



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012



JÄRNVÄGSSTYRELSENS SKRIVELSER TILL KUNGL. MAJ:T

DEN 28 APRIL 1922 MED FÖRSLAG TILL TAXEÄNDRING

SAMT

DEN 5 MAJ 1922 MED YTTRANDE ÖVER TULL- OCH
TRAKTATKOMMITTÉNS UTLÅTANDE M. M.

S T O C K H O L M

1 9 2 2

Statens offentliga utredningar 1922.

Kronologisk förteckning.

Januari—Mars.

1. Skolkommisionens betänkande. 4. Det högre skolväsendet i utlandet (tr. 1921). Norstedt. 387 s. **E.**
2. Betänkande och förslag till förändrade grunder för förvaltningen av kronans jordbruksdomäner samt till nya reglementariska bestämmelser för samma förvaltning. Hæggström. 106 s. **Jo.**
3. Städernas särskilda skyldigheter och rättigheter i förhållande till staten. Av T. Nothin. Marcus. 246 s. **Fi.**
4. Betänkande med förslag till livsmedelslag m. m. (tr. 1921). Almqvist & Wiksell. xij, 295 s. **S.**
5. Bihang 1 till betänkande med förslag till livsmedelslag m. m. Förslag till föreskrifter rörande undersökning av smör och margarin, ost och margarinost, ättika och vatten (tr. 1921). Almqvist & Wiksell. 52 s. **S.**
6. Bihang 2 till betänkande med förslag till livsmedelslag m. m. Biologiska och kemiska undersökningar och andra utredningar. Av H. Huss och T. Sandberg (tr. 1921). Almqvist & Wiksell. 101 s. **S.**
7. Förslag till om- och tillbyggnad av Kungl. biblioteket. Handlingar 1918—1921 (tr. 1921). Almqvist & Wiksell. (4), 72 s. 18 pl. **E.**
8. Jordkommisionens betänkande. 1. Förslag till lag med bestämmelser angående rätt att förvärva och besitta fast egendom. Thule. (6), 425 s. 4 kart. **Ju.**
9. Utredning och förslag rörande beredande av understöd åt ånkor efter manskap vid armén och marinen. Beckman. 29 s. **Fö.**
10. 1921 års pensionskommitténs betänkande. 1. Betänkande med förslag till förordningar ang. dyrtidstillägg och pensionstillägg åt vissa pensionärer (tr. 1921). Hæggström. 83 s. **Fi.**
11. Betänkande med förslag till förordning angående tillverkning och beskattning av malt-drycker m. m. Hæggström. 96 s. **Fi.**
12. Betänkande 2, avg. av 1919 års sakkunniga för Chalmerska institutets omorganisation. Omorganisation av Chalmers tekniska instituts högre avdelning till tekniskt högskola och dess lägre avdelning till tekniskt gymnasium med tekniska fackskolor samt förslag till nybyggnader för högskolan. Norstedt. ix, 122 s. 11 pl. **E.**
13. Till herr statsrådet och chefen för k. finansdepartementet. [Utlåtande från sakkunniga för utredning ang. kontrollen över sockertillverkningen.] Marcus. 30 s. **Fi.**
14. Betänkande och förslag angående officerskårens vid flottan rekrytering och utbildning m. m. 4. Uttagning och utbildning av befäl i flottans reserv. Beckman. 192 s. **Fö.**
15. Kommunalförfattningssakkunnigas betänkande. 3. Ersättning åt innehavare av kommunala förtroendeuppdrag. Norstedt. 162 s. **S.**
16. Bilaga till kommunalförfattningssakkunnigas betänkande. 3. Statistisk redogörelse för utgående ersättningar åt innehavare av förtroendeuppdrag inom primärkommunerna. Norstedt. ij, 80 s. **S.**
17. Förmögenhetsbrotten. Andra delen. Förberedande utkast till strafflag. Speciella delen. 4. Av J. C. W. Thyren. Lund, Berling. vj, 217 s. **Ju.**
18. Betänkande i fråga om plan för utförande av ostkustbanan m. m. Beckman. ix, 315 s. 1 kart. **K.**
19. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 8. Utlåtande i valutafrågan. Marcus. 24 s. **Fi.**
20. Underdånigt betänkande rörande lönerereglering för befattningshavare vid lots- och fyrstaten m. m. Marcus. 71, 14 s. **H.**
21. Tull och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 9. Utlåtande ang. järnvägsfrakternas reglering. Tullberg. 46 s. **Fi.**
22. Ortnamnen i Värmlands län. 7. Karlstads härad. Uppsala, Appelberg. (4), 35 s. **E.**
23. Järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:ten 9 mars 1922 med yttrande över ostkustbanekommitténs betänkande. Beckman. (2), 36 s. **K.**
24. Utredning angående inrättandet av ett svenskt statslotteri. Av C. V. L. Charlier. Malmö, Röhr. (4), 109 s. **H.**
25. Läkmanneelementets användande och ställning inom civilprocessen i skilda länder. Av G. Fahlerantz. Norstedt. viij, 583 s. **Ju.**
26. Betänkande och förslag rörande internering av farliga återfallsförbrytare. Lund, Berling. 115 s. **Ju.**
27. Ostkustbanekommitténs promemoria med anledning av järnvägsstyrelsens yttrande den 9 mars 1922 över kommitténs betänkande den 3 februari 1922. Beckman. 23 s. **K.**
28. Betänkande angående statens övertagande i viss omfattning av förädlingsverksamheten beträffande avkastningen från statens skogar. Centraltr. (10), 243 s. **Jo.**
29. Skolkommisionens betänkande. 2. Historiska översikter och särskilda utredningar. Norstedt. 309 s. **E.**
30. Utredning och förslag angående värden av blinda. Hæggström. ix, 184 s. **E.**
31. Järnvägsstyrelsens erinringar med anledning av ostkustbanekommitténs promemoria av den 23 mars 1922. Beckman. 21 s. **K.**

April—Maj.

1. Några iakttagelser från 1921 års riksdagsman-
naval. Av E. v. Heidenstam. Norstedt. 20 s.
Ju.
2. Byggnadsarbetarsakkunnigas betänkande. 2.
Arbetsstatistisk undersökning rörande husbyggnads-
verksamheten i Sveriges städer och stads-
liknande samhällen. Av B. Nyström. Norstedt.
208 s. **S.**
3. Järnvägsstyrelsens skrivelser till Kungl. Maj:ten
den 28 april 1922 med förslag till taxaändring
samt den 5 maj 1922 med yttrande om Tull-
och traktatkommitténs utlåtande m. m. Sv.
Tr.-aktieb. 22 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilken utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Från den 1 april, då kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordningar (nr 98) trädde i kraft, utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1922 : 3

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



JÄRNVÄGSSTYRELSENS SKRIVELSER TILL KUNGL. MAJ:T

DEN 28 APRIL 1922

MED

FÖRSLAG TILL TAXEÄNDRING

SAMT

DEN 5 MAJ 1922

MED

YTTRANDE ÖVER TULL-

OCH TRAKTATKOMMIT-

TÉNS UTLÅTANDE M. M.



JÄRNVÄGSSÄRSÄNDNING SKRIVELSE TILL KUNGL. MÅLT.

DET 28 APRIL 1922

ÅR

FÖRSTÄLLNINGEN

ÅR

DET 2 MAJ 1922

ÅR

YTTRE OCH INRE

ÖFVER TILLSTÄND

TILL TILLSTÄND

JÄRNVÄGSSTYRELSENS SKRIVELSE TILL KUNGL. MAJ:T DEN 28 APRIL 1922 MED FÖRSLAG TILL TAXEÄNDRING.

Till KONUNGEN.

Uti skrivelse av den 28 november 1921 samt den 8 december 1921 med ändringar och tillägg har styrelsen framlagt inkomst- och utgiftsberäkning för år 1922.

Frånsett malmbanan Luleå—Riksgränsen, för vilken under vissa, malmdriften berörande förutsättningar räknats med ett driftöverskott av 7.4 miljoner kronor, har 1922 års ekonomiska slutresultat därvid beräknats komma att sluta på nedan angivna belopp.

	Inkomster kronor	Utgifter kronor	Driftöverskott kronor
Skrivelse av den 28 november 1921 under förutsättning av då gällande taxa ...	209 000 000	183 400 000	25 600 000
Skrivelse av den 8 december 1921 med förslag till taxesänkning: Beräknad bruttominskning av inkomsterna	30 400 000		
Beräknad minskning av driftöverskottet			25 600 000

Att döma av föreliggande uppgifter rörande trafikens och inkomsternas storlek under de senaste månader, för vilka uppgifter finnas sammanställda, synas inkomsterna, som styrelsen ock i sin skrivelse av den 8 december 1921 vågat antaga, under förutsättning av oförändrade tariffer, för år 1922 i dess helhet kunna beräknas till omkring de 183.4 miljoner kronor, som motsvara de i kostnadsstaten för året beräknade utgifterna (exkl. malmbanan). Även utgifterna hava under de nu kända månaderna hållit sig ungefärligen i den nivå, som beräknats. Emellertid har för innevarande kvartal levnadskostnadsindex sjunkit från första kvartalets 216 till 195 eller med 21 enheter. Den alltfjämt stora skillnaden mellan partiprisnivån och prisnivån för levnadskostnaderna gör det sannolikt, att levnadskostnadsindex under årets båda sista kvartal kommer att ytterligare nedgå. Härtill kommer att jämlikt statsutskottets förslag grunderna för dyrtidstilläggens utgående sannolikt komma att modifieras från och med juli månad. Denna redan inträdda och ytterligare motsebara nedgång i prisnivån representerar för statens järnvägars del en högst avsevärd besparing på lönekontot.

På driftmaterialiernas konto kan en ej oväsentlig utgiftsminskning under de i kostnadsstaten beräknade beloppen konstateras för trävaror, huvudsakligen sliprar, samt räler med tillbehör.

Med hänsyn till ovan nämnda utgiftsminskningar hava driftkostnaderna för år 1922 numera beräknats bliva nedbringade under de i kostnadsstaten förut angivna med följande belopp:

	Statens järnvägars samtliga linjer kronor	Härav malmbanan kronor	Statens järnvägar, utom malmbanan kronor
Utgifter enligt kostnadsstaten	198 099 000	14 675 400	183 423 600
Numera beräknade utgifter	184 904 000	13 709 900	171 194 100
Beräknad utgiftsminskning	13 195 000	965 500	12 229 500

Enär, som förut anförts, inkomsterna för år 1922 å statens järnvägar, utom malmbanan, beräknats till 183.4 miljoner kronor, skulle alltså under året kunna uppträda på statens järnvägar, utom malmbanan, ett överskott av cirka 12.2 miljoner kronor. De rådande tidsförhållandena torde emellertid näppeligen inbjuda till att genom bibehållande av taxeläget påräkna detta överskott.

I ett antal föregående skrivelser har styrelsen såsom sin åsikt i taxefrågan uttalat, att taxorna böra justeras nedåt, i den mån som driftkostnaderna nedgå, och att härvid under rådande extraordinära förhållanden måste bortses från förräntning av statsbanekapitalet. Detta överensstämmer även med riksdagens kända och ofta återopade direktiv, enligt vilket styrelsen emellertid också är bunden i så hänseende, att direkta driftförluster i varje fall även under extraordinära förhållanden må om möjligt undvikas.

Även har statsrådet och chefen för finansdepartementet till statsverkspropositionen den 7 januari 1922 anfört, att om också på grund av sjunkande dyrtidstillägg under år 1922 driftutgifterna skulle komma att nedgå, man ej borde räkna med ökad inkomst för statens järnvägar, enär det kunde bliva nödvändigt att utnyttja sänkningen i driftkostnaden för nedsättning av vissa tariffer, som låge relativt högt.

Styrelsen för sin del har särskilt beträffande året 1922 i sin skrivelse av den 28 november 1921 med förslag till beräkning av den behållna inkomsten för åren 1922 och 1923 anmält sin avsikt vara att, i händelse av starkare nedgång framdeles i driftkostnaderna än vad i nämnda skrivelse beräknats, föreslå ytterligare allmän sänkning av tarifferna, där så utan föregripande menlig inverkan på den framtida permanenta taxan kunde ske.

I detta sammanhang får styrelsen slutligen hänvisa till de mångfaldiga framställningar om taxesänkningar, som ingivits dels till Kungl. Maj:t, dels till järnvägsstyrelsen, och vilka syftat dels till allmän sänkning av tariffskalan, dels till sänkning av fraktsatserna för vissa varor eller vissa tariffer och dels till individuella sänkningar för vissa transporter.

Då sålunda trafikanterna känna ett trängande behov av en taxereduktion, då styrelsen och vederbörande representanter för regeringen uttalat sin önskan att i möjlig mån genomföra en sådan, samt då riksdagen uttalat, att i sådana tider som de förhandenvarande får bortses från förräntning av statsbanekapitalet, torde inga skiljaktiga meningar råda därom, att icke den driftkostnadsminskning, som redan inträdda, och för den närmare framtiden motsebara förskjutningar i prisnivån medföra, bör utnyttjas till företagande av en ny taxereduktion.

I full anslutning till såväl egna tidigare uttalanden som till av statsmakterna givna direktiv och med beaktande av näringslivets trängande behov av taxans anpassning nedåt, har styrelsen därför också velat så skyndsamt som möjligt uppgöra och till Kungl. Maj:ts prövning framlägga det förslag till taxereglering i

sänkande riktning, som nu efter driftkostnadsminskningens konstaterande kan vara motiverat och för statsbanan ekonomiskt möjligt.

Det har vid avgivande av detta förslag givetvis varit vanskligt att så ordna taxeregleringen, att den kan tillfredsställa alla intressen. Den stora allmänheten önskar lägre avgifter för resor, resgoods och konsumtionsvaror, vilka i regel fraktas som stycke gods. Handelns och jordbrukets intressen torde i stort sett gå i samma riktning. För den förädlingsindustri, som framställer mera högförädlade varor, är en sänkning av styckegodstariffer och högre vagnslastgodstariffer av den relativt största betydelsen. Å andra sidan yrkas särskilt enträget från olika håll på stark sänkning framförallt av tarifferna 10 — U, vilka för landets med tunga varor arbetande storindustri äro de viktigaste.

Styrelsen får bringa i erinran, att dess strävan, särskilt sedan en tidsperiod med fallande konjunkturer inträtt, varit inriktad på en starkare sänkning av tarifferna för lågvärdigt gods än av andra tariffer. Efter den taxereglering, som blev tilläpplad den 1 augusti 1921, förelågo synnerligt stora avvikelser från den gamla fredstaxans relationer mellan olika avgifter i person- och godstrafik. Medan sålunda — bortsett från fasta tilläggsavgifter — tarifferna 10—U voro höjda med 100 procent voro styckegodstarifferna höjda med 250 procent och persontarifferna höjda med genomsnittligt inemot 200 procent. En justering av de tariffer, vilka lågo på det högsta planet, visade sig ofrånkomligt nödvändig och genomfördes också på styrelsens förslag med tillämpning från den 1 januari detta år. Sedan genom berörda taxereglering olika tariffer kommit i något skäligare relation till varandra än förut, har ock en förbättrad bas vunnits för vidtagande av nya sänkningar av tarifferna för mer eller mindre lågvärdigt gods, det vill säga 10 — U.

Styrelsen får erinra om sitt i skrivelse till Kungl. Maj:t av den 8 december 1921 gjorda uttalande angående möjligheten av en ytterligare framtida sänkning av dessa tariffer. Förutsättningen härför vore, att tarifferna icke komme under det läge, som de finge beräknas böra intaga i en framtida, för normal trafik avsedd och på en stabiliserad prisnivå kalkylerad godstaxa. Verkställda preliminära utredningar tydde på, att motsvarande tariffer i den nya taxan måste hållas på ungefärligen 100 procents nivå över 1914 års tariffer, vilka dock redan för dåvarande förhållanden voro alltför låga. Emellertid ansåg styrelsen ej uteslutet, att vid det fortsatta utredningsarbetet rörande den nya permanenta taxan gynnsammare resultat skulle kunna framkomma.

Av de numera utförda längre avancerade beräkningarna vill det ock synas, som om en något större sänkning av tarifferna 10 — U för statens järnvägars del vore genomförbar. Dock torde man härvid nödgas avstå från att fullständigt återställa det före kriget gällande inbördes läget mellan avgifterna för person- och godstrafiken liksom beträffande den senare mellan de olika tarifferna, med följd att tarifferna 10—12 nu varaktigt torde komma att ligga på ett något lägre plan i taxeskalan än vad tidigare varit fallet och i taxekommitténs förslag föreslås.

Oaktat allvarsamma betänkligheter ur järnvägsekonomisk synpunkt vill styrelsen därför också denna gång förorda en jämförelsevis stark sänkning av tarifferna 10—U, enär det i förevarande svåra ekonomiska situation för landets näringsliv synes vara av största vikt att industriens och jordbrukets tyngre råvaror och produkter kunna åtminstone vid statens järnvägar och de större och för samfärdseln mera betydelsefulla enskilda järnvägarna transporteras mot så låga avgifter, som över huvud kunna vara järnvägsekonomiskt möjliga. Styrelsen kan dock härvid icke gå under den gräns, som markeras dels av statens järnvägars blivande föränderliga kostnader för besörjande av olika slags godstrans-

porter på skilda avstånd och dels av hänsyn till den blivande för normala förhållanden avsedda permanenta taxan.

Beträffande övriga godstariffer har styrelsen velat föreslå så långt gående sänkningar, som synes förenligt med den nu beräkningsbara ekonomiska situationen under år 1922.

Styrelsen övergår härefter till en redogörelse för de olika punkterna i sitt härmed avgivna förslag till ändring av de provisoriska tilläggsavgifterna.

Ifråga om avgifterna för personer föreslås ingen ändring.

Då avgiften för resgodsöverbikt ansetts böra ungefärligen följa ilgodstarifferna, har däremot beträffande densamma föreslagits en sänkning från 25 öre per tretal zoner enligt persontaxans zonindelning till 25 öre per fyrtal zoner. Den sålunda föreslagna avgiften är cirka 35 procent lägre än den under år 1921 gällande. För ilgodset är sänkningen ifråga 37.5 procent.

Övriga avgifter för resgods hava däremot bibehållits oförändrade.

För styckegodset föreslås en generell nedsättning av procentiska tilläggsavgifterna från 200 till 150.

För vagnslastgodset har däremot den från och med den 1 augusti 1921 genomförda differentieringen mellan tarifferna bibehållits. Följande tablå visar de procentiska tilläggs storlek för olika tariffier dels enligt föreliggande förslag, dels enligt olika från den 1 januari 1920 tillämpade taxebestämmelser.

	P r o c e n t i s k a t i l l ä g g			
	Fr. o. m. 1 jan. 1920 t. o. m. 31 juli 1921	1 augusti— 31 december 1921	Fr. o. m. januari 1922	Enligt föreliggande förslag
<i>Godsslag:</i>				
Paketgods	250	250	200	150
Ilstyckegods	300	300	200	150
Ilgods i vagnslaster	250	250	200	150
Fraktstyckegods	300	250	200	150
Fraktgods i vagnslaster				
tariff 1—5	250	200	200	150
» 6—7	250	200	150	125
» 8	250	150	150	100
» 9	250	125	125	80
» 10—12	200	100	100	60
» U	200	100	100	80

Enligt förslaget kommer då tariff U att ligga endast 10 procent under tariff 12 mot hittills 20 procent. Denna ändrade proportion mellan tarifferna är det emellertid nödvändigt att införa, för såvitt icke tariff U skall understiga de föränderliga driftkostnaderna vid nuvarande prisnivå och den framtida taxans lägsta tariff.

Även med enbart denna förändring skulle emellertid tariff U å de kortaste avstånden komma att ligga under nämnda kostnader. Jämväl tarifferna 10—12 skulle å dessa avstånd komma att ligga alltför lågt. Styrelsen nödgas därför föreslå borttagande i princip av i nu gällande taxa förefintlig bestämmelse om lägre fast tillägg beträffande tarifferna 10—U för transporter å högst 50 kilometers våglängd än å längre avstånd.

För tariff 10 har styrelsen med hänsyn till det tariff läge, som för den framtida permanenta taxan synes erforderligt och skäligt, föreslagit en höjning av det

fasta tillägget till 6 öre utom å de allra kortaste avstånden (upp till 10 kilometer), för vilka tillägget skulle bliva 4 öre, så att icke högre fraktsatser i något fall skola behöva uppträda än de nuvarande. Av samma skäl har det fasta tillägget för tariff U begränsats till 3 öre för avstånd upp till 40 kilometer.

Det procentiska tillägget för åkdon m. m. samt levande djur har föreslagits till 150 d. v. s. till samma procenttal som fraktgodstarifferna 1—5.

Då avgifterna för försändelser i förhyrd vagn, fraktdebiterade enligt taxan § 10 moment e (tariff VIII), böra stå i lämplig relation till avgifterna för fraktstyckegods, föreslår styrelsen en sänkning av den procentiska tilläggsavgiften från 200 till 150 procent.

Beträffande exporttarifferna ha föreslagits de ändringar nedåt, som äro en direkt konsekvens av nedsättningarna för närmast motsvarande ordinarie tariffer.

Minsta avgiften för styckegods är för närvarande 75 öre, d. v. s. 200 procent mer än före kriget. Med hänsyn till de relativt väsentliga kostnader, som åsamkas järnvägen enbart genom godsets behandling å avsändnings- och mottagningsstationerna, torde denna minsta avgift böra bibehållas. Styrelsen vill erinra, att taxekommittén beräknade nyssberörda kostnad redan vid 1910 års driftkostnadsförhållanden till 39 öre per sändning, vartill komma kostnader genom själva transporten. En avgift av 75 öre är helt visst icke obillig.

Minsta avgiften för vagnslastgods utgör 15 kronor, d. v. s. 200 procent mer än före kriget. Denna avgift anser styrelsen kunna sänkas till 10 kronor.

För återgående tomkärl och skyddsvagnar liksom beträffande avgifterna för begagnande i vissa fall av täckta vagnar och presenningar föreslås ingen ändring.

För återgående tomkärl utgör avgiften enligt den ordinarie taxan 10 öre per sändning. Under krisen ha avgifterna ändrats så, att för mjölkflaskor numera debiteras 20 öre per sändning. För övrigt emballage ha taxekommitténs efter 1910 års kostnader beräknade avgifter införts och sedan den 1 augusti 1919 höjts med 50 procent. Höjningen har sålunda gjorts mycket lindrig, och någon sänkning av avgifterna har nu därför icke ansetts böra ifrågakomma.

Den ordinarie avgiften för *skyddsvagnar* utgör 60 öre per begynnande 10 kilometer. Sedan den 1 augusti 1919 utgår tilläggsavgift med 200 procent å den ordinarie avgiften. En jämförelse med av taxekommittén efter angivna kostnader beräknade avgifter visar, att den nuvarande avgiften är lägre än de av kommittén föreslagna, ökade med 100 procent. Under sådana omständigheter har därför icke ansetts lämpligt nu föreslå någon ändring i skyddsvagnsavgiften.

Den ordinarie *täckningsavgiften* utgör 10 öre för varje använd vagn och varje begynnande väglängd av 10 kilometer. Sedan den 1 augusti 1919 utgår därjämte tilläggsavgift med 200 procent å den ordinarie avgiften. Den sålunda höjda avgiften är lägre än den av taxekommittén beräknade avgiften, ökad med 100 procent, och har följaktligen ingen ändring av nu utgående tillägg ansetts påkallad. För jordbrukskalk utgör tilläggsavgiften 400 procent, för vars bibehållande järnvägsstyrelsen åberopar de motiv, som anförts i järnvägsstyrelsens skrivelse den 13 december 1919 med förslag till ändring av de provisoriska tilläggsavgifterna för transporter å statens järnvägar.

Den föreslagna regleringen av de procentuella tilläggen representerar, bortsett från inflytandet av smärre ändringar i de fasta tilläggen för tarifferna 10—U, en procentuell sänkning av nu tillämpade tariffer med:

- 16.7 procent för paket-, il- och fraktstycke gods, vagnslastgodstarifferna 1—5
 samt åkdon och levande djur,
 10 » för vagnslastgodstarifferna 6 och 7,
 20 » för vagnslastgodstarifferna 8 till 12 och
 10 » för tariff U.

Tänkes den nya taxan tillämpad från den 1 juni innevarande år på den trafik, som antagits i förestående inkomstberäkning för år 1922, få inkomsterna beräknas nedgå med omkring 10 miljoner kronor. Då emellertid, enligt vad ovan visats, ett belopp av 12.2 miljoner kronor beräknats såsom överskott, om taxereglering ej företages, synes den ifrågasatta taxesänkningen kunna genomföras, utan att direkt driftförlust för år 1922 skall behöva uppstå vid statens järnvägar, bortsett från malmбанан. Den befintliga säkerhetsmarginalen är därvid visserligen, i betraktande av omslutningens totala storlek, 171 miljoner kronor, mycket obetydlig och kan i varje fall ej vara tillräcklig att trygga mot driftförlust, därest oförutsedda ogynnsamma förhållanden skulle inträffa, men å andra sidan torde ej böra bortses från den tydliga tendens till förbättring i trafikrörelsen, som nu kan spåras. Varuomsättningen i rikets hamnar och även å järnvägarna är nämligen för närvarande och sedan en kortare tid påtagligen livligare än under de förutgångna vintermånaderna. Skulle en sådan utveckling i gynnsam riktning fortgå under året och, som styrelsen vill hoppas, åtminstone i någon mån underlättas av den taxereglering, som nu föreslås, så kan det ekonomiska resultatet till och med komma att utfalla gynnsammare än vad ovan beräknats.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte, med upphävande av kungörelsen den 16 december 1921, förordna, att från och med den dag, som av Kungl. Maj:t kan bli bestämd, men lämpligast från månadsskifte, provisoriska avgifter resp. tilläggsavgifter skola utgå för transporter å statens järnvägar i enlighet med närlagda förslag till kungörelse.

Vid behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektören Virgin, järnvägsfullmäktige Strömberg, Adelswärd och suppleanten Ekman samt byråcheferna Ahlberg och Almqvist.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

SVEN NORRMAN.

Stockholm den 28 april 1922.

Förslag till Kungl. Maj:ts kungörelse angående provisoriska tilläggs- avgifter m. m. å statens järnvägar.

För personer.

A) Föreskrifterna i § 1 i taxan för transporter å statens järnvägar av den 29 november 1889 (n:r 54), sådan nämnda paragraf lyder enligt kungörelserna den 27 april 1906 (n:r 28), den 28 maj 1915 (n:r 147) och den 28 maj 1920 (n:r 358), skola tillsvidare ersättas av följande bestämmelser:

1. För biljett, gällande för enkel resa, utgår avgift med:

i 1:a klassens vagn	150 öre	} per zon
i 2:a " "	75 "	
i 3:e " "	50 "	

Zonerna indelas i grupper sålunda, att en var av de första 5 grupperna innefattar 6 zoner, en var av de därpå följande 4 grupperna 5 zoner samt en var av de därefter följande grupperna 4 zoner.

Zonlängden är i första gruppen 8 kilometer och i varje följande grupp 2 kilometer större än i närmast föregående grupp, dock högst 40 kilometer. Zonerna 2—10 delas mitt itu i halvzoner. Priset för halvzon utgör hälften av ovan angivna pris per zon.

För resa av högst 5 kilometer utgör avgiften i 3:e klass 40 öre.

2. För biljett, gällande under en månad för viss person för resor mellan två bestämda stationer, utgår avgift i 2:a respektive 3:e klass med 18 kronor respektive 12 kronor vid reselängd till och med 8 kilometer samt vid längre färd med, förutom nyssnämnda avgift, 1 krona 50 öre respektive 1 krona för varje ytterligare kilometer. För dylik biljett, gällande under 6, 8, 10 och 12 månader, utgår avgiften med respektive 5, 6, 7 och 8 gånger av vad som sålunda skall erläggas för under en månad gällande biljett; och må biljetten i sådana fall erhållas genom successiva inbetalningar enligt föreskrifter, som järnvägsstyrelsen äger meddela.

3. Partibiljetter, gällande för 20 resor för viss person eller för viss person jämte vissa av hans familjemedlemmar till ett antal av högst 6 för varje biljett, inrättas mellan sådana stationer, där järnvägsstyrelsen finner trafiken sådant kräva, dock icke på avstånd över 70 kilometer, och försäljas till ett pris, beräknat efter respektive 7,5 och 5 öre per personkilometer i 2:a och 3:e klass, dock minst respektive 7 kronor och 50 öre och 5 kronor per biljett.

Dylika för olika sträckor gällande biljetter må icke genom sammansättning användas såsom lösen för resa å längre avstånd än en dylik biljett avser.

4. För tillträde till snälltåg erlägges en särskild tilläggsavgift vid resa

i 1:a klassens vagn av	6 kronor
i 2:a " " "	3 "
i 3:e " " "	2 "

oberoende av resans längd.

5. För barn, som fyllt 3 men ej 12 år, samt för barn under 3 års ålder, för vilket särskild plats begäres, löses biljett med hälften av ovan fastställda avgifter. Detsamma gäller beträffande månadsbiljett för skolgång, som icke fyllt 18 år. Barn under 3 års ålder, för vilket särskild plats ej begäres, befordras utan avgift och utan särskild biljett.

6. Enligt förestående bestämmelser i mom. 1 och 5 beräknat pris per biljett — med undantag av priset i 3:e klass för högst 5 kilometer — avrundas i förekommande fall uppåt, så att detsamma, uttryckt i öre, blir delbart med, för biljett till 1:a klassens vagn 50 samt för biljett till 2:a eller 3:e klassens vagn 25.

7. För plats i sovrvagn utgår avgift för varje natt med 24 kronor i 1:a, 12 kronor i 2:a och 6 kronor i 3:e klassens vagn.

8. För varje sådant avbrott i resa av över 15 zoners (144 kilometers) längd å en och samma biljett, som ej är allenast en följd av tågförbindelserna, erlägges en särskild avgift:

i 1:a klassens vagn av	3 kronor
i 2:a » » »	1 krona 50 öre
i 3:e » » »	1 »

B) Personer, som jämlikt kungl. 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, den 9 juli 1915, den 26 januari 1917, den 6 september 1918 samt den 28 januari 1921 äga rätt att färdas å statens järnvägar i 3:e klassens vagn mot en avgift av 15 öre för person och zon, skola tillsvidare erlägga en avgift av 37,5 öre för person och zon eller, beträffande barn under 12 år, halva detta belopp. Personer, som jämlikt kungl. 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.

Folkskolebarn jämte i förekommande fall deras ledare, som jämlikt kungl. breven den 2 februari 1906 och den 15 december 1911 vid ferie- och studieresor äga rätt att färdas å statens järnvägar i 3:e klassens vagn mot en avgift av 5 öre för person och zon, skola tillsvidare erlägga en avgift av 12,5 öre för person och zon.

Bestämmelsen under A) mom. 6 om avrundning till hela 50- respektive 25-tal ören gäller jämväl beträffande i denna avdelning avsedda biljettavgifter.

För resgods.

Föreskrifterna i § 2 i taxan för transporter å statens järnvägar, sådan nämnda paragraf lyder enligt kungörelserna den 27 april 1906 (n:r 28) och den 25 februari 1916 (n:r 64), skola tillsvidare ersättas av följande bestämmelser.

1. Varje resande, som erlagt avgift enligt stadgandet under A) mom. 1 eller full avgift enligt stadgandet under B) första stycket, äger att mot en inskrivningsavgift av 50 öre medföra resgods till en vikt av högst 25 kilogram. Barn, för vilket erlagts hälften av nyss angivna biljettavgifter, eller person, som erlagt sådan avgift som under B) andra stycket avses, äger mot nyssnämnda inskrivningsavgift medföra resgods till en vikt av högst 12 kilogram.

2. För resgods utöver i föregående moment angivna vikt samt för allt resgods, som inskrives av resande, vilken icke enligt berörda moment är berättigad att mot erläggande av inskrivningsavgift medföra viss vikt, erlägges frakt med 25 öre för varje begynnande övervikt av 10 kilogram och varje helt eller på-

börjat fyrtalet zoner, beräknade på sätt under A) mom. 1 ovan sägs, som resan omfattar.

3. För velociped eller sparkstötting, som av resande för personligt bruk medföres oförpackad, utgår avgift

a) för velociped utan motor:

tvåhjulig med	1 krona
annan »	2 kronor

b) för velociped med motor:

tvåhjulig med	5 kronor
annan »	7 »

för varje helt eller påbörjat sjutal av zonerna 1—42 samt fjortontal av därutöver ifrågakommande zoner, varvid avgift för varje velociped med motor skall erläggas med minst 10 respektive 14 kronor, dock att avgiften för dylik velociped, vägande högst 50 kilogram, utgår med en fjärdedel av avgiften enligt förestående bestämmelser.

c) för sparkstötting med 1 krona

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

Samma avgift utgår som för ett barn under 12 år vid resa i 3:e klassens vagn.

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

Tilläggsavgift utgår med 150 procent å de ordinarie fraktavgifterna.

För levande djur, med undantag för de ovan nämnda samt djur i emballage.

Tilläggsavgift utgår med 150 procent å de ordinarie fraktavgifterna.

För paketgods.

Tilläggsavgift utgår med 150 procent å de ordinarie fraktavgifterna.

För il- och fraktgods ävensom levande djur i emballage.

Tilläggsavgift utgår dels med nedan angivna fasta belopp, dels ock med följande procent å summan av de ordinarie fraktsatserna per 10 eller 100 kilogram och vederbörande nyss nämnda fasta belopp, nämligen

för ilgods	150 procent
» fraktgods enligt tariff 1—5	150 »
» » » » 6—7	125 »
» » » » 8	100 »
» » » » 9	80 »
» » » » 10—12	60 »
» » » » U	80 »

Fasta belopp:

för ilstuckegods	4 öre per	10 kilogram
» ilgods i vagnslaster	20 » »	100 »
» fraktgods enligt tariff 1	20 » »	100 »
» » » » 1—15% samt		
» » » » 2—4	12 » »	100 »
» » » » 5—9	8 » »	100 »
» » » » 10	6 » »	100 »
» » » » 11—U	4 » »	100 »

dock att för transporter i statens järnvägars egen trafik å högst 10 kilometers väglängd av sändningar, fraktdebiterade enligt tariff 10, samt å högst 40 kilometers

väglängd av sändningar, fraktdebiterade enligt tariff U, den fasta tilläggsavgiften icke må utgå med högre belopp än 4 respektive 3 öre per 100 kilogram.

För sändning, som fraktdebiteras enligt de genom kungörelsen den 8 november 1912 (n:r 270) fastställda särskilda exporttarifferna för järn och stål med mera (grupp a), järnmanufaktur och maskiner med mera (grupp b), samt papper och papp (grupp c), skall tilläggsavgift utgå dels med ett fast belopp av respektive 6, 8 och 6 öre per 100 kilogram, allt efter som sändningen är hänförlig till omförmälda grupp a, b eller c, dels ock med respektive 60, 125, 100 och 80 procent å summan av de i berörda tariffen angivna fraktsatserna per 100 kilogram och vederbörande nyss nämnda fasta belopp, allt efter som sändningen fraktdebiteras enligt i berörda kungörelse angivna tariffen för grupp a, för grupp b vid erläggande av frakt för minst 5 ton per vagn, för grupp c vid erläggande av frakt för minst 10 ton per vagn eller för grupp c.

För sändning, som fraktdebiteras enligt den genom brev den 31 december 1913 (n:r 377) angående nedsättning i fraktsatserna för transporter å statens järnvägar beträffande vissa varuslag fastställda tariffen, skall tilläggsavgift utgå dels med ett fast belopp av 4 öre per 100 kilogram, dels ock med 100 procent å summan av de i berörda brev angivna fraktsatserna per 100 kilogram och nyssnämnda fasta belopp.

Vid tilläggsavgifternas uträkning iakttages, att del av öre, som uppgår till hälften eller därutöver, räknas för helt öre, men att mindre del ej upptages.

För sändningar av ilstuckegods skall, i stället för den i § 9 av taxan för transporter å statens järnvägar föreskrivna inskrivningsavgiften av 10 öre för varje i sändningen ingående kolli, utgå en provisorisk dylik avgift av 20 öre.

För gods i förhyrd vagn utgår tilläggsavgift dels med ett fast belopp av 3 kronor per vagn, dels ock med 150 procent å summan av den ordinarie avgiften och nyssnämnda fasta belopp.

Frakt jämte provisorisk tilläggsavgift, inskrivningsavgift för ilstuckegods obekräknad, må icke utgå med mindre belopp för en sändning än 75 öre för styckegods och 10 kronor för vagnslastgods. Därest frakten för en ilstuckegodssändning, 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 § 13 första och tredje styckena av taxan för transporter å statens järnvägar, skall, i stället för den i nämnda paragraf föreskrivna inskrivningsavgiften av 10 öre, erläggas frakt enligt följande tariff:

Mjölklaskor: 20 öre per sändning.

	Högst 50 kilometer.	51—100 kilometer.	Över 100 kilometer.
Övrigt emballage per 100 kilogram:			
styckegods.....	60 öre	90 öre	120 öre
minst 2,500 kilogram pr vagn.....	45 »	70 »	90 »
» 5,000 » » »	30 »	45 »	60 »

Frakten skall beräknas på sätt brukar ske 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 200 procent å den ordinarie avgiften.

För täckta vagnar och presenningar.

I de fall, då enligt § 16 av taxan för transporter å statens järnvägar särskild avgift utgår för täckta vagnar eller presenningar, tillkommer en tilläggsavgift av 200 procent å den ordinarie avgiften med undantag för transporter av jordbrukskalk, för vilka tilläggsavgiften skall utgå med 400 procent å den ordinarie avgiften. Hela täckningsavgiften för transporter av sistnämnda slag får dock icke översiga 10 kronor per vagn.

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 tillämpning av vad här ovan föreskrivits.

JÄRNVÄGSSTYRELSENS YTTRANDE MED ANLEDNING AV TULL- OCH TRAKTATKOMMITTENS UTLÅTANDE M. M.

TILL KONUNGEN.

Järnvägsstyrelsen har anbefallts att efter inhämtande av yttrande från Svenska järnvägsföreningen skyndsamt avgiva utlåtande över dels tull- och traktatkommitténs utlåtande av den 2 mars 1922 angående järnvägsfrakternas reglering, dels de till en sänkning av godstarifferna syftande framställningarna från fullmäktige i järnkontoret av den 3 mars 1922, från ett antal representanter för den svenska järnhanteringen av den 25 november 1921 och från handelskammaren i Gävle av den 4 mars 1922, varvid särskilt borde undersökas den ekonomiska innebörden för järnvägarna av en sänkning av de lägsta godstarifferna. I anledning härav får styrelsen, efter att hava inhämtat närlagda yttrande från Svenska järnvägsföreningen, med remissaktens återsändande för egen del anföra följande.

I styrelsens senaste avgivna yttrande i taxefrågan den 1 februari detta år med anledning av till Kungl. Maj:t ingivna framställningar om taxesänkning från industriförbundet och fullmäktige i järnkontoret har styrelsen med djupt beklagande nödgats konstatera, att järnvägsekonomiska förutsättningar för det dåvarande tills vidare icke förelågo för de begärda fraktnedsättningarna, vilka styrelsen alltså nödgades avstyrka. Sedan därefter levnadskostnadsindex vid kvartalsskiftet nedgått och de för år 1922 beräkningsbara driftkostnaderna följaktligen reducerats, har styrelsen med hänsyn till den sålunda inträdda förskjutningen i gynnsam riktning av det järnvägsekonomiska läget och jämlikt sina förut kunggjorda allmänna intentioner den 28 sistlidne april till Kungl. Maj:t avlåtit en framställning med hemställan om vidtagande av tämligen vittgående nedsättningar av godstarifferna, vilka ock sträckt sig så långt som järnvägsekonomiska hänsyn medgåvo.

Härmed torde de krav, som i förenämnda framställningar från tull- och traktatkommittén m. fl. blivit framlagda, få anses vara i huvudsak tillgodosedda vad statens järnvägar beträffar. Då emellertid dessa krav icke kunnat av styrelsen i full utsträckning tillmötesgå och de i vissa hänseenden även grundats på principer, som styrelsen anser icke lämpligen böra kvarstå oemotsagda, vill styrelsen nedan i största möjliga korthet upptaga vissa punkter i de gjorda framställningarna till bemötande.

Tull- och traktatkommittén anser, som det anges, i motsats till järnvägsstyrelsen, att de angelägnaste fraktnedsättningarna äro de, som avse tyngre och mera skrymmande råämnen och material för industri och jordbruk, samt därefter de, vilka hava avsevärd betydelse för transport av dessa näringars produkter. I anledning av detta uttalande vill styrelsen erinra, att fraktsatserna för berörda

varor under prisnivåns uppgångstid icke blivit höjda i fullt samma grad som fraktsatserna för annat gods, enär det ansetts angeläget att icke genom högre frakter än nödvändigt vore betunga näringslivet. Under därefter inträdd tid med fallande prisnivå ha samma tariffer ävenledes sänkts ojämförligt mera än övriga tariffer. Behovet av möjligast låga fraktsatser för industriens råvaror och produkter har således i själva verket alltid varit och är alltjämt insett av styrelsen, som inriktat sin allmänna taxepolitik därefter. Men visserligen måste taxeskalan ses i ett sammanhang. Det låter sig svårligen göra, att på sätt kommittén synes tänka sig, ensidigt genomföra nedsättningar för vissa tariffer eller vissa varor, utan att hänsyn tages till upprätthållande av en någorlunda skälig relation till fraktkostnaderna för övriga transporter. Den taxereglering, som på styrelsens förslag genomfördes den 1 januari detta år, avsåg en sådan allmän justering av taxan, som varit nödvändig, innan en ytterligare sänkning av de egentliga industritarifferna lämpligen kunde vidtagas. Också har handelskammaren i Gävle i sin framställning yrkat på sänkning av särskilt styckegodsfrakterna, oaktat dessa redan i januari månads taxereglering blivit avsevärt reducerade.

Ikke heller anser styrelsen tillrädligt eller ens försvarbart att nu medgiva fraktsatser, vilka på sätt kommittén förordar måste hava en helt provisorisk karaktär. Den erfarenhet styrelsen äger om de utomordentligt stora svårigheterna att genomföra taxehöjningar av reell innebörd, d. v. s. sådana som icke betingas av en än starkare stegring av prisnivån, ger oförtydligt vid handen, att den av kommittén anvisade vägen att provisoriskt sänka tarifferna under den gräns, som betingas av framtidens motsebara lägsta driftkostnader, icke är framkomlig. Den måste utan varje tvivel komma att skapa taxeförhållanden, som äro ägnade att varaktigt undergräva järnvägarnas ekonomi.

Då kommittén förmenar, att den nuvarande taxehöjden väl kan tänkas vara även ur järnvägsekonomisk synpunkt ofördelaktig och anser det ej vara möjligt annat än att taxenedsättningar av betydligare omfattning måste kunna beräknas framkalla en ökad trafik, har styrelsen velat framlägga närlagda diagram, vilka torde få anses visa, beträffande persontrafiken, att densamma i regel åtminstone i viss mån påverkas av taxestegringar eller taxesänkningar, och beträffande gods- trafik, att densamma under den gångna kristiden knappast märkbart influerats av ändringar i taxan, utan så gott som helt till sin storlek bestämts av näringslivets allmänna läge, i diagrammet uttryckt genom kurvan för varuprisindex.

Det är naturligt, att så är fallet, enär en skillnad i biljettpreis kan vara bestämmande vid tvekan om en ej nödvändig resa skall företagas eller icke, medan skillnaden i fraktkostnader vid även betydande höjningar eller sänkningar av tarifferna dock i regel betyder föga i jämförelse med variationerna i de pris, som varorna betinga under olika prisförhållanden på marknaden. Härmed har styrelsen emellertid icke velat bestrida fraktkostnadernas stora betydelse särskilt för den med tunga varor arbetande och av järnvägarna beroende industrien och särskilt under tider, då det står och väger, om industrien kan hållas i gång eller icke, liksom naturligtvis i de fall, då andra transportmedel alternativt kunna användas, men styrelsen har velat varna mot den överskattning av en allmän fraktnedsättnings betydelse, vartill tull- och traktatkommitténs utlåtande och de av kommittén anförda exemplen kunna giva anledning. Styrelsen vill i detta sammanhang även erinra om Svenska järnvägsföreningens såväl i utlåtande av den 20 december 1921 som i här närlagda utlåtande konstaterade erfarenhet, att allmänna fraktnedsättningar under tider sådana som de närmast förflutna icke medföra någon nämnvärd ökning av trafiken.

Kommittén anser, att fraktsatserna böra i möjligaste mån anpassas efter den genomsnittliga sänkningen av partiprisnivån. Järnhanteringsens representanter och

fullmäktige i järnkontoret utgå från samma tankegång och yrka, att järnhantlingens råvaror och produkter böra åsättas en fraktkostnad, som står i relation till *järnets* nuvarande marknadsvärde. Styrelsen får erinra, att prisnivån varierar för olika varor inom tämligen vida gränser och att det icke är tekniskt möjligt att differentiera tarifferna i anpassning efter en ständigt sig förskjutande prisnivå för olika varor. Själva transporten är emellertid enligt vanliga nationalekonomiska begrepp en vara lika väl som järnet, och det lägsta priset för denna vara måste lika väl som priset för järn bestämmas enligt självkostnadsprincipen. Tariffbildningen vid järnvägarna kan icke grundas på en allmän genomsnittlig prisnivå eller än mindre på en individuell prisnivå för viss vara, utan måste baseras på de vid järnvägarna rådande lägsta driftkostnaderna. Styrelsen har tidigare, i skrivelse till Kungl. Maj:t av den 1 februari 1922, visat, huru driftkostnadsnivån vid statens järnvägar av vissa angivna skäl, vilkas eliminerande ligger utanför järnvägsstyrelsens makt- och befogenhetsområde, stigit i högre grad än varuprisnivån. Kommittén har emellertid som sin bestämda mening velat uttala, att under trycket av en genom fraktnedsättning uppkommen inkomstminskning de besparingsåtgärder, som överhuvud äro möjliga, böra framtvingas samt att järnvägsstyrelsen och dess underlydande organ böra allvarligen tillförbindas att göra vad i deras förmåga står för att till det yttersta nedbringa driftkostnaderna och även taga i övervägande förenklingar i själva trafiken. Vidare säger kommittén att, då som en följd av de anbefallda taxesänkningarna en minskning i fraktinkomsten till en början otvivelaktigt är att emotse för såväl statens järnvägar som för de enskilda järnvägarna, Kungl. Maj:t borde på lämpligt sätt framhålla för dessa företag, att Kungl. Maj:t förväntar, att de genom den yttersta sparsamhet och med anlitande av alla lämpliga medel för omkostnadernas nedbringande göra vad i deras förmåga står till att förhindra förluster på driften. I anledning av dessa uttalanden, som måste anses innebära ett indirekt klander såväl av järnvägsstyrelsen som de enskilda järnvägsförvaltningarna beträffande bristande känsla för behovet av sparsamhet vid järnvägsföretagens förvaltning och drift, vill styrelsen med hänvisning till sitt svar på ekonomikommisionens betänkande och till det faktiska förhållandet, att det på alla områden energiskt och allvarligt arbetas för driftkostnadernas nedbringande och även för förenklingar i trafiken endast ifrågasätta, huruvida kommittén verkligen kunnat skaffa sig en sådan inblick i dessa förhållanden vid järnvägarna, som nog erfordras för grundandet av en objektiv uppfattning i den komplicerade fråga, vari kommittén nu uttalat sig på sätt som skett. Med ett allmänt uttalande sådant som det anförda, utan stöd av bakomliggande fakta, torde föga kunna vinnas för det avsedda syftet.

Svenska järnvägsföreningen har i sitt till styrelsen ingivna utlåtande dels framhållit, att de enskilda järnvägarna, i den mån det varit dem möjligt, tillmötesgått de framställda kraven på nedsättning av fraktavgifterna, dels uttalat, att en ytterligare nedsättning icke synes kunna vidtagas under annan förutsättning, än att de därigenom för de enskilda järnvägarna uppkommande förlusterna täckas genom allmänna medel. Ett liknande förslag har av herr Themptander reservationsvis framlagts i tull- och traktatkommitténs utlåtande, i det att det föreslås, att statsverket tillhandahåller järnvägarna räntebärande lån för förlusternas mötande, statens järnvägar i en ordning, som betingas av deras ställning som en integrerande del i den ekonomiska statsförvaltningen och de enskilda järnvägarna under former, som betrygga lånens återbetalande.

Det exempel på statligt understöd för möjliggörande av fraktnedsättningar, som anslagen till restitution av fraktkostnader för vissa kalktransporter erbjuder, synes styrelsen icke uppmuntra till fortsättning på den här inslagna vägen. Det

har visat sig, att en gång givna anslag för fraktrestitution gärna bli fasta och kvarstå, även när anledningarna till desamma bortfallit. Förräntningen och återbetalningen av de av herr Themptander ifrågasatta lånen torde komma att möta än mycket större vanskligheter. Det torde i själva verket möta de allra största praktiska svårigheter att utfinna en lämplig allmängiltig form för beviljande av anslag eller lån till enskilda järnvägar för mötande av fraktnedsättningar. Icke minst reser den i vårt land förhandenvarande bristen på enhetlig bokföring vid de enskilda järnvägarna och den mycket bristfälligt ordnade statliga kontrollen över samma banors ekonomiska förhållanden över huvud rent praktiska svårigheter härvidlag. Ur teoretisk synpunkt är slutligen en sådan subvention svårligen förenlig med de av statsmakterna i övrigt följda principerna beträffande landets hushållning, tullagstiftning m. m.

Nu ha emellertid, som förut nämnts, betydande fraktnedsättningar föreslagits vid statens järnvägar, och vad beträffar befodringsavgifterna å de enskilda järnvägarna får järnvägsstyrelsen i detta sammanhang erinra, att Herr Statsrådet och Chefen för Kommunikationsdepartementet i skrivelse till järnvägsstyrelsen den 25 febr. 1922 anmodat styrelsen att så snart ske kunde till departementet inkomma med uppgift å de provisoriska tilläggsavgifter, som numera tillämpades å de enskilda banorna, ävensom efter samråd med Svenska järnvägsföreningen med yttrande beträffande de generella sänkningar, som ansågos böra vidtagas i de enligt kungörelse den 24 okt. 1919 angående provisoriska tilläggsavgifter å vissa enskilda järnvägar gällande avgifterna, i syfte att särskilt för de större och för den allmänna samfärdseln mera betydande enskilda banorna nedbringa avgifterna till den relation, vari desamma före kristiden stått till statens järnvägars taxenivå. Med anledning härav har järnvägsstyrelsen den 7 sistlidne mars vänt sig till Svenska järnvägsföreningen med anhållan att genom föreningens försorg vederbörliga uppgifter måtte inhämtas från de till föreningen anslutna järnvägarna. Vad beträffar de större och för den allmänna samfärdseln mera betydande enskilda järnvägarna, anhöll järnvägsstyrelsen därvid dock, att de, därest de ansågo sig icke kunna tillämpa en sådan taxa, som av Herr Statsrådet ifrågasattes, borde till motiverande av en högre taxenivås bibehållande till järnvägsstyrelsen insända inkomst- och utgiftsberäkning för år 1922, på det att styrelsen måtte bli i tillfälle att bedöma i vad mån den högre taxenivån kunde anses berättigad.

Sedan styrelsen emellertid på grund av den nedgång i driftkostnaderna, som under den senaste tiden redan inträtt och beräknas fortfara, preliminärt bestämt sig att hos Kungl. Maj:t föreslå en ytterligare sänkning av de provisoriska tilläggsavgifterna för godstransporterna å statens järnvägar — samma sänkning som sedan definitivt föreslagits i styrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 28 sistlidne april — anhöll järnvägsstyrelsen i skrivelse den 11 april 1922 till styrelsen för Svenska järnvägsföreningen, att denna måtte hos de större och för den allmänna samfärdseln mera betydande enskilda banorna inhämta deras ställning till spørsmålet, huruvida de skulle kunna i järnvägarnas egen trafik medgiva enahanda sänkning av befodringsavgifterna, som styrelsen sålunda ifrågasatt för statens järnvägars del.

Med anledning härav har Svenska järnvägsföreningen i skrivelse den 26 sistlidne april meddelat järnvägsstyrelsen, att det vore nödvändigt, att vederbörande förvaltningar bereddes tillfälle att vinna ännu någon tids erfarenhet om, vilken inverkan på trafiken och driftresultatet vissa nyligen gjorda nedsättningar kunde komma att medföra, och tillägger föreningen, att under sådana förhållanden och då, efter vad man hittills funnit, någon ökning i trafiken icke kunnat

iakttagas på grund av nyssnämnda nedsättningar, de i Kungl. styrelsens skrivelse ifrågasatta procentuella tilläggsavgifterna, vilka förutsattes vara avsedda att tillämpas i såväl lokal- som samtrafik, för närvarande icke kunde godtagas för de enskilda järnvägarnas vidkommande. Föreningen skulle emellertid snarast möjligt efter en till den 18 innevarande maj utsatt stämma inkomma med förnyat yttrande i frågan.

I anledning av denna Svenska järnvägsföreningens ställning till frågan vill styrelsen dock redan nu uttala, att det synes styrelsen med hänsyn till den allmänna trafikens intresse olämpligt, och med hänsyn till de enskilda järnvägarnas ekonomi väl icke heller nödvändigt, att denna gång förutsätta några s. k. kompensationsbanavgifter i samtrafik, ifall styrelsens föreliggande förslag till taxereglering skulle vinna Kungl. Maj:ts bifall. Enligt styrelsens förmenande bör det alltså i varje fall för trafikanterna vara att räkna med förutom den kraftiga sänkningen av taxan i statens järnvägars egen trafik, även den lättnad vid transporter i samtrafik mellan statens järnvägar och enskilda järnvägar, som följer av den förestående sänkningen av statens järnvägars taxa, vilken ju bildar grunden för samtrafikstaxan.

Med hänsyn till vad Svenska järnvägsföreningen anfört, anser styrelsen sig icke nu kunna framlägga något förslag till ändrade bestämmelser angående tilläggsavgifter i de enskilda järnvägarnas egen trafik utan kommer styrelsen att omedelbart efter erhållande av de utlovade utredningarna jämte järnvägsföreningens yttrande till Kungl. Maj:ts inlämna utlåtande och förslag till ändring av kungörelsen av den 24 oktober 1919. Redan nu anser sig styrelsen dock kunna meddela, att en stor del järnvägar redan sänkt eller utlovat sänkningar av befordringsavgifterna i godstrafik.

Då genom de sålunda ifrågasatta åtgärderna det av tull- och traktatkommitén m. fl. framhållna behovet av en allmän taxesänkning även vid de enskilda järnvägarna torde komma att i möjligaste mån bli tillgodosett och styrelsen vad statens järnvägar beträffar kunnat hänvisa till styrelsens den 28 sistlidne april avlåtna framställning om viss sänkning av godstarifferna vid statens järnvägar, får styrelsen alltså hemställa, att förberörda framställningar icke måtte till någon Kungl. Maj:ts åtgärd föranleda.

I detta ärendes behandling hava jämväl deltagit överdirektören Virgin, järnvägsfullmäktige Strömberg och Adelswärd samt byråcheferna Ahlberg och Almqvist.

Stockholm den 5 maj 1922.

Underdånigst
AXEL GRANHOLM.

SVEN NORRMAN.

Till Kungl. Järnvägsstyrelsen.

I skrivelse av den 23 sisl. mars har Kungl. Styrelsen anmodat Svenska Järnvägsföreningen att inkomma med skyndsamt yttrande över följande framställningar om nedsättning av fraktavgifterna, nämligen angående Tull- och traktatkommitténs betänkande av den 2 mars 1922, framställningar från Fullmäktige i Järnkontoret den 3 mars 1922, från representanter för järnhanteringen den 25 november 1921 samt från Handelskammaren i Gävle den 4 mars 1922.

Tull- och traktatkommittén sammanfattar sitt uttalande sålunda, att fraktnedsättningarna i främsta rummet böra gälla de tariffer, som avsevärt påverka näringslivets kostnader för produktion och distribution samt, angående nedsättningens storlek, att fraktsatserna i möjligaste mån böra anpassas efter den genomsnittliga sänkningen av partiprisnivån. Fullmäktige i järnkontoret upprepa sitt tidigare framställda och av Föreningen i underdånigt yttrande den 20 december 1921 från de enskilda järnvägarnas synpunkt belysta yrkande, att fraktsatserna i tarifferna 10—U icke böra sättas högre än 50 % över de före kriget gällande, i vilket yrkande vissa representanter för järnhanteringen nu förenat sig, medan Handelskammarens i Gävle framställning utmynnar i yrkande på sänkning av styckeogodsfrakterna.

Svenska Järnvägsföreningen inser givetvis betydelsen för landets näringar av en ytterligare sänkning av järnvägsfrakterna och har så mycket mera anledning att behjärta särskilt industriens och jordbrukets nuvarande nödläge som järnvägarnas ekonomi är i väsentlig grad beroende av dessa näringars verksamhet. Föreningen har också i sitt nyssberörda yttrande utförligt framlagt de enskilda järnvägarnas ståndpunkt till kraven på nedsättning av fraktsatserna. Sedan Föreningen avgivit sitt ovan berörda yttrande hava de enskilda järnvägarna vidtagit avsevärda generella nedsättningar i fraktavgifterna. Sålunda hava de extra banavgifter, som de enskilda järnvägarna tillerkändes såsom kompensation för den inkomstminskning, som för dem uppstod genom sänkningen den 1 augusti 1921 av samtrafiktaxans avgifter, från den 1 sisl. februari helt bortfallit å ett stort antal järnvägar och särskilt å de för samtrafiken mest betydande, å de övriga kvarstå numera blott några få dylika extra avgifter. Samtidigt har en ytterligare betydande fraktnedsättning gjorts därigenom, att statens järnvägars taxa lagts till grund även för den samtrafik, som enbart berör enskilda järnvägar. Den erfarenhet, som vunnits under den tid dessa nedsättningar tillämpats, har emellertid bestyrkt det av Föreningen i yttrandet av den 20 december 1921 framförda antagandet, att någon ökning av trafiken icke vore att — under de rådande förhållandena — motse på grund av en nedsättning av frakterna. Så framgår till exempel vid en jämförelse mellan februari månad i år och samma månad 1921 att omfattningen av den samtrafik, som endast berör enskilda järnvägar, minskats från 94,596 ton till 63,429 ton och inkomsten från 1,767,431 till 1,027,691 kronor. Förhållandet är vad gäller lokaltrafiken icke bättre. Situationen för flertalet av de enskilda järnvägarna är också f. n. allt annat än ljus. Sålunda framgår av de senast sammanställda driftrapporterna att 76 % av järnvägarna gått med förlust och någon väsentlig ökning av trafiken torde icke vara att vänta inom den närmaste tiden.

Flertalet av de enskilda järnvägarna och särskilt de för den allmänna samfärdseln mera betydande hava emellertid med hänsyn till den förutsedda minskning av personalkostnaderna, som återspeglas i indextalets nedgång vid senaste kvartalsskiftet, i dagarna förklarat sig villiga att från den 1 nästk. maj vidtaga avsevärda generella nedsättningar av de provisoriska, procentuella tilläggsavgifter, som järnvägarna enligt Kungl. kungörelsen den 24 oktober 1919 hava rätt att uttaga. En del av dessa järnvägar önska begränsa nedsättningen till den taxa, som nu tillämpas vid statens järnvägar medan andra förklarat sig villiga att deltaga i den ytterligare nedsättning, som Kungl. Styrelsen ifrågasatt i sin skrivelse av den 7 sistl. mars. Ett 25-tal järnvägar hava framhållit, att de redan nu uttaga lägre tilläggsavgifter än de vid statens järnvägar nu gällande, medan de övriga, på grund av svåra ekonomiska förhållanden, begära högre tilläggsavgifter, än de vid statens järnvägar nu gällande.

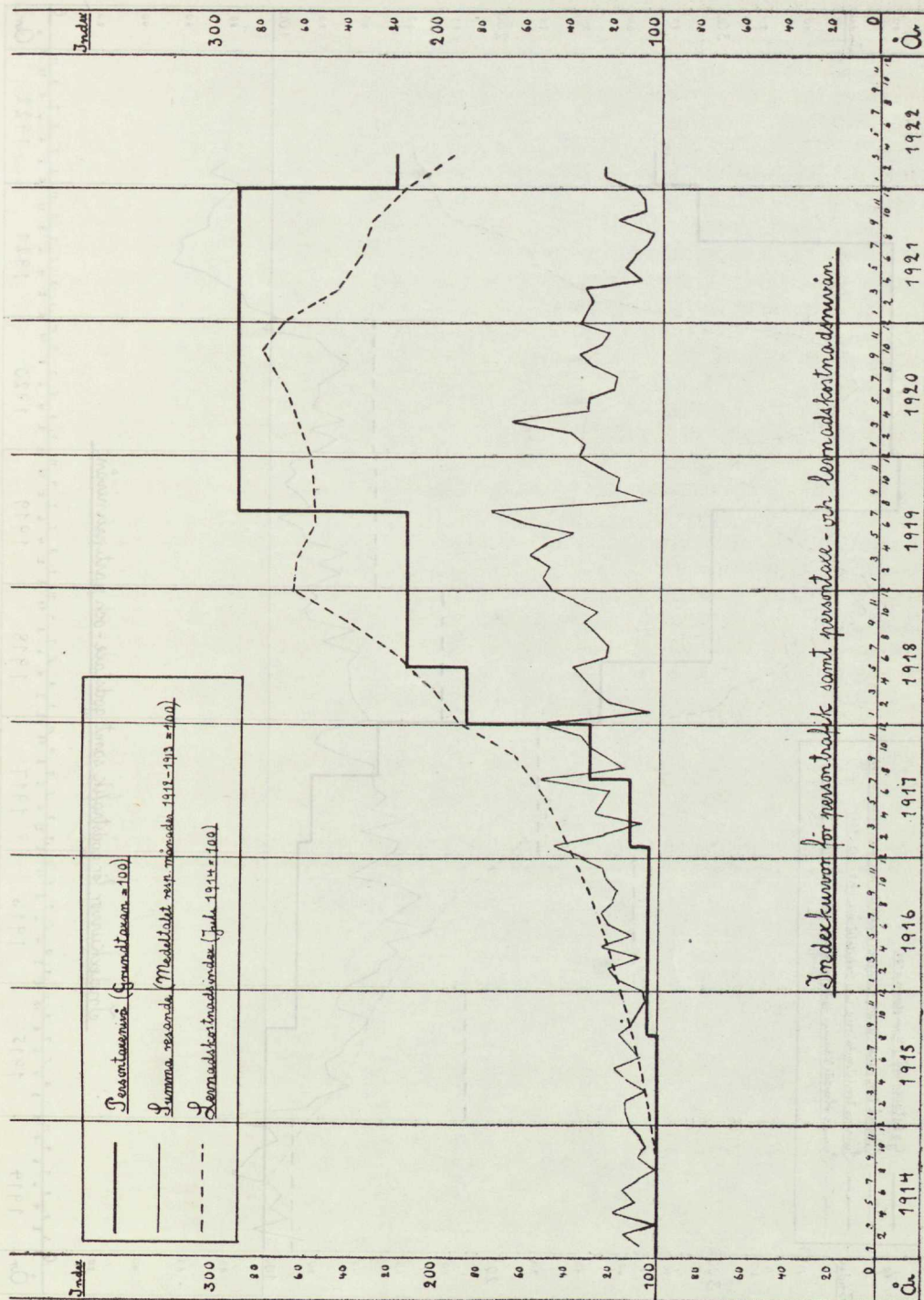
Föreningen anser sig därjämte även här böra framhålla, att de enskilda järnvägarna utöver vad ovan framhållits lämnat avsevärda nedsättningar för de gods- slag, som i de ifrågavarande framställningarna förklaras vara mest i behov av fraktlindring, och gäller detta särskilt godsslagen järnmalm, stenkolk, kalk, träkol, trävaror, järn och stål, tackjärn, torv, gödningsämnen och dylika för industrien och jordbruket viktigare varuslag.

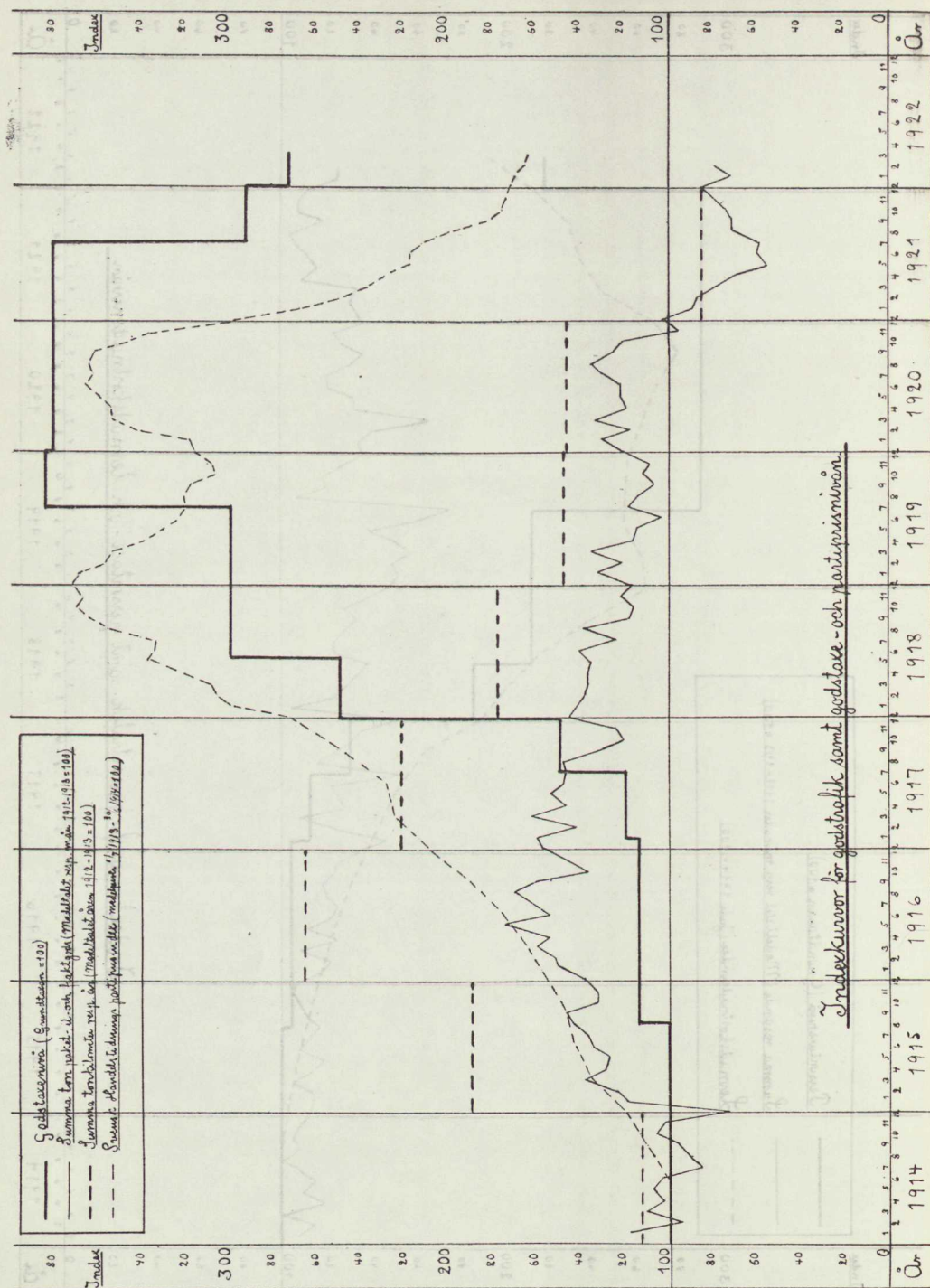
Av vad här ovan och förut anförts framgår enligt Föreningens uppfattning, att de enskilda järnvägarna, i den mån det varit dem möjligt, tillmötesgått de framställda kraven på nedsättning av fraktavgifterna. För den händelse emellertid Statsmyndigheterna skulle finna nödvändigt att av nationalekonomiska skäl än ytterligare under nuvarande depressionstid sänka järnvägarnas fraktavgifter, synes en sådan sänkning icke kunna vidtagas under annan förutsättning än att de därigenom för de enskilda järnvägarna uppkommande förlusterna täckas genom allmänna medel.

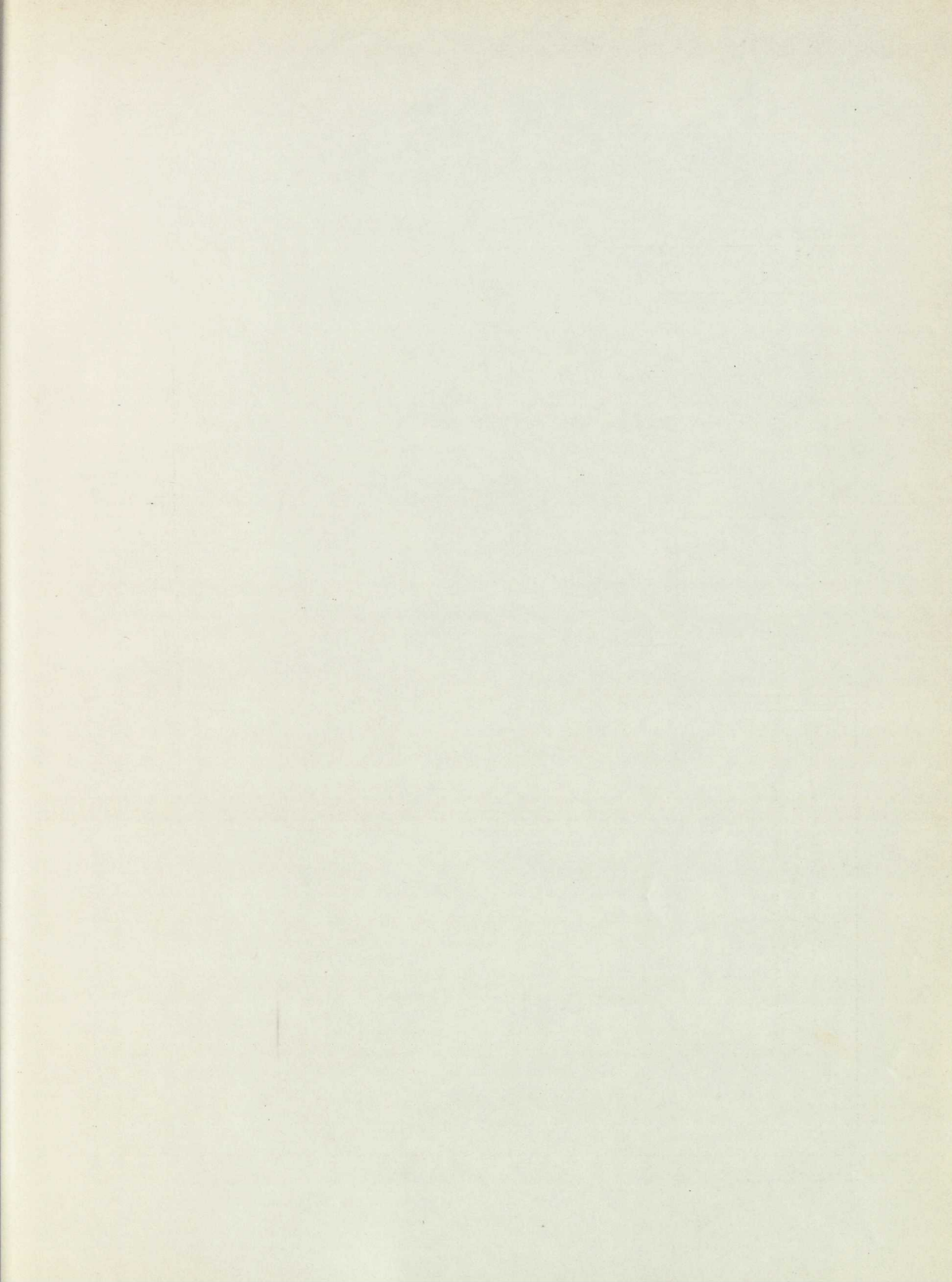
Stockholm den 8 april 1922.

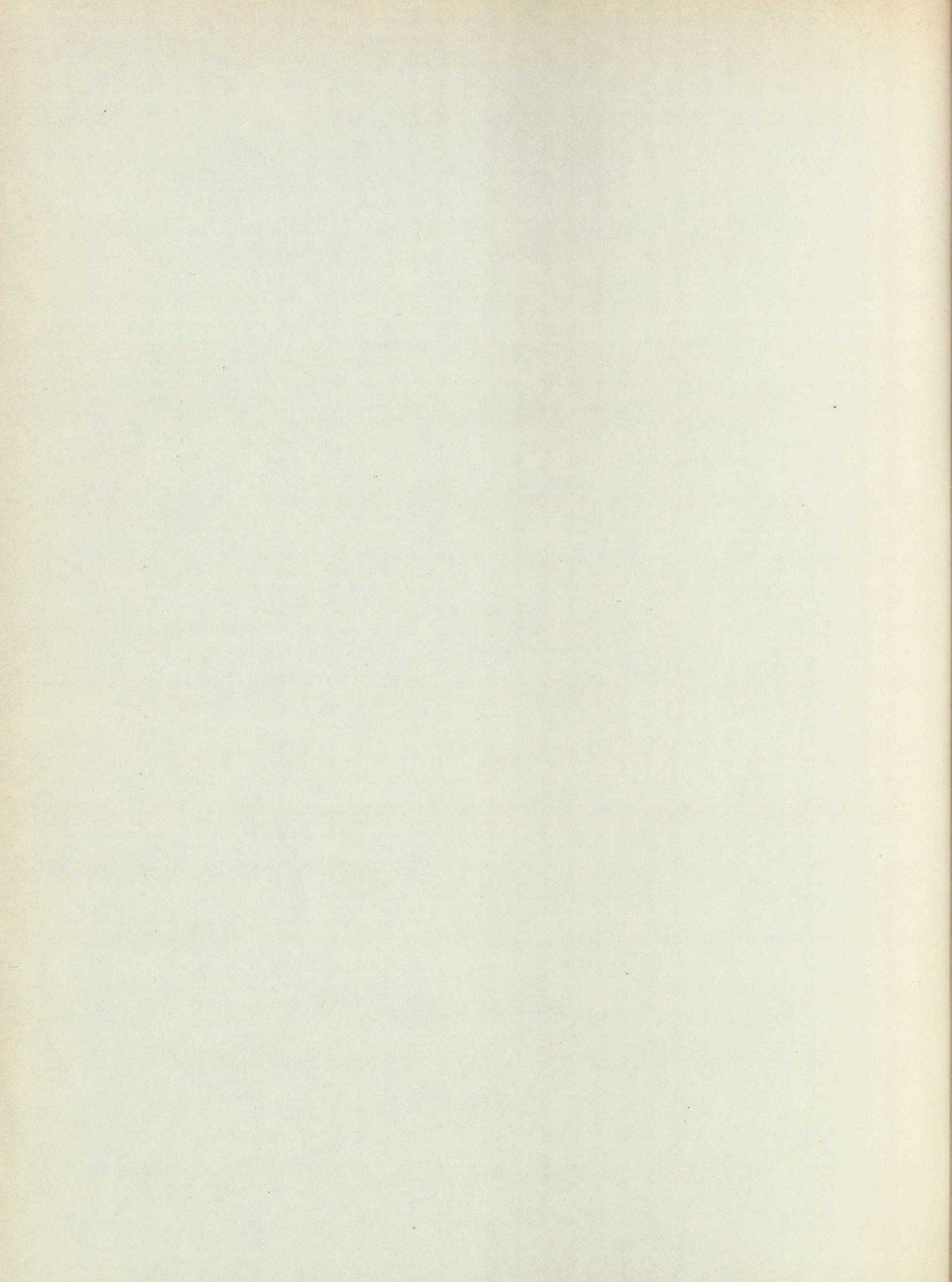
SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGEN

A. BORGSTRÖM.









Statens offentliga utredningar 1922.

Systematisk förteckning.

(Siffrorna inom parentes hänvisa till den kronologiska förteckningen för januari—mars 1922. Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen från och med april 1922.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Förberedande utkast till strafflag. Förmögenhetsbrotten. 2. (17)
Lekmannaelementets användande inom civilprocessen. (25)
Betänkande rörande internering av återfallsförbrytare (26)

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

1921 års pensionskommittés betänkande. 1. (10)
Några iakttagelser från 1921 års riksdagsmannaval. [1]

Kommunalförvaltning.

Städernas skyldigheter och rättigheter i förhållande till staten. (3)
Kommunalförfattningssakkunnigas betänkande. 3. (15)
Bilaga till d.o. (16)

Statens och kommunernas finansväsen.

Betänkande angående tillverkning och beskattning av maltdrycker. (11)
Utlåtande angående kontrollen över sockertillverkningen. (13)
Tull- och traktatkommitténs utredningar o. betänkanden. 8. Valutafrågan. (19). 9. Järnvägsfrakternas reglering. (21)
Utredning angående ett svenskt statslotteri. (24)

Politi.

Socialpolitik.

Utredning och förslag ang. värden av blinda. (30)
Byggnadsarbetarsakkunnigas bet. 2. Arbetsstatistisk undersökning rörande husbyggnadsverksamheten. [2]

Hälsö- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Betänkande med förslag till livsmedelslag. (4)
Bihang 1 till d.o. (5)
Bihang 2 till d.o. (6)

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Betänkande angående förvaltningen av kronans jordbruksdomäner. (2)
Jordkommissionens betänkande. 1. Förslag till lag ang. rätt att förvärva och besitta fast egendom. (8)

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande ang. statens övertagande av förädlingsverksamheten betr. avkastningen från statens skogar. (28)

Industri.

Handel och sjöfart.

Betänkande rörande lönerreglering vid lots- och fyrstaten. (20)

Kommunikationsväsen.

Betänkande om ostkustbanan. (18)
Järnvägsstyrelsens yttrande över d.o. (23)
Ostkustbanekommitténs promemoria med anl. av järnvägsstyrelsens yttrande. (27)
Järnvägsstyrelsens erinringar med anl. av Ostkustbanekommitténs promemoria. (31)
Järnvägsstyrelsens skrivelser till Kungl. Maj:t den 28 april och 5 maj 1922. [3]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Skolkommisionens betänkande. 4. Det högre skolväsendet i utlandet. (1)
Förslag till om- och tillbyggnad av Kungl. biblioteket. (7)
Betänkande ang. Chalmerska institutets omorganisation. (12)
Ortnamnen i Värmlands län. 7. (22)
Skolkommisionens betänkande. 2. Historiska översikter och särskilda utredningar. (29)

Försvarsväsen.

Utredning rörande understöd åt änkor efter manskap vid armén och marinen. (9)
Betänkande angående officerskårens vid flottan rekrytering och utbildning. (14).

Utrikes ärenden. Internationell rätt.