

Nr 358.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ersättning åt statens järnvägar för genom taxenedsättning förorsakad inkomstminskning; given Stockholms slott den 30 april 1921.

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

GUSTAF.

Walter Murray.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 30 april 1921.

Närvarande:

Statsministern VON SYDOW, ministern för utrikes ärendena greve WRANGEL, statsråden ERICSSON, DAHLBERG, MURRAY, ELMQUIST, MALM, BERGQVIST, HAMMARSKJÖLD, EKEBERG, HANSSON, BESKOW.

Efter gemensam beredning med cheferna för finans- och handelsdepartementen anförde departementschefen, statsrådet Murray:

Den under tidigare skeden av kristiden fortgående höjningen av prisnivån samt driftkostnadernas därav föranledda stegring hava fram-

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 1 saml. 304 häft. (Nr 358.)

1

Under kris-
tiden besl-
tade höj-
ningar i
järnvägs-
taxorna.

tvungit upprepade ökningar av såväl statens som enskilda järnvägars godstaxa. Genom den provisoriska taxereglering vid statens järnvägar, som trädde i tillämpning den 1 augusti 1919, bragtes härvid tarifferna för godstrafiken upp till och i vissa fall över sin nuvarande nivå. Redan från och med den 1 januari 1920 genomfördes emellertid beträffande fraktgodsen en modifikation av tarifferna, varigenom de procentuella tilläggen för massgodstaxor sänktes, men till ersättning tilläggen för styckegodstaxor höjdes.

Den ordinarie statsbanetaxans taxor för godstrafik äro från sistnämnda tidpunkt höjda dels med 250 % för åkdon, djur, paket och ilods samt vagnslastgodsen i tarifferna 1—9, med 300 % för styckegods och med 200 % för vagnslastgodsen i tarifferna 10—U, dels ock med vissa fasta tilläggsavgifter och därå utgående procentisk förhöjning för ilods, styckegods och vagnslastgodsen.

Frågan om järnvägstaxornas storlek under kristiden har vid ett tillfälle, nämligen år 1918, varit underställd riksdagens prövning. I sin skrivelse i ämnet den 12 juni 1918, nr 345, uttalade riksdagen, med anledning av den då ifrågasatta taxeförhöjningen, bland annat, att ur rent principiell synpunkt statens järnvägar icke blott borde bära sina driftkostnader utan även lämna överskott till förräntning av det i statsbanorna, såsom helhet betraktade, nedlagda kapitalet. Under de extraordinära förhållanden, som då rådde, ansåge emellertid riksdagen denna grundsats ej kunna upprätthållas i full utsträckning, men hölle riksdagen likväl före, att direkt förlust å driften, såvitt möjligt vore, borde förhindras.

Framställningar om taxenedsättningar.

Under senaste tiden har ett stort antal framställningar inkommit till Kungl. Maj:t om sänkning av järnvägsfrakterna, särskilt vad angår industriens råvaror och produkter. Bland de gjorda framställningarna märkas sådana från fullmäktige i järnkotoret, industriförbundet, Skånes handelskammare, Skånska cementaktiebolaget med flera.

Som stöd för dessa framställningar, vilka delvis endast avse vissa angivna varuslag, framhålles bland annat, att förhöjningarna av järnvägstaxorna i regel kommit att procentuellt ej oväsentligt överstiga den allmänna stegringen i varupriserna, varför fraktsatserna kommit att motsvara en allt större del av varuvärdet och därigenom också fått en större betydelse för prisbildningen än tidigare varit fallet. Inköps- och avsättningsområdena för industrien hade till följd därav minskats; särskilt hade de högre taxorna oförmånligt inverkat på transport av det tunga massgodset, såsom tegel och cement, samt vissa byggnadsindustriens övriga produkter, på transporter av kalk för jordbrukets behov med mera. I vissa fall vore taxorna nära nog prohibitiva, såsom beträffande t. ex. järnindustrien, där frakterna spelade större roll än beträffande annan industri. Under erinran om industriens nuvarande nödläge och nöd-

vändigheten att på allt sätt nedbringa dess driftkostnader har vidare bland annat pekats på, att den inträffade nedgången i järnvägarnas kol- och personalkostnader kunde möjliggöra nedsättning av taxorna.

I med anledning av dessa framställningar avgivna yttranden har järnvägsstyrelsen bland annat anfört, hurusom med hänsyn till det beräknade ekonomiska resultatet av statens järnvägars drift och den starka nedgången av trafiken förutsättningar ur järnvägsekonomisk synpunkt ej kunde anses föreligga för en allmän taxenedsättning, och har styrelsen i samband härmed åberopat förenämnda av 1918 års lagtima riksdag gjorda uttalande, att direkt förlust å statens järnvägars rörelse borde såvitt möjligt undvikas. Styrelsen har tillika efter gjorda beräkningar härutinnan framhållit, hurusom en taxenedsättning omöjlig kunde antagas medföra en ökning i trafiken av den omfattning, att nettoinkomsterna därav skulle kunna täcka genom taxenedsättningen bortfallande inkomster. Emellertid har styrelsen förklarat sig vilja såvitt möjligt tillmötesgå gjorda framställningar om taxenedsättning i speciella fall. Styrelsen har slutligen framhållit, att styrelsen ej stode helt främmande för tanken, att, om man bortsåge från järnvägsekonomiska synpunkter och toge hänsyn till landets intressen i dess helhet, förhållanden kunde inträda eller möjligen redan inträtt, som påkallade, att åt näringslivet i dess helhet eller vissa grenar därav lämnades allmänt tillfälligt stöd i form av för järnvägarna förlustbringande tariffer eller av fraktrestitutionser, varför kostnaderna bestredes av anslagsmedel.

Järnvägs-
styrelsen.

I samband med den inom handelsdepartementet företagna utredningen beträffande provisoriskt ökat tullskydd för industrien har, såvitt angår några av våra viktigaste exportindustrier, nämligen järn- och pappersindustrien, en preliminär undersökning ägt rum beträffande den betydelse, frakterna äga för den industriella produktionen. Genom denna undersökning, vilken som bilaga C finnes fogad vid Kungl. Maj:ts proposition, nr 356, angående provisorisk förhöjning av tullsatserna för vissa industriprodukter, har en ungefärlig uppskattning kunnat vinnas om den relation, i vilken järnvägsfrakterna före kristidens början stått och nu stå till produktionskostnaderna, varjämte en beräkning gjorts, huru dessa kostnader skulle påverkas genom en nedsättning av frakterna med 20, 25 respektive $33\frac{1}{3}$ %.

Järnvägs-
frakternas
betydelse för
industrien.

Under hänvisning i övrigt beträffande resultatet av undersökningen till förenämnda vid Kungl. Maj:ts proposition nr 356 fogade bilaga må här endast framhållas, att, såsom av utredningen framgått, järnvägstaxorna numera för de avsedda industrigrenarnas vidkommande äga en vida större

betydelse än tidigare varit fallet. Om järnvägsfrakterna nu skulle utgå i samma förhållande till övriga produktionskostnader som år 1913, skulle, enligt vad approximativt beräknats, för *järnindustrien* en nedsättning av frakterna behöva äga rum med omkring 25—30 % å de nuvarande fraktsatserna; för *pappersindustrien*, som genom en tillfällig uppflyttning i tariffklass för råvaran trämassa fått sina järnvägsfrakter utomordentligt ökade, visar utredningen behov av en väsentligt större fraktreduktion, vilken dock, genom av Kungl. Maj:t i dagarna fattat beslut om återinförande av tidigare tariffer för trämassa, redan är så tillvida genomförd, att behov av större fraktminskning än för järnvaror numera icke torde föreligga för pappersindustrien.

Inverkan å
järnvägarnas
ekonomi av
taxened-
sättning.

Sedan det preliminära resultatet av den inom handelsdepartementet sålunda verkställda utredningen förelåg, anmodade jag järnvägsstyrelsen att skyndsammast inkomma med utredning dels beträffande det beräknade ekonomiska resultatet av statens järnvägars drift för innevarande och nästkommande år under förutsättning, att en nedsättning av nu gällande taxor för godstrafiken ägde rum från och med den 1 juli 1921 med i genomsnitt 20, 25 respektive 33¹/₃ % av fraktsatserna, dels ock, efter hörande av styrelsen för svenska järnvägsföreningen, beträffande frågan om huru en dylik taxenedsättning och i samband därmed gjorda nedsättningar av motsvarande storlek i de enskilda järnvägarnas egna taxor kunde antagas påverka driftresultatet vid sistnämnda järnvägar.

Utlåtanden.

Med anledning härav har järnvägsstyrelsen den 28 april 1921 avgivit utlåtande och därvid överlämnat yttrande från styrelsen för svenska järnvägsföreningen.

Då de sålunda avgivna utlåtandena i sin helhet torde såsom bilagor få vidfogas protokollet, må här beträffande deras innehåll endast nämnas, att järnvägsstyrelsen på anförda skäl avstyrker, att en allmän taxenedsättning genomföres vid statens järnvägar redan den 1 juli 1921. Styrelsen avstyrker likaledes allmän taxesänkning beträffande de enskilda järnvägarnas lokala taxor. Därjämte uttalar järnvägsstyrelsen, vad angår de enskilda järnvägarnas fraktandelar i godssamtrafik att, om trots järnvägsstyrelsens avstyrkande statens järnvägars taxa, som är samtrafiktaxa, blir nedsatt, de enskilda banorna måste i mån av behov erhålla ersättning genom annan taxehöjning på sätt i olika fall lämpligen kan ske.

Svenska järnvägsföreningen avstyrker på det bestämdaste nedsättning av taxorna vid de enskilda järnvägarna.

Departements-
chefen.

Vid föredragning av frågan angående provisorisk förhöjning av tullsatserna för vissa industriprodukter har chefen för handelsdeparte-

mentet till statsrådsprotokollet framhållit nödvändigheten av att under det nuvarande tryckta läget för industrien i möjligaste mån nedbringa våra i förhållande till utlandets alltför höga produktionskostnader. Bland de åtgärder, som ansetts böra vidtagas i sådant syfte, berördes särskilt frågan om en sänkning av de nu tillämpade höga och för industrien i gemen betungande järnvägsfrakttarifferna. Bemålde departementschef uttalade sålunda som sin åsikt, att en effektiv sänkning av fraktsatserna skulle vara ägnad att för åtskilliga av våra viktigaste industrigrenar väsentligt bidra till lättande av konkurrensmöjligheterna.

Järnvägsstyrelsen har som sin bestämda uppfattning uttalat, att ur järnvägsekonomiska synpunkter förutsättningar icke kunna anses vara för handen för vidtagande redan nu av en allmän taxesänkning. De skäl, styrelsen anfört till stöd för denna sin uppfattning, hava även i stort sett synt mig övertygande. Till följd av den ytterligt svaga trafiken ställer sig redan med nu gällande godstaxor det ekonomiska läget för statens järnvägar särdeles bekymmersamt, och då en vidtagen taxereduktion under nuvarande förhållanden näppeligen kan antagas stimulera trafiken i så stor omfattning, som är erforderlig för att de bortfallande inkomsterna skola kompenseras, måste det anses såsom mer än sannolikt, att det ekonomiska resultatet efter en dylik taxenedsättning, i allt fall för den närmaste tiden, skulle bliva än ytterligare försämrat.

Järnvägs-
ekonomiska
synpunkter.

Frågan om en taxenedsättning läser emellertid icke böra bedömas enbart ur järnvägsekonomiska synpunkter.

Oaktat den ej oväsentliga nedgång av arbetslöner och övriga produktionskostnader, som under senaste tiden på andra områden ägt rum, kvarstå godstaxorna alltjämt vid förutvarande höga nivå och hava därför kommit att efter hand få en allt större inverkan på varuprisen och industriens avsättningsmöjligheter. I vissa fall torde de nuvarande godstaxorna vara av nära nog prohibitiv beskaffenhet. Emellertid har, såsom chefen för handelsdepartementet framhållit, den svenska industrien för närvarande att genomgå en kris av hittills okänd omfattning och styrka, vadan det ur nationalekonomiska och sociala synpunkter måste anses nödvändigt, att även statsmakterna inrikta sina strävanden på att såvitt möjligt söka höja industriens sviktande konkurrensförmåga. En nedsättning av järnvägstaxorna torde få anses som ett särdeles viktigt led i dessa strävanden; genom en dylik åtgärd skulle man kunna avsevärt lätta industriens möjligheter och för övrigt också efter hand skapa förutsättningar för en ökad trafik. Järnvägsstyrelsen har även själv framhållit, att styrelsen icke ville ifrågasätta det starka behovet och den synnerliga önskvärdheten av en betydande fraktnedsättning, samt uttalat sitt beklagande

Betydelsen
för industrien
av taxened-
sättning.

av att styrelsen, som hade att bevaka statens järnvägars ekonomiska intressen, i denna fråga nödgades stå emot näringslivets behjärtansvärda önskemål.

Det huvudsakliga skälet för en taxenedsättning är sålunda det av mig nu anförda, att en sådan åtgärd skulle jämsides med andra åtgärder i samma riktning kunna underlätta och förbereda bättre möjligheter för industrien, till skyddande av vars bestånd, nu och för framtiden, statsmakterna icke synas kunna undandraga sig att ingripa. Därmed komme även ökade arbetstillfällen att beredas under nu rådande omfattande arbetslöshet. Enligt mitt förmenande är det i en situation, som närmar sig och delvis redan överskridit bristningsgränsen, mera förenligt med det allmännas väl att såvitt möjligt redan nu, med bortseende i viss mån från de järnvägsekonomiska synpunkterna, vidtaga en taxenedsättning för att härmed stimulera företagsamheten än att tillsvidare ställa sig avvaktande.

Övriga för-
delar av
taxenedsätt-
ning.

Att märka är vidare, att järnvägstaxorna på helt annat sätt än post- och telefonavgifterna ingripa i det ekonomiska livet i allmänhet och öva inflytande på prisbildningen. En mera väsentlig nedsättning av järnvägstaxorna kommer därför att få betydelse ej endast för näringslivet i gemen utan även för nedbringande av levnadskostnaderna och den allmänna prisnivån. I sistnämnda avseende kommer en sådan nedsättning att verka i viss mån utjämnande i förhållande till de verkningar i motsatt riktning, som möjligen kunna föranledas av de ifrågasatta ökade tullsatserna.

Konsekvens-
er i stats-
ekonomiskt
hänseende.

Om sålunda starka skäl tala för en taxenedsättning, måste emellertid givetvis vid frågans bedömande övervägas de konsekvenser i statsekonomiskt avseende, som därav skulle föranledas. Innan jag ingår härpå, vill jag förutskicka, att jag utgår från att sänkningen av godstaxorna vid statens järnvägar skulle vara allmän. Järnvägsstyrelsen har för sin del ifrågasatt, att partiella fraktnedsättningar skulle fortfarande och möjligen i ökad utsträckning beredas och att i övrigt i behöflig utsträckning fraktavgiften skulle kunna restitueras av för ändamålet anvisade anslag. Svårigheterna av att rättvist tillämpa ett system med dylika fraktnedsättningar resp. fraktrstitutioner i större omfattning äro emellertid uppenbara, varjämte apparaten tydligen skulle bliva för tungrodd för att smidigt kunna anpassa sig efter affärslivets behov och växlingar.

En allmän nedsättning av godstaxorna vid statens järnvägar från och med den 1 juli 1921 med respektive 20, 25 och 33 $\frac{1}{3}$ % skulle, enligt vad järnvägsstyrelsen beräknat, under förutsättning dels att trafiken uppskattas till 70 % av 1920 års trafik, dels ock att ingen trafikökning skulle genom nedsättningarna föranledas, medföra, att för år 1921 det eljest motsebara driftresultatet komme att försämrans med respektive 15.2, 19.0 och 25.3 miljoner kronor.

Det torde, som redan antytts, få anses uteslutet, att genom taxenedsättningen en trafikökning omedelbart skulle äga rum av sådan omfattning, att vederlag därmed erhöles för de bortfallande inkomsterna. Enär emellertid även de partiella nedsättningar, som järnvägsstyrelsen förordar, synas komma att medföra en inkomstminskning och i varje fall *någon* ökning av trafiken genom en allmän nedsättning lär kunna förväntas, torde verkningarna av taxenedsättningen för statens järnvägars ekonomi under år 1921 kunna antagas ej bliva fullt så ogynnsamma, som nyss anförda siffror giva vid handen. Jag vill i detta sammanhang erinra om den lastautomobiltrafik parallellt med järnvägarna, som på många ställen i vårt land framtvings av de höga järnvägstaxorna och som vid en sänkning av desamma torde kunna förväntas upphöra eller väsentligen inskränkas.

I propositionen angående provisorisk förhöjning av tullsatserna för vissa industriprodukter hava de härigenom inflytande ökade tullinkomsterna för helt år beräknats komma att uppgå till omkring 20 miljoner kronor, motsvarande sålunda för senare halvåret 1921 omkring 10 miljoner kronor. Om, på sätt jag ämnar förorda, en nedsättning av godstaxorna för statens järnvägar äger rum med 20 procent, synes, under antagande att någon trafikökning förorsakas därav, nämnda belopp om 10 miljoner kronor kunna ungefärligen beräknas motsvara den nettoförsämring i driftresultatet, som för år 1921 skulle föranledas av taxenedsättningen. Då sålunda statsverket genom de inflytande tullinkomsterna skulle beredas compensation för de uppkommande förlusterna genom taxenedsättningen, finner jag de betänkligheter mot en taxenedsättning vid statens järnvägar, som av järnvägsstyrelsen ur ekonomiska synpunkter framförts, ej böra tillerkännas avgörande betydelse.

Som skäl mot en allmän taxesänkning framhåller järnvägsstyrelsen, att, om en dylik åtgärd vidtoges nu, då enligt styrelsens förmenande de ekonomiska förutsättningarna härför icke förefunnes, detta skulle innebära ett avsteg från de grundsatser för statens järnvägars ekonomiska skötsel, vilka under gjorda allvarliga erfarenheter utbildat sig och ännu äro i kraft. Styrelsen erinrar härvid, hurusom 1918 års lagtima riksdag i fråga om statens järnvägars taxepolitik uttalat, att förräntning borde erhållas å det i statsbanorna nedlagda kapitalet och att även under rådande extraordinära förhållanden förlust å statsbanerörelsen om möjligt borde undvikas.

Härvid vill jag till en början framhålla, att den nu ifrågasatta taxesänkningen givetvis endast är att betrakta som en tillfällig extraordinär åtgärd, vidtagen under den förhoppningen, att trafiken snart nog

Frågående
av förut giv-
na direktiv.

skall så att säga växa in i de nya taxorna. Det i sig berättigade kravet på att järnvägsdriften skall förränta sig skulle alltså endast tillfälligtvis undanskjutas för att åter komma i tillämpning så fort näringslivet återtagit den stadga, det nu saknar. Icke heller får en allmän taxesänkning för godstrafiken, på sätt järnvägsstyrelsen befarar, i och för sig prejudicera till sänkning av persontaxorna. En sådan sänkning torde icke böra ifrågakomma förr, än de ekonomiska förutsättningarna härför föreligga.

Enligt järnvägsstyrelsens beräkningar synes icke uteslutet utan snarast sannolikt, att — därest ej den nuvarande krisen skulle under år 1922 ytterligare förvärras — statsbanornas driftkostnader då skola så sjunka, att även ur järnvägsekonomisk synpunkt förutsättningar inträda för den nu ett halvt år tidigare föreslagna nedsättningen.

Vidare vill jag som min uppfattning uttala, att då en taxenedsättning för närvarande ej synes förenlig med rent järnvägsekonomiska synpunkter, utan är betingad av näringslivets och det allmännas intressen, förhållandena synas böra så anordnas, att åt statens järnvägar genom särskilt anslag beredes en inkomst, motsvarande den beräknade försämringen i driftresultatet genom sänkningen av taxenivån. Genom ett dylikt förfarande kommer formellt sett kravet på en affärsmässig skötsel av statsbanerörelsen som sådan att upprätthållas.

Slutsats för
statens
järnvägar.

Efter noggrant övervägande av de skäl, som tala för och emot en nedsättning av statens järnvägars godstariffer, har jag därför kommit till den uppfattningen, att en dylik nedsättning i enlighet med de grunder, som av mig nu angivits, måste vara att föredraga framför ett fortsatt bibehållande tillsviðare av de nuvarande höga taxorna.

Storleken av
taxenedsätt-
ningen
för statens
järnvägar.

Beträffande storleken av den taxenedsättning, som jag sålunda anser mig böra förorda, har jag redan förut yttrat mig. Även om det ur åtskilliga synpunkter varit önskvärt, om man kunnat gå än längre, har jag sålunda ansett mig böra stanna vid att nedsättningen, vilken synes böra avse alla slag av godstrafik, för närvarande begränsas till omkring 20 % å nu gällande fraktsatser. Förutom härför tidigare anförda skäl vill jag i detta avseende framhålla önskvärdheten av att i möjligaste mån bibehålla relationen mellan statens och de enskilda järnvägarnas taxor, till vilken fråga jag i det följande återkommer.

Givetvis bör det tillkomma Kungl. Maj:t att vid fastställande av de särskilda taxebeloppen vidtaga de jämkningar beträffande den angivna huvudregeln för taxereduktionen, som kunna finnas påkallade. Den ifrågasatta nedsättningen torde, då riksdagens beslut i ärendet måste avvaktas och omfattande förberedande åtgärder krävas för förslaget genomförande,

ej kunna träda i tillämpning före den tidigare angivna tidpunkten eller den 1 juli 1921.

Om vad jag sålunda föreslagit vinner bifall, erfordras, enligt vad tidigare berörts, att särskilt anslag beviljas som ersättning åt statens järnvägar för genom taxenedsättningen förorsakad inkomstminskning, och torde detta anslag i enlighet med förut angivna beräkningsgrunder böra bestämmas till 10 miljoner kronor att utgå av andra statsinkomster än lånemedel. Då, som jag förut nämnt, åt statens järnvägar bör beredas den inkomst, som svarar mot förlusten av taxesänkningen, och det i sådant avseende ifrågasatta beloppet, 10 miljoner kronor, får anses som lågt beräknat, bör järnvägsstyrelsen äga att oberoende av driftresultatet för år 1921 lyfta hela förenämnda anslag med förslagsvis en sjättedel under vardera av årets sex sista månader.

Anslag till statens järnvägar som ersättning för taxenedsättningen.

Beträffande det ekonomiska resultat, som kan förväntas uppkomma å statsbanerörelsen för år 1921, har styrelsen under förutsättning av oförändrad trafik och med bibehållande av nu gällande taxor räknat med en behållning av 11.5 miljoner kronor, däri inbegripet en omtvistad fordran å 15 miljoner kronor för beräknad driftförlust å malmbanorna för år 1920. Skulle, enligt vad vissa tecken giva vid handen, trafiken komma att ytterligare nedgå, kommer driftresultatet att därav i motsvarande mån påverkas för att vid en nedgång av trafiken för senare halvåret med 10 % utvisa en brist av 4.5 miljoner kronor, även om förenämnda fordran inräknas bland inkomsterna. I fråga om dessa beräkningar är emellertid att märka, att även om trafiken skulle visa en nedåtgående tendens, kan möjligen en viss utjämning ske genom tillämpande av ett lägre konsumtionspris å kol, varförutom någon jämkning jämväl, om så anses önskvärt, torde kunna vidtagas beträffande det belopp av trafikmedel, som avsättes till förnyelsefonden. Någon anledning att — bortsett från frågan om taxesänkning — begära särskilt anslag till täckande av driftförlust för år 1921 torde därför, med rådande osäkerhet i fråga om trafikens blivande omfattning, näppeligen nu föreligga. Om, på sätt nyss ifrågasatts, särskilt anslag för år 1921 beviljas som ersättning åt statens järnvägar för genom taxenedsättningen förorsakad inkomstminskning, skulle det ekonomiska resultatet för detta år ej komma att i mera avsevärd grad bokföringsmässigt påverkas av att sådan nedsättning äger rum.

Beräknat ekonomiskt resultat av statsbanedriften för åren 1921 och 1922.

Vad angår 1922 års trafik, kommer järnvägsstyrelsen till det resultatet, att med nuvarande tariffer och under de gynnsamma förutsättningarna, att prisnivån för levnadskostnaderna komme att ytterligare avsevärt nedgå och kolpriset stabiliseras vid 40 kronor, ett överskott av

41.9 miljoner kronor skulle kunna ligga inom möjligheternas område, om fordran för driftförlust å malmbanorna för år 1921 därvid inberäknas. Styrelsen anför dock i detta sammanhang, att en så stor skillnad mellan tariffnivå och allmän prisnivå, som härvid förutsättes, enligt styrelsens uppfattning icke är hållbar, och att, om det skulle visa sig, att den nu pågående deflationen fortsätter, tarifferna givetvis böra, när tidpunkten ur järnvägsekonomisk synpunkt är inne, även sänkas och så avpassas, att blott täckning av de direkta driftkostnaderna vinnes.

Enligt järnvägsstyrelsens utredning skulle vid en taxenedsättning med 20 % och under nyss angivna förutsättningar i övrigt för år 1922 möjligen kunna beräknas uppstå ett driftöverskott av 11.5 miljoner kronor, däri inberäknat fordran för driftförlust å malmbanorna.

Av vad styrelsen sålunda anfört framgår, att det icke är möjligt att ens tillnärmelsevis bedöma, huru det ekonomiska resultatet kan gestalta sig för statens järnvägar under år 1922. Emellertid synas övervägande skäl tala för att tillsvidare utgå från att något överskott ej bör påräknas för samma år å statsbanerörelsen. Enligt vad redan antytts, kan det då ej anses uteslutet, att under samma år förutsättningar även ur järnvägsekonomiska synpunkter kunna föreligga för en tillämpning av lägre taxor. Vid sådant förhållande torde anledning saknas att nu ifrågasätta beviljande av anslag för år 1922 till ersättande av genom taxereduktionen bortfallande inkomster.

Taxenedsättning för de enskilda järnvägarna.

Om en nedsättning av godstaxorna å statens järnvägar äger rum, vore det tydligen synnerligen önskvärt, att motsvarande nedsättning kunde ske i de enskilda järnvägarnas tariffer. För transporter i samtrafik skulle för övrigt en sådan sänkning, om compensation ej på annat sätt beredes, komma att ske rent automatiskt. Beträffande de enskilda järnvägarna torde det emellertid ej böra ifrågasättas, att, om förlust skulle uppstå å rörelsen, denna förlust täckes av statsmedel, utan äro dessa järnvägar helt beroende av sina inkomster och den kredit, som kan erhållas. Av de yttranden, som styrelsen för svenska järnvägsföreningen och järnvägsstyrelsen avgivit, framgår även, att för ett flertal enskilda järnvägar en nedsättning av tarifferna skulle kunna helt äventyra deras ekonomiska ställning. Det lär därför ej kunna utan vidare fastslås, att en motsvarande nedsättning skall äga rum av taxorna för ifrågavarande järnvägar, utan synes frågan härom och om taxebeloppens storlek böra avgöras efter ytterligare utredning och prövning för varje särskilt fall. Att märka är därvid även, att verkningarna av samtrafiktaxans sänkning kunna, i den omfattning så skulle visa sig nödvändigt, kompenseras genom särskilda extra frakttillägg eller vidtagande av andra

dylika anordningar, och förutsätter jag sålunda, att en utredning i nu ifrågavarande avseende omedelbart igångsättes.

Järnvägsstyrelsen har framhållit de olägenheter, som uppkomma för trafikanterna genom en olika tarifiering vid statens och de enskilda järnvägarna, varvid styrelsen betonat, hurusom den vid de enskilda järnvägarna bosatta befolkningen och verksamma industrien skulle försättas i ett ogynnsamt läge gent emot dem, som finge tillgodoräkna sig den genom statssubvention möjliggjorda fraktnedsättningen vid statens järnvägar. Härvid är emellertid att märka, att olika tarifiering alltid, om än i mindre kännbar mån än vad som nu skulle bliva fallet, torde hava förelegat mellan icke blott de enskilda järnvägarna å ena sidan och statens järnvägar å den andra, utan jämväl de enskilda järnvägarna sins emellan. Härtill kommer, att den skillnad i tarifieringen, som nu skulle uppkomma, givetvis endast är avsedd såsom tillfällig. Efter hand som trafiken ökas, torde möjligheter skapas för ett utjämnande av taxorna. Det synes mig fullt riktigt, att statens järnvägar under nuvarande förhållanden härvid gå före, även om detta icke kan ske utan understöd från statens sida.

På grund av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t ^{Hemställan.} måtte föreslå riksdagen

att till beredande av ersättning åt statens järnvägar för genom taxenedsättning förorsakad inkomstminskning under verkliga utgifter på tilläggsstat för år 1921 bevilja ett förslagsanslag, högst, 10,000,000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan 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:

F. Wessberg.

Bilaga.*Till Konungen.*

Genom en den 10 april till styrelsen inkommen, den 2 april dagtecknad skrivelse har av statsrådet och chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet begärts en utredning rörande motsebara driftresultat vid statens och enskilda järnvägar under förutsättning av viss angiven nedsättning i godstarifferna. Med överlämnande av dels dessa utredningar och dels ett yttrande i själva sakfrågan av styrelsen för Svenska järnvägsföreningen beder styrelsen härmed i underdånighet få avgiva även eget yttrande rörande förutsättningarna för och verkningarna av en nedsättning i godstarifferna.

Styrelsen skall härvid i första hand upptaga till förnyad prövning, huruvida förutsättningar finnas för en sådan sänkning av *godstarifferna vid statens järnvägar*, som av statsrådet ifrågasatts, eller med alternativt 20, 25 eller 33 $\frac{1}{3}$ procent med tillämpning från 1 juli 1921.

Styrelsen gör härvid en bestämd skillnad mellan förutsättning ur järnvägsekonomisk synpunkt för och de allmänna verkningarna för trafikanterna av en taxesänkning. Särskilt under tider med abnorma, ur jämvikt bragta ekonomiska förhållanden kan det för främjande av ett lands allmänna ekonomiska välfärd tänkas vara ur allmän synpunkt ändamålsenligt, att så låga tariffsatser tillämpas, att järnvägsdriften även under en avsevärd tid går med förlust. Möjligheter ur järnvägsekonomisk synpunkt för en så låg tariffbildning kunna givetvis dock i allmänhet icke finnas. För att en tariffnedsättning ur järnvägssynpunkt skall kunna anses motiverad, måste den dels hålla sig inom de av driftkostnadernas storlek angivna gränserna, dels ock beräknas medföra en sådan ökning av rörelsen, att vinsten på genom nedsättningen skapad trafik täcker den genom taxesänkningen bortfallande inkomsten på den redan för handen varande trafiken.

Styrelsen, som närmast har att skärskåda frågan ur järnvägsekonomisk synpunkt, har således att i första hand beräkna inkomsternas, utgifternas och driftresultatets storlek under förutsättning att ingen taxesänkning genomföres.

I skrivelse till Kungl. Maj:t av den 5 december 1920 med förslag till beräkning av den behållna inkomsten för år 1922 beräknades — *under förutsättning av ungefär 1920 års trafikomfattning* — driftresultatet för år 1921 på följande sätt:

	Bandelen Luleå— Riksgränsen	S. J. i övrigt	Summa
Inkomster	27,000,000	333,000,000	360,000,000
Utgifter	22,000,000	302,000,000	324,000,000
Driftresultat, överskott	5,000,000	31,000,000	36,000,000

Till denna beräkning hade styrelsen givetvis fogat flera reservationer, varav den viktigaste var, att om näringarnas redan inträdda, tryckta läge komme att fort fara eller eventuellt ytterligare förvärras, så bleve härav en nödvändig följd, att inkomsterna och driftresultatet komme att väsentligt försämrats, och ville styrelsen i så fall inkomma med en reviderad beräkning.

En sådan avgavs ock den 28 sistlidne februari, upptagande följande siffror för år 1921:

	Bandelen Luleå— Riksgränsen	S. J. i övrigt	Summa
Inkomster	27,000,000	260,500,000	287,500,000
Utgifter	20,000,000	267,300,000	287,300,000
Driftresultat, över- eller underskott	+ 7,000,000	— 6,800,000	+ 200,000

Styrelsen betonade även då, att så flytande, som alla ekonomiska förhållanden voro, beräkningen borde betraktas som i hög grad approximativ, och uttalade, att det järnvägsfinansiella läget under den rådande depressionen underginge en tilltagande försämring, som måhända kunde komma att fortskrida ända därhän, att en mera väsentlig driftförlust för 1921 i dess helhet komme att uppstå. Vidare erinrades om de väsentligt olika ekonomiska resultat, som särskilda månader gävo, och lämnades en beräkning över inkomsternas, utgifternas och driftresultatets fördelning på dessa. I vad mån denna beräkning visat sig motsvaras av verkligheten under de månader, vilkas räkenskaper avslutats, framgår av följande sammandrag.

M å n a d e r	I n k o m s t e r		U t g i f t e r		Ö v e r- eller u n d e r s k o t t	
	beräknade	verkliga	beräknade	verkliga	beräknat	verkligt
	M i l j o n e r		k r o n o r			
Januari	19·5	20·5	25·1	25·4	— 5·6	— 4·9
Februari	20·3	20·8	24·6	24·6	— 4·3	— 3·8
Mars	23·9	22·9 *	23·7	23·6 *	+ 0·2	— 0·7 *
April—Juni	68·1		71·1		— 3·0	
Juli—September	73·5		72·3		+ 1·2	
Oktober—December	67·2		70·5		— 3·3	
Fordran på Luossavaarabolaget för driftförlust under år 1920	15·0				+ 15·0	
	Summa 287·5		287·3		+ 0·2	

Överensstämmelsen mellan beräknade och verkliga utgifter är såsom synes tämligen god för årets första månader, och detta gäller även beträffande inkomsterna för de två första månaderna, under det att den tredje, ännu dock endast approximativt kända månaden synes uppvisa en ej oväsentlig försämring. Tydligt är också, att depressionen, om den fortgår, kan komma att giva ett allt tydligare utslag i minskad trafik och minskade inkomster. Av styrelsen har beräknats en nedgång i godstrafik under 1920 års trafik med 30 %. De enskilda järnvägarna motse

* Ännu endast approximativt kända tal.

enligt inhämtade uppgifter i regel en än större trafikminskning, och det är tyvärr ej uteslutet utan snarare — att döma efter mycket pessimistiska uttalanden från ledande industrihåll beträffande konjunkturernas motsebara utveckling — kanske sannolikt, att även statens järnvägars trafik kan komma att bli betydligt sämre än vad som antogs i februarikalkylen. Skulle sålunda godstrafiken komma att sjunka med exempelvis ytterligare 10 %, och persontrafiken, som hittills hållit sig väl uppe, lika mycket, skulle detta betyda på inkomstsidan en försämring av ovannämnda resultat med ungefär 11 miljoner resp. 5 miljoner, summa 16 miljoner för det senare halvåret 1921 räknat. Bortser man dock tills vidare från denna eventualitet och räknar med samma redan mycket starkt reducerade trafikomfattning, som förut antagits, så hava emellertid även vissa andra omständigheter tillkommit, som föranleda en del modifikationer i förestående beräkning.

Den viktigaste faktorn på utgiftssidan är, att levnadskostnaderna, vilkas prisindex reglerar dyrtidstilläggens storlek, numera beräknas komma att under senare halvåret av år 1921 nedgå väsentligt under vad man på vederbörande håll i statsförvaltningen ansåg sig kunna med säkerhet förutsäga i februari månad. Vid numera angivet sannolikt prisindex för årets senare del av 240 nedbringas statsbanornas lönestat för år 1921 med i runt tal 6,0 miljoner kronor.

Vidare har regeringen framlagt proposition om ändrade grunder för dyrtidstillägg, vilka, om de beslutas, komma att för årets senare del nedbringa utgifterna med 3,600,000 kronor.

Beträffande förbrukningspriset för stenkol anser sig styrelsen ej kunna göra några andra antaganden än i februarikalkylen. Kolkostnaden utgör ej längre, jämförd med övriga kostnader och särskilt personalkostnaderna, samma dominerande post som förut. Dels har konsumtionspriset nedgått och dels har — vilket är lika viktigt — förbrukningen genom trafikens nedgång, tågindragningar och övergång till vedeldning reducerats till mindre än halva sin tidigare största storlek. Vid nuvarande ungefär 350,000 tons förbrukning utgör årskostnaden för kolen, om förbrukningspriset är 80 kronor, 28 miljoner kronor, och om motsvarande pris är 50 kronor, 17,5 miljoner kronor. En bokföringsvis vunnit reduktion av driftkostnaderna med omkring 10,5 miljoner kronor pr helt år räknat — vilket medför, att kolförrådet kommer att bokföringsvis binda alltför mycket rörelsekapital — kan i varje fall i betraktande av statsbanornas stora omslutningstal ej motivera en taxesänkning av betydelse. Beloppet utgör icke ens närmelsevis en betryggande marginal för osäkerheten i de inkomstkalkyler, som nu överhuvud kunna göras. Då det slutligen torde få anses ovisst, till vilka pris stenkol kunna förvärfvas, när statsbanorna framdeles skola åter upphandla kol, så anser styrelsen klokheten bjuda att tillsvidare i dessa kalkyler räkna med det pris något på säkra sidan, som styrelsen förut antagit som lämpligt.

Vad övriga materialier angår, är det med hänsyn till varornas mängd m. m. icke möjligt göra någon närmare beräkning, huruvida en ytterligare utöver i den reviderade kostnadsstaten redan genomförd kostnadsminskning skulle kunna vara motiverad. Styrelsen erinrar emellertid, att de varor, råler, byggnads-materialier m. m., som starkt fallit i pris och av statsjärnvägarna förbrukas i stor myckenhet, till allra största delen komma på arbeten, som ej bestridas av trafikmedel, utan av anslags- och förnyelsefondsmedel, varför varuprisens eventuellt fortgående sänkning icke synnerligt inverkar på driftkostnadernas storlek.

Vid sidan av den kostnadsminskning, som hänför sig till prisnivåns nedgång, intar den kostnadsminskning, som kan erhållas genom *styrelsens* direkta åtgärder, en relativt liten betydelse. Styrelsen vill visserligen alltjämt fortfara med sina sparsamhetssträvanden och sina åtgärder för vinnande av besparingar i driften, men vad i sådant hänseende kunnat göras, är dock redan i all huvudsak gjort. Styrelsen erinrar sålunda, att indragningar av personförande tåg genomförts i den omfattning, som synes överhuvudtaget kunna tillåtas med hänsyn till den trafikerande allmänhetens berättigade minsta krav, liksom därom att även godstransportlägenheterna beskurits så långt, att nu allt tätare börja förekomma ej obefogade klagomål över alltför långsam befordring. Även i övrigt har en mångfald åtgärder i utgiftsbegränsande riktning genomförts. Och främst framträder härvid, vad som åtgjorts för att i möjligaste mån minska personalen, vilken ju genom trafikens krisartade nedgång blivit större än behövt är. I den i februari reviderade utgiftsberäkningen är sålunda redan förutsedd en genom ytterligare vidtagna personindragningar möjliggjord nedgång i kostnaderna av 4,700,000 kronor, och genom senare vidtagen uppsägning av personal kunna härtill läggas 1,700,000 kronor, fördelade med 400,000 kronor på förra och 1,300,000 kronor på senare halvåret.

Styrelsen har ifråga om personalkostnader givetvis haft att räkna med de lönesatser, som bestämts för kommunikationsverkens personal och för vilka statsmakterna ännu ej synas hava ifrågasatt några mera genomgripande förändringar. Helt annorlunda hade utgiftskontot ställt sig för statens järnvägar, om statens järnvägar legat uti samma löneläge som de enskilda järnvägarna, i vilket fall styrelsen hade haft att räkna med omkring 25 miljoner kronor mindre utgifter.

Styrelsen sammanställer nedan, med fördelning på första och andra halvåret 1921, de inkomster, utgifter och driftresultat, som enligt de sålunda reviderade beräkningarna synas vara att motse för år 1921.

	Å r 1 9 2 1		Summa
	Första halv- • året	Andra halv- året	
	miljoner kronor		
Inkomster, exkl. fordran på Luossavarabolaget	131·8	140·7	272·5
Utgifter	144·1	131·9	276·0
Driftresultat, över- eller underskott	— 12·3	+ 8·8	— 3·5
Härtill fordran å Luossavarabolaget för driftförlust under år 1920			+ 15·0
Summa överskott			+ 11·5
Varav, enligt approximation:			
För bandelen Luleå—Riksgränsen	— 4·0	+ 11·0	+ 7·0
För S. J. i övrigt	— 8·3	+ 12·8	+ 4·5

I denna beräkning har räknats med samma bruttoinkomster som i februariberäkningen utan den ytterligare reduktion, som ovan visats vara att vänta, men med reducerade utgifter. Den beräknade väsentliga förbättringen av driftresultatet under årets senare del hänför sig dels till de större trafikinkomster, som ordinärt falla på detta halvår, dels till de fortgående driftkostnadsminskningarna

och dels, vad linjen Luleå—Riksgränsen angår, till att statens järnvägars fordran på Luossavaarabolaget för det nästförflutna årets driftförlust då bokföres som inkomst.

Bortsett från bandelen Luleå—Riksgränsen, vilken på grund av det kända trafikeringskontraktet med Luossavaarabolaget bör i viss utsträckning betraktas som en avskild ekonomisk enhet, skulle enligt förestående beräkning ett överskott av 4·5 miljoner kronor uppträda för år 1921.

Styrelsen ber emellertid få betona, att denna reviderade beräkning liksom de föregående måste vara att betrakta som i hög grad approximativ. Det beräknade överskottet är ju jämfört med statsbanornas hela omslutningstal synnerligen obetydligt, varför relativt små förändringar av trafikinkomsterna kunna föranleda försämringar därhän, att i stället driftförlust för året i dess helhet kan uppstå. Detta framgår, ifall uti kalkylen införes de ovan gjorda antagandena av en ytterligare försämring under senaste halvåret av såväl gods- som persontrafiken med 10 %, då kalkylen får följande utseende:

	Å r 1921		
	Första halvåret	Andra halvåret	Summa.
	miljoner kronor		
Inkomster, exkl. fordran på Luossavaarabolaget	131·8	124·7	256·5
Utgifter	144·1	131·9	276·0
Driftresultat, över eller underskott	— 12·3	— 7·2	— 19·5
Härtill fordran å Luossavaarabolaget för driftförlust under år 1920		15·0	+ 15·0
Återstod underskott			— 4·5
Varav, enligt approximation:			
För bandelen Luleå—Riksgränsen	— 4·0	+ 11·0	+ 7·0
För S. J. i övrigt	— 8·3	— 3·2	— 11·5

Enligt denna alternativa beräkning skulle 1921 års drift, bortsett från Luleå—Riksgränsen, resultera i en driftförlust om 11·5 miljoner kronor, och denna siffra är nog sannolikare än förutnämnda överskott av 4·5 miljoner kronor.

Statsrådet har jämväl begärt motsvarande beräkningar för år 1922.

I skrivelse till Kungl. Maj:t av den 5 december 1920 har styrelsen jämlikt instruktionens bestämmelser avgivit förslag till de belopp, som för statens järnvägar synts kunna upptagas i 1922 års riksstat, nämligen:

Inkomster	357,000,000 kronor
Driftkostnader	320,000,000 „
Överskott	37,000,000 „

Styrelsen erinrade vid detta förslags avgivande, att ovissheten i fråga om de ekonomiska faktorer, som under förutsättning av oförändrade tariffer väsentligt reglera järnvägarnas avkastning, vore synnerligen stor. Särskilt vore att beakta, att det vore omöjligt att bedöma, huruvida den då nyss inträdda depressionen år 1922 komme att vara övervunnen eller icke. Då styrelsen dock föreslog att som behållen inkomst upptaga ett belopp, svarande mot räntan å statens järnvägars andel av statsskulden, eller detta år 37 miljoner kronor, utgick styrel-

sen från, dels att tills vidare och till dess säkrare erfarenhet rörande den ekonomiska krisens förlopp föreläge, *man borde beräkna en någorlunda normal trafik omfattning för år 1922*, dels från det under tiden augusti 1919 till september 1920 visade förhållandet, *att under antagande av en i förhållande till prisnivån för järnvägsdriften väl avvägd taxenivå en god behållning av statsbanedriften kunde erhållas* och dels slutligen från styrelsens skyldighet att tillse, att såvitt möjligt skälig avkastning erhöles som resultat av statsbanerörelsen.

Den ekonomiska kris, som världen för närvarande undergår, har sedermera tyvärr visat sig vara av så svårartad beskaffenhet, att föga förhoppning vidare torde finnas, att 1922 års trafik skall närma sig en normal omfattning. Vid sådant förhållande synes det förstnämnda överskottet för år 1922 icke kunna förväntas. Å andra sidan skifta de ekonomiska förhållandena så snabbt och delvis så oväntat, att det alltjämt icke är möjligt att genomföra några med något som helst anspråk på tillförlitlighet uppställda beräkningar över sagda års driftresultat. Några siffer-sammanställningar av värde för frågans bedömande kunna dock måhända lämnas.

Om man utgår från samma trafikomfattning för år 1922, som enligt ovanstående i februari beräknats för år 1921, och vidare från samma driftkostnader, som beräknats för senare halvåret av år 1921, samt slutligen från en fordran för driftförlust under år 1921 på Luossavaarabolaget av 13 miljoner kronor, skulle resultatet bliva följande:

Inkomster	milj. kr.	272·5
Härtill fordran för driftförlust	» »	13·0
Utgifter	» »	263·8
Överskott exkl. fordran å Luossavaarabolaget	» »	+ 8·7
Överskott inkl. fordran å Luossavaarabolaget	» »	+ 21·7
Härav enligt approximation:		
för bandelen Luleå—Riksgränsen	» »	+ 7·0
» statens järnvägar i övrigt	» »	+ 14·7

Tänkes förbrukningspriset för kol, som under senare halvåret 1921 ovan beräknats till kronor 63:33 per ton, år 1922 kunna sänkas till 40 kronor per ton, erhålles en förbättring i driftresultatet med ungefär 8·2 miljoner kronor.

Tänkes ytterligare levnadskostnadernas prisindex nedgå med 20 enheter under det för 1921 års senare hälft beräknade indextalet av 140, minskas utgifterna och förbättras driftresultatet med ytterligare 12 miljoner kronor.

Det skulle därför, *försåvitt nuvarande tariffer överhuvud kunde bibehållas vid en fortgående nedgång av prisnivån*, kunna tyckas ligga inom möjligheternas område, att 1922 års trafik även vid ovan beräknade ringa trafikomfattning skulle kunna lämna ett överskott av enligt ovanstående beräkning ända till omkring 41·9 miljoner kronor. Till undvikande av missförstånd skyndar sig emellertid styrelsen anföra, att en så stor skillnad mellan tariffnivå och allmän prisnivå, som ovan exempelvis förutsättes, enligt styrelsens uppfattning icke är hållbar. *Skulle det visa sig, att den nu pågående deflationen fortsättes, så böra givetvis tarifferna, när järnvägsekonomiskt sett tidpunkten är inne, även sänkas och därvid enligt känt riksdagsdirektiv så anpassas, att blott nätt täckning av de direkta driftkostnaderna vinnes.* Till en trafikomfattning av nuvarande reducerade

storlek böra nämligen även enligt styrelsens uppfattning ej kunna knytas tariffer av sådan höjd, att statsbanorna erhålla full räntabilitet.

Med vad ovan anförts anser sig styrelsen ha visat, att driftkostnaderna äro och även efter de lönereduktioner och andra driftkostnadsbesparingar, som få mot- ses under årets senare hälft, alltjämt bliva så höga, att de, åtminstone beträffande år 1921, ur järnvägsekonomisk synpunkt icke kunna medgiva en taxesänkning, såvida icke en större, inkomstminskningen motvägande trafikökning genom taxesänkningen kan föranledas.

För sistnämnda frågas bedömande gäller det att i första rummet beräkna, vilken trafikökning skulle erfordras för att därur härflytande nettoinkomst må motsvara de genom taxesänkningen bortfallande inkomsterna. Redan det förhål- landet, att för erhållande av *samma bruttoinkomster* som om taxesänkning ej före- tages fordras en trafikstegring av 25 %, om taxan sänkes med 20 %, av 33·3 %, om taxan sänkes med 25 %, och av 50 %, om taxan sänkes med 33·3 %, visar, att be- behovet av trafikökning är synnerligen stort. Hur stor trafikökningen behöver vara, för att *oförändrad nettoinkomst* skall erhållas, kan endast approximativt bedömas. Sannolikast synes en trafikstegring erforderlig av 40 %, om taxan sänkes med 20 %, av 60 %, om taxan sänkes med 25 %, och av 100 %, om taxan sänkes med 33·3 %.

Nästa fråga blir, huruvida nedsättningar av ifrågavarande storlek kunna anses i den grad stimulera trafiken, att dylik trafikökning erhålles. Härvid synes böra beaktas, att en taxesänkning av i och för sig otillräcklig storlek icke med- för trafikökning utan endast leder till inkomstminskning beträffande redan förut innehavd trafik. Ju större nedsättningen alltså göres, desto större förhoppning finnes, att densamma skall i högre grad leda till trafikens stegring. Å andra sidan erfordras i detta fall en vida större trafikstegring, för att nettoinkomsten av den ökade trafiken skall uppväga de genom taxesänkningen bortfallande in- komsterna. På problemets lösning inverka sålunda ett flertal faktorer, vilka var för sig svårligen kunna allmängiltigt fastställas. Styrelsen skall emellertid nedan söka ange och motivera sin uppfattning i frågan.

I industriens produktionskostnader ingå järnvägsfrakterna som en viktig del. För ingen industri torde denna vara relativt mera betydelsefull än beträffande järnhanteringen.

Genom handelsdepartementets försorg har verkställt en utredning, som ställt till järnvägsstyrelsens förfogande, rörande fraktkostnadernas betydelse för olika slag av järnvaror. Enligt denna beräknas i genomsnitt för 9 undersökta järnbruk fraktkostnaderna för olika slags järnvaror åren 1913, 1920 och 1921 stiga till i nedanstående tabell angivna procent av den sammanlagda tillverkningskost- naden fritt avsättningsort eller exporthamn. Beträffande sättet för siffrornas be- räkning påpekas, att tillverknings- och fraktkostnader för åren 1913 och 1920 äro de verkliga, men att 1921 års tillverkningskostnader beräknats under förutsätt- ning av oförändrade tariffer men vid en tänkt reduktion av arbetslönerna med 20 % och av administrationskostnader, räntor och amorteringar med 15 å 20 %, samt efter antagen nedskrivning av varulagren till dags- eller senare väntade priser,

Järnvägsfrakter i % av tillverkningskostnaden fritt avsättningsort eller exporthamn.

Varuslag	år 1913	år 1920	Vid oförändrade tariffer	Å r 1921		
				efter tariffnedsättning med: 20 %	25 %	33 1/3 %
Exporttackjärn	23.8	22.2	29.9	25.5	24.2	22.1
Lancashire-, smältstycken och rå- stänger	21.4	17.9	24.5	20.6	19.6	17.8
Valsat stångjärn nr basisk martin	13.2	11.3	18.3	15.2	14.4	13.0
Valsat stångjärn ur sur bessemer .	18.3	16.3	22.8	19.1	18.1	16.5
Bessemertackjärn	20.2	20.6	28.8	24.5	23.3	21.2
Basiska martingöt	12.6	10.7	18.1	15.0	14.2	12.8
Bessemergöten	18.7	17.4	24.2	20.3	19.3	17.6

Jämväl för olika slag av papper hava motsvarande beräkningar utförts. Dessa förete i vissa fall en än större stegring av järnvägsfrakternas relativa betydelse, vilket emellertid beror av den tillfälliga höjning i tariffklass för trämassa, som genomfördes den 1 augusti 1920. I skrivelse till Kungl. Maj:t av den 12 april 1921 har emellertid styrelsen hemställt om återinförande av tidigare tariffklasser för trämassa, och sedan Kungl. Maj:t nu fattat beslut i sådan riktning, får den relativa fraktkostnadsstegringen för papper, vari trämassa ingår som råvara, icke beräknas för år 1921 vara större än för järnvaror.

Förestående sammanställning visar, att järnvägsfrakterna år 1920 efter då vidtagna stora höjningar, utgjorde en mindre del av järnvarornas sammanlagda tillverkningskostnader än år 1913. Vidtagas under år 1921 de reduktioner i löner, räntor, varulagens värden m. m., som ovan förutsatts, men hållas järnvägstarifferna oförändrade, så följer härav, att järnvägsfrakterna komma att utgöra en väsentligt större del av tillverkningskostnaden än tidigare. För att 1913 års relation mellan järnvägsfrakter och sammanlagda tillverkningskostnader skall bibehållas, måste — under gjorda antaganden — järnvägsfrakterna sänkas med omkring 30 %.

En tariffsänkning med 20 % är enligt denna utredning sålunda ur järnhanteringsens synpunkt icke tillfredsställande. Också går en av fullmäktige i järnkotoret den 30 december 1920 avlåten framställning ut på järnvägsfrakternas sänkande snarast möjligt å statens och enskilda järnvägar med 33 %. De till järnvägsstyrelsen inkommande framställningarna om individuella taxesänkningar för diverse varor gå även merendels ut på större nedsättning än 20 %. Styrelsens uppfattning är i enlighet härmed, att åtminstone beträffande de viktigare varuslagen *en tariffnedsättning med 20 % är i och för sig för ringa, för att densamma under nuvarande förhållanden skall kunna föranleda en avsevärd trafikstegring. Huruvida till och med en taxesänkning med 33 1/3 % kan bli mera verksam, torde väsentligen bero på det allmänna konjunkturläget och om övriga erforderliga åtgärder vidtagas för tillverkningskostnadernas nedbringande och den inhemska industriens skydd mot utländsk, av valutaförhållandena betingad, övermäktig konkurrens.* I berörda hänseende saknar styrelsen nödig överblick att kunna med större säkerhet bedöma läget men ber att få erinra om styrelsens för Svenska järnvägsföreningen starkt uttalade misstro mot att en taxesänkning f. n. kan öva nämnvärt inflytande i

riktning mot trafikstegring. Innan tecken kunna skönjas till ett återvändande förtroende och som följd härav en stegrad verksamhet i världens tongivande industriländer, torde det också få anses i hög grad ovisst, om en — låt vara mycket betydlig — sänkning av de svenska järnvägstarifferna skall kunna föranleda någon ökad verksamhet av större betydelse i vårt land.

Vare sig en nedsättning av godstarifferna göres med 20, 25 eller 33 $\frac{1}{3}$ %, anser styrelsen i enlighet med vad sålunda anförts, att anledning icke finnes antaga en som följd härav ens tillnärmelsevis inträdande erforderlig trafikstegring med 40 resp. 60 eller 100 %, varför tills vidare och till en ljusning i det allmänna marknadsläget kan förmärkas, en taxesänkning måste beräknas medföra järnvägsökonomiska förluster i nära direkt proportion till nedsättningarnas storlek.

I de ovan lämnade reviderade inkomstberäkningarna för år 1921, som utgå från en minskning av godstrafiken i jämförelse med år 1920 med 30 %, ingår bruttoinkomst av godstrafik med 152 miljoner kronor. Vid ifrågasatt taxereduktion minskas i detta fall, under antagande att ingen trafikökning följer, bruttoinkomsten och på grund härav driftresultatet med följande belopp:

	Taxenedsättning med		
	20 %	25 %	33 $\frac{1}{3}$ %
Taxenedsättning under helt år	30,400,000	38,000,000	50,700,000
» » halvt »	15,200,000	19,000,000	25,300,000

Under antagande att någon av ifrågavarande nedsättningar genomföres den 1 juli innevarande år, får i enlighet härmed motses följande driftförluster för år 1921:

	Taxenedsättning med		
	20 %	25 %	33 $\frac{1}{3}$ %
	Driftförluster, kronor		
Om fordran på Luossavaarabolaget inräknas som inkomst —	3,700,000	7,500,000	13,800,000
Om sagda fordran ej inräknas som inkomst	18,700,000	22,500,000	28,800,000

Vad slutligen angår motsvarande förhållanden under år 1922 saknas helt och hållet säkrare utgångsantaganden. Under de gynnsamma förutsättningarna att prisnivån för levnadskostnader kommer att ytterligare avsevärt nedgå och kolpriset stabiliseras vid 40 kronor, synes möjligen kunna beräknas följande överskott eller driftförluster:

	Taxenedsättning med		
	20 %	25 %	33 $\frac{1}{3}$ %
	Överskott eller driftförlust, kronor		
Om fordran på Luossavaarabolaget inräknas som inkomst +	11,500,000	3,900,000	8,800,000
Om sagda fordran ej inräknas som inkomst	1,500,000	9,100,000	21,800,000

Vid bedömning av frågan huruvida förutsättningar ur järnvägsekonomisk synpunkt finnas för en taxesänkning, synes jämväl böra beaktas, att statens räntekostnader för i statsjärnvägarna bundna statslån år 1921 beräknats till 32 miljoner kronor och år 1922 till 37 miljoner kronor, varvid ökningen delvis beror på räntefotens fortskridande höjning. Utöver de driftförluster, som förestående översikter upptaga, får sålunda skattevägen uttagas förestående stora räntekostnader

för statsbanerörelsens bedrivande. Det är i detta sammanhang också att beakta, att slår man väl in på taxenedsättningens väg och börjar med en allmän taxenedsättning för godstrafiken, man med all sannolikhet ej länge kan emot den allmänna opinionen hålla tillbaka kravet på sänkning även av persontariferna. Detta är destomera fallet vad statens järnvägar beträffar, som på grund av olika riktlinjer för taxepolitiken vid statens järnvägar och de enskilda järnvägarna statens järnvägars persontaxor ligga väsentligt över de enskilda järnvägarnas och visa sig kunna så göra även utan menligare inverkan på resandefrekvensen, så att ett relativt gott utbyte av persontrafikerörelsen vunnits. *En sänkning av persontaxorna vid statens järnvägar med 20 %, 25 %, eller 33 1/3 % skulle betyda en inkomstminskning av resp. 19, 23 och 31 miljoner kronor per år räknat, det vill säga väldiga belopp att lägga till ovan beräknade förlustsiffror.*

På den i denna framställning uppställda frågan, huruvida ur järnvägs-ekonomisk synpunkt förutsättningar finnas för en nedsättning av godstaxan vid statens järnvägar med tillämpning från den 1 juli detta år, ger sålunda den verkställda undersökningen ett bestämt nekande svar.

Styrelsen övergår härefter till behandling av frågan om de allmänna verkningarna av en redan nu företagen taxesänkning. Styrelsen skall till en början undersöka den allmänna innebörden av de taxeförhållanden, som uppkomma, därest en nedsättning genomföres endast vid statens och ej samtidigt vid enskilda järnvägar.

Till en allmän orientering i härvid uppkommande spörsmål meddelas nedan en del uppgifter beträffande relationen mellan statens järnvägars och de enskilda järnvägarnas trafik och särskilt godstrafik år 1919.

	Statens järnvägar		Enskilda järnvägar	
	Fraktin- komst milj. kr.	Procent av hela inkomsten	Fraktin- komst milj. kr.	Procent av hela inkomsten
Persontrafik	89.1	30.0	64.8	26.4
Posttrafik	4.2	1.4	3.0	1.2
Godstrafik	200.5	67.4	173.6	70.3
Extra trafikinkomster	3.6	1.2	3.9	1.6
	297.4	100.0	245.3	100.0

Av 1919 års totala inkomst i godstrafik, 374.1 miljoner kronor, faller i enlighet härmed ej mindre än 46.4 % på de enskilda järnvägarnas trafik. Av dessa banors inkomster i godstrafik, 173.6 miljoner kronor, redovisades emellertid 97.5 miljoner kronor eller 56.2 % i samtrafik, varvid godset taxeras efter den med statens järnvägars taxa samhörande samtrafiktaxan.

Efter statens järnvägars taxa och samtrafiktaxan tillsammans utgingo alltså 298.0 miljoner kronor fraktinkomst eller 79.7 % av de totala godstrafikinkomsterna, medan åter endast 76.1 miljoner kronor eller 20.3 % taxeras efter de enskilda järnvägarnas egna taxor.

Det torde med hänsyn till de enskilda järnvägarnas numera i allmänhet svaga ekonomiska ställning icke vara möjligt att genomföra en allmän nedsättning i dessa banors lokala godstaxor. Även beträffande en nedsättning av samma banors fraktandelar i godssamtrafik resa sig stora svårigheter. Svenska järnvägsföre-

ningen uttalar sig för att vid eventuell nedsättning av statens järnvägars taxa ersättning måtte beredas de enskilda järnvägarna för den minskning av inkomsterna från samtrafiken, som därigenom skulle uppkomma för dem. Tänkes denna hemställan bifallen på sådant sedvanligt sätt, att de enskilda järnvägarna genom s. k. extra banavgifter eller frakttillägg beredas ersättning för samtrafikfraktandelarnas minskning, *skulle alltså en nedsättning av statsbanetaxan medföra en taxesänkning för endast omkring 54 % av landets trafik.*

I stort sett kan anförda procenttal anses gälla jämväl beträffande landets trafikanter. Den något större hälft av dem, som för sin trafik helt eller företrädesvis betjänar sig av statens järnvägar, skulle således, om fraktnedsättning beviljas endast för trafik å statens järnvägar, erhålla en fraktlindring, som den andra något mindre hälften av trafikanter icke finge något gott av. Dessa senare trafikanter finge däremot i lika grad som statens järnvägars trafikanter bära den skattetunga, som komme att betingas ej mindre av de driftförluster, som skulle föranledas av berörda nedsättningar av statsbanetarifferna, än även av de statslåneräntor, som i realiteten om ock ej bokföringsvis betunga statens järnvägars budget. Vid sådan tarifiering efter helt olika utgångspunkter vid statens och enskilda järnvägar skulle sålunda den vid de senare banorna bosatta befolkningen och verksamma industrien försättas i ett ogynnsamt läge gent emot dem, som finge tillgodoräkna sig den genom statssubvention möjliggjorda fraktnedsättningen vid statens järnvägar.

Det ur många synpunkter mindre lyckliga förhållandet, att Sveriges järnvägsnät är splittrat dels på statens järnvägar, dels på ett stort antal ekonomiskt olikställda enskilda järnvägar, medför alltså i förevarande fall, att en *fraktnedsättning vid enbart statens järnvägar icke kan förordas, utan att därav följer en på olika landsdelar synnerligen ojämnt fallande fördelning av fraktkostnader och i realiteten även skattebörda.*

Härefter vill styrelsen granska, huruvida de skäl, som allmännast anföras för en taxesänkning, nämligen dennas gynnsamma inverkan på prisnivån och då främst levnadskostnaderna samt på industriens tillverkningskostnader och konkurrensförmåga, verkligen kunna anföras som fullt bärande skäl.

Styrelsen skall icke här upptaga till prövning, vilken roll fraktkostnaderna över huvud spela i fråga om prisbildningen på vanliga konsumtionsvaror, utan vill endast erinra om tidigare framlagda bevis för att den allmänna opinionen ofta högst väsentligt missuppfattar och överdriver fraktkostnadernas betydelse. Särskilt beträffande livsmedelsmarknaden kan en skillnad i fraktkostnad oftast blott på ett eller några få ören per kilo icke hava en i någon mån avsevärd prisbildande betydelse för varor, som i handeln kosta långt över en krona. Styrelsen skall i stället här göra det teoretiska antagandet, att varje fraktnedsättning kommer konsumenterna till godo i form av lägre salupris. Är emellertid fraktnedsättningen såsom i här förevarande fall icke betingad av det järnvägsekonomiska läget utan beslutad i trots av detta, så måste den uppkommande bristen fyllas skattevägen, d. v. s. i stort sett av samma konsumenter, som teoretiskt kommit i åtnjutande av fraktnedsättningens fördelar.

Enahanda är förhållandet beträffande en av det järnvägsfinansiella läget icke betingad nedsättning för industriens råvaror och produkter. Även i detta fall får industrien i sin mån i ökade skatter återbetala den vunna fraktlindringen.

En taxesänkning medför sålunda enligt styrelsens uppfattning för trafi-

kanterna icke de avsedda fördelarna under annan förutsättning än att det järnvägsekonomiska läget är sådant, att en taxesänkning kan genomföras utan att skattemedel behöva därför tagas i anspråk. Härmed är dock naturligtvis icke sagt, att ej en taxesänkning kan vara fördelaktig för vissa landsändar, vissa näringsgrenar m. m. Men i mån som man vid taxesättningen frångår de naturliga lagarna för tariffbildningen, överflyttar man härvid den verkliga fraktkostnadsbördan från den, som låter verkställa och har nytta av transporten, till andra, som stå för densamma främmande.

Härefter skall styrelsen skärskåda förutsättningarna för en taxesänkning vid de enskilda järnvägarna. Styrelsen har i berörda hänseende anmodats att efter hörande av styrelsen för Svenska järnvägsföreningen inkomma med utredning beträffande frågan hur en taxenedsättning i godstrafik med i genomsnitt 20, 25 resp. 33 $\frac{1}{3}$ % i godssamtrafiktaxan och i samband därmed gjorda nedsättningar av motsvarande storlek i de enskilda järnvägarnas egna taxor kan antagas påverka driftresultatet vid sistnämnda järnvägar.

Styrelsen har i anledning härav inhämtat Svenska järnvägsföreningens yttrande, vilket närlägges som bilaga A.

Föreningen hänvisar till det förhållandet, att, med undantag allenast beträffande några få järnvägar, rörelsen å de enskilda järnvägarna under innevarande år finge beräknas lämna en avsevärd förlust även med tillämpning av nuvarande tariffer. Vid det ekonomiska resultatets beräkning har härvid icke beräknats någon ränta å det i järnvägarna nedlagda aktiekapitalet. Den ifrågasatta generella nedsättningen av frakterna skulle komma att i högst betydlig mån ytterligare försämma driftresultatet, då föreningen hyste den bestämda uppfattningen, att sådan, som situationen på näringslivets område för närvarande vore, den ifrågasatta fraktnedsättningen icke kunde väntas komma att medföra någon nämnvärd ökning i trafiken. De enskilda järnvägarnas ställning vore redan förut brydsam. För mången järnväg torde det helt visst komma att möta de största svårigheter — om det överhuvud bleve möjligt — att efter en taxenedsättning anskaffa de för driftens uppehållande erforderliga medlen ävensom medel till gäldande av skatter och räntor.

Föreningen hänvisar till att järnvägarnas taxor under krigsåren hållits låga i medveten avsikt att begränsa järnvägarnas behållning till samma storlek som under åren 1913 eller 1915. Järnvägarna hade därför i allmänhet icke haft möjlighet att såsom industrien och övriga näringar under den gångna krigstiden inhösta stora vinster och konsolidera sin ställning. Deras förmåga att tåla den ekonomiska påfrestning, som den nuvarande depressionen medför, vore därför icke lika stor som industriens och övriga näringars.

Med hänsyn till de ödesdiga följder, som en generell fraktnedsättning på sätt som ifrågasatts skulle medföra för de enskilda järnvägarnas vidkommande, fann föreningen, som till fullo behjärtade det syfte, som låge till grund för tanken på en taxenedsättning, sig nödsakad att på det bestämdaste avstyrka den ifrågasatta nedsättningen av taxorna vid de enskilda järnvägarna. Komme en nedsättning av statens järnvägars taxa att beslutas, ansåg föreningen det nödvändigt, att, med hänsyn till de enskilda järnvägarnas svaga ekonomiska ställning, dessa bereddes ersättning på ett eller annat sätt för den förlust, som skulle tillskyndas dem genom tillämpning av statens järnvägars nedsatta taxa såsom samtrafiktaxa.

Slutligen uttalade föreningen sin förvissning om, att järnvägsförvaltningarna

skola, där så kan vara möjligt, söka att på sätt för övrigt mångenstädes redan skett, genom fraktnedsättningar i särskilda fall medverka till främjande av det syfte, som man önskar vinna.

I syfte att såvitt möjligt erhålla statistiskt underlag för ett närmare bedömande av den motsebara ekonomiska ställningen för år 1921 beträffande de många olika enskilda järnvägarna, har styrelsen låtit verkställa en ekonomisk utredning, vilken närlägges som bilaga B.

Arendets brådskande natur har emellertid föranlett, att denna utredning dels måst göras summarisk och dels måst i det väsentliga grundas på telegrafiskt inhämtade uppgifter och beräkningar från olika järnvägar, utan att det varit möjligt att underkasta dessa en kritisk granskning eller närmare analys. Utredningen resulterar i nedan angivna slutsiffror:

För år 1921 vid de enskilda järnvägarna beräknad skillnad mellan inkomster och utgifter, inkl. låneräntor.

	Järnvägar, som under förutsättning av oförändrade tariffer beräknas under år 1921 lämna		Summa järnvägar.
	Behållning.	Brist.	
Baulängd av undersökta järnvägar km.	1,494	5,231	6,725
Procent av det enskilda järnvägsnätet %	—	—	71.84
I. Beräknad behållning eller brist under förutsättning av oförändrade tariffer kr.	+ 2,894,000	— 18,575,000	— 15,681,000
II. Beräknad behållning eller brist vid sänkning av endast godssamtrafiktaxan under <i>halft</i> år med:			
20 % kr.	+ 648,000	— 22,421,000	— 21,773,000
25 % »	+ 87,000	— 23,376,000	— 23,289,000
33 $\frac{1}{3}$ % »	— 811,000	— 24,912,000	— 25,723,000
III. Beräknad behållning eller brist vid sänkning av såväl godssamtrafiktaxan som de lokala godstaxorna under <i>halft</i> år med:			
20 % »	— 607,000	— 25,374,000	— 25,981,000
25 » »	— 1,484,000	— 27,053,000	— 28,537,000
33 $\frac{1}{3}$ % »	— 2,886,000	— 29,768,000	— 32,654,000
IV. Beräknad behållning eller brist vid sänkning av endast godssamtrafikstaxan under <i>helt</i> år med:			
20 % »	— 1,595,000	— 26,263,000	— 27,858,000
25 » »	— 2,721,000	— 28,183,000	— 30,904,000
33 $\frac{1}{3}$ % »	— 4,515,000	— 31,358,000	— 35,873,000
V. Beräknad behållning eller brist vid sänkning av såväl godssamtrafiktaxan som de lokala godstaxorna under <i>helt</i> år med:			
20 % »	— 4,112,000	— 32,145,000	— 36,257,000
25 » »	— 5,860,000	— 35,531,000	— 41,391,000
33 $\frac{1}{3}$ % »	— 8,662,000	— 40,958,000	— 49,620,000

Beträffande frågan om en taxenedsättning vid de enskilda järnvägarna får styrelsen, med stöd av sålunda gjorda utredningar, i det väsentliga instämma med Svenska järnvägsföreningen. Oaktat de enskilda järnvägarna genomgående tillämpa väsentligt lägre lönestandard än statens järnvägar och oaktat de i stor utsträckning få tillgodoräkna sig högre taxor i godstrafik än statsbanorna, kommer helt visst det löpande driftåret att för flertalet enskilda järnvägar bli synnerligen bekymmersamt, även om nuvarande taxor bibehållas oförändrade. Styrelsen anser därför, att någon generell sänkning av de enskilda järnvägarnas lokala taxor icke kan ifrågasättas.

Styrelsen hyser jämväl den uppfattningen, att det övervägande antalet enskilda järnvägar kommer att bli i behov av ersättning för den minskade fraktinkomst, som skulle föranledas av en sänkning av endast statens järnvägars taxa och härmed samtrafiktaxan. På vad sätt denna ersättning i särskilda fall skall kunna givas, är väsentligen en taxeteknisk fråga, men vill styrelsen redan nu ha erinrat, att de nuvarande tarifferna med väsentligt olika tariffbyggnad vid statens och vid flertalet enskilda järnvägar komma att föranleda svårigheter för en rationell lösning av problemet, innan statens och de enskilda järnvägarnas taxor på sätt avsett är hunnit bli bragta i större formell överensstämmelse med varandra.

Av vad här ovan blivit anfört framgår sålunda, att styrelsen finner förutsättningar ur järnvägssynpunkt saknas för en taxenedsättning såväl vid de enskilda som vid statens järnvägar. Detta innebär naturligtvis icke, att styrelsen skulle ifrågasätta det starka behovet och den synnerliga önskvärdheten av en fraktnedsättning och även av en mycket kraftig sådan. Men enligt styrelsens uppfattning äro de olägenheter, som äro förbundna med en sådan nedsättning, innan ekonomiska förutsättningar därför finnas, större än de fördelar, som stå att vinna genom densamma.

Styrelsen beklagar alltså att såsom bevakande statens järnvägars intressen i denna fråga nödgas stå mot en allmän opinion och näringslivets behjärtansvärda önskemål, men det synes styrelsen böra vara även för den allmänna meningens förstaeligt, att, för så vitt man överhuvud vill hävda statens järnvägars egenskap av ett affärsdrivande verk, styrelsen vid detta tillfälle omöjligen kan för statens järnvägars del ställa sig på någon annan ståndpunkt än den, de enskilda företagen inom verksamhetsområdet intagit och så bestämt hävdad.

Som alternativ till en allmän fraktnedsättning vill styrelsen emellertid nu såsom förut uppställa systemet med partiella nedsättningar, som givas, när det antingen är fråga om vissa slag av transporter eller ock i särskilda fall kan visas eller med större säkerhet förväntas, att nedsättningar kunna verksamt bidra till trafikens upprätthållande eller förökning. På denna väg ha statens järnvägar, såsom ofta förut anförts, liksom för övrigt även de enskilda järnvägarna redan slagit in.

Styrelsen erinrar, att exporttariffer för järnvaror och maskiner på styrelsens förslag återinförts. För järnbalkar ha på styrelsens förslag införts lägre tariffer, och de tidigare gällande lägre tarifferna för trämassa ha likaledes på styrelsens förslag återinförts.

Beträffande varuslagen träkol, tändsticksvirke och ved ha särskilt för längre avstånd långt gående allmänna nedsättningar medgivits.

Från den 1 januari 1920 tillämpas vid statens järnvägar väsentligen lägre

procentisk förhöjning för tariffer, efter vilka mindre bärkraftiga varor befordras, och har styrelsen för avsikt att i samband med den fortgående undersökningen rörande nya avväganden av de enskilda järnvägarnas provisoriska taxetillägg särskilt upptaga till prövning, huruvida sådan nedsättning, som vid vissa enskilda järnvägar redan blivit genomförd, bör utsträckas till flera banor.

Särskilda nedsättningar för vissa varor mellan bestämda stationer beviljar vidare styrelsen i ständigt vidgad omfattning, så snart det kan visas, att en nedsättning är för trafiken behövlig och förenlig med statens järnvägars intressen.

I mån som driftkostnaderna sjunka, öppna sig också nya möjligheter för ett mera vidsträckt tillämpande av systemet med partiella nedsättningar, liksom även att göra dessa större. Också ha sådana nedsättningar under senare tid kunnat beviljas i ökad utsträckning. Särskilt kunna större nedsättningar för visst exportgodis ifrågasättas. Styrelsen förbiser icke, att systemet med olika tariffer för skilda stationsrelationer måste tillämpas med mycken urskillning och är förenat med många praktiska svårigheter, men anser detta icke böra utgöra något hinder för systemets fullföljande och ytterligare utbildning. Styrelsen ber ock få erinra, att en allmän nedsättning träffar jämväl importgodset, medan åter ett system med partiella nedsättningar och exporttariffer är i högre grad ägnat att befordra den svenska industriens konkurrenskraft gent emot utländska varor. På detta sätt givna fraktnedsättningar komma sålunda att delvis ersätta ett felande tullskydd, och, om sådant finnes, komplettera detsamma.

Det sålunda för närvarande såväl vid statens som enskilda järnvägar tillämpade systemet med en hög maximaltaxa och nedsättningar därunder, i den mån de behövas och äro verkligt hjälpsamt samt låta sig förenas med järnvägarnas egna intressen, torde under nuvarande extraordinära förhållanden vara det enda, som kan giva ett någorlunda tillfredsställande ekonomiskt resultat och sålunda tillgodose det krav, som av riksdagen uppställts på statsbaneledningen, nämligen att ingenting finge underlåtas för uppnående av ett sådant, och att såvitt möjligt vore direkt förlust å driften även under extraordinära förhållanden borde förhindras. En allmän taxesänkning däremot med förutsebara stora driftförluster vore att trots erfarenheterna från åren 1917, 1918 och halva 1919 återföra förhållandena till den av traditionella hänsyn och långt driven försiktighet gentemot näringslivet vållade osäkerhet i taxepolitiken, som medfört för statens järnvägar och järnvägsstyrelsen så olyckliga följder. Det vore att borttaga de fasta riktlinjer för verkets ekonomiska skötsel, vilka nu under gjorda allvarliga erfarenheter utbildat sig och finnas i kraft, och därtill kan järnvägsstyrelsen ej lämna sin tillstyrkan.

Till slut vill styrelsen framkasta tanken på ännu ett möjligt alternativ till frågans lösning, utan att statsbanornas ekonomiska intressen trädas för nära. Styrelsen äger kännedom om att det ifrågasatts att till motvägande av de förluster för statsbanorna — kanske också för de enskilda järnvägarna — som måste beräknas följa med en allmän taxesänkning, avse de upplöpande tullavgifter, som samtidigt med en allmän taxesänkning skulle införas till skydd för industrien eller åtminstone vissa industrier. Styrelsen har då tänkt sig möjligheten av att dessa särskilda tullinkomster i stället för att tagas till uppbörd på annars vanligt sätt skulle tillföras en fond, från vilken sedermera bidrag åt industrier och möjligen andra företag kunde efter prövning och kontroll utdelas bland annat till bestridande av hinderliga transportkostnader, dem järnvägarna ej utan förluster

för sig kunde reducera. Styrelsen inser visserligen, att en dylik anordning bjuder på både svårigheter och olägenheter vid sitt genomförande och tillämpning, men anser dock, att tanken bör upptagas till närmare undersökning och prövning.

Under hänvisning till vad sålunda anförts, får styrelsen

vad statens järnvägar angår avstyrka, att en allmän taxenedsättning genomföres redan den 1 juli 1921,

vad de enskilda järnvägarnas lokala taxor angår, likaledes avstyrka en allmän taxesänkning, och

vad de enskilda järnvägarnas fraktandelar i godssamtrafik angår, uttala, att, om trots detta avstyrkande statens järnvägars taxa, som är samtrafiktaxa, bliver nedsatt, de enskilda banorna måste i mån av behov givas ersättning genom annan taxeförhöjning, på sätt i olika fall lämpligen kan ske.

I detta ärendes behandling hava jämväl deltagit överdirektörerna Virgin och Flodin, järnvägsfullmäktigen Strömberg, överingenjörerna Fogelmarck och Sundberg samt byråcheferna Kjellin, Åberg, von Friesen, Almqvist och Englund.

Stockholm den 28 april 1921.

Underdånigst:

AXEL GRANHOLM.

SVEN NORRMAN.

Bilaga A.

Till Kungl. Järnvägsstyrelsen.

I konfidentiell skrivelse den 16 april 1921 har Kungl. Styrelsen — under tillkännagivande att kommunikationsministern anmodat Kungl. Järnvägsstyrelsen att skyndsammast inkomma med utredning dels beträffande det beräknade ekonomiska resultatet av statens järnvägars drift för innevarande och nästkommande år under förutsättning att en nedsättning av nu gällande taxor för gods-trafiken från och med den 1 juli 1921 ägde rum med i genomsnitt 20, 25 resp. 33 $\frac{1}{3}$ procent av fraktsatserna dels ock, efter hörande av styrelsen för Svenska Järnvägsföreningen beträffande frågan hur en dylik taxenedsättning och i samband därmed gjorda nedsättningar av motsvarande storlek i de enskilda järnvägarnas egna taxor kunde antagas påverka driftresultatet vid sistnämnda järnvägar — hemställt om Järnvägsföreningens medverkan för ett införskaffande av vissa närmare angivna uppgifter beträffande de enskilda järnvägarna ävensom anhållit om Järnvägsföreningens yttrande i förevarande taxefråga.

I anledning härav får Järnvägsföreningen, som gått i författning om att de begärda uppgifterna skulle tillställas Kungl. Styrelsen, äran anföra följande.

Såsom framgår av på grundval av dessa uppgifter inom Kungl. Järnvägsstyrelsen uppgjord sammanställning, med avseende å vilken må nämnas, att i densamma icke beräknats någon ränta å det i järnvägarna nedlagda aktiekapitalet,

eräknas rörelsen å de enskilda järnvägarna under innevarande år komma att, med undantag allenast beträffande några få järnvägar, även med tillämpning av nuvarande tariffer lämna en avsevärd förlust, och uppenbart är, att en generell nedsättning av frakterna med de av kommunikationsministern angivna procent-talen skulle komma att i högst betydlig mån minska järnvägarnas inkomster samt försämra driftresultatet, för det fall att nedsättningarna icke komma att medföra en så väsentligt ökad trafik, att inkomsterna av densamma täckte inkomstminskningen för den trafik, som man eljest haft att påräkna.

Nu är Föreningen emellertid av den bestämda uppfattningen att, sådan som situationen på näringslivets område för närvarande är, den ifrågasatta frakt-nedsättningen icke kan väntas komma att medföra någon nämnvärd ökning i trafiken.

För järnvägarnas vidkommande skulle en dylik generell nedsättning således hava till följd ett högst betydligt försämrande av deras redan förut brydsamma ställning. För mången järnväg torde det helt visst komma att möta de största svårigheter — om det överhuvudtaget blir möjligt — att anskaffa de för driftens upphållande erforderliga medlen.

I den fråga, om vilken det här rör sig, är situationen för de enskilda järnvägarnas del en annan än för statens järnvägars del. Uppstår förlust av rörelsen å statens järnvägar, får den täckas av statsmedel. För de enskilda järnvägarna däremot gäller det att söka erhålla sådana inkomster, att de må bli va i stånd att gälda åtminstone kostnaderna för järnvägens drift och underhåll, skatter samt räntan å beviljade lån.

Det må i detta sammanhang framhållas, att under det att industrien och övriga näringar inhöstat mycket betydande vinster under krigsåren samt varit i tillfälle att konsolidera sin ställning, så däremot i allmänhet icke varit fallet med järnvägarna. I fråga om järnvägarnas taxor har man nämligen låtit sig angeläget vara att tillse, att dessa icke sattes högre än att järnvägarna icke erhöle högre behållning än de haft under år 1913 eller 1915. Detta gör, att järnvägarna i fråga om förmåga att tåla den ekonomiska påfrestning, som den nuvarande depressionen medför, intaga en annan och sämre ställning än industrien och övriga näringar.

Då statens järnvägars taxa enligt gällande bestämmelser skall användas såsom samtrafiktaxa, skulle en nedsättning av S. J:s taxa på sätt som ifrågasatts komma att för järnvägarna betyda en högst väsentlig inkomstminskning. Då emellertid, såsom ovan anförts, rörelsen å järnvägarna redan utan dylik minskning kommer att resultera i förlust, anser Järnvägsföreningen det vara nödvändigt, därest nedsättning av S. J:s taxa vidtages, att man på ett eller annat sätt bereder de enskilda järnvägarna ersättning för den förlust, som skulle tillskyndas dem genom tillämpning av S. J:s nedsatta taxa såsom samtrafiktaxa.

Med hänsyn till de ödesdigra följder, som en generell fraktnedsättning, på sätt som ifrågasatts, skulle medföra för de enskilda järnvägarnas vidkommande, finner Föreningen, oaktat Föreningen till fullo fattar och behjortar det syfte, som ligger till grund för tanken på en taxenedsättning, sig nödsakad att på det bestämdaste avstyrka den ifrågasatta nedsättningen av taxorna vid de enskilda järnvägarna.

Härjämte får föreningen uttala sig för, att, därest nedsättning av statens järnvägars taxa varder beslutad, ersättning måtte beredas de enskilda järnvä-

garna för den minskning av inkomsterna från samtrafiken, som därigenom skulle uppkomma för dem.

Föreningen tillåter sig slutligen nämna, det Föreningen är förvissad om att, där så kan finnas vara möjligt, järnvägsförvaltningarna skola, på sätt för övrigt mångenstädes redan skett, söka genom fraktnedsättningar i särskilda fall medverka till främjande av det syfte, som man önskar vinna.

Stockholm den 23 april 1921.

Svenska Järnvägsföreningen

O. Bärnheim.

Tab. 1. Beräknad skillnad mellan inkomster och utgifter inkl. ränta å lån år 1921 under antagande av viss procentuell taxenedsättning i enbart godssamtrafik.

1	2	3	4	5	6	7	8
Järnvägar	Beräknat över- eller underskott under förutsättning av:						
	Oförändrade taxer	Taxenedsättning under halvt år med			Taxenedsättning under helt år med		
		20 %	25 %	33 ¹ / ₃ %	20 %	25 %	33 ¹ / ₃ %
	T u s e n t a l k r o n o r						
Bergslagernas m. fl.	+ 1,831	+ 519	+ 191	- 333	- 792	- 1,448	- 2,497
Borås	- 124	- 178	- 191	- 213	- 231	- 258	- 301
Borås—Älvesta	- 389	- 515	- 546	- 596	- 640	- 703	- 803
Borås—Ulricehamn	- 153	- 165	- 168	- 173	- 178	- 184	- 194
Böringe—Östratorp	- 13	- 19	- 21	- 23	- 26	- 29	- 34
Dalslands	+ 84	+ 23	+ 8	- 17	- 38	- 69	- 118
Frövi—Ludvika	+ 60	- 70	- 103	- 155	- 200	- 266	- 370
Gävle—Dala	+ 380	+ 33	- 53	- 192	- 313	- 486	- 763
Göteborg—Borås	- 65	- 191	- 222	- 273	- 317	- 379	- 480
Halmstad—Nässjö o. V. C. J.	- 1,078	- 1,265	- 1,311	- 1,385	- 1,451	- 1,544	- 1,694
Hälsingborg—Hässleholm	- 306	- 476	- 518	- 586	- 646	- 731	- 867
Härnösand—Sollefteå	- 139	- 195	- 209	- 232	- 252	- 280	- 325
Hässleholm—Markaryd	- 160	- 182	- 187	- 196	- 204	- 215	- 232
Kalmar	- 822	- 920	- 945	- 984	- 1,019	- 1,068	- 1,147
Karlskrona—Växjö	- 1,358	- 1,441	- 1,461	- 1,494	- 1,523	- 1,564	- 1,630
Kristianstad—Hässleholm	- 312	- 401	- 423	- 459	- 490	- 535	- 606
Kävlinge—Barsebäck	- 62	- 65	- 66	- 67	- 68	- 69	- 71
Landskrona o. Hälsingborgs	- 152	- 229	- 249	- 280	- 307	- 345	- 407
Landskrona—Kävlinge	+ 10	- 20	- 28	- 40	- 50	- 66	- 90
» » —Sjöbo	- 280	- 304	- 311	- 320	- 329	- 341	- 361
Lund—Trälleborg	- 126	- 194	- 211	- 238	- 262	- 296	- 351
Lysekils	+ 15	+ 5	+ 2	- 2	- 6	- 11	- 19
Malmö—Genarp	- 74	- 85	- 87	- 92	- 95	- 101	- 109
» —Limhamn	- 25	- 25	- 25	- 25	- 25	- 26	- 26
» —Simrishamn	- 641	- 714	- 732	- 761	- 786	- 823	- 881
» —Trälleborg	- 272	- 295	- 301	- 310	- 319	- 330	- 349
» —Ystad	- 222	- 270	- 282	- 301	- 317	- 341	- 379
Markaryd—Veinge	- 210	- 227	- 232	- 239	- 245	- 254	- 268
Mellersta Södermanlands	+ 32	+ 19	+ 16	+ 11	+ 7	± 0	- 10
Mjölby—Hästhölm	- 103	- 116	- 119	- 124	- 128	- 135	- 145

1	2	3	4	5	6	7	8
Järnvägar	Beräknat över- eller underskott under förutsättning av:						
	Oförändrade tariffer	Taxenedsättning under halvt år med			Taxenedsättning under helt år med		
		20 %	25 %	33 ¹ / ₃ %	20 %	25 %	33 ¹ / ₃ %
	T u s e n t a k r o n o r						
Nora Bergslags	— 73	— 195	— 226	— 275	— 318	— 379	— 477
Norra Södermanlands	— 655	— 728	— 746	— 775	— 801	— 837	— 896
Nässjö—Oskarshamn	— 750	— 863	— 891	— 936	— 976	— 1,033	— 1,123
Oxelösund—Flen—Västmanland	— 625	— 795	— 837	— 905	— 965	— 1,050	— 1,186
Sala—Gysinge—Gävle	— 165	— 251	— 272	— 307	— 337	— 380	— 448
Skåne—Småland	— 178	— 252	— 270	— 299	— 325	— 362	— 421
Stockholm—Saltsjön	— 228	— 235	— 337	— 239	— 242	— 245	— 251
S. V. B. m. fl.	— 1,000	— 1,588	— 1,736	— 1,971	— 2,177	— 2,471	— 2,942
Södra Dalarnes	— 192	— 329	— 363	— 418	— 465	— 534	— 613
Sölvesborg—Olovström—Älmhult	— 272	— 300	— 307	— 318	— 328	— 342	— 364
Trälleborg—Rydsgård	— 191	— 197	— 198	— 200	— 202	— 205	— 209
Uddevalla—Vänersborg—Herrlj.	— 600	— 687	— 708	— 743	— 774	— 817	— 886
Uppsala—Enköping	— 30	— 46	— 50	— 57	— 62	— 70	— 83
Uppsala—Gävle—Ockelbo	+ 195	— 42	— 101	— 196	— 279	— 398	— 587
Varberg—Borås	— 104	— 163	— 178	— 202	— 223	— 252	— 300
Varberg—Ätran	— 104	— 128	— 133	— 143	— 151	— 163	— 182
Växjö—Alvesta	— 353	— 406	— 419	— 440	— 458	— 484	— 526
Ystad—Brösarp	— 131	— 151	— 156	— 163	— 170	— 180	— 196
Ystad—Eslöv	— 360	— 440	— 459	— 491	— 519	— 559	— 623
Ystad—Gärnsås—S:t Olof	+ 67	+ 45	+ 40	+ 31	+ 23	+ 12	— 5
Örebro—Köping	— 613	— 730	— 759	— 806	— 846	— 905	— 998
Östra Centralbanan	— 555	— 639	— 660	— 693	— 723	— 765	— 832
Östra Skånes	— 750	— 918	— 960	— 1,027	— 1,086	— 1,170	— 1,304
Blekinge kustbanor	— 161	— 274	— 302	— 347	— 387	— 443	— 533
Karlshamn—Vislanda—Bolmen	+ 220	+ 136	+ 115	+ 82	+ 53	+ 11	— 56
Mellersta Östergötlands	— 245	— 279	— 287	— 301	— 313	— 329	— 456
Nordmark—Klarälven m. fl.	— 1,553	— 1,610	— 1,624	— 1,646	— 1,666	— 1,694	— 1,740
Norsholm—Västervik—Hultsfred	— 1,323	— 1,355	— 1,363	— 1,376	— 1,388	— 1,404	— 1,430
Västergötland—Göteborg	— 278	— 390	— 418	— 463	— 503	— 559	— 649
Summa	— 15,681	— 21,773	— 23,289	— 25,753	— 27,858	— 30,904	— 35,873
Summa	+ 2,894	+ 648	+ 87	— 811	— 1,595	— 2,721	— 4,515
,	— 18,575	— 22,421	— 23,376	— 24,912	— 26,263	— 28,183	— 31,358

Anm. Den övre summeraden anger resultaten för de banor, som under förutsättning av oförändrade tariffer beräknas lämna överskott, den nedre raden anger motsvarande resultat för banor med under alla förhållanden motsebart underskott.

Bil. B.

Tab. 2. Beräknad skillnad mellan inkomster och utgifter inkl. ränta å lån år 1921 under antagande av viss procentuell taxenedsättning i all godstrafik.

Järnvägar	Beräknat över- eller underskot t under förutsättning av:						
	Oförändrade tariffer	Taxenedsättning under halvt år med			Taxenedsättning under helt år med		
		20 %	25 %	33 ¹ / ₃ %	20 %	25 %	33 ¹ / ₃ %
	T u s e n t k r o n o r						
Bergslagernas m. fl.	+ 1,831	+ 85	— 352	— 1,051	— 1,662	— 2,535	— 3,932
Borås	— 124	— 186	— 201	— 226	— 248	— 279	— 329
Borås—Alvesta	— 389	— 556	— 598	— 664	— 723	— 806	— 940
Borås—Ulricehamn	— 153	— 172	— 176	— 184	— 190	— 199	— 214
Böringe—Östratorp	— 13	— 44	— 52	— 64	— 75	— 90	— 115
Dalslands	+ 84	+ 17	± 0	— 27	— 51	— 84	— 138
Frövi—Ludvika	+ 60	— 305	— 396	— 542	— 670	— 852	— 1,144
Gävle—Dala	+ 380	— 341	— 521	— 810	— 1,062	— 1,422	— 1,999
Göteborg—Borås	— 65	— 269	— 320	— 402	— 474	— 576	— 739
Halmstad—Nässjö	} — 1,078	— 1,422	— 1,508	— 1,646	— 1,766	— 1,939	— 2,215
Västra Centralbanan							
Hälsingborg—Hässleholm	— 306	— 613	— 690	— 813	— 921	— 1,074	— 1,320
Härnösand—Sollefteå	— 139	— 220	— 241	— 273	— 302	— 343	— 408
Hässleholm—Markaryd	— 160	— 183	— 189	— 199	— 207	— 218	— 237
Kalmar	— 822	— 988	— 1,030	— 1,097	— 1,155	— 1,238	— 1,371
Karlskrona—Växjö	— 1,358	— 1,483	— 1,514	— 1,564	— 1,608	— 1,670	— 1,770
Kristianstad—Hässleholm	— 312	— 495	— 516	— 582	— 639	— 720	— 851
Kävlinge—Barsebäck	— 62	— 71	— 73	— 76	— 80	— 84	— 91
Landskrona och Hälsingborg	— 152	— 273	— 303	— 352	— 394	— 454	— 551
Landskrona—Kävlinge	+ 10	— 40	— 52	— 72	— 89	— 114	— 153
Landskrona—Kävlinge—Sjöbo	— 280	— 310	— 321	— 335	— 346	— 363	— 389
Lund—Trälleborg	— 126	— 222	— 246	— 284	— 318	— 366	— 443
Lysekils	+ 15	— 3	— 8	— 15	— 22	— 31	— 45
Malmö—Genarp	— 74	— 101	— 108	— 119	— 128	— 142	— 163
Malmö—Limhamn	— 25	— 45	— 51	— 59	— 66	— 76	— 92
Malmö—Simrishamn	— 641	— 825	— 871	— 944	— 1,009	— 1,101	— 1,248
Malmö—Trälleborg	— 272	— 350	— 370	— 401	— 428	— 467	— 520
Malmö—Ystad	— 222	— 349	— 380	— 431	— 475	— 539	— 640
Markaryd—Veinge	— 210	— 228	— 233	— 240	— 246	— 255	— 270
Mellersta Södermanlands	+ 32	+ 19	+ 15	+ 10	+ 5	— 1	— 12

1	2	3	4	5	6	7	8
Järnvägar	Beräknat över- eller underskott under förutsättning av:						
	Oförändrade tariffer	Taxenedsättning under halvt år med			Taxenedsättning under helt år med		
		20 %	25 %	33 ¹ / ₃ %	20 %	25 %	33 ¹ / ₃ %
	T u s e n t a l k r o n o r						
Mjölby—Hästholmen	— 103	— 119	— 123	— 130	— 135	— 143	— 156
Nora-Bergslags	— 73	— 267	— 315	— 393	— 460	— 557	— 712
Norra Södermanlands	— 655	— 759	— 784	— 826	— 862	— 914	— 997
Nässjö—Oskarshamn	— 750	— 915	— 956	— 1,022	— 1,082	— 1,162	— 1,294
Oxelösand — Flen — Västman- land	— 625	— 1,154	— 1,287	— 1,498	— 1,684	— 1,949	— 2,372
Sala—Gysinge—Gävle	— 165	— 258	— 282	— 319	— 352	— 399	— 473
Skåne—Småland	— 178	— 302	— 333	— 383	— 426	— 488	— 587
Stockholm—Saltsjön	— 228	— 242	— 245	— 251	— 255	— 262	— 273
S. V. B. m. fl.	— 1,000	— 1,891	— 2,114	— 2,470	— 2,782	— 3,228	— 3,941
Södra Dalarnes	— 192	— 384	— 432	— 509	— 577	— 673	— 827
Sölvesborg—Olovström—Älm- hult	— 272	— 316	— 327	— 345	— 360	— 382	— 418
Trälleborg—Rydsgård	— 191	— 238	— 250	— 269	— 285	— 309	— 346
Uddevalle—Vänersborg—Herrlj.	— 600	— 708	— 735	— 778	— 816	— 870	— 956
Uppsala—Enköping	— 30	— 56	— 62	— 73	— 82	— 94	— 115
Uppsala—Gävle—Ockelbo	+ 195	— 133	— 216	— 347	— 462	— 626	— 889
Varberg—Borås	— 104	— 214	— 241	— 285	— 324	— 379	— 466
Varberg—Ätran	— 104	— 139	— 147	— 161	— 173	— 190	— 218
Växjö—Alvesta	— 353	— 408	— 422	— 444	— 464	— 491	— 535
Ystad—Brösarp	— 131	— 153	— 159	— 168	— 175	— 187	— 204
Ystad—Eslöv	— 360	— 481	— 511	— 560	— 602	— 662	— 759
Ystad—Gärnsås—S:t Olof	+ 67	— 16	— 37	— 71	— 100	— 141	— 208
Örebro—Köping	— 613	— 818	— 869	— 951	— 1,023	— 1,125	— 1,289
Östra Centralbanan	— 555	— 666	— 693	— 737	— 776	— 831	— 920
Östra Skånes	— 750	— 1,045	— 1,119	— 1,237	— 1,340	— 1,488	— 1,724
Blekinge kustbanor	— 161	— 368	— 420	— 503	— 576	— 679	— 845
Karlshamn—Vislanda—Bolmen	+ 220	+ 110	+ 83	+ 39	+ 1	— 54	— 142
Mellersta Östergötlands	— 245	— 350	— 377	— 418	— 456	— 508	— 592
Nordmark—Klarälven	— 1,553	— 1,693	— 1,728	— 1,783	— 1,832	— 1,902	— 2,014
Norsholm—Västervik—Hults- fred	— 1,323	— 1,421	— 1,446	— 1,485	— 1,519	— 1,568	— 1,647
Västergötland—Göteborg	— 278	— 604	— 685	— 815	— 929	— 1,092	— 1,352
Summa	— 15,681	— 25,981	— 28,537	— 32,654	— 36,257	— 41,391	— 49,620
Summa	+ 2,894	— 607	— 1,484	— 2,886	— 4,112	— 5,860	— 8,662
»	— 18,575	— 25,374	— 27,053	— 29,768	— 32,145	— 35,531	— 40,958

Ann. Den övre summeraden anger resultaten för de banor, som under förutsättning av oförändrade tariffer beräknas lämna överskott, den nedre raden anger motsvarande resultat för banor med under alla förhållanden motsbart underskott.