkomsten av föreslagen taxeförhöjning			Summa	Inkomst av redan utgående förhöjning (fr. 1/1 1918)	Återstod ökning utöver redan utgående förhöjning
	I	II	III			
	k l a s s					
	T u s e n t a l k r o n o r					
<i>Persontrafik.</i>						
Enkla m. fl. biljetter	2,127	11,073	17,718	30,918	22,254	8,664
Parti- och månadsbiljetter	—	150	1,451	1,609	1,035	574
Nedsättningsbiljetter	—	—	—	151	100	51
Sovvagnsbiljetter	628	1,099	87	1,814	1,814	—
Snälltågstilläggsbiljetter	36	452	696	1,184	1,184	—
Prisskillnadsbiljetter	—	—	—	528	411	117
Resgods: övertikt	—	—	—	1,628	1,226	402
inskrivningsavgift	—	—	—	560	560	—
Velecepeder m. m.	—	—	—	102	102	—
Hundar	—	—	—	52	37	15
Summa persontrafik	2,791	12,782	19,952	38,546	28,723	9,823

	Hela inkomsten av föreslagen taxeförhöjning	Inkomst av redan utgående förhöjning (fr. 1/1 1918)	Återstod ökning utöver redan utgående förhöjning
	T u s e n t a l k r o n o r		
<i>Godstrafik.</i>			
Åkdon m. m.	410	308	102
Levande djur	3,066	1,073	1,993
Paketgods	2,248	1,686	562
Ilgods	7,152	5,364	1,788
Transport	12,876	8,431	4,445

Förslag

till

förhöjda provisoriska tilläggsavgifter å statens järnvägar.

För personer:

Tilläggsavgift utgår vid färd

å enkel biljett i I klass med 200 procent			
» » » » II » »	150	»	
» » » » III » »	100	»	
» partibiljett » II » »	140	»	
» » » » III » »	80	»	
» månadsbiljett » II » »	150	»	
» » » » III » »	80	»	

å de ordinarie avgifterna. För biljett, såld till halft pris, utgår tilläggsavgiften med hälften av vad eljest gäller.

Tilläggsavgift avrundas till närmast högre tiotal öre, med undantag för tredje klassens enkel biljett å avstånd å högst 48 km. ävensom för biljett, såld till halft pris, för vilka fall ifrågavarande avgift avrundas till närmast högre femtal öre.

För plats i sovvagn utgår tilläggsavgift för varje natt med 14 kronor 30 öre i första, 6 kronor 65 öre i andra och 2 kronor i tredje klassens vagn.

För tillträde till snälltåg utgår, förutom den enligt ordinarie taxan utgående tilläggsavgiften, en ytterligare avgift av 2 kronor 50 öre i första, 1 krona 50 öre i andra och 1 krona i tredje klassens vagn.

För varje sådant avbrott i resa av över 20 zoners (168 kilometers) längd å en och samma biljett, som ej är allenast en följd av tågförbindelserna, utgår, förutom den enligt den ordinarie taxan utgående avgiften en tilläggsavgift av 2 kronor 75 öre i första, 1 krona 25 öre i andra och 50 öre i tredje klassens vagn.

Personer, som jämlikt nådiga breven den 2 februari och den 25 maj 1906, den 12 och den 26 april 1907, den 16 april 1909, den 23 juni 1910, den 23 februari, den 15 mars och den 31 december 1912 samt den 9 juli 1915 äga rätt att färdas å statens järnvägar i tredje klassens vagn mot en avgift av 15 öre per person och zon, skola tillsvidare erlägga en avgift av 30 öre per person och zon, provisorisk tilläggsavgift däri inräknad, och halva detta belopp för barn under 12 år. Personer, som jämlikt nådiga brevet den 25 maj 1906 äga rätt att färdas å statens järnvägar i första klassens vagn mot en avgift av 40 öre för person och zon, skola tillsvidare erlägga en avgift av 1 krona 20 öre för person och zon, provisorisk tilläggsavgift däri inräknad.

För resgods:

Tilläggsavgift utgår för velociped eller sparkstötting, som av resande för personligt bruk medföres oförpackad, med följande belopp, nämligen:

- för velociped utan motor:
 ensitsig, tvåhjulig, med 50 öre
 annan med 1 krona;
 » velociped med motor:
 ensitsig, tvåhjulig, med 3 kronor
 annan med 5 » ;
 » sparkstötting med 50 öre.

För annat resgods utgår dels avgift med 50 öre för varje personbiljett, å vilken inskrivning av resgods äger rum, och dels därutöver i förekommande fall tilläggsavgift med 200 procent å den ordinarie fraktavgiften för övertikt.

För hundar och andra smärre djur, fraktdebiterade enligt § 3 i taxan för transporter å statens järnvägar:

Samma tilläggsavgift utgår som för ett barn under 12 år vid resa i tredje klassens vagn.

För åkdon, lokomotiv, tenderar, järnvägsvagnar, båtar och lik:

Tilläggsavgift utgår med 200 procent å de ordinarie fraktavgifterna.

För levande djur, såväl lösa som i emballage (utom de förut nämnda):

Tilläggsavgift utgår med 200 procent å de ordinarie fraktavgifterna.

För paketgods:

Tilläggsavgift utgår med 200 procent å de ordinarie fraktavgifterna.

För il- och fraktgods:

Tilläggsavgift utgår med 200 procent å fraktsatserna per 10 eller 100 kilogram, varvid iakttages, att del av öre, som uppgår till hälften eller däröver, räknas för helt öre, men mindre del ej upptages.

För gods i förhyrd vagn utgår tilläggsavgift med 200 procent å vederbörande i taxan fastställda avgifter.

Frakt jämte provisorisk tilläggsavgift, inskrivningsavgift för ilstyckegods oberoende, må icke utgå med mindre belopp för en sändning än 50 öre för styckegods och 15 kronor för vagnslastgods. Därest frakten för en ilstyckegodssändning, inberäknat inskrivningsavgiften, understiger den förhöjda avgiften för ett paket om 10 kilogram å samma väglängd, skall sistberörda avgift tillämpas.

För återgående tomkärl m. m.:

För sådana försändelser av tomkärl m. m., som omförmälas i taxan för transporter å statens järnvägar § 13, första och tredje styckena, skall, i stället

för den i nämnda paragraf föreskrivna inskrivningsavgiften av 10 öre, erläggas frakt enligt följande tariff:

	Högst 50 kilometer	51—100 kilometer.	Över 100 kilometer.
Mjölklaskor: 10 öre pr sändning.			
Övrigt emballage pr 100 kilogram:			
Styckegods	40 öre	60 öre	80 öre
minst 2,500 kg. pr vagn	30 "	45 "	60 "
minst 5,000 kg. pr vagn	20 "	30 "	40 "

Frakten skall beräknas såsom för fraktgods i allmänhet, dock icke såsom för skrymmande gods, och skall erläggas på avsändningsstationen.

Bestämmelserna om minsta avgift tillämpas icke vid fraktberäkning enligt denna tariff.

För skyddsvagnar:

Tilläggsavgift utgår med 100 procent å den ordinare avgiften.

För täckta vagnar och presenningar:

I de fall, då enligt taxans § 16 särskild avgift utgår för täckta vagnar eller presenningar, tillkommer en tilläggsavgift av 100 procent å den ordinare avgiften.

Ifråga om avrundning av fraktavgifter, inberäknat tilläggsavgifter för resgods, åkdon m. m., levande djur, paket, il- och fraktgods, gäller vad som stadgas i § 20 av taxan för transporter å statens järnvägar.

Järnvägsstyrelsen äger att beträffande statens järnvägars egen trafik och samtrafik med in- och utländska järnvägar meddela de närmare bestämmelser, som erfordras för tillämpningen av vad här ovan föreskrivits.