

**N:o 26.**

Ank. till Riksd. kansli den 27 april 1895, kl. 1 e. m.

*Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande n:o 7, i fråga om skrivelser till Kongl. Maj:t med begäran om nedsättningar i de för statens jernvägar nu gällande fraktsatser å landtmannaprodukter samt artiklar, som för jordbruket användas.*

I en till utskottet hänvisad motion, n:o 42, har herr *J. Sjöberg* hemställt "att Riksdagen ville besluta en skrivelse till Kongl. Maj:t med anhållan, det Kongl. Maj:t täcktes nedsätta den i nu gällande frakttaxa för statens jernvägar bestämda fraktsats för artikeln potatis med 60 procent deraf."

Till stöd härför anför motionären, att "bland de flera orsaker till svenska landtbrukets på senare åren iråkade ogynsamma ställning är, som bekant, äfven svårigheten att afsätta dess alster. Hvad beträffar potatis, som företrädesvis kan odlas på torr och mager jordmån framför sädeslag i allmänhet och därför i afsevärd omfattning odlas i de fattigare delarne af landet, har till följd af den betydliga fraktkostnaden för denna vara å statens jernvägar densamma hittills ej kunnat afyttras å platser, der den kunnat betinga ett någorlunda mot produktionskostnaden svarande pris, utan måst i hemorten afyttras till underpris. Vore fraktkostnaden å statens jernvägar billigare, så att denna

vara kunde å desamma sändas till aflägsnare orter, t. ex. de större städerna, der potatisprisen ständigt varit ganska höga, skulle derigenom en väsentlig fördel beredas ej blott producenten, utan ock den allmänhet, som behöfver inköpa potatis, hvarjemte en icke obetydlig inkomst skulle beredas staten i fraktafgifter.»

Likaledes har till utskottet remitterats motionen n:o 179, i hvilken herr *C. G. A. Bergendahl* hemställer, »att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t begära åtgärders vidtagande för effektiv nedsättning i fallande skala af nuvarande statsbanefrakter å landtmannaprodukter och artiklar, som för jordbruket användas.

Till stöd för denna hemställan anför motionären följande:

»Länge har bland Sveriges jordbrukare försports en lika allmän som befogad klagan öfver att jernvägsfrakterna för landtmannaprodukter och artiklar, hvilka i större skala användas af jordbrukarne för jordens bruk, äro så höga, att de försvåra eller rent af omöjliggöra all frakt på längre afstånd.

Under hösten och vintern 1893—94 anhöllo Sveriges flesta hushållningssällskap underdånigst, att Kongl. Maj:t ville taga i nådigt öfvervägande, huru vida jernvägsfrakterna för landtmannaprodukter och artiklar, som för jordbruket användas, må kunna i väsentlig mån nedsättas. En petition ingafs, underskrifven af öfver sextontusen jordbrukare från alla delar af landet, med underdånig anhållan, det Kongl. Maj:t täcktes foga anstalt, att jernvägsfrakterna för landtmannaprodukter och artiklar, som för jordbruket användas, må så nedsättas, att de ej belöpa sig till högre än vid pass 50 proc. af de nu varande; och uttalades deri öfvertygelsen, att landets jordbruksnäring derigenom skulle beredas en högst afsevärd och nödvändig lindring i sitt nuvarande bekymmersamma läge, och på samma gång förvisningen, att staten skulle erhålla betydligt ökad inkomst genom stegring af den godsmängd, som det svenska jordbruket skulle tillföra dess jernvägar.

I betraktande af allt detta, och då nämnda begäran icke ledt till önskligt resultat af betydlig nedsättning i nämnda frakter samt till min kännedom kommit, att kongl. jernvägsstyrelsen visserligen afser nedsättning i nu gällande fraktsatser å statens jernvägar, men att denna nedsättning blefve så ringa samt icke tilltagen i nog fallande skala, att dermed önskvärdt resultat vunnes, anser jag nödigt att Riksdagen hos Kongl. Maj:t hemställer, det kraftigt verkande nedsättning i statsbanefrakterna må vidtagas.»

Utskottet, som i ett sammanhang behandlat ofvannämnda båda motioner, af hvilka herr Bergendahls är af mera omfattande beskaffenhet än herr Sjöbergs, har låtit sammandraga och här bilagt officiella uppgifter öfver till jordbrukstrafiken hörande data samt dessas förhållande till den öfriga trafiken vid statens jernvägar.

Två bilagor (*Litt. A* och *B*) visa, huru stambanornas nu varande frakter förhålla sig dels till de af kongl. jernvägsstyrelsen föreslagna nedsättningarna, dels till danska statsbanornas frakter. Bilagorna *Litt. C—F* visa jordbrukstrafikens förhållande till statsbanetrafiken i dess helhet.

Att Sverige genom allt för höga godstariffer ligger under i täflan med utlandet, äfven inom vårt eget land, synes bäst deraf, att spanmål fraktas i kolossala qvantiteter hundratals mil från det inre och vestra Nordamerika till hamnar vid dess ostkust samt från det inre Ryssland till Östersjöhamnar, för att sedan föras på sjön till närmaste svensk hamn och der undersäljas vår egen säd, som den mindre jordbrukaren af öfverdrifvet höga statsbanetaxor till det mesta tvingas att under vintertiden, 4—6 månader, magasinera — hvaraf vållas intorkning och ränteförlust — för att först efter sjöfartens öppnande föra den ut i marknaden, der prisen då vanligen stå vida lägre än på hösten.

Om frakterna på de svenska jernvägarne stälde sig så billiga, att landtbrukaren eller köpmannen under hvarje årstid kunde skicka landtbrukets alster antingen till de stora ångqvarnarne i hamnarne eller till Norrland och bergslagerna, så kunde han derigenom påräkna betydligt större inkomst.

Men äfven den stora nationella vinsten erhöles, att man under hvilken årstid som helst kunde förse med spanmål sådana trakter i vårt eget land, som nu endast medan sjöfarten pågår kunna förse sig dermed, och då vanligen från utlandet.

Danmarks statsbanor skötas mer affärsmessigt än våra. Deras frakttaxor för både gods och djur äro betydligt lägre än våra, fastän afstånden der äro mycket kortare. Sålunda äro nuvarande svenska jernvägsfrakter vid vagnslast af 10 tons för rotfrukter 68 procent, spanmål 91 procent, smör 89 procent, ost 39 procent, kalk 17 procent, gödselämnen 37 procent, färsk sill 91 procent och bränvin 143 procent högre än de danska. Derfor arbetar äfven Danmarks jordbruk — samt i följd deraf äfven dess industri — under långt bättre vilkor än hos oss, något som i synnerhet är märkbart för mellersta och södra Sveriges jordbrukare. Dessa kunna sällan ens till bergslagerna kring Mälaredalen — än mindre till Norrland — på

jernväg föra sin spanmål till täflan med det inre Nordamerikas eller Rysslands.

Hvad särskildt artiklarna kalk och gödningsämnen angår, synes det som borde i deras fraktkostnad en betydlig nedsättning kunna ske, då en lättad tillgång på gödningsämnen utan tvifvel komme att medföra en väsentlig ökning i produktionen af jordbruksalster, och jernvägarne sålunda i ökad inkomst af dessas transporterande skulle erhålla ersättning för den billigare frakten på de förra. Af jernvägsstyrelsen föreslagna nedsättningar i dessa frakter gå visserligen något under Danmarks taxor, men borde hafva satts ännu lägre, och det af den orsak, att hos oss dessa ämnen skulle komma att fraktas vida längre vägar än i de flesta andra land samt brukas i mycket större skala till jordens förbättring.

Bilagorna *Litt. A* och *C* visa, huru ringa den lindring blefve, som komme jordbruket till godo genom den af jernvägsstyrelsen ifrågasatta nedsättningen.

Särskildt framgår af *Litt. C*, att denna nedsättning ej skulle belöpa sig till mer än cirka 9 procent af statens inkomst på jordbrukets massgodstrafik. På samma gång visa Danmarks taxor, att genom lämpligt ordnad trafik frakterna kunna sänkas högst betydligt under hvad nu föreslagits.

Enligt jernvägsstyrelsens statistik var trafikerad banlängd, totalfrakt i ton, antal tonkilometer gods samt brutto- och nettoinkomsten vid statens jernvägar följande under åren 1888—1893.

År	Trafikerad banlängd kilometer.	Totalfrakt. Ton.	Antal kilometer gods pr bankmtr (Tonkilometer.)	Bruttoinkomst. Kronor.	Nettoinkomst. Kronor.
1888	2,516	2,626,000	106,000	20,793,000	6,977,000
1889	2,548	2,963,000	115,000	22,201,000	7,556,000
1890	2,613	2,893,000	108,000	21,973,000	6,700,000
1891	2,645	2,957,000	109,000	22,286,000	6,452,000
1892	2,753	3,006,000	107,000	22,522,000	6,275,000
1893	2,825	3,129,000	107,000	23,024,000	6,586,000

Dessa siffror tala tydligt språk. De visa, huru nära tre tusen kilometers bansträcka ej förmått uppsamla stort mer än tre millioner tons fraktgods i ett land med så tung och skrymmande råvarutrafik som Sveriges, medan i andra land just denna trafik anses mest in-

bringande. De visa vidare huru statsbanornas trafik under de sista 5 åren obetydligt ökats, och detta fastän väglängden växt med 277 kilometer. Och slutligen framgår af dem en bestämd minskning i nettoinkomsten af hela trafiken på en million kronor, en minskning som i någon mån kan förklaras, men dock alltid kvarstår såsom ett ledsamt faktum.

Om man undantager några lyckligare lottade delar af Sverige, har intet kulturlands jordbruk större svårigheter att besegra än vårt. Små och starkt kuperade fält med ofta stenbunden mark och kort brukningstid, långa afstånd, dyrt förlagskapital — allt detta är hårda bojer, som kännas tunga för flertalet af Sveriges jordbrukare. Detta helst i täflan med länder, i hvilka ständigt lättad samfärdsel för hvart år lägger under plojen millioner hektarer af jungfrulig jord samt tillför denna en arbetskraft långt billigare än den, som står oss till buds.

Sveriges jordbrukare hafva längesedan upphört att exportera annat än ladugårdsprodukter och hafre, nu mest svarthafre. Men ständigt förbättrade metoder för smörets tillverkning, slagtdjurens förädling och produkternas införande frusna i marknaden från Australien samt Norra och Södra Amerikas nästan ständigt grönskande betesmarker hafva redan börjat pressa ner våra ladugårdsprodukters salupris derhän, att fara är för handen, att deras export snart ej mer lönar sig och därför af sig sjelf måste upphöra.

Ryssland har de sista åren med kraft börjat odla svarthafre. Stora och lätt brukade fält med långt billigare jord och arbete än hos oss lemna sannolikt inom få år svarthafre öfvernog för vestra Europas hästar till ett salupris, så långt under vår produktionskostnad, att vi i tid måste bereda oss på den dag, då äfven denna källa till inkomst skall sina ut. Sedan återstår för Sverige blott att inom eget land bereda marknad för sina jordbruksalster. Detta torde ej heller blifva omöjligt, ty jordbruket inom Sveriges mera bördiga delar ger, äfven hvad ladugårdsprodukter angår, ej större öfverskott till salu, än som vid fullt organisk utveckling af vår industri, stödd på rätt bruk af landets ofantliga tillgång på vattenkraft, på växtlig och lätt åtkomlig skog, väldiga torfmossar och rika malmer, skall till fulla tagas i anspråk inom egna landamären.

Men för att sådan utveckling skall blifva möjlig, är det ett oundgängligt vilkor, att alla jernvägarnes fraktpris för råämnen och ur

dem förädlade produkter sättas så låga, att de medgifva billig tillverkning och frakt till exporthamn.

Vi se redan en och annan svensk industri, som till rik afkastning för deri nedlagdt kapital har säker och god marknad i utlandet. Många flere skola snart följa dem i spåren, blott nu felande förutsättningar dertill snart gifvas i billiga jernvägsfrakter.

Mot yrkandet på nedsatta frakter har man invändt, att för långt drifven eftergift häri bringar jernvägarne sjelfva på obestånd. Men vid denna frågas pröfning får icke förbises: att, i samma mån alltför hög fraktkostnad verkar hämmande på näringarnes och industriens sunda utveckling, detta förhållande inverkar retroaktivt på jernvägarnes drift och inkomster; att de flesta omkostnaderna för en jernvägs underhåll och trafikering utgå med jmförelsevis ringa skilnad, ehvad den har ringa eller stor godstrafik; samt att utlandets trafikförhållanden tydligt visa, att gränsen för den nedsättning i frakterna, som på samma gång mest gagnar jernvägen och trafikanterna, hos oss ännu icke på långt när kan sägas vara uppnådd.

Så t. ex. (se Bil. G) äro fraktsatserna å Sveriges statsbanor ända till 100 à 176 procent högre för vissa varuslag, än de i Danmark gällande, och i medeltal för 10 tons 70 procent högre.

Danmark har i jmförelse med Sverige öfver allt korta afstånd till sina hamnar. Dess varutrafik består hufvudsakligen af jordbruksalster, medan Sverige dessutom har stora quantiteter bergs- och skogsprodukter att transportera. Sveriges statsbanor borde därför, om frakterna vore tillräckligt billiga, hafva en relativt mycket större trafik än Danmarks.

Allt detta oaktadt hafva dock under år 1891 danska statens godsvagnar i medeltal gått 12 procent längre väg än våra och med 13 procent större last — ett tydligt bevis på att Danmark af sina statsbanor har långt större gagn, än Sverige af sina — och det ehuru de särskilda orterna hos oss äro i större behof af lätt samfärdsel med hvarandra för att kunna berga sig och utveckla sin egen näring.

Envisas man att hålla fast vid nuvarande statsbanefrakter, så fins icke utsigt till annat, än att trafiken å de 1,740 kilometer långa stambanorna genom Norrland — norr om Storvik femtioen procent af Sveriges hela stambanenät — för alltid måste blifva en kräfte på den då också snart till sitt maximum hunna nettobehållningen af statens öfriga banor.

Finlands godsmateriel har gått vid pass 12, Tysklands vid pass 44 procent längre väg än Sveriges, och Tysklands godsvagnar hafva

i medeltal fraktat 644 tons mot Sveriges 321 tons, eller, med andra ord, dubbelt så mycket gods. Vår egen officiella statistik visar, att under sagda år svenska statens godsvagnar i medeltal under 200 tågdagar endast gått 4,07 kilometer pr dag och dervid dragit 3,38 tons.

De skulle alltså kunna transportera en vida större godsmängd än nu; och att döma af de erfarenheter, som hittills blifvit gjorda först i utlandet och sedan hos oss, är det högst sannolikt, att sänka frakttaxor snart skulle förse våra vagnar med full last och derigenom ej blott behålla fraktinkomsten vid sin nuvarande höjd, utan äfven öka den.

För ett sådant antagande talar äfven erfarenheten från post- och telegrafverken.

En närmare granskning af bilagorna *Litt. D—F* visar, att statens inkomst af jordbrukets massgodstrafik för de år, under hvilka en i många fall ofullständig statistik derom lemnat uppgifter, i medeltal gifvit knappt 12 procent af hela statsbanetrafikens bruttoinkomst och 19,5 procent af trafiken i tons i förhållande till hela godsmängden. Det framgår af dem vidare, att denna trafiklängd under de sista sex åren stadigt nedgått samt att under de nio trafikåren 1885—1893 denna trafiks tontal antingen direkt minskats eller föga vuxit — ett tydligt bevis för, att, medan statsbanesystemet under samma tid ökats med 30 procent, jordbrukets råvaror mer och mer måst afstå från den fördel af lättad trafik, som hela det svenska statsbanesystemets anläggning från dess första början intill denna dag afsett.

Af det nu anförda framgår, att utskottet anser en allmän nedsättning — af större utsträckning än den af jervägsstyrelsen föreslagna — i jernvägstaxorna för massgodstrafiken önskelig både ur näringarnas och statsverkets synpunkt, hvarför utskottet finner sig böra tillstyrka den särskilda, i herr *Bergendahls* motion påyrkade nedsättningen i afgifterna för frakt af landtmannaprodukter och artiklar, som för jordbruket användas. I likhet med nämnda motionär anser också utskottet, att sänkningen bör ske i en i förhållande till transportlängden starkt fallande skala. Endast en nedsättning af sådan art kan blifva fullt effektiv och den synes också bäst tillgodose statens behof af inkomst från dess jernvägar. Då en godsvagn bindes för trafik, åtgår nemligen lika tid för dess leverans vid bestäld station samt för godsets

lastning och lossning, vare sig den lastade vagnen föres längre eller kortare väg på banan.

Hvad nu angår herr *Sjöbergs* motion, så är det utan tvifvel riktigt, att artikeln potatis är den af alla landtbruksprodukter, som hårdast drabbas af de höga jernvägsfrakterna, hvilka göra en längre transport deraf omöjlig. Potatisen är nemligen i förhållande till sin tyngd den prisbilligaste af dem alla. Att den nedsättning, som jernvägsstyrelsen föreslagit, icke gör till fyllest, är lätt att se. Så t. ex. skulle efter dennas genomförande frakten af en ton potatis från Falköping till Stockholm belöpa sig till 9 kronor 90 öre — en frakt, som nämnda artikel endast under högst gynsamma förhållanden kan bära. Motsvarande frakt på de danska banorna är ungefär 6 kronor 20 öre.

Vi hafva under de sista åren sett alltjemt stigande kvantiteter potatis införas från Stettin, dit den föres på jernväg från olika delar af Pommern och sedan fraktas i säck på ångbåt till Stockholm. Trots 2—3 mellanhänders köpmansvinst, flere omlastningar, jernvägs- och ångbåtsfrakt samt kostnad för säck, lönar denna affär sig bra, medan den höga jernvägsfrakten hindrar Smålands samt Vester-, ja, Östergötlands jordbrukare att föra sitt öfverskott af potatis till Stockholm, hvilket varit förhållandet till och med de senare åren, då nämnda provinser haft rik tillgång på god vara, medan skörden deraf inom Mälaredalen varit svag och af mindre god beskaffenhet.

Ingen lär väl anse det gagna landet i dess helhet, att större och aflägsnare konsumtionsplatser, såsom städer vid kusten, nödgas hemta från utlandet en vara, som från andra delar af landet kunde fås billigare, om blott ej allt för höga jernvägsfrakter hindrade dess transport.

Då emellertid utskottet i det ofvanstående uttalat sig för en mera *allmän* nedsättning af jernvägsfrakterna i form af en starkt fallande skala, så kan utskottet icke tillstyrka herr *Sjöbergs* motion om en *likformig* fraktnedsättning för *en enda* artikel och hemställer derfor,

1) att herr J. *Sjöbergs* motion icke må till någon kammarens åtgärd föranleda.

Hvad deremot herr *Bergendahls* motion angår, hemställer utskottet på förut anförda skäl, att Andra Kammaran ville för sin del besluta,

2) att Riksdagen må i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla om åtgärders vidtagande för en verksam ned-



sättning i fallande skala af nuvarande statsbane-  
frakter å landtmannaprodukter samt artiklar, som för  
jordbruket användas.

Stockholm den 27 april 1895.

På utskottets vägnar:

S. J. BOËTHIUS.

Litt.

## Svenska och Danska statsbanans fraktpris i kronor pr ton vid full frakt-

Varuslag.	Varuvärde i kronor per ton enligt Statistisk Tidskrift.	Tariff.	Afgift per ton vid frakt af				
			10 km.	20 km.	30 km.	40 km.	50 km.
Rotfrukter, svensk frakt.....	35	8	1,00	1,50	2,00	2,50	3,00
Af kongl. jernvägsstyrelsen föreslagen	—	9	0,90	1,40	1,90	2,30	2,70
<b>dansk frakt</b>	—	—	<b>0,90</b>	<b>1,15</b>	<b>1,35</b>	<b>1,60</b>	<b>1,80</b>
Gödselämnen, svensk frakt.....	15	B	0,90	1,30	1,70	2,10	2,50
Af kongl. jernvägsstyrelsen föreslagen	—	<sup>1)</sup> U	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40
<b>dansk frakt</b>	—	—	<b>0,80</b>	<b>1,10</b>	<b>1,25</b>	<b>1,55</b>	<b>1,70</b>
Kalk, svensk frakt.....	2	12	0,80	1,00	1,30	1,50	1,80
Af kongl. jernvägsstyrelsen föreslagen	—	<sup>1)</sup> U	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40
<b>dansk frakt</b>	—	—	<b>0,80</b>	<b>1,10</b>	<b>1,25</b>	<b>1,55</b>	<b>1,70</b>
Bränvin, svensk frakt.....	190	4	1,30	2,20	3,10	3,90	4,60
<b>dansk frakt</b>	—	—	<b>1,00</b>	<b>1,35</b>	<b>1,70</b>	<b>2,05</b>	<b>2,45</b>
Hudar, svensk frakt.....	670	5	1,20	2,00	2,70	3,40	4,10
<b>dansk frakt</b>	—	—	<b>1,00</b>	<b>1,35</b>	<b>1,70</b>	<b>2,05</b>	<b>2,45</b>
Smör, svensk frakt.....	890	4	1,30	2,20	3,10	3,90	4,80
Af kongl. jernvägsstyrelsen föreslagen	—	5	1,20	2,00	2,70	3,40	4,10
<b>dansk frakt</b>	—	—	<b>1,15</b>	<b>1,70</b>	<b>2,25</b>	<b>2,80</b>	<b>3,35</b>
Ost, svensk frakt.....	1010	6	1,10	1,70	2,40	3,00	3,60
<b>dansk frakt</b>	—	—	<b>1,15</b>	<b>1,70</b>	<b>2,25</b>	<b>2,80</b>	<b>3,35</b>
*) Spannmål och mjöl, svensk frakt.....	113	7	1,10	1,60	2,20	2,80	3,30
Af kongl. jernvägsstyrelsen föreslagen	—	8	1,00	1,50	2,00	2,50	3,00
<b>dansk frakt</b>	—	—	<b>0,90</b>	<b>1,15</b>	<b>1,35</b>	<b>1,60</b>	<b>1,80</b>
***) Sill färsk, svensk frakt.....	—	7	1,10	1,60	2,20	2,80	3,30
Af kongl. jernvägsstyrelsen föreslagen	—	8	1,00	1,50	2,00	2,50	3,00
<b>dansk frakt</b>	—	—	<b>1,00</b>	<b>1,35</b>	<b>1,70</b>	<b>2,05</b>	<b>2,45</b>

\*) Afser spannmål alla slag ej mjöl. Hafre taxeras nu i tariff 8.

\*\*) Sill färsk från Göteborg till stationer norr om Ockelbo taxeras nu i tariff 8.

\*) U = undantagstariff, som är 20 procent lägre än afgifterna i tariff 12.

Att förestående fraktpris äro öfverens med svenska och danska statens taxor, samt med Stockholm i kongl. jernvägsstyrelsens kontrollkontor den 26 februari 1895.

**A.**

**vagnslast, samt af kongl. jernvägsstyrelsen föreslagna nedsatta pris.**

minst 10 tons (Nu i Sverige 5—8 tons).												Nuvarande svenska frakter i % högre än de danska.	Varuslag.
60 km.	70 km.	80 km.	90 km.	100 km.	150 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	600 km.			
3,40	3,70	4,10	4,40	4,70	6,80	7,80	10,10	11,70	13,00	14,30	68	Rotfrukter.	
3,10	3,40	3,70	4,00	4,30	5,70	7,00	9,10	10,60	11,90	13,20	—	—	
2,05	2,25	2,45	2,60	2,80	3,60	4,30	5,60	6,80	7,90	9,10	—	—	
2,80	3,00	3,30	3,50	3,70	4,80	5,30	6,70	8,00	9,30	10,60	37	Gödselämnen.	
1,60	1,80	1,90	2,10	2,20	3,00	3,50	4,60	5,60	6,60	7,70	—	—	
1,90	2,05	2,25	2,35	2,50	3,20	3,80	4,90	5,90	7,00	8,10	—	—	
2,00	2,20	2,40	2,60	2,80	3,70	4,40	5,70	7,00	8,30	9,60	17	Kalk.	
1,60	1,80	1,90	2,10	2,20	3,00	3,50	4,60	5,60	6,60	7,70	—	—	
1,90	2,05	2,25	2,35	2,50	3,20	3,80	4,90	5,90	7,00	8,10	—	—	
5,50	6,20	6,90	7,60	8,30	11,20	13,90	18,20	21,20	23,60	26,00	143	Bränvin.	
2,80	3,05	3,35	3,60	3,90	5,00	5,80	7,00	8,30	9,50	10,80	—	—	
4,80	5,40	6,00	6,60	7,20	9,70	11,90	15,60	18,20	20,20	22,20	108	Hudar.	
2,80	3,05	3,35	3,60	3,90	5,00	5,80	7,00	8,30	9,50	10,80	—	—	
5,50	6,20	6,90	7,60	8,30	11,20	13,90	18,20	21,20	23,60	26,00	89	Smör.	
4,80	5,40	6,00	6,60	7,20	9,70	11,90	15,60	18,20	20,20	22,20	—	—	
3,85	4,25	4,60	4,95	5,30	6,70	7,70	9,30	10,60	12,00	13,30	—	—	
4,20	4,80	5,30	5,80	6,20	8,40	10,30	13,40	15,70	17,40	19,10	39	Ost.	
3,85	4,25	4,60	4,95	5,30	6,70	7,70	9,30	10,60	12,00	13,30	—	—	
3,70	4,10	4,50	4,90	5,30	7,10	8,70	11,30	13,20	14,70	16,20	91	Spanmål.	
3,40	3,70	4,10	4,40	4,70	6,30	7,80	10,10	11,70	13,00	14,30	—	—	
2,05	2,25	2,45	2,60	2,80	3,60	4,30	5,60	6,80	7,90	9,10	—	—	
3,70	4,10	4,50	4,90	5,30	7,10	8,70	11,30	13,20	14,70	16,20	91	Sill färsk.	
3,40	3,70	4,10	4,40	4,70	6,30	7,80	10,10	11,70	13,00	14,30	—	—	
2,80	3,05	3,35	3,60	3,90	5,00	5,80	7,00	8,30	9,50	10,80	—	—	

de nu af kongl. jernvägsstyrelsen föreslagna nedsatta taxor intygas.

Bernhard Carlson.  
Kontorskrifvare.

### *Litt. B*

#### **Till styrelsen för — — jernväg!**

Redan vid den tidpunkt — med 1890 års ingång — då nu gällande taxa för transporter å statens jernvägar trädde i kraft, befans nödvändigt att bibehålla en del förut medgifna undantagsfrakter, enär i annat fall, oaktadt specialtariffernas A, B och C upprättande, en del varuslag skulle kommit att draga högre frakt än före den nya taxans tillämpning. Berörda undantagsfrakter hafva sedermera efter dertill af Kongl. Maj:t lemnadt nådigt tillstånd år efter år förnyats, och det torde icke vara tvifvel underkastadt, att desamma med hänsyn till den tryckta ställning, hvori landets hufvudnäringar befinna sig, fortfarande äro af behovet påkallade, derest jernvägarne icke skola i större eller mindre mån gå miste om eljest påräknelig trafik.

Under sådant förhållande, samt då derjemte inträffadt prisfall på en del mer betydande transportföremål gör det för jernvägarne med hänsyn till deras egen fördel nödvändigt att lindringar i fraktförhållandena trafikanterna beredas, har, efter det med anledning af Kongl. Maj:t befallning i remiss å ingifna underdåniga petitioner om fraktnedsättning utredning egt rum angående transportförhållandena rörande vissa viktigare godsslag, styrelsen kommit till den åsigten, att tiden nu är inne för en ändring i vissa delar af gällande gods-klassifikation — med utslutande af specialtarifferna A, B och C — samt fastställande af en nedsättning med 20 procent under tariffen 12 för kalk och dermed jemförliga varuslag. Men då emellertid förslag om ändring af fraktgodstariff och godsindelning i statsbanornas taxa skall underställas Kongl. Maj:ts nådiga pröfning, samt då ju en godsindelning som för statsbanorna är eller varder gällande, skall ega tillämpning jemväl i samtrafik mellan statens och enskilda jernvägar, har styrelsen ansett

sig böra, innan hon ingår till Kongl. Maj:t med underdånig framställning i ämnet, begära Edert yttrande, huruvida I för den af Eder administrerade bana anser de förslag till ändrad gods-klassifikation m. m., som finnes denna skrifvelse bifogad, vara lämpligt eller böra i något afseende modifieras.

Särskildt tillåter sig styrelsen framhålla, att hon anser, det en genom nedsättningarne framkallad ökad trafik bör bereda jernvägarne ersättning för den minskade inkomst, som nedsättningarne eljest skulle hafva till följd, och detta så mycket mer som, enligt hvad af förslaget framgår, en högre viktquantitet per vagn i vissa fall skulle utgöra vilkor för erhållande af den lägre frakten.

Med afseende på vigten deraf, att här förevarande ärende måtte kunna med möjligaste första bringas till afgörande, anhåller styrelsen att snarast möjligt och senast före utgången af nästkommande januari månad få motse benäget svar från Eder, dervid, om möjligen för något eller några varuslag den föreslagna nedsättningen icke skulle af Eder anses lämplig, torde benäget angifvas motivet härtill äfvensom huru I anser förslaget böra ändras tillika med uppgift å såväl den vikt-mängd af samma varuslag, som under 1893 å Eder bana transporterats, som ock den minskning i inkomst, hvilken för transporten skulle uppstått, derest här ifrå-gavarande eller af Eder ifrågasatta nedsättningar hade egt tillämpning.

Stockholm den 28 november 1894.

RUDOLF CRONSTEDT.

*M Hahr.*

Likalydande med originalet intyga:

*C. J. Victor Anderson.*

*Mauritz Anderson.*

## Förslag till förändring af de i statsbanetaxans godsindelning intagna tariffer för nedan nämnda godsslag.

Godsslag.	Tariffer											
	Föreslagna I sändning af					Nu gällande I sändning af						
	2,500 kg.	intill	2,500 kg.	5,000 kg.	minst	2,500 kg.	intill	2,500 kg.	5,000 kg.	minst	8,000 kg.	minst
Ammoniaksalt (gödningsämne).....				10		11,12 <sup>4</sup>				9		B
Buteljer, tomma i omslag.....				8						7		
Draf och drank.....				10						9		
Frö.....	3		4	7			2		3	6		
Grus.....						12 U <sup>5</sup>						11,12 <sup>4</sup>
Gödningsämnena, oprep. alla slag d:o prep. (utom pudrett)				10		11,12 <sup>4</sup>				9		12 B
Halm, då frakt erlägges för minst 5,000 kilogram pr vagn.....				8						7, 8 <sup>1</sup>		
Hö, då frakt erlägges för minst 5,000 kilogram pr vagn.....				7						6, 7 <sup>1</sup>		
Jern och stål, smidt eller valsadt; bessemmergöten och smält- stycken; jernvägsskenor och skarvfjern, plåt och tråd ej fi- nare än telegraftråd, äfven galvaniserad; spik.....				10								A
Berg och jordborr; spett.....				10						8		
Axlar till åkdon, ämnen till.....				10						8		
Tackjern och jernskrot.....				10		11				A		10
Jord alla slag; ej specificerad.....						12 U <sup>5</sup>						11,12 <sup>4</sup>
Kalk, osläckt eller släckt.....				10		12 U <sup>5</sup>				9		9,12 <sup>4</sup>
Kalksten.....						12 U <sup>5</sup>						11,12 <sup>4</sup>
Lera, inhemska, ej elffast.....						12 U <sup>5</sup>						11,12 <sup>4</sup>
Linser (ärter).....				8						7		
Malmer, alla slag.....				10		12				9		11
Mergel.....						11 U <sup>5</sup>						11,12
Mäsk.....				10						9		
Oljekakor.....			5						4			
Papp.....				6						5		
d:o tak-, förhydnings-.....				7						6		
Papper, filter-, glas-, läsk-, sand-, skrif-, tryck-,.....				5						4		
d:o tidnings-.....				7						4		
d:o tak-, förhydnings-, kar- dus-, grå-, tapet-,.....				7						6		
d:o af trämassa (kartong) ..				7						6		
Porslin.....				6						5		

Godsslag.	Tariffer							
	Föreslagna I sändning af				Nu gällande I sändning af			
	2,500 kg.	2,500 kg. minst	5,000 kg. minst	8,000 kg. minst	2,500 kg. intill	2,500 kg. minst	5,000 kg. minst	8,000 kg. minst
Pudrett .....		6		u <sup>4</sup>		4		12
Rör af lera, ej glaserade .....				12				11
Sand .....				12 u <sup>5</sup>				11 12 <sup>4</sup>
Sill, färsk .....			8				7	
Slagg och slaggsten .....			10	12			9	11 12 <sup>4</sup>
Smör .....	3	4	5		2	3	4	
Snickeriarbeten till byggnader, husinredning eller orgelverk icke målade eller beslagna .....				8 <sup>3</sup>			7	
Socker .....		3	5			2	4	
Spanmål, alla slag .....			8				7	
Sten, inhemsk, ej spec. oarbetad eller endast kilad eller tuktad .....				12				11 12 <sup>4</sup>
Stenkol och cokes .....			10	12			8	C
Svafvel, rå .....			7				5	
Sågsån .....				12				12 <sup>2</sup>
Tegel, tak- .....			10	12			9	10 11 <sup>4</sup>
d:o mur- .....			11	12			10	11 12 <sup>4</sup>
Tegelrör, ej glacerade .....				12				11
Torf och torfströ, torfmull .....			11 12 <sup>2</sup>				10	12
Träkol .....			10 11 <sup>6</sup>				A	
Trämassa, torr .....			8	9			7	9
d:o våt .....			9	11			8	10
Trävaror, såsom bjelkar, master, spiror och biladt timmer, brä- der och plankor, hyflade och ohyflade, sparrar, träblock .....			9	11 <sup>5</sup>			8	9 B <sup>4</sup>
inhemska bandkäppar, gips- ribb, läkt, stäfver, takstickor, takspån .....			9	11 <sup>3</sup>			8	9 B <sup>3</sup>
rundtimmer (ej master eller spiror) hvars diameter i lill- ändan är minst 15 cm .....			10	12 <sup>5</sup>			9	10 11 <sup>4</sup>
aspvirke .....			10	12 <sup>6</sup>			9	10 C <sup>4</sup>
Tändstickor .....		3	6			2	5	

Anm. U = undantagstariff, som är 20 procent lägre än afgifterna i tariff 12.

<sup>1.</sup> Då frakt erlägges för minst 200 kilometers väglängd.

<sup>2.</sup> Vid lastning af minst 5,000 kilogram å hvarje vagn.

<sup>3.</sup> " " " " 6,000 " " " "

<sup>4.</sup> " " " " 8,000 " " " "

<sup>5.</sup> " " " " 10,000 " " " "

<sup>6.</sup> Om hvarje använd vagn lastas till sin fulla rymd.

Lika lydande med originalet intyga:

C. J. Victor Anderson.

Mauritz Anderson.

**Litt. C.**

**Minskning i nettoinkomst af statens jernvägar genom af i kongl. jernvägsstyrelsen föreslagna nedsatta frakter för jordbrukets massgodstrafik, beräknad efter 1890 års medeltrafiklängd och inkomst af samma trafik, om ej nedsättningen hade till följd ökad trafik och trafiklängd.**

I n k o m s t a f	Kronor
Persontrafiken .....	7,529,633
Fraktgods .....	11,958,840
Hela godstrafiken .....	12,841,146
Extra inkomster .....	183,370
Hela bruttoinkomsten .....	21,972,575
Jordbrukets massgodstrafik .....	*) 2,693,170
d:o           d:o   beräknad efter af kongl. jernvägsstyrelsen föreslagen nedsatt frakt .....	*) 2,460,778
Skilnaden kronor	*) 232,392

utgör således »beräknad» minskning genom denna nedsättning.

\*) Approximativt.

Stockholm den 3 april 1895.

*Bernhard Carlson,*  
Kontorsskrifvare.



*Litt. D.*

**Summarisk sammanfattning af godsspecifikationerna för åren 1885—1893.**

	T o n s									Medeltal åren 1885—1893
	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	
Brännvin och maldrycker .....	36,612,8	35,104,2	31,804,8	32,853,8	32,295,4	31,895,1	31,958,0	31,456,4	31,796,1	32,364,1
Fisk, saltad och torr .....	31,348,1	33,635,9	40,501,6	44,994,8	44,859,7	38,604,1	39,540,4	49,221,8	45,051,6	40,861,9
Kalk och gödningsämnen .....	92,513,7	86,912,4	92,998,4	107,083,7	118,990,8	126,184,1	123,687,6	134,281,8	131,283,7	112,653,8
Ladugårdsprodukter .....	69,353,8	68,157,6	74,109,7	75,943,6	77,349,9	79,261,4	80,021,4	83,295,9	84,761,8	76,217,2
Rotfrukter .....	13,209,8	18,158,0	24,042,2	24,690,8	34,204,7	49,388,7	62,361,8	61,973,1	61,141,1	38,796,6
Spanmål, malen och omalen, ärter och bröd .....	227,713,8	225,827,0	207,519,2	212,699,7	216,385,8	208,827,9	238,248,6	215,210,9	254,185,6	222,401,9

Att förestående är utdraget ur kongl. jernvägsstyrelsens officiella underdåniga berättelser och handlingar intygas.

Stockholm i kongl. jernvägsstyrelsens kontrollkontor den 26 februari 1895.

*Bernhard Carlson,*  
Kontorsskrifvare.

*Litt. E.*

## Statens jernvägar.

	1885	1886	1887	1888	1889
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Inkomsten för transporten af					
1. Skogsprodukter .....	2,030,200	1,989,900	1,774,600	2,279,400	2,717,200
2. Jern .....	1,346,700	1,230,900	1,260,000	1,451,000	1,656,300
3. Spanmål .....	1,100,800	1,006,500	806,000	992,000	980,600
4. Stenkol .....	179,300	192,900	173,000	206,000	236,700
5. Malmer .....	378,400	412,200	338,000	385,000	409,700
6. Kalk o. gödningsämnen	291,900	282,700	250,000	312,000	335,800
7. Träkol .....	483,300	363,500	313,000	280,000	301,000
8. Ladugårdsprodukter.....	663,400	627,800	659,000	744,000	706,000
9. Rotfrukter .....	64,700	52,700	48,000	55,000	72,600
10. Fisk .....	262,200	317,600	386,000	422,000	438,300
11. Metaller.....	42,200	22,500	21,000	26,000	38,400
12. Summa inkomst af öf- rigt fraktgods.....	4,029,200	3,708,700	3,579,700	4,246,000	4,665,500
13. Inkomst af allt <i>fraktgods</i>	10,872,300	10,207,900	9,608,300	11,398,400	12,558,100
14. » af hela godstrafiken	12,159,500	11,466,600	10,863,000	12,786,600	14,006,500
15. » » » persontrafiken	7,649,000	7,539,600	7,400,600	7,811,400	7,931,000
16. Extra inkomster .....	150,800	138,200	129,000	144,200	160,500
17. Summa trafikinkomst...	19,959,300	19,144,400	18,392,600	20,742,200	22,098,000
18. Summa inkomst af mass- godstrafik n:o 2—11 ...	4,812,900	4,509,300	4,254,000	4,873,000	5,175,400
19. Eller i % af summa trafikinkomst .....	24,06 %	23,55 %	23,13 %	23,49 %	23,42 %
Medeltal för åren 1885—1889 .....			23,53 %		
20. Summa inkomst af jord- brukets massgodstrafik n:o 3, 6, 8, 9, 10 .....	2,383,000	2,287,300	2,149,000	2,525,000	2,533,300
21. Eller i % af summa trafikinkomst .....	11,94 %	11,94 %	11,68 %	12,17 %	11,46 %
Medeltal för åren 1885—1889 .....			11,84 %		

Att förestående är utdraget ur kongl. jernvägsstyrelsens officiella underdåniga berättelser intygas.

Stockholm i kongl. jernvägsstyrelsens kontrollkontor den 26 februari 1895.

Bernhard Carlsson,  
Kontorsskrifvare.

## Litt. F.

## Mängden af särskilda varuslag i förhållande till hela godsmängden.

1885—1893.

	Procent af hela godsmängden									Medelprocenten af hela godsmängden för åren 1885—1893
	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	
Spanmål, malen och omlen, ärter och bröd .....	10,5	10,1	9,4	8,1	7,3	7,1	8,1	7,2	8,1	8,4
Kalk och gödningsämnen...	4,3	3,9	4,2	4,1	4,0	4,4	4,2	4,5	4,2	4,2
Ladugårdsprodukter.....	3,2	3,1	3,4	2,9	2,6	2,8	2,7	2,8	2,7	2,9
Fisk, saltad och torr .....	1,5	1,5	1,8	1,7	1,5	1,3	1,3	1,6	1,4	1,5
Rotfrukter .....	0,6	0,8	1,1	0,9	1,2	1,7	2,1	2,1	2,0	1,4
Bränvin och maldrycker...	1,7	1,6	1,4	1,3	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	1,3

Att förestående är utdraget ur kongl. järnvägsstyrelsens officiella underdåniga berättelser och handlingar intygas.

Stockholm i kongl. järnvägsstyrelsens kontrollkontor den 26 februari 1895.

Bernhard Carlson,  
Kontorsskrifvare.

## Svenska och Danska statsbanans

Varuslag.	Svenska Statsbanans								
	Varuvärde pr ton enl. Stat. Tidskr.	Tariff.	allmänna enligt 1889 års taxa vid vagnlast af minst 5 tons.						
			100 km.	150 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	600 km.
	Kronor	Kronor.							
Specerier .....	1400	2	11,30	16,30	20,10	26,40	30,80	34,30	39,90
Bomull .....	895	4	8,30	11,20	13,90	18,20	21,20	23,60	26,00
Bränvin .....	190	4	8,30	11,20	13,90	18,20	21,20	23,60	26,00
Metaller .....	320	4	8,30	11,20	13,90	18,20	21,20	23,60	26,00
Smör .....	890	4	8,30	11,20	13,90	18,20	21,20	23,60	26,00
Fisk .....	180	5	7,20	9,70	11,30	15,60	18,20	20,20	22,20
Hudar .....	670	5	7,20	9,70	11,30	15,60	18,20	20,20	22,20
Ost .....	1010	6	6,20	8,40	10,30	13,40	15,70	17,40	19,10
Spanmål .....	113	7	5,30	7,10	8,70	11,30	13,20	14,70	16,20
Rotfrukter .....	35	8	4,70	6,30	7,30	10,10	11,70	13,00	14,30
Jern .....	125	A.	4,30	5,70	6,60	8,40	9,80	11,10	12,40
Träkol .....	18	A.	4,30	5,70	6,60	8,40	9,80	11,10	12,40
Tackjern .....	60	10	3,70	4,90	6,00	7,70	9,10	10,40	11,70
Gödselämnen .....	15	B*)	3,70	4,80	5,30	6,70	8,00	9,30	10,60
Skogsprodukter .....	20	B*)	3,70	4,80	5,30	6,70	8,00	9,30	10,60
Malmer .....	8	11*)	3,30	4,30	5,20	6,70	8,00	9,30	10,60
Stenkol .....	16	C. *)	3,30	4,20	4,70	5,70	7,00	8,30	9,60
Kalk .....	2	12*)	2,80	3,70	4,40	5,70	7,00	8,30	9,60
Svenska Stenkol (år 1890 .....	8	—*)	1,90	2,60	3,30	4,70	6,10	7,50	8,90

\*) Vid vagnlast om minst 8 tons.

Frakterna å svenska statsbanan beräknas lägst vid hel vagnlast om 5 tons samt för här sär-  
Frakterna å danska statsbanan beräknas lägst vid hel vagnlast om 10 tons.

Att ofvanstående fraktpgifter stämma öfverens med svenska och  
Stockholm i kongl. jernvägsstyrelsens kontrollkontor den 26 mars 1895.

**G.**  
**frakter pr ton vid full vagnlast.**

D a n s k a S t a t s b a n a n s							Svenska frakter i % högre än de danska vid vagnlast af minst 10 tons.	V a r u s l a g.
vid vagnlast af minst 10 tons.								
100 km.	150 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	600 km.		
K r o n o r							%	
5,80	6,70	7,70	9,30	10,60	12,00	13,30	176	Specerier.
5,30	6,70	7,70	9,30	10,60	12,00	13,30	89	Bomull.
3,90	5,00	5,80	7,00	8,30	9,50	10,80	143	Bränvin.
3,90	5,00	5,80	7,00	8,30	9,50	10,80	143	Metaller.
5,30	6,70	7,70	9,30	10,60	12,00	13,30	89	Smör.
3,90	5,00	5,80	7,00	8,30	9,50	10,80	108	Fisk.
3,90	5,00	5,80	7,00	8,30	9,50	10,80	108	Hudar.
5,30	6,70	7,70	9,30	10,60	12,00	13,30	39	Ost.
2,80	3,60	4,30	5,60	6,80	7,90	9,10	91	Spanmål.
2,80	3,60	4,30	5,60	6,80	7,90	9,10	68	Rotfrukter.
3,90	5,00	5,80	7,00	8,30	9,50	10,80	16	Jern.
2,80	3,60	4,30	5,60	6,80	7,90	9,10	45	Träkol.
2,80	3,60	4,30	5,60	6,80	7,90	9,10	33	Tackjern.
2,50	3,20	3,80	4,90	5,90	7,00	8,10	37	Gödselämnen.
2,80	3,60	4,30	5,60	6,80	7,90	9,10	21	Skogsprodukter.
2,80	3,60	4,30	5,00	6,80	7,90	9,10	18	Malmer.
2,50	3,20	3,80	4,90	5,90	7,00	8,10	21	Stenkol.
2,50	3,20	3,80	4,90	5,90	7,00	8,10	17	Kalk.
Medeltal för ofvanstående gods och afstånd							70	

skildt med \*) anmärkta godsslag, vid sådan om 8 tons.

danska statens nuvarande taxor intygas.

*Bernhard Carlson,*  
Kontorsskrifvare.

