



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1929: 2  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



# BETÄNKANDE OCH FÖRSLAG

ANGÅENDE

## VISSA EKONOMISKA SPÖRSMÅL BERÖRANDE ENSKILDA JÄRNVÄGAR

---

AVGIVET DEN 19 DECEMBER 1928

AV

SAKKUNNIGA,  
TILLKALLADE INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET  
(JÄRNVÄGSEKONOMISAKKUNNIGA)

---

---

S T O C K H O L M

1 9 2 9



# Statens offentliga utredningar 1929

## Kronologisk förteckning

1. Betänkande och förslag till förenkling av organisation och förvaltning å flottans stationer och varv samt örlogsdepån i Göteborg. Vissa byggnadsarbeten m. m. vid flottans station i Stockholm. (Supplement till del 3. Lokalfrågor.) Beckman. 30 s. F6.
2. Betänkande och förslag angående vissa ekonomiska spörsmål berörande enskilda järnvägar. Beckman. 64 s. K.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1929: 2  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



# BETÄNKANDE OCH FÖRSLAG

ANGÅENDE

## VISSA EKONOMISKA SPÖRSMÅL BERÖRANDE ENSKILDA JÄRNVÄGAR

---

AVGIVET DEN 19 DECEMBER 1928

AV

SAKKUNNIGA,  
TILLKALLADE INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET  
(JÄRNVÄGSEKONOMISAKKUNNIGA)

---

STOCKHOLM 1929  
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI

[53 29]



STATIONERS' HALL, LONDON, E.C. 4.

REPORT OF THE

COMMISSIONERS

OF THE GENERAL LAND RATES

FOR THE YEAR 1911

PRINTED BY

H. K. BULLOCK

PRINTERS, STATIONERS' HALL, LONDON, E.C. 4.

1911

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
<i>Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet</i>	5
<b>Översikt rörande det järnvägsekonomiska läget och de förändrade ekonomiska förutsättningarna för järnvägsdriften</b> .....	7
Allmän översikt (s. 7). Spänningen mellan inkomst- och utgiftsnivå (s. 10). Kapital och förräntning (s. 15). Tabeller (s. 16).	
<b>Järnvägs- och automobiltrafik och konkurrensen mellan dem</b> .....	23
Bilpark, kapital, årsomsättning (s. 23). Kostnad pr trafikenhet (s. 25). Automobiltrafikens subventionering (s. 27). Konkurrensen (s. 28). Konkurrensens följder (s. 30). Fri konkurrens eller reglering (s. 30). Slutsatser (s. 31).	
<b>Spörsmål rörande järnvägarnas inkomstekonomi</b> .....	31
Premisser (s. 31). Beviljande av fraktnedsättningar (s. 33). Kungörande av nedsättningar (s. 35). Biltrafik genom järnvägarnas försorg (s. 35). Tariffernas höjd (s. 36). Års- och månadsbiljetter (s. 38). Post- och militärtaxor (s. 39).	
<b>Spörsmål rörande järnvägarnas utgiftsekonomi</b> .....	40
a. Statliga pålagor på järnvägarna till förmån för annan part .....	40
Väggorsningars tekniska anordnande (s. 40). Kostnader för anordningar vid väggorsningar (s. 47). Järnvägarnas stängselskyldighet (s. 48). Telegraf- och telefonledningar å järnvägs område (s. 52). Vattenavlopp för torrläggning av mark (s. 54). Desinfektionstväng för järnvägsvagnar (s. 55).	
b. Järnvägarnas egna driftsförhållanden .....	57
Tjänstgöringsreglementen m. m. (s. 57). Övriga driftkostnadsfrågor (s. 59).	
c. Kapitalanskaffning för motorvagnsdrift .....	59
<b>Sammanfattning</b> .....	62

# INHALT

1. Einleitung

2. Die Bedeutung der Wirtschaftsinformatik

3. Die Aufgaben der Wirtschaftsinformatik

4. Die Entwicklung der Wirtschaftsinformatik

5. Die Wirtschaftsinformatik als interdisziplinäre Wissenschaft

6. Die Wirtschaftsinformatik als Managementinstrument

7. Die Wirtschaftsinformatik als Entscheidungsunterstützungssystem

8. Die Wirtschaftsinformatik als Kommunikationsinstrument

9. Die Wirtschaftsinformatik als Informationsinstrument

10. Die Wirtschaftsinformatik als Dateninstrument

11. Die Wirtschaftsinformatik als Textinstrument

12. Die Wirtschaftsinformatik als Bildinstrument

13. Die Wirtschaftsinformatik als Toninstrument

14. Die Wirtschaftsinformatik als Videoinstrument

15. Die Wirtschaftsinformatik als Teleinstrument

16. Die Wirtschaftsinformatik als Ferninstrument

17. Die Wirtschaftsinformatik als Netzinstrument

18. Die Wirtschaftsinformatik als Cloudinstrument

19. Die Wirtschaftsinformatik als Big Data Instrument

20. Die Wirtschaftsinformatik als Artificial Intelligence Instrument

21. Die Wirtschaftsinformatik als Internet of Things Instrument

22. Die Wirtschaftsinformatik als Smart Instrument

23. Die Wirtschaftsinformatik als Wearable Instrument

24. Die Wirtschaftsinformatik als Augmented Reality Instrument

25. Die Wirtschaftsinformatik als Virtual Reality Instrument

26. Die Wirtschaftsinformatik als Mixed Reality Instrument

27. Die Wirtschaftsinformatik als Extended Reality Instrument

28. Die Wirtschaftsinformatik als Immersive Instrument

29. Die Wirtschaftsinformatik als Spatial Instrument

30. Die Wirtschaftsinformatik als Location Instrument

31. Die Wirtschaftsinformatik als Proximity Instrument

32. Die Wirtschaftsinformatik als Context Instrument

33. Die Wirtschaftsinformatik als Situation Instrument

34. Die Wirtschaftsinformatik als Environment Instrument

35. Die Wirtschaftsinformatik als Scenario Instrument

36. Die Wirtschaftsinformatik als Forecast Instrument

37. Die Wirtschaftsinformatik als Prediction Instrument

38. Die Wirtschaftsinformatik als Recommendation Instrument

39. Die Wirtschaftsinformatik als Personalization Instrument

40. Die Wirtschaftsinformatik als Customization Instrument

41. Die Wirtschaftsinformatik als Mass Customization Instrument

42. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Marketing Instrument

43. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Advertising Instrument

44. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Sales Instrument

45. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Customer Relationship Management Instrument

46. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Supply Chain Management Instrument

47. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Procurement Instrument

48. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Manufacturing Instrument

49. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Production Instrument

50. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Logistics Instrument

51. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Distribution Instrument

52. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Retail Instrument

53. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Commerce Instrument

54. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Business Instrument

55. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Enterprise Instrument

56. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Organization Instrument

57. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Culture Instrument

58. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Leadership Instrument

59. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Innovation Instrument

60. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Transformation Instrument

61. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Disruption Instrument

62. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Discontinuity Instrument

63. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

64. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

65. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

66. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

67. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

68. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

69. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

70. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

71. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

72. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

73. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

74. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

75. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

76. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

77. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

78. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

79. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

80. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

81. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

82. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

83. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

84. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

85. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

86. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

87. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

88. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

89. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

90. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

91. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

92. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

93. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

94. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

95. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

96. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

97. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

98. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

99. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

100. Die Wirtschaftsinformatik als Digital Displacement Instrument

*Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.*

I underdånig skrivelse den 30 oktober 1926 hemställde Svenska järnvägsföreningen, att Kungl. Maj:t måtte utse särskilda sakkunniga med uppdrag att verkställa utredning angående åtgärder till åvägabringande av en ur olika synpunkter lämplig avvägning mellan järnvägarnas och biltrafikens funktioner ävensom i samband därmed stående frågor och att framlägga de förslag, vartill en sådan utredning kunde giva anledning. I gemensam underdånig skrivelse den 15 december 1926 hemställde Svenska järnvägsmannaförbundet och Sveriges lokomotivmannaförbund om en allsidig och ingående undersökning rörande järnvägs- och automobiltransportväsendet, omdaning av järnvägsväsendet m. fl. i skrivelsen berörda spörsmål.

Sedermera hölls på initiativ av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet en järnvägs- och automobiltrafikkonferens i Stockholm den 23—25 maj 1927.

På grund av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade därefter dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet den 18 november 1927 undertecknade Ekelund, Bärnheim, Carlsson, Lagerkwist och Nerell såsom sakkunniga att inom kommunikationsdepartementet »verkställa utredning såväl av frågan, huruvida och i vad mån ändring i gällande bestämmelser rörande järnvägsdriften i syfte att möjliggöra minskning av de enskilda järnvägarnas driftkostnader kan vara erforderlig, som ock angående lämplig omläggning av de enskilda järnvägarnas taxor i närtrafik».

Samtidigt härmed tillkallades inom kommunikationsdepartementet särskilda sakkunniga för att utarbета förslag till ny förordning om motorfordon jämte därmed sammanhängande författningar m. m.; i den mån konkurrensen mellan järnvägs- och automobiltrafiken berörde regleringen av den yrkesmässiga automobiltrafiken borde den upptagas till prövning i samband med denna utredning, och önskligt vore, att härvid även ett försök gjordes att närmare klarlägga den yrkesmässiga, regelbundna motorfordonstrafikens verkliga inflytande på järnvägstrafiken. Vidare skulle en allmän översyn företagas av bestämmelserna om anordningar vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg.

Ytterligare tillkallades särskilda sakkunniga för utredning av möjligheterna att på frivillighetens väg åstadkomma sammanslagning av enskilda järnvägar till större enheter.

Det utredningsuppdrag, som på nyss angivet sätt anförtrotts åt undertecknade, är till sin omfattning rätt begränsat. Det är för de sakkunniga

— till undvikande av varje missförstånd rörande utredningens innebörd — angeläget att framhålla, att deras arbete, i enlighet med uppdragets lydelse, ingalunda utgör en sådan utredning ur allmän samhällssynpunkt rörande transportväsendet till lands och järnvägarnas nuvarande ekonomiska problem, varom järnvägsföreningen samt järnvägs- och lokomotivmannaförbunden hemställt. Förutom den viktiga frågan om nya grunder för taxeväsendet — dock endast i närtrafik — omfattar utredningsuppdraget blott ett antal detaljfrågor av viss betydelse för driftsekonomien, men ett flertal synnerligen betydelsefulla järnvägsekonomiska frågor falla icke inom utredningsuppdragets ram.

De sakkunniga hava emellertid ansett sig böra i stora drag lämna en orienterande översikt över det allmänna järnvägsekonomiska läget och hava icke kunnat helt undvika att jämväl beröra vissa med automobiltrafiken sammanhängande frågor.

De sakkunniga hava under sitt arbete haft tillfälle till överläggningar med maskininspektören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen L. W. Ståhle, vilken till de sakkunniga överlämnat en promemoria, särskilt berörande de driftsekonomiska frågor, vilka sammanhånga med tjänstgöringsreglementena.

Till de sakkunniga hava överlämnats, för att tagas i övervägande vid uppdragets fullgörande, stationsskrivaren O. T. Rhodiners skrivelse den 23 november 1927 angående förenklat expeditionsväsende ävensom vissa handlingar rörande korsning mellan järnväg och väg.

De sakkunniga, vilka tidigare, med skrivelse den 13 oktober 1928, framställt förslag angående täckande av kostnader för vissa anordningar vid korsning mellan järnväg och väg, få härmed vördsamt till Herr Statsrådet överlämna sin utredning.

Stockholm den 19 december 1928.

JOHN EKELUND.

O. BÄRNHEIM.

CARL CARLSSON.

HELMER LAGERKWIST.

ÅKE NERELL.

*Lars Akselsson.*

## Översikt rörande det järnvägsekonomiska läget och de förändrade ekonomiska förutsättningarna för järnvägsdriften.

Vissa grundläggande data för belysande av de enskilda järnvägarnas ekonomiska ställning nu och under tidigare år äro sammanställda i nedanstående tabell.

Längden av enskilda järnvägar har sedan år 1913 ökat helt obetydligt (3 %). Några nya järnvägar hava tillkommit, men under perioden hava också några enskilda järnvägar inköpts av staten.

Antalet resor har minskat med 10 %, tantalet gods med 7 % eller, fränsett Grängesbergsbanorna, 14 %<sup>1</sup>. Som emellertid medeltransportlängden ökat i både person- och godstrafik — sannolikt beroende på såväl minskad närtrafik som ökad fjärtrafik — så är trafikens omfattning uttryckt i person- och tonkilometer nu något större än år 1913, nämligen personkilometer 3 % och tonkilometer 11 % eller, fränsett Grängesbergsbanorna, 1 % flera än år 1913.

Person- och godstrafiken giva i runt tal 70 resp. 80 % högre inkomstsumma nu än år 1913. Genomsnittsinkomsten av varje personkilometer har stigit med ca 63 %, vilket får tolkas som att taxenivån i persontrafik stegrats ungefärligen i denna proportion eller, noga taget, något mera, eftersom en hel del kortare, pr kilometer dyrare resor bortfallit. Genomsnittsinkomsten pr tonkilometer har stigit 63 %, fränsett Grängesbergsbanorna 80 %. Huruvida av nämnda procenttal kan dragas någon slutsats rörande godstaxenivåns genomsnittliga stegring, må lämnas öppet, ty medelinkomsten pr tonkilometer kan i hög grad påverkas av förskjutningar i transportmängderna av dyrare eller billigare tarifferat gods. Den genomsnittliga inkomsten pr tonkilometer, ej fullt 7 öre, fränsett Grängesbergsbanorna ej fullt 9 öre, ger anledning till jämförelse med den väsentligt högre självkostnaden för godstransport med automobil (se nedan).

Enskilda järnvägar av allmän betydelse åren 1913, 1925, 1926 och 1927.

	1913	1925	1926	1927	Ökning 1913—1927 %
Banlängd ..... km	9 380	9 609	9 687	9 704	3
Tågkm ..... milj.	31·8	32·0	33·9	35·5	12
Vagnaxelkm..... »	787·9	686·9	704·4	756·0	— 4
Resor ..... »	42·30	38·08	37·94	37·99	— 10
Personkm ..... »	820·6	819·0	830·7	845·4	3
» pr bankm..... 1 000	87·9	85·7	86·3	87·8	— 0
Medellängd pr resa ..... km	19·4	21·5	21·9	22·3	15
Persontrafikinkomst ..... milj. kr.	26·14	45·13	44·50	44·06	69
» pr bankm ..... »	2 799	4 725	4 621	4 574	63
Medelinkomst pr resa ..... »	0·60	1·14	1·13	1·12	87
» » personkm..... öre	3·10	5·32	5·17	5·04	63

<sup>1</sup> Masstrafiken av malm från Grängesberg till Oxelösund, som går över tre banor, har ett betydligt inflytande på totalsumman ton och tonkm å enskilda banor. Denna trafik är emellertid (liksom lapplandsmalm å S. J.) av helt speciell karaktär. I tabellen ha därför till jämförelse införts även vissa siffror med frånräknande av dessa banors trafik.

	1913	1925	1926	1927	Ökning 1913—1927 %
Ton avgiftspliktigt gods ..... milj.	25·78	21·77	21·17	23·97	— 7
Tonkm d:o ..... " }	1 279·3	1 189·3	1 220·1	1 417·1	11
" pr bankm ..... 1 000	136·4	123·8	126·0	146·1	7
Medeltransportlängd ..... km	49·6	54·6	57·6	59·1	19
Godstrafikinkomst ..... milj. kr.	51·60	90·63	88·98	92·99	80
" pr bankm ..... "	5 502	9 434	9 188	9 585	74
Medelinkomst pr ton ..... "	2·00	4·16	4·20	3·88	94
" " tonkm ..... öre	4·03	7·62	7·29	6·56	63
Inkomster av järnvägsdriften } milj. kr.	82·15	144·12	142·02	145·28	77
Driftkostnader ..... } " "	58·23	122·49	121·11	121·41	109
Nettoinkomst av järnvägs- driften ..... } " "	23·92	21·63	20·91	23·87	— 0
Bruttoinkomster ..... } " "	84·16	147·64	145·45	148·19	76
Summa utgifter ..... } 2 " "	72·07	138·62	137·96	137·62	91
Vinst ..... } " "	12·09	9·02	7·49	10·57	— 13
<i>Exkl. Grängesbergsbanorna:</i>					
Ton avgiftspliktigt gods ..... milj.	21·34	16·97	16·52	18·30	— 14
Tonkm d:o ..... " }	953·6	814·0	859·4	965·9	1
" pr bankm ..... 1 000	105·0	87·5	91·6	102·8	— 2
Godstrafikinkomst ..... milj. kr.	45·59	81·67	80·47	83·16	82
" pr bankm ..... "	5 021	8 776	8 575	8 846	76
Medelinkomst pr ton ..... "	2·14	4·81	4·87	4·54	112
" " tonkm ..... öre	4·78	10·03	9·36	8·61	80
Inkomster av järnvägsdriften } milj. kr.	74·94	133·21	131·68	133·65	78
Driftkostnader ..... } " "	54·00	114·40	113·20	112·66	109
Nettoinkomst av järnvägsdrif- ten ..... } " "	20·94	18·81	18·48	20·99	0
Vinst <sup>2</sup> ..... } " "	9·95	7·15	6·12	8·72	— 12

Totala inkomsterna av järnvägsdriften hava sedan år 1913 stigit med 77 %, driftkostnaderna däremot med 109 %. Spänningen mellan dessa båda tal representerar tydligen det grundläggande ogynnsamma faktum, under vilket de enskilda järnvägarna i gemen för närvarande lida.

Vissertligen har nettoinkomsten av driften, fränsett räntor m. m., år 1927 uppgått till ungefär samma belopp som år 1913, c:a 24 milj. kronor, men eftersom själva penningvärdet nu är ett annat än förut, skulle det i stället hava behöfts en avsevärd höjning av nettoinkomstens belopp, för att icke den ekonomiska situationen skulle behöva betecknas som allvarligt försämrad. Och den vinst, som återstår efter betalning av skuldräntor m. m., har nedgått från 12 till 10 $\frac{1}{2}$  milj. kronor, ett belopp, som icke är tillräckligt för förräntning av aktiekapitalet (278 milj. kronor) och övrigt eget kapital samt för nödvändiga konsoliderings- och förbättringsåtgärder.

Med full tydlighet framträder emellertid det nuvarande lägets allvarliga karaktär, först då de särskilda järnvägarna betraktas var för sig. Dessa uppvisa inbördes mycket stora olikheter i avseende på utvecklingstendensen. Det normala borde vara, att en betydlig trafikökning inträtt sedan år 1913 på grund av rörelsens naturliga tillväxt jämsides med ökad befolkning och ökat näringsliv. För många järnvägar är så också fallet, medan däremot för ett stort antal andra järnvägar en stark tillbakagång i trafik och ekonomi är att anteckna.

<sup>1</sup> Härvid äro avskrivningar inräknade, i den mån sådana verkstälts, men ej inkomst- och utgiftsräntor m. m.

<sup>2</sup> Härvid äro även inkomst- och utgiftsräntor m. m. inräknade.

I bifogade tabeller 1—2 (sid. 16—22) har för var och en av de enskilda järnvägarna sammanställts uppgifter, som belysa utvecklingen sedan år 1913.

För ett antal banor, som lidit särskilt stor trafikminskning, meddelas här nedan ett sammandrag över den procentuella ökningen eller minskningen sedan år 1913.

Km		Ökning eller minskning i procent 1913 till 1927	
		Personkm pr bankm	Tonkm pr bankm
<i>Normalspåriga.</i>			
69	Dalslands .....	— 6	— 38
38	Gävle—Ockelbo .....	— 25	— 3
24	Göteborg—Särö .....	+ 1	— 77
37	Hässleholm—Markaryd .....	+ 13	— 31
113	Karlskrona—Växjö .....	+ 15	— 27
116	Kristianstad—Hässleholm .....	— 5	— 26
23	Krylbo—Norberg .....	— 92	— 45
29	Malmö—Genarp .....	— 38	— 59
121	Malmö—Simrishamn .....	— 26	+ 10
35	Markaryd—Veinge .....	— 2	— 38
23	Mellersta Södermanlands .....	— 24	+ 6
31	Mjölby—Hästhöjden .....	— 26	— 45
118	Norra Södermanlands .....	— 12	— 21
156	Oxelösund—Flen—Västmanland .....	— 38	+ 38
100	Sala—Gysinge—Gävle .....	— 9	— 27
18	Stockholm—Saltsjön .....	— 31	— 76
480	Stockholm—Västerås—Bergslagen .....	— 1	— 43
72	Sölvesborg—Olofström—Älmhult .....	— 18	— 40
35	Trälleborg—Rydsgård .....	— 40	— 2
44	Uppsala—Enköping .....	— 35	— 2
17	Vällinge—Skanör—Falsterbo .....	— 8	— 38
18	Växjö—Alvesta .....	+ 6	— 20
42	Ystad—Gärnsås—St Olof .....	— 24	— 18
27	Ängelholm—Klippan .....	— 29	— 3
<i>Smalspåriga.</i>			
14	Askersund—Skylberg—Lerbäck .....	— 53	— 34
55	Borgholm—Böda .....	— 25	+ 13
27	Byvalla—Långshyttan .....	— 30	— 20
55	Dannemora—Harg .....	— 62	— 15
102	Falkenbergs .....	— 21	— 40
116	Gotlands .....	— 15	— 27
54	Hjo—Stenstorp .....	— 24	— 35
21	Hönshylte—Kvarnamåla .....	— 12	— 24
29	Kinneulle—Lidköping .....	— 43	+ 28
50	Klintehamn—Roma .....	— 58	— 29
30	Kosta .....	— 48	— 74
28	Lidköping—Häkantorp .....	— 37	— 14
28	Lidköping—Källand .....	— 55	— 43
50	Lidköping—Skara—Stenstorp .....	— 31	— 17
18	Mariestad—Moholm .....	— 37	— 37
125	Mellersta Östergötland .....	— 18	— 44
69	Mönsterås .....	— 29	— 39
101	Norrköping—Söderköping—Vikbolandet .....	— 20	— 19
49	Nättraby—Alnaryd—Älmeboda .....	— 25	— 30
26	Skara—Timmersdala .....	— 44	— 40
21	Skövde—Axvall .....	— 36	— 23
33	Slite—Roma .....	— 36	— 31
89	Uddevalla—Lelången .....	— 28	+ 35
80	Vetlanda .....	— 46	— 39
44	Väderstad—Skänninge—Bränninge .....	— 59	— 86
116	Växjö—Åseda—Hultsfred .....	— 1	— 31
70	Östra Blekinge .....	— 30	+ 75

Denna tabell torde tala för sig själv och tydligt utvisa, i huru hög grad ett betydligt antal banor lidit en verkligt avsevärd trafikminskning. Trafikminskning om 20 à 40 % är någonting mycket vanligt förekommande.

För en del bland dessa järnvägar är trafikintensiteten överhuvud taget så låg — blott ett eller annat 10 000-tal av person- och tonkilometer — att man väl kan diskutera, huruvida icke järnvägen numera skulle kunna helt nedläggas. Emellertid torde det vara väl känt — icke minst från det ihärdiga motstånd, som rests från bygden i varje sådant fall, där ett nedläggande av befintlig järnväg varit påtänkt — att även dessa trafiksvaga järnvägar äro av största betydelse för den bygd de betjäna, och att ett nedläggande skulle betyda en stor olägenhet för det allmänna.

Spänningen  
mellan  
inkomst- och  
utgiftsnivå.

Efter denna helt summariska översikt över det nuvarande läget torde det vara skäl att ytterligare dröja något vid den omnämnda spänningen mellan inkomst- och utgiftsnivån, d. v. s. det förhållandet att inkomsterna sedan år 1913 stigit med 77 % men driftkostnaderna med 109 %.

Vad *inkomsterna* beträffar är att märka, att vi i vårt land sedan några år tillbaka — med någorlunda stabil eller sakta sjunkande prisnivå — befinna oss i en period av långsamt fortskridande konjunkturförbättring med ökad produktion och omsättning i det ekonomiska livet. Vid sådan konjunkturförbättring borde järnvägarna normalt taget se sin trafik ökas och därmed det ekonomiska underlaget för rörelsen förbättras. De enskilda järnvägarna, tagna under ett, hava emellertid icke i mera avsevärd grad kommit i åtnjutande av en sådan, synnerligen efterlängtd och behöblig förbättring av trafikunderlaget och inkomsten. Trafiken har snarast varit stillastående eller sjunkande, och inkomsterna hava sjunkit betydligt. Endast för det sista året, 1927, är en viss återhämtning märkbar. Nedanstående sammanställning illustrerar denna utveckling.

#### Samtliga enskilda järnvägar av allmän betydelse.

	Parti- pris- index <sup>1</sup>	Lev- nads- kost- nads- index	Resor milj.	Person- km milj.	Ton milj.	Tonkm milj.	Inkomster av driften		
							person- trafik	gods- trafik	summa <sup>2</sup>
							miljoner kronor		
1923 .....	157	177	38·5	840	19·4	1 006	51·0	94·0	153·3
1924 .....	155	174	38·5	822	21·1	1 132	47·9	97·1	153·2
1925 .....	157	176	38·1	819	21·8	1 189	45·1	90·6	144·1
1926 .....	144	172	37·9	831	21·2	1 220	44·5	89·0	142·0
1927 .....	141	171	38·0	845	24·0	1 417	44·1	93·0	145·3
<b>D:o utom Grängesbergsbanorna.</b>									
1923 .....	—	—	37·3	817	16·2	768	49·3	86·5	143·9
1924 .....	—	—	37·3	797	17·8	886	46·3	89·6	143·8
1925 .....	—	—	36·9	795	17·0	814	43·7	81·7	133·2
1926 .....	—	—	36·8	806	16·5	859	43·1	80·5	131·7
1927 .....	—	—	36·8	822	18·3	966	42·7	83·2	133·7

Till denna mindre gynnsamma utveckling har, fränsett lokala produktionsförändringar, den i stark utveckling stadda automobiltrafiken medverkat på tvenne olika sätt, dels genom att i konkurrens fränhända järnvägarna en

<sup>1</sup> Enl. Svensk Finanstidning (Silverstolpe).

<sup>2</sup> Inkl. övriga inkomster av järnvägsdriften.

avsevärd person- och godstrafik, vilket, såsom ovan angivits, med stor styrka träffat en mängd mindre och medelstora järnvägar, dels ock, och kanske framför allt, genom att konkurrensen i stor omfattning tvingat till reduktioner av järnvägstarifferna, antingen generellt eller i form av särskilda nedsättningar.

Med stor visshet kan antagas, att effekten av dessa inflytanden ännu blott delvis givit sig tillkänna, och att man således har att vänta såväl fortsatt trafikavledning till landsvägarna som ytterligare tvång till tariffreduktioner.

Utsikterna för en avsevärd förbättring av inkomstekonomin synas sålunda ganska begränsade.

Om man vågar hoppas på en fortskridande allmän konjunkturstegring, böra visserligen många järnvägar — särskilt de, för vilka industritransporter och långväga transporter spela en större roll — kunna påräkna en avsevärd trafikökning. Emellertid förefinnes f. n. en viss fara för att den ekonomiska vinsten av en sådan trafikökning kommer att beskäras av statsmakterna genom taxereglerande åtgärder, som sammanhånga med en politisk reglering — oavsett järnvägsekonomiska förhållanden — av statsbanetaxan och gods-samtrafikstaxan.

Vidare är att märka, att för ett betydligt antal lokalbanor utsikterna till trafikökning på grund av en eventuell konjunkturförbättring synas skäligen små. För sådana järnvägar måste upprätthållandet av inkomstekonomin bliva beroende på om de verkligen lyckas hävda sin trafikrörelse i konkurrensen med landsvägstransporterna samt på om det kan visa sig möjligt att kompensera den ofrånkomliga sänkningen av högre tariffer med en höjning av de hittills ytterst lågt nedpressade lägsta tarifferna, vilkas billiga avgifter varit motiverade och möjliga därigenom, att taxeväsendet i sin helhet — innan konkurrensen inträtt — varit baserat på monopolprusbildningens grundval. Även om man skulle våga hysa en optimistisk uppfattning om dessa båda inkomstekonomiska spørsmål för lokalbanornas vidkommande, är det dock tydligen knappast möjligt att hoppas på en starkare inkomstökning för deras del. Deras ekonomiska livskraft måste därför till avsevärd del bliva beroende av möjligheterna att förenkla driften och nedskära utgifterna.

I avseende på inkomsterna bör vidare i detta sammanhang erinras, att trafikintensiteten i sin helhet är låg; för enskilda banor tillsammans tagna något under 100 000 personkilometer och, fränsett Grängesbergbanorna, något över 100 000 tonkilometer pr bankilometer, medan på statens järnvägar, även fränsett lapplandsmalmen och trots de många trafiksvaga bandelarna, trafikintensiteten i genomsnitt är mer än dubbelt så hög.

Till de åtgärder i avseende på tariffbildning m. m., som äro nödvändiga för att bereda järnvägarna nödig rörelsefrihet i kampen för sin inkomstekonomi, återkomma de sakkunniga i det följande med närmare utredning.

Vad åter de enskilda järnvägarnas *driftkostnader* beträffar, så kunde man måhända vilja anse det som ett bevis för mindre välskött ekonomisk drift, att kostnaderna sedan år 1913 stegrats med 109 %. Ett sådant omdöme vore dock icke riktigt.

Järnvägarna hava i högre grad än annan industriell verksamhet arbetslönen som främsta omkostnadspost, och index för arbetskostnadens stegring är som bekant ojämförligt högre än varupris- och levnadskostnadsindices. Detta är den väsentliga orsaken till den, i förhållande till inkomststegringen, oproportionerligt höga driftkostnadsstegringen vid järnvägarna. Vid industrien i allmänhet beräknas genomsnittslönen sedan 1913 hava stigit med omkring 125 % pr år räknat och omkring 170 % pr arbetstimme räknat (vid en del s. k. hemmaindustrier — i motsats mot exportindustrier — t. o. m.

avsevärt mera). Vid de enskilda järnvägarna, där personalkostnaderna utgöra ca två tredjedelar av samtliga driftkostnader, torde lönen pr år eller månad räknat för den viktiga stationskarls- och banvaktsgruppen hava stegrats med 110 à 120 % sedan år 1913, och samtidigt har arbetstidens längd som bekant reglerats genom 8-timmarsdagen.

Inom industriell drift i allmänhet brukar den fortgående arbetslönestegringen mötas och elimineras genom ytterligare framsteg i rationell arbetsorganisation, arbetsbesparande maskinteknik, standardisering o. s. v. Mot svarande reformåtgärder stå järnvägarna, och synnerligast de svagare bland dem, endast i mycket begränsad utsträckning till förfogande. Industriens möjlighet att till intensiv rationell massproduktion koncentrera de olika detaljerna av produktionsprocessen förefinnes icke för järnvägarna. En mycket stor del av deras arbete är sådant, som icke kan koncentreras och intensifieras, eller utgöres rentav av s. k. passningstjänst. Därtill kommer, att den förefintliga konkurrensen i stor utsträckning tvingar till åtgärder direkt motsatta en koncentrerad massproduktion, nämligen ett rikligare och bekvämare tillgodoseende av allmänhetens krav, genom tätare tågförbindelser och annat dylikt. Mycket upplysande i detta avseende är, att de enskilda järnvägarna från 1914 till 1927 ökat antalet snäll- och persontågskilometer från 13·4 till 23·5 miljoner (således med 75 %), medan däremot blandade- och godstågskilometer minskats från 17·9 till 11·8 miljoner.

Härtill bör ytterligare beaktas, att trafikrörelsen, efter att tidigare hava befunnit sig i en långvarig period av stadigt fortgående utveckling, under krigsåren plötsligt och språngvis steg till en väsentligt större omfattning än tidigare, för att därefter lika hastigt sjunka till nuvarande låga nivå. Övergången från en period av fortgående utveckling till ett skede av stagnerande eller sjunkande rörelse torde alltid för en ekonomisk verksamhet erbjuda svårigheter av skilda slag. Så mycket större bliva svårigheterna, om — såsom här är fallet — en exceptionell toppkonjunktur inträffat under mellantiden och framtingat dispositioner i avseende på personell och materiell produktionsutrustning, som senare icke längre äro behöfliga.

Mot bakgrunden av nu anförda omständigheter av skilda slag torde den inträffade driftkostnadsstegringen vid de enskilda järnvägarna icke vara ägnad att förvåna.

Under de senaste fem åren hava driftkostnaderna utvecklats på följande sätt, jämfört med år 1913.

	Egentliga driftkostnader <sup>1</sup>	Summa driftkostnader <sup>2</sup>	Härav löner	Personalantal
miljoner kronor				
1913 .....	51·6	58·2	c:a 30·5	c:a 22 000
1923 .....	119·0	129·6	72·6	23 813
1924 .....	120·2	130·3	74·5	24 744
1925 .....	111·9	122·5	73·3	23 671
1926 .....	110·8	121·1	72·0	23 489
1927 .....	110·3	121·4	70·9	23 252

Av denna sammanställning framgår, att driftkostnaderna under de närmast gångna brydsamma åren nedgått med mycket betydande belopp, inemot 10 miljoner kronor.

<sup>1</sup> Exklusive förnyelsefundsavsättning, skatter, räntor m. m.

<sup>2</sup> Inklusive förnyelsefundsavsättning, skatter m. m., men exklusive räntor m. m.

Ytterligare besparingsåtgärder äro väl också möjliga. Man torde kunna vara förvissad om att de särskilda järnvägsförvaltningarna var för sig genom fortsatt aktgivande på varje detalj av kostnaderna och vidtagande av möjliga besparingsåtgärder skola kunna även i fortsättningen nedpressa utgifterna. Även med full diskontering av dessa framtida åtgärders besparingseffekt är det dock blott allt för tydligt, att enbart genom sådana så att säga ordinära åtgärder och detaljdispositioner icke inom avsevärd framtid kan åvägbringas en riktig relation mellan inkomst- och utgiftsnivå. För att uppnå samma relation mellan inkomster och driftkostnader som år 1913 skulle nämligen för de enskilda järnvägarna tillsammans erfordras nedpressning av utgifterna med ytterligare c:a 18 miljoner kronor — eller ock motsvarande höjning av inkomsterna — och för de svagare ställda järnvägarna är givetvis behovet av utgiftsbegränsning proportionsvis än starkare.

Det är sålunda ifråga om driftkostnaderna oundgängligen nödvändigt att söka finna åtgärder av en allmännare räckvidd, t. ex. tekniska eller organisatoriska förenklingar av driften och personalbeståndet, så att en mera avsevärd lättnad kan uppnås på utgiftskontot. Dylika åtgärder måste bli va många olika slag och innebära reformering av hittillsvarande driftförhållanden.

Flertalet av dessa åtgärder måste komma att inverka på personalen, och överhuvud taget kan det icke fränkommas, att personalkostnadsfrågan står i förgrunden av hela utgiftsspörsmålet.

Rörande själva lönesatserna, särskilt då för den grundläggande stora stationskarls- och banvaktsgruppen, måste det från de sakkunnigas sida betraktas såsom en öppen och oviss fråga, huruvida någon förändring är att förvänta eller icke. Känt är emellertid, att de enskilda järnvägarnas lönesatser för den lägre personalen anses stå i visst beroende av statsbanelönerna, och de sakkunniga tillåta sig erinra om att järnvägsstyrelsen i sin skrivelse med kostnadsstatsförslag den 12 december 1927 framhållit, hurusom det allt tydligare framstode, att den lönekostnad, vilken följt med 1920 och följande riksdagens beslut om dyrtidstillägg på de år 1919 beslutade nya grundlönerna, icke kan bäras av statsbaneföretaget såsom affär, och styrelsen ville därför framhålla angelägenheten av utredning om dyrtidstilläggens avvecklande och ersättande med fasta lönesatser och om vilka lönerregleringar, som kunde behöva företagas. Vad järnvägsstyrelsen sålunda anfört om statens järnvägar, torde äga tillämpning även ifråga om de enskilda järnvägarna, i synnerhet som den konkurrerande, speciellt den irreguliära biltrafiken till stor del arbetar med vida lägre löneskalor än järnvägarna. Även om de enskilda järnvägarnas löner tilläventyrs icke skulle kunna anses högre än som motsvarar skäligen bärgning, hänsyn tagen även till de i många fall ansvarsfyllda tjänsteuppgifterna, så är det blott alltför tydligt, att järnvägarna i nuvarande ekonomiska situation faktiskt icke kunna bära löner av sådan höjd, såvida icke på annat sätt kan åstadkommas en minskning av järnvägarnas totala personalutgifter.

Såsom ett utomordentligt viktigt problem, varuti förvaltningarna och personalen hava ett gemensamt intresse, framstår därför spörsmålet, huruvida det till fortsättning av redan vidtagna besparingsåtgärder kan vara möjligt att ytterligare kraftigt nedbringa lönekostnaderna genom andra utvägar än allmän lönereduktion. Detta kan tänkas möjligt bland annat genom minskning av personalens antal, starkare åtskillnad mellan det för trafiksäkerheten viktiga arbetet och enklare arbetsuppgifter, användandet av tillfällig i stället för fast anställd personal för vissa slag av enklare arbetsuppgifter, användandet i största möjliga utsträckning av lägre i stället för högre kvalificerad personal, eliminerandet i största möjliga utsträckning av icke direkt produktiva arbetsdetaljer, starkare genomförd differentiering av lönesatserna i

förhållande till såväl arbetets art och svårighetsgrad som levnadskostnader och levnadsbehov å olika orter, jämkning av tjänstgöringsbestämmelserna o. s. v.

Svårigheterna att genomföra åtgärder av sådant slag bottna kanske i främsta rummet däruti, att järnvägarna sedan tidigare perioder av stor och stigande trafik äro bundna vid en fast personalstam — numera kommen till en ganska hög medelålder men ändock med ringa årlig avgång — vilken icke utan bekymmer och svårigheter kan snabbt omdanas. Om fråga vore om att nu uppsätta en ny järnväg, skulle säkerligen i många fall personaluppsättningen kunna ordnas efter andra normer, och önskemålet borde vara, att arbete och personal vid de befintliga banorna nu kunde omorganiseras efter sådana normer, utan hinder av de nedärvda förhållandena.

Vid flera av de mest trafiksvaga järnvägarna har under senare år — ofta i samband med konkurs eller rekonstruktion — driften ordnats i synnerligen enkla och billiga former, och härigenom har erfarenhet vunnits om att järnvägsdrift kan vara möjlig och till nytta även vid mycket låg trafikintensitet. Det vill synas sannolikt, att analoga om än ej lika långtgående reformer skulle kunna ifrågakomma även vid järnvägar av högre klass.

Det vill synas de sakkunniga övervägande sannolikt, att förvaltningarna och personalen under gemensamma ansträngningar skulle kunna finna utvägar till en för alla parter i längden förmånlig reorganisation inom personalväsendet, varigenom väsentliga besparingar kunde uppnås och förutsättningar skapas för vidhållande av en tillfredsställande lönestandard för den fasta personalstammen. De sakkunniga skulle gärna önskat att genom överläggningar med representanter för arbetsgivare- och personalorganisationerna söka närmare intränga i denna för järnvägsekonomin grundläggande fråga, men detta har, såsom liggande utanför de sakkunnigas uppdrag, icke kunnat ske. I allt fall läser en reorganisation av antytt slag kräva en rätt betydlig tid för sitt genomförande.

Jämsides med de rena personaldispositionerna erfordras genomförandet av reformer i arbetsförenklade och arbetsbesparande riktning, varigenom alltså nya utvägar skapas till minskat personalbehov. Dyliga reformer äro av flera olika slag. En viktig grupp är den, som sammanhänger med tjänstgöringsreglementets trafiksäkerhetsbestämmelser; härtill återkomma de sakkunniga i det följande. En annan viktig grupp avser förenkling av expeditionsväsendet i person- och godstrafik och dyligt; i viss mån kan härför krävas förändring av den av Kungl. Maj:t utfärdade trafikstadgan, men det väsentliga är erforderliga överenskommelser mellan statens och enskilda järnvägar.

En ganska viktig grupp av driftkostnadsfrågor är beroende av statliga pålagor eller föreskrifter för järnvägarna. Främst bland dessa komma — fränsett tjänstgöringsreglementet — vägkorsnings- och stängselskyldighetsfrågorna; att nämna äro även koncessionsbestämmelserna om telegraf- och telefonledningar å järnvägs område, vattenlagens föreskrifter rörande vatten avlopp samt ordningsfrågor såsom desinfektion av boskapsvagnar.

En viktig driftkostnadsfråga är vidare den om övergång i större utsträckning till motorvagnsdrift; med hänsyn till den härför erforderliga kapitalinvesteringen erbjuder denna fråga särskilda svårigheter.

En synnerligen viktig fråga för åstadkommande av rationell järnvägsdrift är den om sammanslutning av järnvägarna till större enheter, vilken fråga för närvarande är föremål för utredning av särskilda sakkunniga.

Till de frågor rörande nedbringandet av de enskilda järnvägarnas driftkostnader, vilka falla inom ramen av de sakkunnigas starkt begränsade uppdrag, skola de sakkunniga i det följande återkomma med närmare utredning och förslag.

Innan de sakkunniga lämna denna inledande summariska översikt över det järnvägsekonomiska läget, torde några ord böra sägas om järnvägskapitalet. *Kapital och förräntning.*

Det i enskilda järnvägar av allmän betydelse bundna kapitalet utgjorde vid 1927 års slut i miljoner kronor:

Statslån .....	93·6	
Obligationslån .....	185·8	
Reverslån .....	30·5	
Övriga skulder .....	40·8	350·7
Aktiekapital .....	278·1	
Egna fonder (utom förnyelse).....	78·1	
Vinstmedel .....	17·3	373·5
Reparations- och förnyelsefond .....		57·3
		<hr/>
	Summa	781·5

Av aktiekapitalet skall enligt en dock ej fullt säker uppgift 81·6 miljoner kronor tillhöra kommuner och landsting.

Av kapitalet motsvaras 673·3 miljoner kronor av bokförd anläggningskostnad, inberäknat rullande materiel och inventarier, samt 108·2 miljoner kronor av förråd, fordringar och andra tillgångar.

En rätt avsevärd del av järnvägskapitalet torde länge hava varit oräntabel.

Om och i den mån den numera inträdda försämringen av järnvägsekonomin visar sig bliva varaktig, får den uteblivna förräntningen emellertid betydligt större omfattning och betydelse.

Ett stort antal järnvägar förmå för närvarande icke ens betala ränta och amortering å upplånat kapital. Särdeles belysande äro de uppgifter om allmänna järnvägslånefonden, som lämnas i riksgäldskontorets årsbok för budgetåret 1927/28. Bland 49 järnvägsbolag med lån ur fonden summerade under året icke mindre än 25 helt eller delvis att verkställa sina inbetalningar. Av under året förfallande annuiteter och räntor, c:a 3·5 miljoner kronor, blevo blott omkring 70 % inbetalade. Statsverkets vid budgetårets slut utestående *förfallna* fordringar för lån ur fonden uppgingo till 8·6 miljoner kronor och hade under året ökat med 0·3 miljoner kronor, trots att förfallna fordringar om 1·4 milj. kronor under året avskrivits.

Vad åter aktiekapitalet beträffar, synes nära nog för flertalet järnvägar skäligen förräntning vara utesluten. Utdelning å aktiekapitalet gavs år 1927 i 34 järnvägsaktiebolag med ett sammanlagt aktiekapital av 153 milj. kronor och en sammanlagd utdelning av 8·4 milj. kronor eller i genomsnitt 5·5 %, men å andra sidan gävo 78 aktiebolag med ett aktiekapital av 125 milj. kronor icke någon utdelning. 33 av de sistnämnda redovisade visserligen någon vinst men otillräcklig för utdelning, genomsnittligt blott 1·2 %, och återstående 45 bolag redovisade ingen vinst utan i allmänhet direkt förlust, förutom det att ordinära avskrivningar och avsättningar till förnyelsefond i regel ej kunnat ske. Av 11 företag, som ej äro organiserade i bolagsform, gävo några vinst, andra förlust. Nu nämnda förhållanden rörande vinst och utdelning å aktiekapitalet år 1927 belysas av följande sammanställning:

	Aktiekapital milj. kr.	Vinst milj. kr.	Utdelning milj. kr.
34 bolag med utdelning.....	153	10·5	8·4
33 bolag utan utdelning, med vinst.....	83	1·0	—
45 bolag utan utdelning, utan vinst.....	42	— 1·8	—
11 företag icke i bolagsform .....	—	0·9	—
	<hr/>		
	278	10·6	8·4

Tab. 1. Enskilda järnvägars person- och godstrafik åren 1913 och 1927.

Järnvägar	Banlängd 1927 Km	Personkm pr bankm			Tonkm (avgiftspflichtigt gods) pr bankm			Biljettkomst pr personkm			Inkomst pr tonkm			
		Tusental		Ökning %	Tusental		Ökning %	Öre		Ökning %	Öre		Ökning %	
		1913	1927		1913	1927		1913	1927		1913	1927		
<b>Normalspåriga järnvägar.</b>														
Bjurred—Lund—Härlösa .....	35.3	97.6	90.6	—	7.2	20.1	28.7	+ 42.8	2.92	4.15	+ 42.1	9.3	18.3	+ 96.8
Borås—Ulricehamn .....	44.8	—	64.7	—	—	—	21.1	—	—	5.75	—	—	22.1	—
Dalslands .....	69.2	95.9	90.4	—	5.7	71.1	43.7	— 38.5	4.10	9.42	+ 129.8	5.0	11.7	+ 134.0
Grängsberg—Oxelösund: Frövi—Ludvika .....	98.5	62.0	50.0	—	19.4	961.6	1 375.8	+ 43.1	2.99	5.57	+ 86.3	2.3	2.5	+ 8.7
Örebro—Köping .....	45.6	143.0	110.4	—	22.8	1 065.1	1 404.7	+ 31.9	2.96	5.97	+ 101.7	2.0	2.4	+ 20.0
Oxelösund—Flen—Västmanland 156.1	139.0	86.0	—	—	38.1	1 168.1	1 611.8	+ 38.0	2.71	5.29	+ 95.2	1.6	2.0	+ 25.0
Göteborg—Dalarna—Gävle: Bergslagens .....	494.2	162.0	185.5	+ 14.5	459.9	600.0	600.0	+ 30.5	2.81	4.74	+ 68.7	2.8	4.4	+ 57.1
Gävle—Dala .....	295.3	92.0	94.2	+ 2.4	294.6	313.1	313.1	+ 6.3	3.00	4.88	+ 62.7	3.7	6.1	+ 64.9
Södra Dalarnes .....	132.7	96.1	108.1	+ 12.5	92.5	124.0	124.0	+ 34.1	3.00	5.22	+ 74.0	6.3	9.0	+ 42.9
Dal—Västra Värmlands 43.8	—	—	39.9	—	—	—	20.5	—	—	4.98	—	—	13.7	—
Kil—Fryksdalen .....	82.3	42.1	54.1	+ 28.5	11.7	65.7	65.7	+ 461.5	3.36	5.91	+ 58.0	8.3	8.4	+ 1.2
Lödöse—Lilla Edet .....	14.8	56.5	52.8	—	6.5	25.2	36.1	+ 43.3	3.26	4.83	+ 48.2	7.3	13.8	+ 89.0
Göteborg—Borås—Alvesta: Göteborg—Borås .....	72.0	252.8	362.9	+ 43.6	221.9	230.5	230.5	+ 0.6	2.71	4.15	+ 53.1	5.4	11.9	+ 120.4
Borås—Alvesta .....	188.8	66.6	70.4	+ 5.7	76.4	74.1	74.1	+ 3.0	3.05	4.52	+ 48.2	5.1	9.2	+ 80.4
Göteborg—Särö .....	24.4	332.5	334.5	+ 0.6	9.9	9.9	2.3	+ 76.8	2.68	5.42	+ 102.2	12.2	59.2	+ 385.2
Halmstad—Nässjö .....	409.1	49.8	56.4	+ 13.3	110.0	143.9	143.9	+ 30.8	3.25	4.44	+ 36.6	4.3	7.0	+ 62.8
Hälsingborg—Hässleholm 122.4	130.4	164.8	—	—	26.4	180.4	149.8	+ 17.0	3.46	4.94	+ 42.8	5.8	11.3	+ 94.8
Härnösand—Sollefteå 102.0	75.9	94.8	—	—	24.9	36.4	39.7	+ 9.1	3.61	5.75	+ 59.3	6.6	14.5	+ 119.7
Hässleholm—Markaryd—Veinge: Hässleholm—Markaryd .....	37.0	46.4	52.4	+ 12.9	58.1	40.0	40.0	+ 31.2	4.19	5.95	+ 42.0	7.3	16.5	+ 126.0
Markaryd—Veinge .....	35.4	25.6	25.0	—	2.3	40.0	24.9	+ 37.8	3.95	6.16	+ 55.9	6.9	17.0	+ 146.4
Kalmar .....	194.2	62.1	89.7	+ 44.4	65.6	59.3	59.3	+ 9.6	3.28	4.93	+ 50.3	6.5	12.6	+ 93.8
Karlskrona—Vaxjö—Alvesta: Karlskrona—Vaxjö .....	113.4	110.7	127.8	+ 15.4	102.9	74.9	74.9	+ 27.2	3.17	4.88	+ 53.9	5.3	10.4	+ 96.2
Vaxjö—Alvesta .....	17.9	242.4	256.0	+ 5.6	201.1	161.2	161.2	+ 19.8	3.45	5.40	+ 56.5	8.2	17.2	+ 109.8
Kristianstad—Hässleholm 116.2	93.6	88.9	—	—	5.0	84.8	62.8	+ 25.9	3.21	4.52	+ 40.8	7.1	14.7	+ 107.0
Krylbo—Norberg .....	22.6	24.8	1.9	—	92.3	145.9	79.6	+ 45.4	2.35	5.42	+ 130.6	6.1	8.5	+ 39.3
Landskrona och Hälsingborgs .....	59.4	208.0	195.7	—	5.9	99.4	87.6	+ 11.9	3.40	5.18	+ 52.4	9.1	17.0	+ 86.8

Landskrona—Lund—Trälleborg	74.5	125.4	105.2	-16.1	74.2	63.1	-15.0	4.07	5.67	+ 39.3	8.9	15.4	+ 73.0
Lysekils	38.7	79.8	56.5	-29.2	6.2	18.7	+201.6	4.14	6.81	+ 64.5	12.3	18.0	+ 46.8
Malmö—Genarp	28.8	71.6	44.2	-38.3	52.9	21.8	-58.8	3.53	5.30	+ 47.3	9.7	28.1	+189.7
Malmö—Limhamn	4.2	902.6	5.7	-99.4	132.7	88.1	-33.6	2.67	3.99	+ 49.4	12.4	37.0	+198.4
Malmö järnvägar:													
Malmö—Simrishamn	121.4	97.1	72.0	-25.8	66.2	73.3	+ 10.7	3.25	5.31	+ 60.3	7.5	13.6	+ 81.3
Malmö—Trälleborg	34.0	245.1	215.7	-12.0	79.4	65.8	-17.1	2.68	4.04	+ 50.7	10.7	22.6	+111.2
Trälleborg—Rydsgård	34.9	50.4	30.0	-40.5	43.9	43.0	-2.1	3.57	5.15	+ 44.3	12.0	22.5	+ 87.5
Vällinge—Skånör—Falsterbo	17.5	102.0	94.1	-7.7	12.6	7.8	-38.1	3.11	5.35	+ 72.0	12.4	31.7	+155.6
Mellersta Södermanlands	23.4	32.1	24.4	-24.0	13.5	14.3	+ 5.9	5.12	7.40	+ 44.5	12.6	23.8	+ 88.9
Mjölby—Hästhölmens	31.4	41.5	30.6	-26.3	16.5	9.0	-45.5	3.62	5.71	+ 57.7	9.6	26.5	+176.0
Nora bergslags	173.4	25.8	21.2	-17.8	116.5	144.2	+23.8	3.98	6.05	+ 52.0	4.5	7.0	+ 55.6
Norra Södermanlands	118.4	86.4	76.1	-11.9	45.0	35.6	-20.9	3.33	5.26	+ 58.0	6.9	16.0	+131.9
Nässjö—Oskarshamn	148.7	82.0	70.6	-13.9	111.9	101.2	-9.6	3.08	5.49	+ 78.2	5.3	10.3	+ 94.3
Sala—Gysinge—Gävle	99.6	36.3	33.1	-8.8	43.8	32.0	-26.9	3.88	4.99	+ 28.6	6.2	11.5	+ 85.5
Skåne—Småland	150.0	34.2	32.3	-5.6	67.3	56.6	-15.9	3.85	5.65	+ 46.8	4.5	10.5	+133.3
Stockholm—Nynäs	55.5	228.3	206.1	-9.7	43.6	36.7	-15.8	2.64	4.99	+ 89.0	9.3	16.2	+ 70.5
Stockholm—Saltsjön	18.0	1249.4	838.2	-31.3	40.8	9.6	-76.5	2.50	6.94	+177.6	13.3	62.2	+367.7
Stockholm—Västerås—Bergsl. m. fl.	479.6	218.4	215.3	-1.4	260.2	149.2	-42.7	2.45	4.46	+ 82.0	3.2	8.1	+153.1
Stavtälvs	37.6	8.1	1.9	-76.5	14.8	6.8	-54.1	3.60	7.06	+ 96.1	8.9	24.9	+179.8
Sölvesborg—Olofsröm—Ålmhult	71.7	22.9	18.7	-18.3	48.2	28.9	-40.0	3.92	6.05	+ 54.3	5.5	15.7	+185.5
Tidaholms	23.9	37.3	33.8	+ 4.3	67.4	65.4	-3.0	3.01	6.13	+103.7	5.5	17.9	+225.5
Uddevalle—Vänersb.—Herrljunga	92.0	105.1	103.1	+ 1.9	88.8	93.5	+ 5.3	3.36	5.34	+ 58.9	6.0	12.0	+100.0
Uppsala—Enköping	44.2	89.2	58.0	-35.0	19.7	19.3	-2.0	3.12	7.36	+135.9	8.9	16.2	+ 82.0
Uppsala—Norrländ:													
Uppsala—Gävle	146.5	165.8	170.8	+ 3.0	105.8	95.6	-9.6	3.08	5.16	+ 67.5	6.4	10.9	+ 70.3
Ostkustbanan	199.3	-	126.6	-	-	30.0	-	-	4.02	-	-	12.3	-
Gävle—Ockelbo	38.2	80.4	59.9	-25.5	66.2	64.4	-2.7	3.29	4.81	+ 46.2	7.6	13.5	+ 77.6
Värberg—Borås—Herrljunga:													
Borås—Herrljunga	41.9	131.6	141.5	+ 7.5	68.8	71.0	+ 3.2	3.29	5.15	+ 56.5	9.9	19.3	+ 94.9
Värberg—Borås	85.0	94.0	124.8	+ 32.8	119.6	100.0	-16.0	3.28	4.80	+ 46.3	5.6	12.8	+128.6
Värberg—Åtran	48.7	29.7	26.7	-10.1	29.7	26.0	-12.5	3.42	5.18	+ 51.5	6.6	14.0	+112.1
Ystads järnvägar:													
Malmö—Ystad	62.9	158.7	158.1	-0.4	93.9	85.6	-8.8	4.21	5.63	+ 33.7	8.6	15.7	+ 82.6
Ystad—Eslöv	75.8	84.0	75.3	-10.4	79.6	75.9	-4.6	4.07	5.83	+ 43.2	7.8	14.3	+ 83.3
Ystad—Brösarp	29.8	30.7	33.5	+ 9.1	21.6	19.1	-11.6	3.42	6.19	+ 81.0	8.3	22.6	+172.3
Ystad—Gärnsås—St Olof	41.8	40.5	30.9	-23.7	41.4	33.8	-18.4	4.21	27.6	+ 27.6	11.1	22.8	+105.4
Böringe—Östratorp	22.3	50.9	27.3	-11.7	27.1	25.2	-7.0	4.10	5.62	+ 37.1	16.5	26.2	+ 58.8
Ångelholm—Klippan	27.5	59.9	42.6	-28.9	19.1	18.6	-2.6	3.66	5.77	+ 62.1	14.0	21.3	+ 52.1
Östra Centralbanan	140.8	74.9	64.9	-13.4	52.0	53.2	+ 2.3	3.23	5.45	+ 68.7	6.6	12.8	+ 93.9
Östra Skånes	186.9	72.9	69.8	-4.3	58.3	56.4	-3.3	3.43	4.92	+ 41.4	7.1	14.0	+ 97.2



Mellersta Östergötlands .....	124.8	72.3	59.2	— 18.1	34.9	19.5	— 44.1	3.18	5.59	+ 75.8	8.4	18.2	+ 116.7
Nordmark—Klarälven .....	171.1	47.8	61.3	+ 28.2	77.0	89.1	+ 15.7	3.23	4.87	+ 50.8	6.6	14.3	+ 116.7
Norra Östergötlands .....	133.1	43.1	52.0	+ 20.6	57.9	74.9	+ 29.4	3.50	4.65	+ 32.9	7.2	13.2	+ 83.3
Norrköping—Söderk.—Vikbol. ....	101.1	78.5	62.9	— 19.9	20.9	17.0	— 18.7	3.57	6.02	+ 68.6	11.9	20.7	+ 73.9
Norsholm—Västervik—Hultsfred ..	232.3	38.6	34.4	— 10.9	33.0	35.3	+ 7.0	3.85	6.67	+ 73.2	7.8	14.6	+ 87.2
Oskarshamn—Ruda—Ålghult:													
Ruda—Oskarshamn .....	32.9	32.2	28.0	— 13.0	21.6	24.4	+ 13.0	3.86	5.42	+ 40.4	7.7	13.3	+ 72.7
Ruda—Ålghult .....	46.5	—	7.5	—	—	13.2	—	—	5.62	—	—	14.0	—
Ostkustbanan(Harmånger—Bergsjö)	36.6	29.3	17.2	— 41.3	23.8	24.1	+ 1.3	3.98	5.80	+ 45.7	7.9	11.3	+ 43.0
Skövde—Axvall .....	21.0	87.1	55.7	— 36.1	10.9	8.4	— 22.9	3.45	6.40	+ 85.5	11.6	36.6	+ 215.5
Slite—Roma .....	33.0	24.3	15.6	— 35.8	13.4	9.2	— 31.3	2.49	4.65	+ 86.7	7.3	17.3	+ 137.0
Stockholm—Roslagen:													
Stockholm—Roslagen .....	238.8	181.8	207.2	+ 14.0	45.5	38.7	— 14.9	3.08	5.20	+ 68.8	8.2	13.7	+ 67.1
Dannemora—Harg .....	54.9	17.6	6.6	— 62.5	75.8	64.2	+ 15.3	3.89	6.09	+ 56.6	7.9	15.7	+ 98.7
Södra Ölands .....	96.2	19.5	16.4	— 15.9	9.6	15.3	+ 59.4	4.02	6.38	+ 58.7	9.3	18.5	+ 98.8
Uddevalle—Lelången .....	89.0	86.8	26.4	— 28.3	52.9	71.3	+ 34.8	3.19	5.71	+ 79.0	5.2	8.1	+ 55.8
Vetlanda .....	80.4	33.7	18.2	— 46.0	34.1	20.7	— 39.3	3.71	5.83	+ 57.1	7.9	17.0	+ 115.2
Väderstad—Skänninge—Bränninge	43.6	32.5	13.4	— 58.8	44.6	6.1	— 86.3	3.31	6.24	+ 86.8	6.6	19.6	+ 137.0
Västergötland—Göteborg:													
Västergötland—Göteborg .....	254.7	82.4	76.2	— 7.5	78.8	113.2	+ 43.7	2.89	4.53	+ 56.7	5.5	8.3	+ 50.9
Lidköping—Skara—Stenstorp .....	50.1	97.4	66.8	— 31.4	32.9	27.4	— 16.7	3.29	5.39	+ 63.8	8.2	17.6	+ 114.6
Mariestad—Moholm .....	17.8	62.6	39.6	— 36.7	13.3	8.4	— 36.8	3.77	7.31	+ 93.9	13.2	29.4	+ 132.7
Skara—Timmersdala .....	26.0	29.5	16.4	— 44.4	23.2	14.0	— 39.7	3.05	4.44	+ 45.6	6.2	14.7	+ 137.1
Trollhättan—Nossebro .....	32.4	—	25.9	—	—	12.3	—	—	4.92	—	—	13.0	—
Växjö—Aseda—Hultsfred .....	115.9	38.9	38.7	— 0.5	45.4	31.5	— 30.6	3.23	4.73	+ 46.4	6.1	13.6	+ 132.9
Östra Värands .....	42.4	—	13.7	—	—	15.4	—	—	5.78	—	—	14.6	—
<i>Spårvidd 0.600 meter.</i>													
Jönköping—Gripenberg .....	44.7	78.7	67.7	— 14.0	22.5	19.4	— 13.8	3.33	4.67	+ 40.2	11.5	24.2	+ 110.4
Kosta .....	29.7	11.6	6.0	— 48.3	18.8	4.8	— 74.5	4.32	7.18	+ 45.9	9.7	33.4	+ 306.2
Nättraby—Almared—Ålmeboda ..	49.1	24.3	18.1	— 25.5	17.7	12.4	— 29.9	2.94	5.64	+ 91.8	8.8	15.5	+ 76.1
Summa ensk. normalsp. järnvägar	6 048.1	111.1	108.6	— 2.3	196.7	206.6	+ 5.0	3.03	4.98	+ 64.4	3.6	5.8	+ 61.1
» » snalspåriga »	3 610.0	59.0	53.5	— 9.3	44.1	46.1	+ 4.5	3.28	5.25	+ 60.1	7.0	12.2	+ 74.3
» » samtliga enskilda »	9 658.1	92.1	88.0	— 4.5	140.7	146.6	+ 4.2	3.08	5.04	+ 63.6	4.0	6.6	+ 65.0

Anm. I tabellen äro ej medtagna de enskilda järnvägar, som sedan 1913 införlivats med statens järnvägar.

Tab. 2. Enskilda järnvägars inkomster, utgifter och överskott åren 1913 och 1927.

Järnvägar	Inkomster av järnvägsdriften pr bankm			Driftkostnader pr bankm			Nettoinkomst av järnvägsdriften <sup>1</sup> pr bankm		Vinst <sup>2</sup> pr bankm	
	Kronor		Ökning %	Kronor		Ökning %	Kronor		Kronor	
	1913	1927		1913	1927		1913	1927	1913	1927
	Normalspåriga järnvägar.									
Bjärred—Lund—Harlösa .....	5 035	9 721	+ 93·1	5 989	8 591	+ 43·4	— 954	1 130	636	— 1 091
Borås—Ulricehamn .....	—	9 080	—	—	7 682	—	—	1 398	—	— 540
Dalshöjden .....	8 601	15 283	+ 77·7	7 049	13 872	+ 96·8	1 552	1 411	886	1 610
Grängesberg—Oxelösund:										
Frövi—Ludvika .....	24 219	37 461	+ 54·7	12 994	23 900	+ 83·9	11 225	13 561	6 122	8 370
Örebro—Köping .....	26 871	41 276	+ 53·6	15 746	33 969	+ 115·7	11 125	7 307	9 232	8 297
Oxelösund—Flen—Västmanland	23 082	38 815	+ 68·2	14 273	31 020	+ 117·3	8 809	7 795	7 104	4 175
Göteborg—Dalarne—Gävle:										
Bergslagens .....	18 229	36 392	+ 99·6	11 049	28 002	+ 153·4	7 180	8 390	4 190	3 755
Gävle—Dala .....	14 550	24 999	+ 71·8	9 933	19 674	+ 98·1	4 617	5 325	4 272	5 130
Södra Dalarnes .....	9 477	17 573	+ 85·4	6 938	14 757	+ 112·7	2 539	2 816	1 728	1 191
Dal—Västra Värmlands .....	—	5 327	—	—	4 956	—	—	371	—	— 10 098
Kil—Fryksdalen .....	2 576	8 845	+ 243·4	1 635	7 838	+ 379·4	941	1 007	—	691
Lödöse—Lilla Edet .....	4 020	7 940	+ 97·5	4 413	12 077	+ 173·7	— 393	— 4 137	7	82
Göteborg—Borås—Alvesta:										
Göteborg—Borås .....	19 417	42 613	+ 119·5	13 004	34 418	+ 164·7	6 413	8 195	4 471	7 565
Borås—Alvesta .....	6 430	10 898	+ 69·5	4 402	9 276	+ 110·7	2 028	1 622	661	840
Göteborg—Särö .....	10 443	20 451	+ 95·8	8 242	18 055	+ 119·1	2 201	2 396	49	—
Halmstad—Nässjö .....	6 665	13 202	+ 98·1	5 537	10 758	+ 94·3	1 128	2 444	240	1 875
Hälsingborg—Hässleholm .....	15 892	26 247	+ 65·2	11 638	21 924	+ 88·4	4 254	4 323	1 957	2 141
Härnösand—Sollefteå .....	5 628	12 310	+ 118·7	4 076	11 137	+ 173·2	1 552	1 173	82	40
Hässleholm—Markaryd—Veinge:										
Hässleholm—Markaryd .....	6 542	10 066	+ 53·9	4 319	8 709	+ 101·6	2 223	1 357	845	591
Markaryd—Veinge .....	4 025	6 139	+ 52·5	3 394	5 481	+ 61·5	631	658	— 268	— 463
Kalmar .....	7 045	12 930	+ 83·5	5 253	11 535	+ 119·6	1 792	1 395	319	281
Karlskrona—Växjö—Alvesta:										
Karlskrona—Växjö .....	9 859	16 472	+ 67·1	7 651	13 961	+ 82·5	2 208	2 511	670	2 221
Växjö—Alvesta .....	27 223	44 572	+ 63·7	15 651	36 047	+ 130·3	11 572	8 525	14 497	13 471
Kristianstad—Hässleholm .....	9 769	14 541	+ 48·8	7 288	13 170	+ 80·7	2 481	1 371	1 398	600
Krylbo—Norberg .....	10 369	8 447	— 18·5	6 826	7 519	+ 10·2	3 543	928	3 342	— 511
Landskrona och Hälsingborgs ..	17 890	28 428	+ 58·9	13 675	24 659	+ 80·3	4 215	3 769	2 465	4 291
Landskrona—Lund—Trälleborg ..	12 379	17 173	+ 38·7	9 748	15 216	+ 56·1	2 631	1 957	1 412	1 251
Lysekils .....	4 311	7 821	+ 81·4	2 594	6 079	+ 134·3	1 717	1 742	66	663
Malmö—Genarp .....	8 041	9 031	+ 12·3	6 288	8 469	+ 34·7	1 753	562	—	— 610
Malmö—Limhamn .....	42 880	35 673	— 16·8	32 260	33 443	+ 3·7	10 620	2 230	6 920	— 10 101
Malmö järnvägar:										
Malmö—Simrishamn .....	8 632	14 808	+ 71·5	6 653	13 591	+ 104·3	1 979	1 217	679	— 591
Malmö—Trälleborg .....	15 503	25 540	+ 64·7	12 335	24 225	+ 96·4	3 168	1 315	2 524	— 821
Trälleborg—Rydsgård .....	7 303	12 116	+ 65·9	6 146	12 091	+ 96·7	1 157	25	— 466	— 1 841
Vällinge—Skanör—Falsterbo ..	5 086	8 280	+ 62·8	5 337	8 975	+ 68·2	— 251	— 695	— 1 417	— 1 121
Mellersta Södermanlands .....	3 808	5 957	+ 56·4	3 201	5 117	+ 59·9	607	840	— 748	261
Mjölby—Hästholmen .....	3 296	4 422	+ 34·2	2 595	4 275	+ 64·7	701	147	— 38	—
Nora bergslags .....	6 765	13 020	+ 92·5	3 957	10 448	+ 164·0	2 808	2 572	1 494	1 671
Norra Södermanlands .....	6 380	10 631	+ 66·6	5 431	9 324	+ 71·7	949	1 307	—	— 1 717
Nässjö—Oskarshamn .....	8 970	15 215	+ 69·6	6 605	11 896	+ 80·1	2 365	3 319	1 880	2 811
Sala—Gysinge—Gävle .....	4 671	5 943	+ 27·2	3 566	5 840	+ 63·8	1 105	103	—	— 1 041
Skåne—Småland .....	4 784	8 304	+ 73·6	3 971	6 505	+ 63·8	813	1 799	— 22	— 1 011

<sup>1</sup> Härvid äro avskrivningar inräknade, i den mån sådana verkställes, men ej inkomst- och utgiftsräntor m. m.

<sup>2</sup> Resultat framkommet sedan inkomsträntor m. m. tillagts men utgiftsräntor m. m. avdragits.

Järnvägar	Inkomster av järnvägsdriften pr bankm			Driftkostnader pr bankm			Nettoinkomst av järnvägsdriften <sup>1</sup> pr bankm		Vinst <sup>2</sup> pr bankm	
	Kronor		Ökning %	Kronor		Ökning %	Kronor		Kronor	
	1913	1927		1913	1927		1913	1927	1913	1927
Stockholm—Nynäs .....	10 973	18 350	+ 67.2	7 249	13 130	+ 81.1	3 724	5 220	200	221
Stockholm—Saltsjön .....	38 380	70 218	+ 83.0	34 712	56 855	+ 63.8	3 668	13 363	583	11 430
Stockholm—Västerås—Bergslagen m. fl. ....	14 400	22 692	+ 57.6	9 771	19 029	+ 94.7	4 629	3 663	1 424	1 750
Svartälvs .....	1 793	2 069	+ 15.4	2 641	2 324	- 12.0	848	255	830	166
Sölvesborg—Olofström—Älmhult. ....	3 919	6 232	+ 59.0	2 972	5 455	+ 83.5	947	777	40	3
Tidaholms .....	5 012	14 854	+ 196.4	3 477	12 793	+ 267.9	1 535	2 061	160	1 129
Uddevalla—Vänern—Herrljunga .....	9 640	17 737	+ 84.0	7 059	15 927	+ 125.6	2 581	1 810	1 612	1 364
Uppsala—Enköping .....	4 769	7 999	+ 67.7	3 511	7 168	+ 104.2	1 258	831	—	889
Uppsala—Norrland:										
Uppsala—Gävle .....	12 771	20 413	+ 59.8	9 194	16 471	+ 79.1	3 577	3 942	1 704	352
Ostkustbanan .....	—	9 469	—	—	9 271	—	—	198	—	790
Gävle—Ockelbo .....	7 953	11 764	+ 47.9	6 391	9 764	+ 52.8	1 562	2 000	1 955	456
Varberg—Borås—Herrljunga:										
Borås—Herrljunga .....	12 074	22 639	+ 87.5	8 780	19 349	+ 120.4	3 294	3 290	2 885	3 697
Varberg—Borås .....	10 382	20 274	+ 95.3	7 325	17 647	+ 140.9	3 057	2 627	2 188	2 334
Varberg—Ätran .....	3 445	5 364	+ 55.7	2 672	5 141	+ 92.4	773	223	426	1 662
Ystads järnvägar:										
Malmö—Ystad .....	15 784	23 454	+ 48.6	12 502	20 835	+ 66.7	3 282	2 619	602	1 314
Ystad—Eslöv .....	10 620	16 718	+ 57.4	8 721	15 325	+ 75.7	1 899	1 393	1 198	749
Ystad—Brösarp .....	3 078	6 962	+ 126.2	3 119	7 457	+ 139.1	41	495	1 391	1 654
Ystad—Gärnsås—S:t Olof .....	6 674	9 799	+ 46.8	5 748	9 792	+ 70.4	926	7	524	580
Böringe—Östratorp .....	6 116	8 490	+ 38.8	5 308	8 396	+ 58.2	808	94	174	256
Ängelholm—Klippan .....	5 156	7 347	+ 42.5	5 062	7 004	+ 38.4	94	343	255	5
Östra Centralbanan .....	6 356	11 050	+ 73.9	4 542	9 673	+ 113.0	1 814	1 377	157	128
Östra Skånes .....	7 143	11 980	+ 67.7	5 277	10 724	+ 103.2	1 866	1 256	631	770
<b>Smalspåriga järnvägar.</b>										
<i>Spårvidd 1 093 meter.</i>										
Köping—Uttersberg—Riddarhyttan .....	8 633	13 129	+ 52.1	6 846	11 137	+ 62.7	1 787	1 992	1 799	1 492
<i>Spårvidd 1 067 meter.</i>										
Blekinge kustbanor .....	8 215	13 684	+ 66.6	6 496	11 533	+ 77.8	1 719	2 131	569	960
Halmstad—Bolmen .....	4 331	6 566	+ 51.6	3 163	6 331	+ 100.2	1 168	235	1 027	1
Hönshylte—Kvarnamåla .....	1 836	3 799	+ 106.9	1 797	3 619	+ 101.4	39	180	638	224
Växjö—Tingsryd .....	4 129	7 071	+ 71.3	3 236	6 220	+ 92.2	893	851	516	387
Karlshamn—Vislanda—Bolmen .....	4 980	9 155	+ 83.8	3 786	7 618	+ 101.2	1 194	1 537	625	1 276
Östra Blekinge .....	4 018	5 820	+ 44.8	3 099	5 269	+ 70.0	919	551	372	162
<i>Spårvidd 0 891 meter.</i>										
Askersund—Skyllberg—Lerbäck .....	4 872	7 597	+ 55.9	4 736	8 346	+ 76.2	136	749	136	805
Borgholm—Böda .....	1 403	2 692	+ 91.9	1 253	2 551	+ 103.6	150	141	541	565
Byvalla—Långshyttan .....	5 644	8 650	+ 53.3	4 187	6 910	+ 65.0	1 457	1 740	1 457	242
Dala—Ockelbo—Norrundet .....	5 314	11 745	+ 121.0	3 429	9 517	+ 177.5	1 885	2 228	1 885	1 203
Eksjö—Österbymo .....	—	3 389	—	—	2 951	—	—	438	—	479
Falkenbergs .....	2 981	4 101	+ 37.6	2 460	3 580	+ 45.5	521	521	25	91
Gotlands .....	4 951	7 590	+ 53.3	3 408	6 286	+ 84.4	1 543	1 304	1 055	947
Hjo—Stenstorp .....	5 581	8 347	+ 49.6	4 665	8 022	+ 72.0	916	325	678	—

<sup>1</sup> Härvid äro avskrivningar inräknade, i den mån sådana verkställes, men ej inkomst- och utgiftsintor m. m.

<sup>2</sup> Resultat framkommet sedan inkomsträntor m. m. tillagts men utgiftsräntor m. m. avdragits.

Järnvägar	Inkomster av järnvägsdriften pr bankm			Driftkostnader pr bankm			Nettoinkomst av järnvägsdriften <sup>1</sup> pr bankm		Vinst <sup>2</sup> pr bankm	
	Kronor		Ökning %	Kronor		Ökning %	Kronor		Kronor	
	1913	1927		1913	1927		1913	1927	1913	1927
Kalmar—Berga m. fl.:										
Kalmar—Berga .....	5 776	11 427	+ 97·8	4 127	9 878	+ 139·4	1 649	1 549	916	662
Kalmar—Torsås .....	5 886	11 960	+ 104·9	4 613	10 645	+ 130·8	1 223	1 315	387	4
Mönsterås .....	2 691	3 156	+ 17·3	2 055	2 759	+ 34·3	636	397	—	204
Lidköpings järnvägar:										
Lidköping—Håkantorp .....	8 011	13 789	+ 72·1	6 410	12 874	+ 100·8	1 601	915	1 140	581
Lidköping—Källand .....	2 387	2 858	+ 19·7	2 111	3 141	+ 48·8	276	— 283	— 480	708
Kinnekulle—Lidköping .....	4 732	8 318	+ 75·8	4 686	8 184	+ 74·6	46	134	— 551	—
Södra Kinnekulle .....	—	6 014	—	—	5 223	—	—	791	—	— 1 808
Klintehamn—Roma .....	2 411	2 835	+ 17·6	2 341	3 283	+ 40·2	70	— 448	— 345	— 1 824
Ljungbyholm—Karlslunda .....	2 141	3 145	+ 46·9	1 429	3 201	+ 124·0	712	— 56	168	— 258
Mellersta Östergötlands .....	5 564	7 574	+ 36·1	4 314	6 290	+ 45·8	1 250	1 284	466	— 190
Nordmark—Klarälven .....	7 222	16 420	+ 127·4	5 355	14 197	+ 165·1	1 867	2 223	914	35
Norra Östergötlands .....	6 182	13 166	+ 113·0	4 392	11 033	+ 151·2	1 790	2 133	596	1 100
Norrköping—Söderköping—Vikbo-										
landet .....	5 612	8 285	+ 47·6	4 034	7 528	+ 86·6	1 578	757	591	31
Norsholm—Västervik—Hultsfred ..	4 340	8 294	+ 91·1	3 613	6 774	+ 87·5	727	1 520	149	258
Oskarshamn—Ruda—Älghult:										
Ruda—Oskarshamn .....	3 200	6 199	+ 93·7	2 800	5 273	+ 88·3	400	926	— 658	— 1 445
Ruda—Älghult .....	—	2 520	—	—	3 159	—	—	— 639	—	— 3 082
Ostkustbanan (Harmånger—Berg-										
sjö) .....	3 311	4 197	+ 26·8	2 613	5 003	+ 91·5	698	— 806	115	— 1 110
Skövde—Axvall .....	4 500	7 261	+ 61·4	4 390	6 489	+ 47·8	110	772	— 1 186	543
Slite—Roma .....	1 755	2 888	+ 64·6	1 592	2 928	+ 83·9	163	— 40	— 530	— 15
Stockholm—Roslagen:										
Stockholm—Roslagen .....	10 096	17 005	+ 68·4	7 762	13 405	+ 72·7	2 334	3 600	654	843
Dannemora—Harg .....	6 821	11 168	+ 63·7	5 004	5 472	+ 9·4	1 817	5 696	1 709	— 173
Södra Ölands .....	2 065	4 396	+ 112·9	1 736	3 531	+ 103·4	329	865	— 272	83
Uddevalle—Lelängen .....	4 274	7 783	+ 82·1	3 485	7 292	+ 109·2	789	491	34	—
Vetlanda .....	4 251	5 154	+ 21·2	3 366	4 630	+ 37·6	885	524	301	53
Västerstad—Skänninge—Bränninge	4 134	2 278	— 44·9	4 134	2 348	— 43·2	—	— 70	—	— 1 517
Västergötland—Göteborg:										
Västergötland—Göteborg .....	7 179	13 811	+ 92·4	5 466	11 975	+ 119·1	1 713	1 836	862	77
Lidköping—Skara—Stenstorp ..	6 623	9 243	+ 39·6	5 800	8 978	+ 54·8	823	265	238	13
Mariestad—Moholm .....	4 685	6 151	+ 31·3	4 410	7 718	+ 75·0	275	— 1 567	876	700
Skara—Timmersdala .....	2 450	3 036	+ 23·9	2 746	3 230	+ 17·6	— 296	— 194	— 1 088	—
Trollhättan—Nossebro .....	—	3 305	—	—	3 594	—	—	— 289	—	—
Växjö—Åseda—Hultsfred .....	4 399	6 744	+ 53·3	3 155	5 550	+ 75·9	1 244	1 194	767	—
Östra Värends .....	—	3 444	—	—	3 043	—	—	401	—	— 1 238
<i>Spårvidd 0·600 meter.</i>										
Jönköping—Gripenberg .....	5 454	8 381	+ 53·7	4 283	7 881	+ 84·0	1 171	500	644	61
Kosta .....	2 629	2 827	+ 7·5	2 017	2 452	+ 21·6	612	375	14	— 133
Nättraby—Alnaryd—Älmeboda ..	2 377	3 126	+ 31·5	1 800	2 845	+ 58·1	577	281	220	—
Summa enskilda normalspåriga järnvägar	11 100	18 519	+ 66·8	7 654	15 349	+ 100·5	3 446	3 170	1 878	1 610
Summa enskilda smalspåriga järnvägar	5 445	9 147	+ 68·0	4 171	7 832	+ 87·8	1 274	1 315	554	233
Summa samtliga enskilda järnvägar	9 042	15 015	+ 66·1	6 386	12 539	+ 96·4	2 656	2 476	1 396	1 100

<sup>1</sup> Härvid äro avskrivningar inräknade, i den mån sådana verkstälts, men ej inkomst- och utgiftsräntor m. m.

<sup>2</sup> Resultat framkommet sedan inkomsträntor m. m. tillagts men utgiftsräntor m. m. avdragits.

Anm. I tabellen äro ej medtagna de enskilda järnvägar, som sedan år 1913 införlivats med statens järnvägar.

Så länge en järnväg fyller en trafikuppgift, som icke kan lika väl besörjas av annat trafikmedel, representerar järnvägen visserligen ett samhällskapital, men i den mån järnvägen icke kan giva ränteavkastning å däri nedlagda penningar, är ur finansiell synpunkt kapitalet försvunnet. De finansiella konsekvenserna härav måste ovillkorligen i en eller annan form tagas. Då det här rör sig om hundratals miljoner kronor, torde dessa finansiella konsekvenser icke vara för samhället likgiltiga. Skulle denna väldiga kapitalspoliering vara en följd av att samhället med skattemedel subventionerar ett annat trafikmedel, som icke bär sina egna kostnader, så måste förhållandet synas samhällsekonomiskt betänkligt.

Om icke en genomgripande förbättring inträder i de enskilda järnvägarnas ekonomiska ställning, kan en avskrivning av betydande delar av järnvägskapitalet icke undgås. Detta förhållande ha de sakkunniga ansett vara av vikt att i här förevarande samband framhålla.

### Järnvägs- och automobiltrafik och konkurrensen mellan dem.

Ett bedömande av åtskilliga järnvägsekonomiska förhållanden kan i närvarande tid icke ske utan samtidigt beaktande av automobiltrafiken, dess kostnader och förhållanden.

Det är först på 1920-talet, som automobiltrafiken erhållit sin storartade utveckling. Antalet automobiler utgjorde vid slutet av år:

1919.....	8 500	1922.....	40 000	1925.....	80 000
1920.....	21 000	1923.....	50 000	1926.....	95 000
1921.....	30 000	1924.....	63 000	1927.....	110 000

*Bilpark,  
kapital, års-  
omsättning.*

Därtill komma 35 000 motorcyklar år 1927.

Vid slutet av år 1927 utgjordes automobilbeståndet av:

personautomobiler m. m .....	82 000
omnibussar .....	1 800
lastautomobiler intill 1 tons bärighet .....	18 400
intill 2 » » .....	6 400
intill 3 » » .....	1 100
över 3 » » .....	300
	<u>26 200</u>
	Summa 110 000

Av hela antalet automobiler utgjordes enligt beräkning i maj 1927 omkring 21 000 av automobiler i yrkesmässig trafik, varav åter omkring 1 900 i linjetrafik.

Enligt en vid järnvägs- och automobiltrafikkonferensen i Stockholm i maj 1927 lämnad uppgift (s. 122) beräknas anskaffningskostnaden för landets automobilpark till 425 milj. kronor och de årliga driftkostnaderna till 300 milj. kronor förutom den del av vägslitningskostnaden, som betalas av det allmänna. Numera torde dessa siffror böra höjas med minst 15 %, så att anskaffningskostnaden för automobilparken kan uppskattas till 500 milj. kronor och årliga driftkostnaderna till 350 milj. kronor. Härmed bör jämföras, att statens och enskilda järnvägars sammanlagda trafikinkomster uppgå till 340 milj. kronor, varav  $\frac{2}{3}$  i godstrafik, samt att den inrikes sjöfartens fraktinkomster brutto uppgå till 43 milj. kronor.

Biltrafiken utgör således redan nu en väldig ekonomisk rörelse med minst lika stor årlig omsättningssumma som järnvägarna. Dess utförda nyttiga transportarbete, räknat i person- och tonkilometer, beräknas dock utgöra

blott en obetydlig del av järnvägarnas — enligt uttalanden vid nyssnämnda konferens (s. 123, 133) blott  $\frac{1}{20}$ . I motsats till förhållandet vid järnvägs- och sjötransport faller den långt övervägande delen av biltransportkostnaden på persontrafiken, vilken ju ur näringssynpunkt anses ha mindre betydelse än godstrafiken.

Med all sannolikhet kan man förvänta en fortsatt ökning av biltrafiken med ökning av fordonsantalet och — vilket för järnvägarna är av betydelse — med avsevärd ökning även av de tyngre och lastdrygare lastbilarnas antal. Måhända kommer dock icke hos oss utvecklingen att fortskrida lika långt som i Amerikas Förenta Stater, där automobilparken motsvarar en bil på var femte à sjätte invånare.

### Beräkning rörande automobiltransportkostnader.

	Omnibuss för 19—23 personer		Omnibuss för 33—35 personer	Lastbil 1 ton		Lastbil 3 ton		Lastbil vid längre årskörning
	Förorts-linje	Landsbygds-linje		Lejd personal	Ägaren kör	Lejd personal	Ägaren kör	
Vagnens pris, inkl. gummi..... kr.	17 000	17 000	25 000	2 600	2 600	14 500	14 500	14 500
» » exkl. » ..... »	15 700	15 700	22 700	1 700	1 700	12 700	12 700	12 700
Antagen årskörning ..... mil	8 000	3 500	8 000	2 000	2 000	2 000	2 000	4 000
Antagen livslängd ..... år	5	5	5	3	3	15	15	8
Bensin, liter pr mil.....	2.5	2.5	3.0	2.0	2.0	2.7	2.7	2.7
Ringarnas hållbarhet ..... mil	3 500	3 500	4 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
<i>Vagnkostnad pr år, kronor</i>								
ränta 6 % .....	1 020	1 020	1 500	160	160	870	870	870
avskrivning.....	3 140	3 140	4 540	570	570	850	850	1 590
garage .....	350	150	400	275	100	300	100	300
försäkring (brand- o. skadestands-)	430	430	500	280	280	410	410	410
fordonsskatt .....	410	410	550	120	120	360	360	360
administration m. m. ....	2 000	700	2 000	400	—	600	—	600
Summa	7 350	5 850	9 490	1 805	1 230	3 390	2 590	4 130
<i>Vagnkostnad pr mil, kronor</i> .....	0.92	1.67	1.19	0.90	0.62	1.70	1.30	1.03
<i>Bemanningskostnad pr år, kronor</i> ...	13 500	3 500	13 500	3 480	2 400	3 480	2 400	3 480
<i>Bemanningskostnad pr mil, kronor</i> ...	1.69	1.00	1.69	1.74	1.20	1.74	1.20	0.87
<i>Körkostnad pr mil, kronor:</i>								
bensin à 27 öre.....	0.67	0.67	0.81	0.54	0.54	0.73	0.73	0.73
olja .....	0.07	0.07	0.08	0.05	0.05	0.07	0.07	0.07
ringar .....	0.37	0.37	0.58	0.30	0.30	0.60	0.60	0.60
reparationer .....	0.40	0.40	0.40	0.30	0.30	0.35	0.35	0.35
Summa	1.51	1.51	1.87	1.19	1.19	1.75	1.75	1.75
<i>Summa kostnad pr körd mil, kronor</i>	4.12	4.18	4.75	3.83	3.01	5.19	4.25	3.65
<i>Kostnad i öre pr personkm resp. tonkm</i>								
om halva lastförmågan antages i genomsnitt utnyttjad .....	4.1	4.2	2.8	76	60	34	28	24
D:o om $\frac{1}{3}$ av platsutrymmet är utnyttjat .....	6.1	6.3	4.2	—	—	—	—	—
D:o vid full last .....	—	—	—	38	30	17	14	12
D:o vid överbelastning med $\frac{1}{2}$ ton	—	—	—	25	20	15	12	10

Anm. Tabellen innebär blott en överslagsberäkning i syfte att ange transportkostnadernas ungefärliga storleksordning. En noggrann och uttömmande beräkning har här icke kunnat göras.

I vidstående tabell hava sammanförts vissa kalkyler, avsedda att belysa den verkliga transportkostnaden pr enhet i biltrafik. En noggrann och för olika omständigheter uttömmande kalkylation av dessa kostnader erbjuder emellertid avsevärda svårigheter. De direkta körkostnaderna för bensin, olja, ringslitning och reparationer äro ganska små, och deras variationer vid olika omständigheter spela icke någon större roll för en överslagsberäkning av kostnaderna. Viktigare är, att de totala kostnaderna pr mil starkt påverkas av fordonets livslängd, dess utnyttjning till ett större eller mindre antal mil pr år samt lönekostnaderna för chaufför och annan bemanning, allt omständigheter, som förete de allra största olikheter i olika fall.

I tabellen hava intagits kalkyler dels för företag i Stockholmstrakten med anställd personal och löner enligt fackföreningsavtal samt stark trafik, dels för företag å landsbygden och ägaren själv som chaufför. I förra fallet har man att räkna med garagekostnad, rätt avsevärda administrationskostnader samt betydliga lönekostnader; i senare fallet bliva dessa kostnader vida mindre. I förra men ej i senare fallet tillämpas 8 timmars arbetsdag. Lönekostnaderna i Stockholmstrakten äro för chaufför 80 och för biljettpojke 25 kronor pr vecka med fridagar, semester och fri beklädnad samt för lastbilschaufförer 67 kronor pr vecka.

För busstrafik och under förutsättning att i genomsnitt halva platsutrymmet är utnyttjat visa dessa kalkyler en självkostnad av föga mer än 4 öre pr personkilometer och för de största bussarna t. o. m. mindre än 3 öre. Är däremot blott  $\frac{1}{3}$  av platsutrymmet utnyttjat, bli motsvarande självkostnader c:a 6 resp. 4 öre. Visserligen förekomma på landsbygden mycket allmänt även högre biljettpriser, 6 å 8 och ända till 10 öre pr kilometer, men här anförda kalkyler visa dock, att man har att räkna med priser om blott 4 å 6 öre och kanske därunder såsom möjliga vid tätare trafik.

Härmed böra jämföras järnvägarnas biljettpriser, och som jämförelse må tagas taxan vid Bergslagens zontarifförening; uträknat i öre pr personkilometer utgör biljettpriset i III klass vid:

	20 km	50 km	100 km	300 km	500 km
enkel resa .....	7·0	6·8	6·0	4·4	3·7
tur och retur .....	5·2	5·1	4·5	3·3	2·8
årsbiljett (S. W. B.) .....	2·0	1·6	—	—	—

Biljettprisen för tur- och returbiljetter ligga ungefär i nivå med självkostnaderna för starkare busslinjer, prisen för enkla biljetter ligga högre, prisen för årsbiljetter ojämförligt lägre. Vid andra järnvägar förekomma såväl högre som lägre biljettpriser. Månads- eller årsbiljetter förekomma blott vid ett fåtal järnvägar.

För lastautomobiler hava kalkyler genomförts dels för lätta, 1 tons, och dels för tyngre, 3 tons, vagnar, körda av lejd personal eller av ägaren. Den årliga körningen har antagits till blott 2 000 mil (mindre än 7 mil pr arbetsdag), vilket alltså motsvarar småkörningar inom mindre rayoner, varvid lastnings- och lossningskostnaderna bliva en proportionsvis avsevärd del av hela kostnaden. För 3 tons bilar har även gjorts en beräkning för något längre körningar, 4 000 mil pr år.

För 1 tons bilar och vid i genomsnitt halv last blir kostnaden pr tonkilometer så hög som 60 å 76 öre pr tonkilometer, men om man kan antaga i regel full last — vilket ej sällan uppnås genom att man särskilt ordnar för returlaster — blir kostnaden blott hälften; dessutom måste man beakta, att belastning utöver den angivna bärigheten mycket ofta förekommer, varvid enhetskostnaden ytterligare sjunker.

För mera avsevärda transporter måste man emellertid beräkna, att åtminstone 3 tons bilar äro eller komma att bliva allmännare brukliga. Kalkylerna utvisa, att man därvid, förutsatt i genomsnitt halv last, kan räkna med *en kostnad av omkring 25 à 35 öre pr tonkilometer såsom normal*, samt att, i händelse rörelsen kan organiseras så, att merendels full last förefinnes, *en kostnad av blott omkring 12 à 15 öre pr tonkilometer ligger inom det möjligas gränser*.

Härmed böra jämföras järnvägarnas fraktsatser; för enkelhets skull tages statens järnvägars taxa till jämförelse, sådan den föreligger efter vidtagen sänkning av de högsta tarifferna å kortare håll. Denna taxa överensstämmer nära med några av de större enskilda järnvägarnas. Fraktsatserna, omräknade till öre pr tonkilometer, utgöra:

	20 km	50 km	100 km	300 km	500 km
tariff 1 .....	35	32	31	28	21
2 .....	35	32	31	21	17
3 .....	31	25	23	17	13
4 .....	30	25	20	14	10
8 .....	22	14	10	6·9	5·2
10 .....	13	10	6·9	4·4	3·5
11 .....	12	7·6	5·9	3·8	3·1
U .....	10	6·2	4·7	3·0	2·5

Om man utgår från en biltransportkostnad av 25 à 35 öre pr tonkilometer, så utvisar denna tabell, att järnvägarnas styckeogdstariffer på korta håll och ända upp till några hundra kilometer, ävensom de högre vagnslasttarifferna på kortare håll ligga ungefär i nivå med biltransportkostnaden. Där- emot ligga järnvägarnas tariffer på längre håll samt överhuvud de lägre vagnslasttarifferna på en lägre, delvis ojämförligt mycket lägre nivå, ända ned till 2 à 3 öre pr tonkilometer.

Dessa prisjämförelser torde ungefärligen överensstämma med de erfarenheter, som föreligga för större biltransportföretag med egna bilar och anställd personal; sådana företag torde icke värdera sina genomsnittliga självkostnader avsevärt lägre än här angivits som normalt, d. v. s. 25 à 35 öre pr tonkilometer.

Emellertid hava järnvägarna icke sällan erfarit, att konkurrerande automobiltrafik utför transporter till väsentligt lägre priser, ända till 10 à 12 öre pr tonkilometer. Härmed torde förhålla sig på följande sätt.

Enligt förutnämnda kalkyl kunna vid gynnsamma omständigheter, nämligen om full returlast kan påräknas, kostnader av blott 12 à 15 öre pr tonkilometer ligga inom det möjligas gränser. Dylika förutsättningar lyckas man nog allt emellanåt förverkliga, och dessutom är det ganska vanligt, att större last än bärigheten anger tages, varvid enhetskostnaden ytterligare sjunker.

Ännu viktigare är emellertid, att de fasta årskostnaderna för vagnen (ränta, amortering, skatt m. m.) samt chaufförkostnaderna, vilka tillsammans representera den övervägande delen av totalkostnaderna, ofta — med eller utan berättigande — utelämnas från kostnadsbedömningen för en transport. En chaufför, som kör sin egen lastbil, åtnöjes med en mycket blygsam arbetsförtjänst, och en lantbrukare, som utför transporter för egen räkning, använder härtill ledig tid och beräknar ej alls någon chaufförkostnad. Anskaffandet av en bil kan ofta, t. ex. för en handlande eller lantbrukare, framstå såsom något i och för sig nödvändigt; kapitalet och de fasta årskostnaderna avföras då såsom en allmän kostnad för rörelsen eller såsom en engångs-

utgift för den ökade bekvämlighet bilen medför, men såsom kostnad för bilens användning räknas blott de direkta löpande utgifterna för bensin etc. samt eventuellt för reparationer. Om man sålunda ofta icke räknar med de faktiska totalkostnaderna för en biltransport utan blott med de jämförelsevis låga löpande utgifterna, så är det tydligt, att transporter anses kunna utföras för ett mycket lågt enhetspris. Vid yrkesmässigt, i större skala driven biltrafik kan dock ett sådant räknesätt givetvis icke komma i fråga.

De former, i vilka finansieringen av bilinköp delvis äger rum, torde även verka till utbud av biltransporter till extraordinärt låga priser. Transportrörelse äger ofta rum utan att kapitalet amorteras i mån som bilen förslites, d. v. s. man utför transporter till priser, som innebära en verklig kapitalspoliering.

Arbetslösheten lärer jämväl kraftigt bidra till abnormt låga, konkurrerande utbud av bilkörslor. Mången kan lätt nog förskaffa sig en bil och beräknar sina kostnader ej stort högre än bensin- och oljeförbrukningen samt en mycket blygsam inkomst för personliga behov.

Slutligen är här vid sidan om den direkta kostnadsberäkningen att erinra om de viktiga och i många fall utslagsgivande faktorer, som verka till automobiltrafikens favör, nämligen dess bekvämlighet och smidiga anpassbarhet efter behovet, körningen »från dörr till dörr» o. s. v. Vid jämförelse rörande transporter å en viss sträcka räcker det icke att enbart jämföra järnvägsfrakten med biltransportkostnaden, utan till den förra böra läggas de ofta avsevärda kostnaderna för godsets förande till och avhämtande från järnvägsstation.

Vid beaktande av alla dessa omständigheter ävensom av automobiltrafikens sannolikt fortsatta utveckling, den allmänna övergången till större och mer driftsekonomiska bilar, vägväsendets fortskridande förbättring o. s. v. framträder automobiltrafiken såsom en ur järnvägarnas synpunkt synnerligen allvarlig faktor med långtgående konsekvenser. Visserligen får det anses vara nära nog fysiskt omöjligt för automobiltrafiken att övertaga hela eller ens en större del av järnvägarnas transportrörelse, men tydligen är automobiltrafikens konkurrensförmåga gentemot järnvägen icke begränsad enbart till de korta avstånden och högsta tarifferna utan kan tänkas i rätt stor omfattning sträcka sig även till jämförelsevis långa distanser och jämförelsevis låga tariffer.

Automobiltrafiken har helt visst medfört mycket stora fördelar för samhället och särskilt på ett revolutionerande sätt förbättrat landsbygdens trafikförhållanden. De vunna fördelarna äro emellertid förbundna med stora kostnader. Såsom förut anförts, uppskattas den nuvarande bilparkens kapitalvärde till 500 milj. kronor och årskostnader till 350 milj. kronor. En fortsatt utveckling måste alltså förutsättas sluka ofantliga kapitalbelopp och årliga kostnadssummor. För den produktivt nyttiga delen av biltrafiken är väl härom intet att säga, men till den del, som biltrafiken representerar lyx eller ett i och för sig onödigt parasiterande på andra trafikleder måste en sådan förbrukning av vårt lands begränsade ekonomiska resurser vara ägnat att ingiva betänkligheter.

Från järnvägarnas synpunkt är särskilt att framhålla, att biltrafiken icke helt bestrider sina egna kostnader, utan en del av dessa betalas av samhället med allmänna skattemedel.

De totala kostnaderna för landsbygdens vägväsende beräknas för närvarande uppgå till omkring 70 å 75 milj. kronor, varav omkring hälften i underhållskostnader och återstoden i vägbyggnads- och i synnerhet vägförbättringskostnader. Enligt en beräkning<sup>1</sup> skulle kostnaderna för år 1929 komma att

*Automobiltrafikens subventionering.*

<sup>1</sup> G. Traneus, Svenska vägföreningens tidskrift nr 6, 1928.

uppgå till 75 milj. kronor, och dessa skulle bestridas på följande sätt: 11 milj. kronor eller 15 % av statsverket (allmänna skattemedel), 25 milj. kronor eller 33 % av trafikanterna (bilskattemedel, landsbygdens andel)<sup>1</sup> samt 39 milj. kronor eller 52 % av de väghållningsskyldiga. Trafikanterna (bilskattemedlen) beräknas således bära i runt tal en tredjedel av landsbygdens väghållningskostnader. Genom trafikräkningar torde emellertid vara utränt, att biltrafiken får anses bära svara för den ojämförligt största delen av underhållskostnaderna, sannolikt minst 75 % och inom en nära framtid troligen inemot 90 %. Och vad vägbyggnads- och vägförbättringskostnaderna beträffar torde likaledes den allra största delen vara direkt framkallad av de krav på vägväsendet, som biltrafiken uppställer. Att så är fallet bestyrktes vid ovannämnda järnvägs- och automobiltraffikonferens även från vägingtresserat håll (s. 30). Därjämte hava på järnvägarna överskjutits flera milj. kronor sådana kostnader för åtgärder vid korsning mellan järnväg och väg, vilka blivit en nödvändig följd av biltrafiken.

Det är sålunda tydligt, att biltrafiken f. n. åtnjuter en faktisk subvention av det allmänna med årligen flera tiotal milj. kronor, i det att med allmänna skattemedel bestridas kostnader, som förorsakas av biltrafiken. Från skattesympunkt är ifrågavarande belopp betydligt, i jämförelse med biltrafikens hela kostnader däremot icke synnerligen stort. Järnvägarna å sin sida åtnjuta icke någon sådan subvention utan få själva bestrida sina totala kostnader, däribland kostnader för banans underhåll och bevakning (vid enskilda järnvägar 21 milj. kronor) samt därutöver också förräntning av det nedlagda kapitalet.

Vid ovannämnda konferens uttalades (s. 37, 44), att biltrafiken kunde förväntas om 15 år komma att täcka sina väghållningskostnader. Enligt de sakkunnigas mening är emellertid ett sådant antagande alldeles ovisst och obevisat. Järnvägarna, vilka för övrigt själva genom vägskatter och andra skatter måste bidra till nämnda subventionering av konkurrerande trafikföretag, måste såsom rättvist och skäligt yrka, att biltrafiken ålägges att bära sina egna kostnader. En fortsatt subventionering — om också möjligen blott under en period av 15 år — till ett i sig själv så livskraftigt trafikmedel som automobilerna är utan tvivel icke blott onödigt utan ur nationalekonomisk synpunkt även skadligt. Därigenom framkallas nämligen en hastigare och eventuellt längre gående utveckling av automobiltrafiken än som på objektiva ekonomiska grunder är motiverat, en större kapitalförbrukning och årlig transportkostnad framkallas, och järnvägarnas anpassning till de förändrade ekonomiska betingelserna försvåras och snedvrides, varjämte järnvägs kapital i onödan kan bliva spolierat.

*Konkurrensen.*

Automobilkonkurrensen med järnvägarna uppträder i flera olika former. Först och mest påtagligt iakttog man, hur busslinjer uppväxte och företadesvis där den största trafiken fanns att få, d. v. s. längs järnvägslinjerna och i den av dem upparbetade trafiken. Numera hava ju busslinjer av högre och lägre kvalitet blivit inpassade snart sagt i alla landsbygdensområden. Somliga gå i helt järnvägslösa bygder, ofta med mycket långa sträckningar. Andra kunna sägas på bredden avskära järnvägarnas trafikområden; så t. ex. om en 3 mils bussroute ersätter en 1 mils landsvägssträcka plus en 2 mils järnvägssträcka. Andra åter gå längs själva järnvägslinjerna som direkta supplement till järnvägstrafiken, understundom erbjudande tätare lägenheter än järnvägen, men understundom också utan att erbjuda trafikanterna någon

<sup>1</sup> Enligt riksräkenskapsverkets inkomstberäkning för budgetåret 1929/30 skulle landsbygdens andel av bilskattemedel komma att stiga till omkring 35 milj. kronor, varigenom måhända även motsvarande procenttal ökas.

nämnevärld favör utöver vad järnvägstrafiken ger. Ganska vanligt, särskilt i förortstrafik, är, att järnvägarna få taga de kostsamma spetsbelastningarna i trafiken samt den under självkostnad ombesörjda »sociala» årsbiljettstrafiken, medan busslinjer, i huvudsak obundna av förpliktelser att tillgodose trafiken i stort, hava tillfälle att ur de mera inkomstgivande och mindre driftkostnadsbetungande delarna av trafiken uttaga en så stor del, som passar dem själva. På denna del av trafiken kunna de göra sig en viss vinst, som emellertid motsvaras av en mångfaldigt större nettoinkomstminskning för järnvägen och tillika innebär en betydlig nationalekonomisk stegring av totalkostnaderna för trafikens besörjande.

Med fullt erkännande av att busslinjerna icke blott i järnvägslösa bygder utan även ofta, där de på bredden avskära järnvägarnas trafikområden, medföra så betydande fördelar för trafikanterna, att restriktioner icke kunna påfordras, måste sålunda, med hänsyn till det sist anförda, från järnvägarnas synpunkt göras gällande, att busslinjetrafiken i många fall innebär en onödig och ekonomiskt skadlig direkt dubblering av järnvägstrafiken. För trafikanterna i gemen kan detta merendels *icke* vara till nytta.

I persontrafik mötas järnvägarna vidare av konkurrens genom en irreguljär yrkesmässig trafik, t. ex. av bussar och lastbilar, vilka efter uppgörelse i varje särskilt fall befordra slutna sällskap. Vidare spelar den icke yrkesmässiga trafiken en allt större roll i den mån även landsbygdens befolkning i allt större utsträckning anskaffar egna bilar. Denna sistnämnda konkurrens torde icke kunna mötas ens genom de mest drastiska biljettprisreduktioner å järnvägarna. Däremot har den egentliga busslinjetrafiken i viss utsträckning med ganska stor framgång, ehuru med stor ekonomisk uppoffring, kunnat mötas av järnvägarna genom biljettprisreduktioner.

I godstrafik har konkurrensen mellan järnväg och automobil först under de alla senaste åren vunnit större betydelse, men det är tydligt, att den hotar att få ännu större ekonomiska konsekvenser än konkurrensen i persontrafik.

Godstrafiken är för järnvägarna ytterligt känslig, dels därför att den utgör deras viktigaste ekonomiska underlag och dels därför att fraktavgifterna, utgående från järnvägarnas faktiska monopolställning, äro uppkonstruerade enligt ett konstrikt tariffschema, innebärande höga avgifter för somligt gods, mycket låga för annat. I den mån konkurrensförhållande inträder, raseras hela denna konstfulla byggnad, och en helt ny ekonomisk basis för godstrafiken måste uppsökas.

Egentlig linjetrafik för gods förekommer icke med automobiler. Däremot är synbarligen under hastigt uppväxande en åkeri- och speditjonsrörelse efter stora mått och arbetande över vidsträckt rayoner. Inom synranden befinner sig sålunda redan möjligheten av att t. ex. från Stockholm organisera regelbunden yrkesmässig godstrafik över en rayon av minst ett 100-tal km, vilken skulle kunna frångå järnvägarna en väsentlig del av deras mest givande godstrafik. Emot sådan konkurrens kunna järnvägarna icke sätta annat än långtgående nedsättningar för det högre tarifferade godset jämsides med åtgärder för trafikvärvning och speditjonsrörelse m. m. ävensom bekvämare expedition för allmänheten, eventuellt genom avhämtning och utkörning av gods för trafikanterna.

I avsevärd utsträckning förekommer redan nu snart sagt allestädes, att järnvägarna frångå sin avsevärd del av sin kortväga trafik, merendels genom icke yrkesmässig biltrafik: distribution med egna bilar från grosshandlare och produceter till lanthandlare och konsumenter av alla slags förnödenhetsvaror, körslor med egen eller tillfälligt förhyrd bil av landsbygdens hela produktion såväl för torghandeln som i fråga om spannmål

m. m., o. s. v. Om en stor del av denna biltrafik torde gälla, att den icke överhuvud taget kan mötas genom motåtgärder från järnvägarna, samt att, där detta dock är möjligt, det kräves mycket stor uppoffring av inkomster.

*Konkurrensens följder.*

För järnvägarnas del har automobiltrafikens genombrott medfört två skilda konsekvenser. Dels hava järnvägarna förlorat en stor mängd trafik, dels hava de tvingats att genomgripande justera sina tariffskalor och därmed minska sina inkomster. I intet av dessa avseenden torde omvandlingsprocessen ännu vara slutligt genomförd. Snarare är det troligt, att man ännu blott sett början av de konsekvenser för järnvägarna, som det nya läget måste medföra.

Med järnvägarnas försämrade ekonomiska situation följa åtskilliga konsekvenser av även för allmänheten och samhället allvarlig karaktär. Den måhända betydelsefullaste är, att inkomstförlusten å den hitills mest givande trafiken icke kan undgå att åtminstone i viss utsträckning leda till höjda fraktavgifter för den hitintills mest gynnade delen av trafiken, d. v. s. det tyngre godset, det, rörande vilket näringslivets målsmän städse med skärpa hävda kravet på fraktsänkning. Förlustbringande årsbiljettstrafik blir icke längre möjlig, vilket för den därvid invanda förortsbebyggelsen kan komma att kännas hårt. Järnvägskapitalet måste i stor utsträckning såsom icke räntabelt avskrivras. Nedläggning av järnvägsdriften eller delar därav måste i vissa fall förutses o. s. v.

Allt detta såväl som de stora nationalekonomiska kostnaderna för automobiltrafikens utgöra negativa poster av det mest allvarliga slag, som måste vägas emot den positiva post, som automobiltrafikens fördelar innebär.

*Fri konkurrensens eller reglering.*

Om ögonen således hållas öppna för att den nu pågående omvandlingsprocessen inom kommunikationsväsendet har två olika sidor, så följer därav, att det är angeläget att åvägbringa en nationalekonomiskt riktig avgränsning mellan de olika transportmedlen. Ett i sak oriktigt gynnande eller missgynnande av det ena transportmedlet på det andras bekostnad måste verka till skada för det hela.

Med stort berättigande kan hävdas, att fri konkurrens inom transportväsendet icke är det obetingat bästa. Den samhällets gemenskapsegendom, som transportmedlen utgöra, kommer icke så säkert fram till största prestationsduglighet, om varje liten del därav får såsom fristående organism utveckla sig självständigt. Ett större resultat kan tänkas uppnås genom en rationell organisation av det hela. Från denna synpunkt kunde en målmedveten organisatorisk reglering av trafikväsendet synas önskvärd.

I viss om än synnerligen ofullständig grad har ju också en sådan reglering ägt rum — eller, rättare sagt, ansatser därtill förefunnits — genom den tillståndsgivning för yrkesmässig biltrafik, särskilt linjetrafik, som är föreskriven i motorfordonsförordningen. Det är ur järnvägarnas liksom ur samhällets synpunkt synnerligen angeläget, att denna reglering må vinna i fasthet och utövas med större effektivitet och starkare hänsyn till ekonomiska synpunkter. De sakkunniga tillåta sig uttala en livlig förhoppning, att vid nu pågående omarbetning av motorfordonsförordningen dessa synpunkter må vinna tillbörligt beaktande, samt att till ledning för länsstyrelserna må utarbetas starkare vägledande direktiv.

Med allt beaktande av den administrativa reglering, som sålunda kan åstadkommas, lider det ju dock intet tvivel om att avgränsningen mellan automobil- och järnvägstrafiken likväl *i stort sett* och *på lång sikt taget* kommer att bestämmas genom den fria konkurrensens process. Den administrativa regleringen lär, sådant läget faktiskt är, icke komma att nå längre än till ett beskrående av en alltför hejdlös konkurrens; till en fullständigt genomförd reglering av trafikväsendet lär den icke nå fram.

Under sådana omständigheter framstår det såsom oundgängligen nödvändigt, att de konkurrerande parterna bliva i avseende på utgångsförutsättningar jämställda, så att konkurrensen icke snedvrides genom att samhället ensidigt gynnar eller missgynnar endera parten. Från järnvägarnas synpunkt måste denna princip uppställas såsom ett minimikrav. *Detta krav är emellertid i närvarande stund icke uppfyllt.* Järnvägarna äro genom statliga ingripanden starkt klavbundna i sin prisbildning, vilket förhindrar ett affärsmissigt handlande i konkurrensen, och äro såväl på inkomst- som utgiftsidan bundna av ekonomiskt tryckande pålagor. Biltrafiken återigen är av samhället direkt subventionerad och är i avseende på trafiksäkerhets- och ordningsföreskrifter synnerligen liberalt behandlad.

För att uppnå jämställdhet måste järnvägarna för egen del kräva rätt till åtminstone inom vissa gränser fri prisbildning, befrielse från dem ålagda speciella prestationer utan fullt inkomstvederlag, befrielse från utgifter för dem rättvisligen icke vidkommande ändamål samt varje möjlig lättnad i avseende på statens trafiksäkerhets- och ordningsföreskrifter. Dessa spörsmål upptagas i det följande till ingående prövning.

Järnvägarna synas emellertid också berättigade fordra, att icke biltrafiken oskäligt gynnas genom särskilda förmåner på det allmännas bekostnad. Framst kommer härvid kravet på att biltrafiken skall bära sina egna kostnader, speciellt vägkostnaderna. Enligt vad förut anförts är nu så icke fallet.

Vidare är biltrafiken på intet sätt underkastad en så sträng tillsyn i ordnings- och trafiksäkerhetsavseende som järnvägarna och har i motsats mot järnvägarna allenast transporträttighet, men icke transportskyldighet. Dessa spörsmål böra visserligen icke bedömas såsom en konkurrensfråga mellan bil- och järnvägstrafik, men det är synbarligen ett samhällsintresse, att biltrafiken underkastas en tillfredsställande tillsyn, som förhindrar skadliga och t. o. m. farliga utväxter inom biltrafikväsendet.

Av vad här anförts torde framgå, att ett tillrättaläggande av järnvägarnas ekonomiska problem icke kan ske utan samtidigt beaktande av biltrafiken. Ett ensidigt gynnande och direkt subventionerande av biltrafiken kan ur samhällets synpunkt icke vara ändamålsenligt. Därigenom stegras landets totala kostnader för transportändamål. Därigenom försvagas järnvägarnas ekonomi och förminskas deras prestationsförmåga. Spolierandet av väldiga i järnvägarna investerade kapitalbelopp genom subventionering med skattemedel av ett annat trafikmedel (jfr s. 23) kan icke vara ändamålsenligt.

De sakkunniga tillåta sig med all styrka framhålla angelägenheten av att jämväl automobiltrafiken inställes på en riktigt ekonomisk basis utan subventionering.

### Spörsmål rörande järnvägarnas inkomstekonomi.

Det nya tidsläget har medfört en stark pressning av järnvägsaffärernas inkomstsida, icke blott i vårt land utan i hela världen. Konkurrensen har tvingat till starka reduktioner av vissa mycket betydelsefulla delar av järnvägarnas tariffsystem. Den ekonomiska effekten av dessa nödtvungna tariffsänkningar är sannolikt av större eller i allt fall generellare räckvidd än för lusten av vissa trafikmängder. Det torde vara ganska säkert, att järnvägarna komma att tvingas till ytterligare sådana tariffsänkningar beträffande de högre betalande delarna av närtrafiken och även den medellånga trafiken.

Att ånyo bringa järnvägsaffärerna i jämvikt lärer icke vara möjligt enbart genom kostnadsbesparingar och rationellare drift utan kräver ofrånkomligen även ett målmedvetet arbete i fråga om inkomstsidan för att genom tjänliga

*Slutsatser.*

*Premisser.*

tariffer, trafikvärning och andra åtgärder upparbeta affärens inkomstunderlag och omslutning. Det är därvid även nödvändigt, att järnvägarna gentemot sina kunder komma att arbeta under friare, »mera affärsmässiga» former än i den gamla goda tiden.

Något slag av s. k. naturlig avgränsning mellan å ena sidan järnvägarnas och å andra sidan bilarnas verksamhetsfält inom transportväsendet kan man icke antaga skall komma till stånd, utan det får tagas för givet, att de båda trafikmedlen alltjämt komma att arbeta inbördes inflätade med varandra under en ständig — och av allt att döma stegrad — konkurrens, i vilken transportpris och de bekvämligheter, som kunna erbjudas trafikanterna, komma att falla utslaget.

Järnvägarnas hittillsvarande tariffväsende är uppbyggt på en monopolistisk prisbildnings grundval, i det att järnvägarna praktiskt taget inom vida gränser ägt ett transportmonopol. Jämförelsevis höga avgifter hava debiterats vissa delar av trafiken, och i gengäld hava för andra delar av trafiken uttagits avgifter, som legat långt under de *genomsnittliga* självkostnaderna men dock täckt de direkta transportkostnaderna och även lämnat något bidrag till de s. k. fasta kostnaderna, alltså till banunderhåll, förräntning o. s. v. Dylika järnvägstaxor med starkt differentierad tariffskala hava ansetts och anses alltjämt vara ett viktigt samhällsintresse; näringslivet har därigenom beretts långtgående lättnader. Samtidigt har systemet varit av värde även för järnvägarna själva, ty deras rörelse skulle sannolikt ej hava nått samma utveckling, om icke reduktioner gjorts för grövre gods.

Det faktiska monopolläget är nu borta, i vad avser transporter å kortare håll; hela persontrafiken och, efter hittillsvarande tariffschema räknat, stora delar av godstrafiken äro utsatta för bilkonkurrens.

Det hittillsvarande tariffsystemet är faktiskt icke längre användbart. Nya former för tariffsystem och vad därmed sammanhänger äro ofrånkomliga. De gamla formerna leva ännu i viss utsträckning kvar såsom en relik, men det är nödvändigt, att denna relik bringas att försvinna, innan den hunnit göra än större skada.

Till viss del äro konsekvenserna av det nya läget redan tagna av järnvägarna själva genom reduktioner i de för konkurrensen hårdast utsatta tarifferna och genom omfattande partiella nedsättningar för särskilda transporter, men i stor utsträckning återstå konsekvenserna ännu att taga, och härvid erfordras delvis även myndigheternas medgivande, särskilt i vad avser möjlighet till friare, mera affärsmässiga former för tariffbildning och jämväl i fråga om höjningar av allt för långt nedpressade tariffer.

Bilarna arbeta under synnerligen fria former med prisutbud för varje särskild transport. Ingen konkurrent med fasta priser kan stå sig emot en hänsynslös konkurrent, vilken har tillfälle att bjuda pris efter vad i varje särskilt fall erfordras, så vida icke den förre håller priser långt under vad den senare kan åstadkomma. Det vore att definitivt uppge järnvägarnas affär till förmån för bilarnas, om man obetingat fasthölle vid nuvarande schema. Vill man, att bilarna och landsvägarna skola beredas prioritet att i så stor utsträckning som är tekniskt möjligt övertaga järnvägarnas trafik, så skall man vidhålla, att järnvägarna enligt det gamla systemet skola vara stelt bundna i sin tariffpolitik. Vill man däremot, att järnvägarnas transportkapacitet skall utnyttjas så mycket som möjligt, måste man giva järnvägarna fria former. Nationalekonomiskt kan ju ej vara tvivel om att det senare är önskvärt.

En ur det faktiska konkurrensförhållandet principiellt utdragen slutsats skulle innebära, att järnvägarna i den utsträckning, i vilken konkurrens aktuellt eller potentiellt föreligger, skulle vara berättigade till en fullt fri

prisbildning inom ramen av en fastställd summarisk maximitaxa, i läge ungefär motsvarande biltaxorna, dock ej högre än att skälig förräntning av järnvägskapitalet kunde uppnås.

Ett så långt gående krav anse de sakkunniga dock icke ännu behöva uppställas. I allt fall är det dock nödvändigt, att tariffschema hittillsvarande starka differentiering för olika trafikslag (stycke gods, vagnslast gods o. s. v.) och olika varuslag göres vida mindre utpräglad. Ur praktisk affärssynpunkt är det dessutom, för att järnvägarna skola kunna affärsmässigt handhava sin rörelse, nödvändigt,

*dels* att järnvägarna beredas möjlighet att inom taxans ram i så fria former som möjligt handhava tariffpolitiken, särskilt fraktnedsättningspolitiken, och sköta ackquisitionen, i samband varmed även står behovet att med järnvägsrörelsen i viss omfattning få kombinera biltransportrörelse,

*dels* ock att de lägsta tarifferna i erforderliga fall medgivas förhöjda, d. v. s. att tariffschema uppbygges med tillbörlig hänsyn till att monopolsystemet upphört.

Taxor för järnvägarna fastställas av Kungl. Maj:t. Enligt järnvägstrafikstadgans § 6 äger järnvägsförvaltning medgiva nedsättning av de i taxan fastställda avgifterna. »Dylik nedsättning skall, även om den kommer trafikant till godo genom efteråt skeende återbetalning av en del av den i taxan fastställda avgiften, gälla för alla, som fullgöra de för nedsättningen fastställda villkor.»

*Beviljande  
av fraktnedsättningar.*

Denna föreskrift om alla trafikanters lika behandling är tydligen, i den mån järnvägen äger ett praktiskt trafikmonopol, nödvändig för att säkerställa rättvisa och förebygga, att enskilds rätt trädas för nära i ekonomiska frågor av stundom stor betydelse. I den utsträckning åter, som något praktiskt trafikmonopol icke förefinnes, utan konkurrens råder mellan transportföretagare om transporter utförande, saknas tydligen motiv för en sådan föreskrift. Om föreskriften likväl upprätthålles med giltighet endast för ett bland de konkurrerande transportföretagen, nämligen järnvägen, innebär det, att detta företag förhindras att uppträda i konkurrensen med samma vapen som medkonkurrenterna. Föreskriften utgör då icke längre ett skydd för allmänhetens berättigade intressen utan ett intrång i en näringsidkares handlingsfrihet till direkt favör för medkonkurrenterna. I samma mån som en ekonomiskt välskött järnvägsrörelse är till fördel för det allmänna, är ett dylikt intrång till skada icke blott för järnvägen utan även för det allmänna.

Det torde icke vara nödvändigt att här närmare utveckla, i huru hög grad konkurrens är omöjliggjord för ett företag, som nödgas arbeta med fixa priser, när de övriga arbeta med fri prisbildning och i varje särskilt fall genom offerter och underbud kunna skaffa sig en fördel. På få områden torde råda en så fri prisbildning som ifråga om bilar i yrkesmässig gods- trafik; de taga helt enkelt det pris, de i det särskilda fallet kunna få. Om järnvägarna skola kvarhållas i de gamla stela formerna, måste det befaras, att mycket stora delar av deras trafik frånhandlas dem, eller att deras tariffer måste generellt nedpressas till en synnerligen låg nivå, som icke i och för sig är motiverad och icke heller bleve till någon avsevärd nytta för näringslivet, så mycket mindre som därav ofrånkomligen skulle följa behov av höjning av de lägsta råvarutarifferna, vilka ligga utanför bilarnas konkurrens- möjligheter.

De sakkunniga anse det sålunda järnvägsekonomiskt nödvändigt, att järnvägarna, såsom konsekvens av det nu faktiskt rådande konkurrensförhållandet, beredas tillfälle till en friare prisbildning. Även samhällsekonomiskt är detta av positiv betydelse, ty i den mån transporter i onödan — d. v. s.

på grund av ofullkomligheter i ekonomisk organisation — överförs från järnvägstransport till biltransport, innebär detta alltid en merutgift i samhällets totala transportkostnader.

Friheten bör principiellt sträcka sig så långt som järnvägarnas praktiska monopol är upphävt genom konkurrens. För att få en fixerad gräns torde man kunna angiva, att friheten tillsvidare bör råda för transporter inom 100 kilometers avstånd. För stycke gods finnas dock konkurrensmöjligheter på mycket större avstånd, och gränsen för stycke gods kan lämpligen sättas till 200 kilometer. Spörsmålet har i sin helhet betydelse huvudsakligen för godstrafiken men kan hava betydelse även för persontrafiken.

För att åvägbringa den nödiga rörelsefriheten föreslå de sakkunniga, att trafikstadgans § 6 mom. 2 erhåller följande ändrade lydelse:

»Järnvägsförvaltning äger, styrelsen för statens järnvägar med iakttagande av den för samma styrelse gällande instruktion, medgiva nedsättning av de i taxan fastställda avgifterna. *I vad avser transporter om mer än 100 eller, ifråga om stycke gods transporter, mer än 200 kilometers längd, skall dylik nedsättning, även om den kommer trafikant till godo genom efteråt skeende återbetalning av en del av den i taxan fastställda avgiften, gälla för alla, som fullgöra de för nedsättningen fastställda villkor.*»

En sådan för järnvägarnas affärsrörelse nödvändig frihet i prissättningen kan enligt de sakkunnigas mening icke behöva befaras leda till någon olägenhet med hänsyn till allmänhetens berättigade intressen.

I de högre tarifferna (stycke gods och värdefullare vagnslast gods), där järnvägstarifferna för t. ex. 50 km ligga i ett läge, motsvarande omkring 15 à 30 öre per tonkm, torde bestämmelserna komma till användning antingen på så sätt, att järnvägen jämsides med bilkonkurrenterna ger trafikant direkta bud och underbud på vissa transporter, med buden direkt avpassade efter det faktiska affärsläget, trafikantens större eller mindre närhet till järnvägsstation o. s. v., eller ock så att järnvägen uppgör årskontrakt med trafikanter, t. ex. handlande, mejerier och andra regelbundna producenter och konsumenter. Till en del kunna dylika överenskommelser göras även vid nuvarande bestämmelser, men det blir på ett stelt sätt, och järnvägen saknar frihet att handla fullt affärsmässigt. Att fraktöverenskommelser av nu antytt slag skulle kunna obehörigt missgynna andra trafikanter får anses skäligen uteslutet. Järnvägen torde ej frivilligt gå längre i nedsättningar än som är nödvändigt för att erhålla trafiken, och övriga trafikanter äga stödse det påtryckningsmedlet på järnvägen, som ett latent konkurrensshot innebär.

I de lägre tarifferna åter, med ett läge motsvarande c:a 5 à 10 öre pr tonkm, där biltrafik i regel ej kan förekomma annat än om läget i förhållande till järnvägen är ogynnsamt, skulle järnvägen med frihet till individuella nedsättningar kunna tänkas obehörigt gynna en stor trafikant framför andra. Risken synes dock ringa. Järnvägen torde vara synnerligen obenägen att utan nödtvång sänka tariffer, som redan ligga så lågt.

Skulle trots allt den järnvägarna givna handlingsfriheten i något enstaka fall leda till missförhållande, läser Kungl. Maj:t, som håller sin hand över taxorna, kunna finna utväg till rättelse. De sakkunnigas huvudsakliga ståndpunkt är emellertid, att, då konkurrens faktiskt råder, är det dels meningslöst, dels skadligt att tvinga den ena konkurrenten till sämre utgångsförutsättningar i den ekonomiska kampen.

I övrigt må erinras, att icke ens nuvarande kategoriska bestämmelser förhindra olika behandling av skilda trafikanter. En beviljad fraktnedsättning formuleras ofta så, att den gäller från stationen A till stationen B för varuslaget X under förutsättning av viss minsta kvantitet pr år, varvid det ofta finnes blott en trafikant, t. ex. ett bruk, som kan komma ifråga.

De sakkunniga tillåta sig även erinra, att den frihet i avsende på beviljande av fraktnedsättningar, som här föreslås, sedan flera år tillämpats i Danmark, t. o. m. i större utsträckning än här förutsattes. Den ytterligt starka konkurrensen i Danmark har åstadkommit, att man där tidigare än hos oss måst vidtaga den åtgärd, som i allt fall förr eller senare måste bli en konsekvens av inträdda förändrade förhållanden.

Järnvägstrafikstadgans § 7 mom. 1 stadgar: »Av järnvägsförvaltning gjord ändring av befodringsavgifterna eller villkoren för dessas tillämpning skall, med utsättande av tiden, då ändringen träder i kraft, ofördröjligen offentliggöras dels i Post- och Inrikes tidningar, dels ock genom anslag å de stationer, som beröras av ändringen. Avgiftsnedsättningar för välgörande eller offentliga ändamål ävensom tillfälliga avgiftsnedsättningar i persontrafik behöva likväl icke kungöras.»

*Kungörande  
av ned-  
sättningar.*

Den 3 februari 1928 har Kungl. Maj:t medgivit, att bestämmelsen angående offentliggörande i Post- och Inrikes tidningar tillsvidare icke skall äga tillämpning vid nedsättning av avgifter i persontrafik å sträcka av högst 50 km eller avgifter för stycke gods å sträcka av högst 100 km.

Bestämmelserna om offentliggörande i Post- och Inrikes tidningar, vilka möjligen tidigare kunnat vara motiverade, hava numera, sedan järnvägarna nödgats att i sin tariffpolitik arbeta med tariffnedsättningar i synnerligt stort antal, blivit avsevärt betungande och torde dessutom sakna nämnvärd praktisk betydelse för trafikanterna. Av vikt för trafikant är endast, att uppgift om varje tariffändring, av vilken han kan hava intresse, finnes att tillgå. Detta åstadkommes enklast genom anslag å vederbörande station. Därutöver kan vara önskvärdt, att en fullständig samling av gällande bestämmelser hålles tillgänglig för allmänheten, t. ex. å järnvägens trafikledningsexpedition.

Beträffande sådana nedsättningar, vilka järnvägen enligt vad här ovan föreslagits icke skall vara skyldig att tillämpa lika för alla, torde offentliggörande icke vara erforderligt eller ur affärssynpunkt lämpligt.

De sakkunniga föreslå, att trafikstadgans § 7 mom. 1 erhåller följande lydelse:

»Av järnvägsförvaltning gjord ändring av befodringsavgifterna eller villkoren för dessas tillämpning skall, med utsättande av tiden, då ändringen träder i kraft, ofördröjligen offentliggöras genom anslag å de stationer, som beröras av ändringen. Å trafikledningsexpedition eller annat centralt ställe inom järnvägsförvaltningen skall för allmänheten hållas tillgänglig en samling av såhunda gällande ändringar. Avgiftsnedsättningar för välgörande eller offentliga ändamål ävensom tillfälliga avgiftsnedsättningar i persontrafik samt nedsättningar å högst de i § 6 mom. 2 angivna avstånd behöva likväl icke kungöras eller på angivet sätt hållas tillgängliga.»

För att rätt hävda sin ställning i konkurrensen kan det för järnvägarna vara nödvändigt att även åtaga sig avhämtning och utkörning av gods till trafikanterna, d. v. s. åstadkomma trafik »från dörr till dörr». Sådana körslor med bil torde emellertid f. n. icke kunna ske utan att tillstånd erhållits till yrkesmässig biltrafik. De sakkunniga föreslå därför, att i den blivande nya motorfordonförordningen intagas bestämmelser, att järnväg för avhämtning och utlämning av gods i samband med järnvägsrörelse skall äga utan särskilt tillstånd bedriva automobiltrafik.

*Biltrafik  
genom järn-  
vägarnas  
försorg.*

I den vidsträcktare frågan om järnvägs rätt att jämsides med järnvägsrörelsen driva även biltrafkrörelse anse sig de sakkunniga icke böra framställa förslag. Det synes de sakkunniga uppenbarligen ofta kunna vara av stort värde, om järnväg jämväl driver yrkesmässig biltrafik för person- eller godsbefordran för att därmed på ett allsidigare sätt kunna tillgodose viss trakts hela trafikbehov. Med den ståndpunkt de sakkunniga intaga, att den

yrkesmässiga biltrafiken överhuvud bör underkastas restriktiv reglering genom myndigheterna, kunna de sakkunniga emellertid icke föreslå ett generellt bemyndigande för järnvägarna till sådan trafik utan vilja endast understryka angelägenheten av att nyssnämnda synpunkt rörande järnvägars biltrafik vinner beaktande vid prövning av biltrafiktillstånd. Av uttalanden vid landshövdingekonferensen i Stockholm hösten 1927 att döma, synas även flertalet länsstyrelser i huvudsak ställa sig på en sådan standpunkt.

*Tariffernas  
höjd.*

Under konkurrensens nödtvång hava järnvägarna måst vidtaga synnerligen starka sänkningar i de högre tarifferna. Tariffeschemat har ursprungligen uppbyggts på monopolprisbildningens grundval och med en mycket stor spännvidd mellan de högsta och de lägsta tarifferna. Detta tariffeschema har nu starkt sammanpressats, dock endast i ensidig riktning genom sänkning av de högre tarifferna. Härigenom har medelinkomsten av trafiken sänkts, och sänkningen är mycket betydande, i det att de högre tarifferna visserligen efter vikt räknat omfatta en rätt liten del av järnvägarnas trafik men dock tidigare lämnat en mycket väsentlig del av järnvägarnas inkomst och således till stor del ekonomiskt uppburit deras rörelse.

Det är att förutse, att en ytterligare sammanpressning av tariffeschemat kommer att äga rum. Konkurrensens inträde innebär ju, att förutsättningarna för ett så starkt differentierat tariffeschema försvunnit. Den för järnvägarna viktiga frågan är därvid, om det även är möjligt att höja de lägre tarifferna så, att jämvikt helt eller delvis uppnås med vad som förlorats på de högre tarifferna.

För de större och bärkraftigare järnvägarnas del är det tänkbart, ehuru ingalunda säkert, att inkomstminskningen i de högre tarifferna skall kunna elimineras genom successivt stigande trafik, genom alltjämt mera rationell driftorganisation och genom besparingar på utgifterna. För många mindre järnvägar med liten och huvudsakligen lokal trafik torde dock kompensation och ekonomisk jämvikt sannolikt ej kunna uppnås på denna väg, utan för dem är höjning i de lägre tarifferna järnvägsekonomiskt nödvändig — om den överhuvud är möjlig att genomföra.

Ty ehuru de lägre tariffernas låga läge ursprungligen bestämts på grund av monopolställningen och den påräkneliga högre inkomsten i andra tariffer, kan det icke förutses, att det låga tariffsläget med all sannolikhet kraftigt bidragit till trafikens och järnvägarnas utveckling och således varit till nytta ej blott samhällsekonomiskt utan även för järnvägarnas egen ekonomi. Det måste nu anses vara en öppen fråga, huruvida de lägre tarifferna, trots att de ligga under bilarnas konkurrensförmåga, kunna höjas utan att hämma trafikens utveckling och eventuellt föranleda trafikminskning. Det är med andra ord ovisst, om trafiken förmår bära högre tariffer.

För att erhålla någon uppfattning i hithörande spörsmål vilja de sakkunniga giva en summarisk översikt över järnvägstariffernas aktuella läge, uttryckt i öre pr tonkilometer. Härvid skall såsom jämförelse hållas i minne, att självtransportkostnaderna å bilar vid rationell kalkylation, alltså med hänsyn till alla utgiftsfaktorer, även ränta, amortering, reparationer etc., med vilka ett sunt företag måste räkna, torde uppgå till normalt *omkring 25 å 35 öre pr tonkm*, men att det likväl i avsevärd utsträckning faktiskt förekommer utbud av bilkörslor till vida lägre pris, *mellan 15 och 20 öre pr tonkm och även därunder.*

Beträffande järnvägstarifferna anföras exempel blott för kortare avstånd intill 100 km.

Statens järnvägars tariffer, vilka tämligen nära överensstämna med en del av de större privatbanornas, kunna, uttryckta i öre pr tonkilometer, angivas sålunda:

	(Tar. 1) <sup>1</sup>	Tar. 1	Tar. 3	Tar. 8	Tar. 12	Tar. U
20 km .....	(67)	35	31	22	11	10
50 km .....	(49)	32	25	14	7	6
100 km .....	(40)	31	23	10	5	5

Rörande privatbanornas tariffer må i korthet följande anföras:

*Stycke gods, tar. 1 och 3.* Flertalet järnvägar hava, tvungna av konkurrensen, följt statsbanornas sänkning, så att tarifferna ligga ungefär i nivå med statsbanornas, understundom lägre. De motsvara alltså en transportavgift av c:a 30 à 35 öre pr tonkm i tar. 1, ned till 20 à 25 öre i tariff 3 på medeldistanser (50—100 km). Tariffväget torde sålunda vara någorlunda konkurrenskraftigt (dock i överkant) gentemot biltrafik, fränsett de talrika fall, då dels bilarnas fördel »från dörr till dörr» framträder, och dels transporter utföras å trafikanternas egna bilar eller till särskilt lågt pris. Ett icke obetydligt antal banor bibehålla emellertid tariffer vid eller över den höjd, som förefanns å statsbanorna före sänkningen den 1 aug. 1927; i en del fall nödgas man betvivla, att nuvarande tariffer kunna vidhållas utan katastrofal trafikförlust.

Även för de banor, som redan vidtagit tariffsänkningar, måste utvecklingen snarast antagas komma att innebära ytterligare sänkningar. I stor utsträckning torde sådana redan vara vidtagna i form av särskilda fraktnedsättningar.

*Vagnslasttariff 8 (t. ex. spannmål).* Statens järnvägars tariffväget torde på kortaste håll vara knappt, på något längre håll tämligen väl konkurrenskraftigt gentemot biltrafiken, fränsett dock sådana utbud av biltransporter till extraordinärt lågt pris, som förut omnämnts. Ett visst antal enskilda järnvägar ligga ungefär i statsbanornas tariffväget, några t. o. m. något lägre, men flertalet banor synas hålla ett högre läge, 10—15—20 %, i några fall t. o. m. ändå mera, över statsbanornas. Intrycket härav är, att det torde finnas en viss icke alldeles obetydlig risk för att utvecklingen även för tar. 8 (och än mer för de högre vagnslasttarifferna 4, 5, 6, 7) kan komma att, där konkurrensen är hård, nödvändiggöra ytterligare sänkning, eller i allt fall att särskilda nedsättningar äro eller kunna bliva nödvändiga i en utsträckning, som betyder avsevärd inkomstminskning.

*De lägsta vagnslasttarifferna, 12 och U.* Statens järnvägars tariffväget från 11 öre ned till blott 5 öre får väl anses fullt betryggande ligga under det pris, som bilar kunna bjuda. Privatbanorna hålla i dessa tariffer nästan genomgående högre avgifter än statens järnvägar. För 20 km uppgår tonkmpriset vanligen till 13 à 16 öre i tar. 12 och ett eller ett par öre mindre i tar. U; i enstaka fall dock högre belopp. Vid 50 km distans kan sägas, att privatbanornas tar. 12 och U praktiskt taget helt och hållet ligga vid ett läge mellan 7 och 10 öre pr tonkm och vid 100 km distans merendels vid 5 à 8 öre pr tonkm. Konkurrenskraften gentemot bilarna torde således, så långt det överhuvud är möjligt genom tariffsättning, vara väl tillgodosedd. I själva verket ligga järnvägarnas lägsta tariffer långt under det prisläge, som kan vara möjligt vid biltrafik.

Denna summariska översikt av tariffväget på korta distanser ger vid handen, att den fortgående nedpressningen av de högre tarifferna måhända ännu ej är avslutad (för vissa banor, som dröjt med sänkningarna, är den det alldeles säkert ej), och att den i ogynnsamma fall kan tänkas komma att sträcka sig ej blott till stycke godstarifferna utan ganska långt in bland vagnslasttarifferna. Å andra sidan ligga de lägsta vagnslasttarifferna redan

<sup>1</sup> Före sänkningen 1/8 1927.

på korta håll långt under vad bilarna kunna väntas även i irreguliära fall erbjuda.

Principiellt taget är det naturligtvis en logisk konsekvens av konkurrensens uppträdande, att järnvägstariffschema skall sammanpressas i båda riktningarna, både uppifrån och nedifrån. För sänkningen av högre tariffer svara järnvägarna själva under nödens tvång, för eventuell höjning av de lägre tarifferna erfordras Kungl. Maj:ts medgivande vid taxefastställandet.

I vilken utsträckning det är praktiskt möjligt att höja de lägre tarifferna kan näppeligen bedömas generellt. I en del fall är höjning säkerligen möjlig, i andra fall torde den förhindras därav, att »trafiken ej kan bära» den högre avgiften. Frågan måste avgöras från fall till fall. Enligt vad de sakkunniga inhämtat, pågår f. n. inom Svenska järnvägsföreningen arbete med konstruktion av nya standardtariffer för enskilda järnvägar. Till vilket resultat järnvägarna därvid, med sin ingående förtrogenhet om lokala trafik- och näringsförhållanden, kunna komma, är de sakkunniga icke bekant.

Det synes de sakkunniga heller icke lämpligt att själva försöka konstruera normaltariffer, bl. a. emedan dessa måste bli olika för olika järnvägar.

Såsom principiell grundval för Kungl. Maj:ts prövning av de från järnvägarna ingivna taxeförslagen bör emellertid, med hänsyn till vad här ovan anförts, kunna uppställas följande.

Banor, vilka icke hava utsikt att genom trafikökning eller rationaliserad stordrift kompensera den inkomstminskning, som följer av de högre tariffernas sänkning, böra, där de så önska, erhålla berättigande att förlägga sina lägsta tariffer på en avsevärt högre nivå än nu. Järnvägarna böra, sedan monopolställningen nu är bruten, äga rätt att liksom andra transportföretagare uttaga de transportavgifter, som det faktiska affärsläget kräver. Såsom vägledande norm synes det skäligt uppställa, att den lägsta tariffsatsten vid 100 km icke mot järnvägs egen önskan skall fastställas lägre än som motsvarar 10 öre pr tonkm, varvid på kortare avstånd avgiften pr tonkm blir högre, motsvarande tariffens fallande med avståndet. I vad mån därefter det kan bli nödvändigt att för vissa delar av trafiken tillämpa lägre avgifter än de sålunda fastställda, blir järnvägens ensak att bedöma och genom särskilda fraktnedsättningar förverkliga.

En särskild art av starkt nedpressade specialtariffer utgöra års- och månadsbiljetter i förortstrafik.

Vid fastställande av taxor för enskilda järnvägar har Kungl. Maj:t tidigare städse endast fastställt pris för enkla biljetter men icke uppställt krav på månads- eller årsbiljetter eller andra former för särskilda nedsättningar. De järnvägar — det gäller endast ett fåtal — som infört årsbiljetter, hava gjort detta frivilligt, och den allmänhet, som bosatt sig i områden, där kommunikationer funnits å årsbiljett, har icke haft annan säkerhet för bibehållna priser än den, som kan ligga i järnvägens eget intresse att väl tillgodose trafiken. Flertalet enskilda järnvägar torde hava ansett förortstrafik icke lönande och hava därför underlåtit att genom årsbiljetter uppamma förortsbebyggelse vid sina linjer.

I samband med kristidens taxeförhöjningar avvek emellertid Kungl. Maj:t från vad tidigare tillämpats och fastställde för några järnvägar taxa för årsbiljetter, därvid avgifterna fastställdes lägre än vederbörande järnvägar själva ansågo ekonomiskt möjligt och riktigt. Såsom en kompensation torde Kungl. Maj:t därvid åtminstone i något eller några fall hava medgivit högre avgifter för enkla biljetter än som eljest skolat ifrågakomma. Dessa höga avgifter för enkelbiljetter kunde möjligen vid dåvarande ekonomiska konjunktur anses giva en merinkomst, men sådana som förhållandena nu ut-

vecklat sig, äro dylika avgifter icke möjliga utan att trafikens utveckling starkt hämmas eller rent av trafiken pressas tillbaka.

Sedan bilkonkurrensen tillkommit, befinna sig dessa järnvägar sålunda i det läget, att de av den taxefastställande myndigheten tvingas att för vissa delar av trafiken tillämpa en vida lägre taxa än bilarna men för andra delar av trafiken erbjudas uttaga högre avgifter än bilarna, något som givetvis i längden icke är med ekonomisk fördel möjligt.

Av liknande skäl, som ovan anförts, är den logiska konsekvensen av biltrafiken, att järnvägarna böra hålla en enhetstaxa på tillräckligt låg nivå för att vara konkurrenskraftig men tillräckligt hög nivå för att affären skall kunna bära sig. En annan grundval för taxesättningen kan icke innebära annat än en direkt subvention från järnvägsföretaget, lämnad som socialt understöd i bostadspolitiskt syfte för att främja förortsbebyggelse i raskare tempo än som är ekonomiskt eller än som övriga intressenter i förortsbebyggelsen äro villiga att finansiera.

Vid statsbanorna är det ju möjligt, att staten kan vilja genom sina järnvägar lämna en sådan subventionering — ehuru förhållandet står i direkt strid med uttalade principer för statens affärsdrift — men vid enskilda järnvägar saknas i allt fall berättigande för en sådan subventionerings tvångs-utkrävande.

De sakkunniga finna sålunda uppenbart, att enskilda järnvägar icke böra mot sin önskan åläggas hålla årsbiljetter till av Kungl. Maj:t fastställt pris, och de sakkunniga hemställa, att så för framtiden icke må ske.

De sakkunniga vilja även förmoda, att ett bifall till denna hemställan icke skall leda till något missförhållande av för vissa befolkningsgrupper besvärande art. Konkurrensen mellan olika trafikmedel, järnvägar, spårvägar, bussar, är i närvarande stund så stark, och både spårvägarnas och bilarnas förmåga att erbjuda låga priser så stor, att prisnivån för dagliga resor till och från arbetsplatsen helt säkert även utan Kungl. Maj:ts ingripande kommer att stabiliseras på en fullt rimlig nivå.

I och med monolets upphävande bortfaller givetvis helt det sakliga berättigande, som förut må hava föfunnits för statsverket att för egna transporter å järnvägarna förbehålla sig särskilt låga avgifter. Det kan icke längre vara riktigt att ålägga järnvägarna trafikprestationer för statens räkning utan fullt inkomstvederlag. En sådan anordning måste nämligen anses innebära en extra beskattning på indirekt väg, vartill giltiga motiv saknas.

*Post- och militärtaxor.*

Vid avvägande av post- och militärtaxor synes det därför utan tvekan riktigt, att järnvägarna hädanefter erhålla full ersättning för sina prestationer, icke någon på grundval av självkostnadsberäkningar eller dylikt baserad minimalersättning.

Beträffande taxa för posttransporter å enskilda järnvägar har Svenska järnvägsföreningen i underdånig skrivelse den 28 augusti 1928 framlagt förslag och därvid bland annat anført följande:

De taxor och bestämmelser för posttransporter å enskilda järnvägar, som hittills varit gällande, torde vara grundade på den principen, att järnvägarna skulle befördra posten mot en ersättning, som ungefärligen motsvarade järnvägarnas direkta framdragningskostnad av postverkets transporter. Något bidrag till järnvägarnas fasta kostnader — ränta å järnvägarnas byggnadskapital, administrations- m. fl. kostnader — hade ansetts icke böra utgå, utan hade järnvägarnas taxor för övriga transporter ansetts kunna fastställas så, att de fasta kostnaderna kunnat helt uttagas av dessa transporter. Denna princip hade naturligtvis på sin tid fastställts för att minska statens utgifter för postväsendet och hade väl ansetts kunna vara skäligen för järnvägarna, då

dessas genom statens lämnade koncessioner erhållit ett ganska klart monopol på trafiken utmed och på ömse sidor om densamma. Förhållandena hade emellertid fullständigt förändrats genom automobiltrafiken. Järnvägarnas trafikmonopol existerade icke längre. På grund härav vore det för de enskilda järnvägarna icke längre möjligt och kunde icke heller vara skäligt, att taxan för posttransporter skulle utgå efter den princip, som hittills tillämpats. Järnvägarna måste med fullt fog kräva, att även posttransporterna skola lämna bidrag till järnvägarnas fasta kostnader.

De sakkunniga få för sin del framhålla såsom skäligt, att järnvägarna erhålla fullt inkomstvederlag för posttransporter, och hemställa att vederbörlig hänsyn tages härtill vid avgifternas fastställande.

I fråga om militärtransporter gäller för närvarande, icke blott att samlad trupp befordras mot särskilda nedsatta avgifter — vilket av driftkostnads-skäl m. m. kan vara motiverat — utan även att vid enskild färd militär å tjänsteresa befordras mot väsentligt lägre avgift än vanligt biljettpris. För detta förefinnes näppeligen annan motivering, än att staten på grund av koncessionsgivningen ansett sig kunna förbehålla sig vissa särskilda förmåner. Med monolets upphörande torde detta motiv icke längre kvarstå.

De sakkunniga anse, att järnvägarna för militärens resor böra erhålla ersättning efter samma grunder som för andra resor, alltså att den vanliga taxan skall tillämpas, givetvis dock — i viss analogi med sällskapsresor — med skäliga nedsättningar för större grupptransporter. De sakkunniga hemställa, att vid förestående omarbetning av militärtaxan denna synpunkt beaktas.

## Spörsmål rörande järnvägarnas utgiftsekonomi.

### a. Statliga pålagor på järnvägarna till förmån för annan part.

*Väggors-  
ningars  
tekniska  
anordnande.*

På grund av föreskrift i de tjänstgöringsreglementen för enskilda järnvägar, vilka jämlikt kungörelse den 11 december 1874 skola fastställas av statlig myndighet, numera väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, har det sedan gammalt ålegat de enskilda järnvägarna vissa skyldigheter i avseende på grindar och bevakning vid vägövergångar i banans plan. Lagförslag, som utarbetats av den s. k. trafiksäkerhetskommittén år 1907 och inom kommunikationsdepartementet år 1918, hava avsett att i sin helhet reglera frågan om korsningars anordnande mellan järnväg och väg samt fastställa väg- resp. järnvägsintressenas skyldigheter, men dessa lagförslag hava hittills icke föranlett åtgärd.

*1924 års  
kungörelse.*

För att erhålla såvitt möjligt enhetliga, efter den tilltagande automobiltrafiken å vägarna anpassade bestämmelser utfärdade Kungl. Maj:t den 23 maj 1924 kungörelse (nr 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg. Härigenom utvidgades i avsevärd grad de järnvägarna åliggande skyldigheterna men lämnades öppet, vem som slutligen skulle vidkännas kostnaderna för vidtagande av omförmälda åtgärder.

Kungörelsen innehåller i huvudsak följande:

Med järnväg förstås i kungörelsen för allmän trafik upplåtna såväl statsbanor som enskilda järnvägar och med väg varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänligen befares.

Det åligger järnvägs innehavare att vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg dels uppsätta och i fullgott skick underhålla varningsmärken och i förekommande fall säkerhetsanordningar, dels ock fullgöra den bevakning, som enligt kungörelsen kan ifrågakomma.

Vid varje plankorsning skall å vägen uppsättas varningsmärke, s. k. kryssmärke, å vardera sidan om järnvägen i regel 8 meter från närmaste rälssträng samt synligt inom 50 meter å för automobiltrafik upplåten väg resp. 15 meter å annan väg. Kryssmärket är icke avsett att ersätta det i § 20 av motorfordonsförordningen föreskrivna varningstecken.

Förefinnes icke fri sikt, skola dessutom anbringas särskilda säkerhetsanordningar; sådana äro:

A. Grindar eller bommar, som hållas bevakade och stängda över vägen, då tåg passerar.

B. Ljussignaler, dag och natt visande rött blinkande sken åt vägen, då tåg nalkas, och vitt blinkande sken, då korsningen är öppen för vägtrafik.

C. Ringklocka, som ringer, då tåg nalkas.

Vid val mellan de angivna säkerhetsanordningarna iakttages,

att grindar eller bommar böra användas vid korsning mellan väg och bangård, där växlingsrörelser ofta förekomma, och vid starkt trafikerade vägkorsningar, företrädesvis då dessa beröra flera än ett järnvägsspår eller äro belägna i eller invid tätt bebyggda samhällen;

att anordningen med ringklocka endast bör ifrågakomma vid vägar med ringa samfärdsel och där ingen eller endast obetydlig, lokal automobiltrafik äger rum; samt

att ljussignal uppsättes i övriga fall, där ej järnvägens innehavare finner anordningen med grindar eller bommar böra i stället komma till användning.

Även vid vägkorsning, där fri sikt förefinnes, skola säkerhetsanordningar anbringas, där på grund av särskilda förhållanden sådant för trafiksäkerhetens tryggande finnes nödigt, såsom vid ogynnsamma lutningsförhållanden å väg eller järnväg, vid korsning av ett flertal spår, där livlig trafik försigår, och i liknande fall.

Det ankommer på Kungl. Maj:t att i förekommande fall pröva, huruvida andra säkerhetsanordningar än de omförmälda må komma till användning.

Fri sikt över järnväg på ömse sidor om vägkorsning skall anses förefinnas, då vägfärande, var han än befinner sig å vägen inom 25 meter från närmaste rälssträng, kan såväl under dagsljus som mörker se tåg, var det än må befinna sig inom visst minsta avstånd från vägkorsningen; avståndet erhålles uttryckt i meter, då det tal, som angiver den å järnvägen tillåtna största tåghastigheten, uttryckt i kilometer i timmen, mångfaldigas med sex; vid flerspårigen bana ökas samma avstånd med 5 % för varje meter mellan de yttersta spårens mittlinjer.

Vid dimma skall tåg giva upprepade varningssignaler med vissla vid korsning, där särskild särkerhetsanordning icke förefinnes.

Det åligger järnvägsstyrelsen beträffande statens järnvägar och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande de enskilda järnvägarna att vaka över tillämpningen av kungörelsens bestämmelser samt att ifråga därom, när så påkallas, meddela beslut. Länsstyrelse äger hos nämnda styrelse påkalla beslut om säkerhetsanordningars vidtagande eller förbättrande för tillgodoseende av trafiksäkerheten å väg ävensom att till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta av vederbörande styrelse meddelat beslut i ärende, som avses i kungörelsen.

Då sättet för korsningars tekniska anordnande är av stor ekonomisk betydelse, hava de sakkunniga ansett sig böra något närmare ingå på denna fråga.

Den bästa tekniska lösningen vinnes givetvis, då genom omläggning av vägen mellan två påföljande korsningar dessa kunna helt borttagas, eller då

vägen medelst vägbro eller vägport föres över eller under banans plan. Sådan åtgärd för att helt åtskilja de båda trafikledningarnas trafik brukar merendels vidtagas av vederbörande vägdistrikt efter överenskommelse med järnvägen, vilken i en del fall brukat lämna visst bidrag till kostnaderna, och som regel torde vägdistriktet erhålla statsbidrag till den övriga delen av kostnaderna. På grund av biltrafikens starka tillväxt framstår det såsom synnerligen angeläget, att borttagandet av plankorsningar må bedrivas i större omfattning och i forcerat tempo. I överensstämmelse med de allmänna principerna för bilskattemedlens användning böra sådana medel kunna i stor utsträckning anvisas för dylika ändamål. De sakkunniga erinra om att järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen i skrivelser den 29 september och den 20 oktober 1928 gjort hemställan av sådan innebörd, och de sakkunniga få vad de enskilda järnvägarna beträffar ansluta sig till denna hemställan.

Huru önskvärdt det än är att sålunda åtskilja järnvägs- och vägtrafiken i så stort antal fall som möjligt, i synnerhet å huvudvägarna, måste man dock tillsvidare räkna med förekomsten av ett stort antal plankorsningar.

Beträffande dessa bör man utgå från principen, att vid plankorsningar mellan järnväg och väg skola vara träffade sådana anordningar, att vägfärdande, vilka färdas med tillbörlig uppmärksamhet och försiktighet, icke utsätts för risk av olyckshändelse. Man kan däremot icke förutsätta, att anordningarna skola kunna förhindra olyckor även vid ovärlig framfart. Talrika exempel utvisa, att även de mest effektiva anordningar icke förmå hindra vissa vägfärdande att med ovarsamhet utsätta sig själva och andra för risker. Sålunda inträffade vid enskilda järnvägar åren 1924—1927 resp. 158, 231, 303 och 380 fall av påkörda grindar eller bommar och vid statens järnvägar åren 1926 och 1927 resp. 118 och 120 sådana fall. Tillsammans vid svenska järnvägar år 1927 således 500 fall. Vid i Värmland av vederbörande vägkonsulent och baningenjörer särskilt anordnade prov har iakttagits, att en avsevärd procent motorfordonsförare icke reagerade inför ljussignal eller ringklocka, som markerade tågs ankomst, utan i stället utan all försiktighet passerade korsningen. Det torde vara uppenbart, att vid bristfällig uppmärksamhet och ovärlig framfart inga säkerhetsåtgärder förmå förhindra olyckor och olyckstillbud.

Av nyssnämnda princip om tillräckligt skydd för uppmärksamma och försiktiga vägfärdande följer i första hand, att den vägfärdande alltid genom ett på tillräckligt avstånd synligt varningsmärke skall erhålla underrättelse om att han nalkas en järnvägsövergång. Detta sker på tillfredsställande sätt genom de nu föreskrivna kryssmärkena. Därutöver erfordras antingen fri sikt i sådan utsträckning, att den vägfärdande före passagen kan övertyga sig om att denna kan ske riskfritt, eller också sådana den fria sikten ersättande säkerhetsanordningar — ljus- eller ljudsignaler, bommar eller dylikt — vilka lämna upplysning om huruvida tåg är i ankallande eller ej.

I första hand gäller det att bedöma, huru vidsträckt *fri sikt* som må anses tillräcklig för att särskilda säkerhetsanordningar icke skola erfordras.

Rörande beräkningsgrundvalarna för de nuvarande, i 1924 års kungörelse angivna fri sikt-bestämnelserna lämnades vid järnvägs- och automobilkonferensen i Stockholm den 23—25 maj 1927 följande upplysningar (sid. 117—118). En vägtrafikant borde, sedan han på visst avstånd från korsningen, exempelvis 6 à 8 meter, övertygat sig om att banan vore fri, kunna fullt riskfritt hinna färdas dels detta avstånd och dels även över själva korsningen. Vid siktmåttens fastställande hade man utgått från att vägtrafikanten kunde hava en minsta hastighet av c:a 1 meter i sekunden, och att han behövde en total fartid av c:a 15 sekunder. Man lade härtill en viss

säkerhetsmarginal — en bil kunde slira, en cyklist kunde köra omkull — och kom därigenom upp till en fartid av c:a 20 sekunder, ungefärligen svarande mot en gångväg för tåget av sex gånger hastighetstalet. Att den vägfarande skulle hava fri sikt på 25 meters avstånd från vägforsningen, kunde kanske vara ett tämligen rikligt tilltaget mått, men man måste räkna med att den vägfarande icke alltid hade sin uppmärksamhet tillräckligt spänd, och att han måste hava ett visst tidsmått på sig för att så att säga ställa in sig på att titta ut över banan. Från automobilisthåll hade ursprungligen krävts 50 meter, men i förordningen stannade man vid 25 meter. Det vore möjligt, att detta mått vore rikligt tilltaget, och att det kunde prutas något på detsamma.

Det synes de sakkunniga uppenbart, att dessa nu gällande fri sikt-mått äro rymligare än som erfordras och följaktligen i större utsträckning än erfordrigt föranleda dyrbara säkerhetsanläggningar vid korsningar.

Det gäller härvid dels den sträcka av järnvägen, som skall kunna överblickas, och dels den sträcka av vägen, från vilken överblickandet skall äga rum.

För att få en klar uppfattning i frågan måste man hålla isär den snabba och den långsamma vägtrafikens krav.

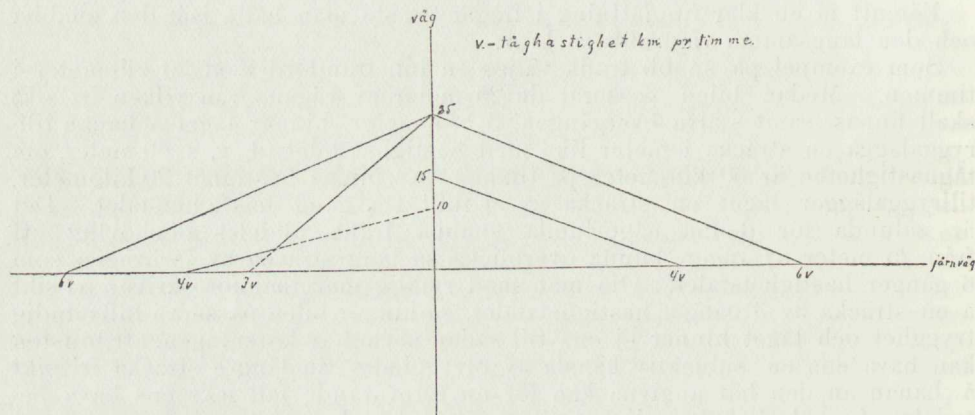
Som exempel på snabb trafik väljes en bil, framförd med 30 kilometer i timmen. Medan bilen passerar de 25 meter av vägen, från vilken fri sikt skall finnas, samt själva övergången, 3 à 4 meter, hinner tåget å banan tillryggalägga en sträcka i meter lika med hastighetstalet (d. v. s. 60 meter, om tåghastigheten är 60 kilometer pr timme). Är bilens hastighet 20 kilometer, tillryggalägger tåget en sträcka av ej fullt  $1\frac{1}{2}$  gång hastighetstalet. Det är sålunda för denna någorlunda snabba trafik alldeles obehöfligt att från 25 meter av vägen kunna överblicka så lång sträcka av järnvägen som 6 gånger hastighetstalet. Om man med rymlig marginal föreskriver fri sikt å en sträcka av 3 gånger hastighetstalet, så hinner bilen passera i fullständig trygghet och tåget hinner ej ens till sådan närhet av korsningen, att bilisten kan hava ens en subjektiv känsla av otrygghet. En längre sträcka fri sikt å banan än den här angivna kan för nu förevarande fall icke ens hava betydelse för ökad bekvämlighet eller ökad känsla av trygghet för de vägfarande.

Beträffande den långsammare vägtrafiken åter måste man förutsätta, att denna på en närmare punkt än 25 meter från banan förvissat sig om huruvida passagen är fri. För en gående person med normal takt, c:a 6 kilometer pr timme, eller ett fordon med samma hastighet, torde man kunna räkna från en punkt 8 meter från närmaste rälssträng. Denna sträcka samt själva passagen, inalles inberäknat längden av lasset c:a 12 meter, passeras på samma tid, varunder tåget tillryggalägger en sträcka i meter lika med 2 gånger hastighetstalet (d. v. s. 120 meter, om tåghastigheten är 60 kilometer per timme). Om man för en hästföra i skritt antager en hastighet av blott 4 kilometer pr timme (1.1 meter pr sekund), skulle motsvarande sträcka bliva 3 gånger hastighetstalet; emellertid torde det i sådant fall vara berättigt att räkna passagen från en närmare banan belägen punkt än 8 meter, och sträckan blir då mindre än 3 gånger hastighetstalet. Med tilllägg av marginal för oförutsedda tilldragelser och för åstadkommande av nödig subjektiv känsla av trygghet torde fri sikt å en sträcka av 4 gånger hastighetstalet vara fullt tillräcklig (således 360, 240 och 160 meter vid resp. 90, 60 och 40 kilometer högsta tillåtna tåghastighet). Vid ogynnsamma lutningsförhållanden å vägen, som försvåra för ett fordon att stanna före korsningen, torde längre fri sikt dock vara behöflig.

Enligt det anförda, som hänför sig till möjligheten för vägfordonet att

passera, innan tåget anländer, är det i varje fall tillräckligt för trafiksäkerheten, att från 8 à 10 meter av vägen kan överblickas en sträcka å banan lika med 4 gånger hastighetstalet, och att från 25 meter av vägen kan överblickas en sträcka å banan lika med 3 gånger hastighetstalet. Den yta i vinkeln mellan järnväg och väg, som behöver vara fri från skymmande föremål, blir då (se vidfogade bild, vänstra delen) föga mer än hälften så stor som nu är fallet. Och om hänsyn toges till den sannolika förekomsten av skymmande krökar, skärningar eller föremål, lär sannolikheten för behov av särskilda säkerhetsanordningar bliva betydligt mindre än hälften mot vid nuvarande regler.

Härefter återstår frågan, huruvida det för trafiksäkerheten verkligen är erforderligt, att fri sikt över banan förefinnes från så lång sträcka av vägen som 25 meter å vardera sidan om korsningen. De sakkunniga anse själfallet, att en försiktig vägfarande städse nedbringa hastigheten vid annalkande till järnvägsövergång i syfte dels att hava tillräcklig tid för att överblicka banan i båda riktningarna, dels ock att om behövt kunna



stanna, innan övergången uppnås. Sker detta, är fri sikt över banan givetvis icke behövt annat än från en jämförelsevis kort sträcka av vägen. Det synes de sakkunniga, att 10 à 15 meter bör vara tillräckligt. På denna sträcka bör ett någorlunda försiktigt framfört fordon alltid kunna stanna, och i vägtrafikstadgan eller motorfordonsförordningen synes böra intagas föreskrift, att automobil eller annat fordon vid annalkande till med kryssmärke utmärkt järnvägsövergång städse skall nedbringa farten, så att fordonet kan stannas, innan övergången uppnås. Föreskrivande av längre sträcka av fri sikt från vägen än 10 à 15 meter kan icke tillmätas betydelse för trafiksäkerheten beträffande tillbörligt uppmärksamma vägtrafikanter utan har endast betydelse för *automobiltrafikens bekvämlighet*, i det i så fall hastighetsbegränsningen ej behöver göras så stor. Då emellertid vid övriga farliga ställen automobiltrafiken är skyldig nedbringa hastigheten, synes skäl ej förefinnas att däruti göra undantag beträffande järnvägsövergångar.

De sakkunniga finna av det anförda framgå, att *i vad på trafiksäkerheten ankommer* särskilda säkerhetsanordningar utöver de kryssmärken, som alltid skola förefinnas, äro obehövlige redan vid en väsentligt mindre vidsträckt fri sikt än den nu föreskrivna, och att det för trafiksäkerheten är fullt tillräckligt, om § 5 i 1924 års kungörelse erhåller följande formulering (jfr vidfogade bild, högra delen):

»Fri sikt över järnväg på ömse sidor om vägkorsning skall anses förefinnas, då vägfarande, var han än befinner sig å vägen inom ett avstånd av 15 meter, mätt utefter vägens sträckning, från närmaste rälssträng, kan såväl vid dagsljus som under mörker se tåg, var det än må befinna sig inom visst minsta avstånd från vägkorsningen. Därest allenast ett järnvägsspår korsar vägen, erhålles detta minsta avstånd uttryckt i meter, då det tal, som anger den å järnvägen tillåtna största tåghastigheten, uttryckt i kilometer i timmen, mångfaldigas med *fyra*.

Då två eller flera järnvägsspår korsa vägen, ökas förenämnda minsta avstånd med 5 procent för varje meter av det i vägens sträckning mätta avståndet mellan de yttersta spårens mittlinjer.

Då på grund av dimma erforderlig sikt icke förefinnes, skall vid varje korsning, där särskild säkerhetsanordning, varom i § 4 förmåles, icke finnes, upprepade signaler med vissla givas från annalkande tåg med början på samma minsta avstånd från korsningen, varom i första och andra styckena sägs.»

I den mån strängare än här angivna föreskrifter om fri sikt tillämpas, sker det enligt de sakkunnigas mening uteslutande från synpunkten av *ökad bekvämlighet för automobiltrafiken*. Då därjämte hittillsvarande erfarenheter otvivelaktigt giva vid handen, att förekomsten av talrika olyckshändelser vid plankorsningar mellan järnväg och väg synbarligen icke genom några slag av tekniska säkerhetsåtgärder kan undgås, enär automobilisterna faktiskt i avsevärd utsträckning färdas utan tillbörlig varsamhet, *så framstår det såsom ofrånkomligt, att strävandena att undgå olyckshändelser vid de plankorsningar, som alltjämt komma att förefinnas, i främsta rummet måste inriktas på strängare bestämmelser för och tillsyn å automobilernas framfart*. Mest effektivt vore utan tvivel att, såsom i Italien lär vara fallet, föreskriva, att automobil ovillkorligen skall stanna före varje järnvägsövergång i plan. I allt fall måste, såsom förut framhållits, krav uppställas på så stark hastighetsbegränsning, att fordonet vid annalkande till vägövergång alltid kan bringas att stanna, innan övergången uppnås.

De sakkunniga vilja framhålla, att de krav, som i Danmark ställas på fri sikt, äro vida mindre stränga; de innebära, att å en vägsträcka av c:a 20 meter från spårmitt skall finnas fri sikt över en sträcka av banan, motsvarande 4 sekunders körtid för tåget (således 78 meter vid 70 km tåghastighet), samt att å en vägsträcka av c:a 10 meter från spårmitt skall finnas fri sikt över en sträcka av banan, motsvarande 10 sekunders körtid för tåget (således 195 meter vid 70 km tåghastighet); vidare bör omnämnas, att i Danmark vid alla korsningar, där utsikten över banan icke praktiskt taget är obehindrad, skall c:a 100 meter från spårmitt uppställas en polistavla, som påbjuder de vägfarande att nedsätta körhastigheten till en närmare angiven hastighet mellan 10 och 20 km i timmen.

På grund av det anförda hemställa de sakkunniga, *dels* att åtgärder vidtagas för att genom föreskrift om hastighetsbegränsning och genom strängare tillsyn å automobiltrafiken motverka olyckshändelser vid vägkorsningar på grund av ovärlig framfart,

*dels* ock att åtgärder vidtagas för lindring av nu gällande regler för fri sikt vid plankorsning mellan järnväg och väg, därvid, därest betänkligheter skulle möta beträffande tillämpning i avseende på gator och större huvudvägar av de regler, som de sakkunniga förutsatt, dessa regler dock i allt fall utan tvekan böra kunna bringas i tillämpning beträffande övriga allmänna vägar samt sådana enskilda vägar, som enligt kungörelsen skola anses vara allmänligen befarna.

Oskyddad korsning vid nedsatt tåg-hastighet.

Vid åtskilliga korsningar, där trafiken är ringa men fri sikt icke förefinnes eller kan åstadkommas, skulle det innebära en stor lättnad, om bevakning eller andra särskilda säkerhetsanordningar kunde undgås genom att i stället tågen inför passagen nedbringade hastigheten till ett minimum, så att fara för de vägfarande icke förefinnes.

I all synnerhet gäller detta om vägövergångar i närheten av mindre järnvägsstationer. Vid dessa kunna nämligen automatiska ljus- eller ljudsignaler icke användas, enär de skulle sättas i funktion även under tågens uppehåll å stationen och under växling, utan man är vid dessa hänvisad till personlig bevakning eller till avstängning med bommar, som manövreras från stationen.

I järnvägarnas ekonomiseringssträvanden ingår emellertid som ett viktigt led att arbeta med stationer, som under hela eller en del av dygnet äro obemannade. Dylika ekonomiska dispositioner förhindras dock ofta genom att stationspersonal måste vara tillstädes för att manövrera bommar vid en närbelägen vägövergång. Då ju tågen i allt fall framföras med sakta fart nära stationen, förefinnes ingen risk för att utfärdad föreskrift om viss låg hastighet, t. ex. 10 km pr timme, icke skulle följas, och det skulle för järnvägen vara av stor ekonomisk betydelse att genom sådan föreskrift kunna vinna befrielse från bevakning eller särskild säkerhetsanordning. Dylig befrielse torde böra göras beroende av prövning i varje särskilt fall.

På grund av det anförda föreslå de sakkunniga, att i 1924 års kungörelse intages föreskrift därom, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (respektive järnvägsstyrelsen) skall äga medgiva, att viss vägövergång i närheten av station icke skall behöva utrustas med säkerhetsanordning, mot villkor att tågen vid annalkande till korsningen framföras med högst 10 km hastighet.

Vid korsning med gata eller synnerligen livligt trafikerade vägar torde det vara ofrånkomligt, att grindar eller bommar komma till användning. På grund av vunna erfarenheter och de talrika fallen av sönderkörda bommar anse emellertid de sakkunniga, att det bör i förordningen uttryckligen angivas, att grindar eller bommar icke böra av vederbörande myndighet fordras annat än vid korsning med gata eller synnerligen livligt trafikerade vägar. I övrigt bör ljudsignal vara regel, och trafiksäkerheten sålunda baseras på att de vägfarande iakttaga och åtlyda dessa signalers anvisningar rörande tågs annalkande. Ljudsignaler torde kunna komma till användning, där ringa landsvägstrafik förekommer, t. ex. endast ett par motorfordon i medeltal pr timme. Vid nuvarande lydelse av kungörelsen torde tvekan kunna råda, huruvida ringklocka måste uppsättas å båda sidor om järnvägen; enligt de sakkunnigas mening bör i regel endast en ringklocka erfordras.

Enligt 1924 års kungörelse ankommer det på Kungl. Maj:t att i förekommande fall pröva, huruvida andra än de angivna säkerhetsanordningarna må komma till användning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har med instämmande av Svenska järnvägsföreningen hemställt, att automatiskt genom tåget manövrerade fällbommar må godkännas såsom säkerhetsanordning, varemot järnvägsstyrelsen ansett, att generellt sådant godkännande icke bör givas utan blott medgivande efter ansökan i varje särskilt fall. I denna till de sakkunniga överlämnade fråga få de sakkunniga såsom sin mening uttala, att konstruktionen ännu icke synes föreligga i sådant utarbetat skick, att det kan vara skäl att i kungörelsen intaga sådana fällbommar såsom medgiven säkerhetsanordning.

Beträffande vissa andra till de sakkunniga överlämnade förslag till säkerhetsanordningar, nämligen av C. Johansson i Södertälje och av F. O. Fors i Lagmansholm, finna de sakkunniga icke tillräckliga skäl föreligga att tillstyrka deras upptagande bland godkända anordningar. Det förra förslaget

Grindar, bommar, ljus- och ljudsignaler.

Särskilda slag av säkerhetsanordningar.

fyller närmast det syfte, som avses med nuvarande kryssmärken, men torde icke kunna ersätta de särskilda säkerhetsanordningarna. Det senare förslaget synes hava vissa förtjänster, men de sakkunniga kunna dock icke tillstyrka det, bland annat av det skälet, att den grund av enhetlighet ifråga om säkerhetsanordningar, som nu förefinnes, icke lämpligen bör brytas utan fullgoda skäl.

I gemensam skrivelse den 22 december 1926 hava järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt om medgivande att för korsningar med hamn-, industri-, grusgrops- m. fl. spår använda andra än de i 1924 års kungörelse föreskrivna säkerhetsanordningar. Såsom lämpliga säkerhetsanordningar i dylika fall angåvo styrelserna följande:

Korsningen bevakas av särskild vakt, utan att grindar eller bommar äro uppsatta.

Tågrörelsen bevakas av växlingspersonal.

Spåret trafikeras med en tåghastighet av högst 10 km pr timme, och signal gives med lokomotivvissla för alla särskilt farliga punkter.

Dessa anordningar, antingen var för sig eller i kombinationer med varandra, borde enligt styrelsernas uppfattning fylla skäliga krav på åtgärder till skydd för den vägtrafik, som här avsåges.

Detta förslag få de sakkunniga livligt tillstyrka. I kungörelsen bör sålunda angivas, att det ankommer på järnvägsstyrelsen respektive väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att besluta rörande anordningar vid korsningar av ifrågavarande slag.

Vid tillämpningen av 1924 års kungörelse har betydande osäkerhet uppstått genom att rätta innebörden av begreppet »väg som allmänligen befares» varit oviss. Nyssnämnda båda styrelser hava i skrivelser den 14 mars och den 3 april 1925 hemställt, att såsom väg, »som allmänligen befares», skall anses allenast sådan väg, vilken länsstyrelse efter vidtagen undersökning och hörande av vederbörande järnvägsförvaltning genom särskilt beslut förklarar vara i författningens mening »allmänligen befares». Till denna ståndpunkt få de sakkunniga ansluta sig samt hemställa, att kungörelsen ändras i överensstämmelse härmed. De båda styrelserna hava i nämnda skrivelser även föreslagit ett uttalande till förklaring av begreppet »allmänligen befares», avsett att tjäna till ledning för länsstyrelsernas bedömning av förevarande spörsmål. Även härtill få de sakkunniga ansluta sig och hemställa, att en sådan förklaring utgives såsom ledning vid bedömandet.

Olika meningar hava uttalats i frågan, huruvida 24 § i väglagen rörande röjning av träd och buskar till åstadkommande av fri sikt skall kunna tillämpas jämväl för erhållande och bevarande av fri sikt över järnväg vid korsning med allmän väg.

De sakkunniga tillåta sig hemställa om sådan ändring av ifrågavarande paragraf, att dess tillämplighet även för nämnda fall blir fastslagen.

De kostnader, som påvåla järnvägarna för anordningar vid vägkorsningar, äro synnerligen betydande. Enbart för de genom 1924 års kungörelse påbjudna säkerhetsanordningarna hava järnvägarnas engångskostnader uppgått till följande belopp i kronor:

	Statens järnvägar	Enskilda järnvägar
för kryssmärkens anbringande.....	140 000	230 000
för anordningar, varigenom järnvägen vinner besparing i bevakningskostnaderna .....	374 000	667 000
för övriga anordningar .....	1 060 000	1 389 000

De enskilda järnvägarnas engångskostnader för åtgärder på grund av 1924 års kungörelse äro således betydande, och dessutom uppstå likaledes bety-

Hamnspår  
m. m.

Begreppet  
allmänligen  
befaren väg.

Röjning enligt  
väglagen.

Kostnader  
för anord-  
ningar vid  
väg-  
korsningar.

dande årliga kostnader för samma anordningar. Därtill komma alla de kostnader, som uppstå på grund av bevakning och anordningar, som ålegat järnvägarna redan före ikraftträdandet av 1924 års förordning.

I skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 13 oktober 1928 hava de sakkunniga hemställt, att frågan om kostnaderna för de i 1924 års kungörelse föreskrivna säkerhetsanordningarna snarast möjligt bringas till lösning. På i skrivelsen närmare angivna skäl och under särskilt framhållande av att anordningarna ifråga i allt väsentligt tillkommit för automobiltrafikens skull hava de sakkunniga härvid anført, att *huvudregeln för kostnadsfördelningen bör vara, att när fråga är om kostnad för anordning, vilken föranletts av en nytillkommen trafikled, den, som har att svara för berörda trafikled, ensam skall bära kostnaden, varemot, när fråga är om anordning, som vid redan befintlig korsning måst vidtagas till följd av förändrade förhållanden, kostnaden skall bäras av den, som har att svara för den trafikled, till vilken de ändrade förhållandena äro att hänföra.*

De sakkunniga föreslogo, att de engångskostnader, som befundes falla på vägintresset, helt skulle bestridas av automobilskattemedel, under det att järnvägarnas kostnadsandel helt skulle bäras av dessa. Jämväl ifråga om kostnader för drift och underhåll av ifrågavarande anordningar förutsattes fördelning mellan järnvägsintresset och vägintresset efter enahanda grunder, därvid överenskommelse i varje särskilt fall finge träffas mellan vederbörande järnväg samt väghållningsdistrikt eller stad.

De sakkunniga tillåta sig här hänvisa till nämnda skrivelse och ånyo upprepa däri gjord hemställan.

De sakkunniga hänvisa även till här ovan (s. 42) anförda hemställan om anvisande av automobilskattemedel till anordnande av skenfria vägkorsningar.

Under hänvisning till järnvägarnas betryckta läge och till det orimliga däruti, att järnvägarna nödgas bära bördor för den konkurrerande automobiltrafiken, tillåta sig de sakkunniga slutligen hemställa, att dylika ekonomiska bördor icke framdeles åläggas järnvägarna.

Under hänvisning till den utförliga utredning i ärendet, som återfinnes i Kungl. Maj:ts proposition nr 192/1928, få de sakkunniga i den för järnvägarna viktiga frågan om stängselskyldighet anföra följande.

Förordningen den 21 december 1857 om ågors fredande emot skada av annans hemdjur samt om stängselskyldighet äger ej tillämpning med avseende på järnväg, och ej heller eljest har i lag meddelats någon föreskrift om skyldighet för järnväg att hålla sitt område inhägnat. Däremot hava de enskilda järnvägarna i samband med koncessionernas beviljande i regel ålagts hägnadsskyldighet, och denna skyldighet har, ehuru väl i främsta rummet åsyftande att trygga trafiksäkerheten å vederbörande järnvägar, dock ansetts gälla jämväl till förmån för de närboende och sålunda kunna av dem åberopas till skydd för deras hemdjur. Härförutom hava vissa föreskrifter om inhägnande av järnväg upptagits i tjänstgöringsreglementena för de enskilda järnvägarna och i kungörelsen den 23 maj 1924 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg, men dessa föreskrifter åsyfta uteslutande tryggande av trafiksäkerheten å järnvägarna eller de vägar, som korsa dem. Enligt vad Svenska järnvägsföreningen uppgivit i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 2 februari 1928 föreligger icke i något känt fall något åtagande av enskild järnväg mot markägare att hålla stängsel.

Hållandet av stängsel är för järnvägarna en fråga av stor ekonomisk betydelse. Årliga kostnaden för underhåll av hägnad vid de till Svenska järnvägsföreningen anslutna enskilda järnvägarna har uppgivits till 1 252 000 kronor (vid statens järnvägar 850 000 kronor). En lättnad i denna kostnad är sålunda för järnvägarna av avsevärd betydelse.

Antalet av de till följd av driften å samma järnvägar under de senaste 10 åren dödade djuren har uppgivits till 527 större och 218 mindre hemdjur, och deras värde beräknats till 308 700 kronor eller således i medeltal för år omkring 31 000 kronor (vid statens järnvägar likaledes cirka 31 000 kronor).

I skrivelse den 21 maj 1926, nr 251, hemställde riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte *dels* skyndsamt verkställa utredning, huruvida gällande regler rörande järnvägs hägnadsskyldighet och plikt att gälda skadestånd för vid järnvägsdriften skadade kreatur borde jämkas i närboende jordägares intresse, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda, *dels ock* vidtaga åtgärder för att förefintliga järnvägsstängsel måtte tillsvidare upprätthållas på sätt dittills varit vanligt.

I anledning av denna skrivelse förelades 1928 års riksdag genom ovan nämnda proposition, nr 192, förslag till lag om ändrad lydelse av 6 och 11 §§ i lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada till följd av järnvägs drift. Förslaget bifölls av riksdagen. Innebörden av den lagändring, som sålunda nu trätt i kraft, är i huvudsak den, att järnvägs innehavare, som förut i regel svarat för skada å betande hemdjur allenast därest vållande till skadan legat järnvägens förvaltning eller betjäning till last, numera är skadeståndsskyldig för nötkreatur eller häst, som skadats eller dödsats under betesgång, även om järnvägens förvaltning eller betjäning icke vållat skadan; dock är järnvägen icke skadeståndsskyldig, därest den, vilken vård om djuret ålegat, uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen varit vållande till skadan; ej heller är järnvägen skadeståndsskyldig — så framt ej vållande ligger den till last — därest djuret inkommit å järnvägens område, oaktat detta var försett med järnvägen tillhörig hägnad av beskaftenhet, att dylikt hemdjur, som ej varit okynnes eller otamt, därigenom bort utestängas från området.

Till motivering för den järnvägarna sålunda ålagda vidgade skadeståndsskyldigheten anförde *chefen för justitiedepartementet* vid ärendets föredragning bland annat följande.

Om hänsyn endast toges till den praxis, som här i landet tillämpats beträffande järnvägarnas inhägnande, de förutsättningar, varunder järnvägarnas markförvärv skett, samt den rättsuppfattning, som på grund härav skapats och underhållits bland landets jordbruksidkande befolkning, syntes någon betänklighet näppeligen böra möta mot stadgande i lag av principiell skyldighet för järnvägarna att inhägna sina områden, så att större hemdjur hindrades inkomma å dessa; däremot borde ej ifrågasättas, att järnvägarna skulle underkastas någon förpliktelse att hägna även mot mindre hemdjur.

Frågan om järnvägs hägnadsskyldighet borde emellertid skärskådas även från andra synpunkter än de angivna. I främsta rummet komme härvid ekonomiska hänsyn i betraktande; departementschefen redogjorde för de kända ekonomiska svårigheter, i vilka järnvägarna befinna sig, och fortsatte:

Nationalekonomiskt sett vore det självfallet av största vikt, att järnvägarna ej tvingades att för djurägarnas skyddande mot förluster i förevarande avseende vidkännas större kostnader än som för detta ändamål vore oundgängligen nödvändiga. En konsekvent tillämpning av denna synpunkt skulle innebära, att järnvägarna befriades från varje *skyldighet* att hålla hägnader till skydd för här avsedda djur och allenast förpliktades ersätta av driften förorsakade skador å dessa. Järnvägarna skulle då få fria händer att inskränka hållandet av hägnader till sådana sträckor, där lösgående betande kreatur i större antal förekomme i järnvägarnas närhet och varest det sålunda vore ekonomiskt fördelaktigt för järnvägarna att hava stängsel. I fråga om övriga sträckor skulle däremot hållande av hägnader,

såsom ekonomiskt ogynnsamt för järnvägarna, ej ifrågakomma. Departementschefen bortsåge härvid från behovet av stängsel för trafiksäkerhetens tryggande, vilket spörsmål nu ej föreläge. I detta avseende finge dock erinras, att enligt fackmäns åsikt någon fara för trafiksäkerheten ej i allmänhet kunde antagas uppstå genom påkörning med bantåg av ett eller annat större hemdjur.

Även om för närvarande näppeligen borde ifrågasättas att genomföra en så vittgående förändring beträffande järnvägarnas hägnadsförhållanden, som en konsekvent tillämpning av nu antydda ekonomiska synpunkt skulle kräva, torde det å andra sidan ej kunna anses lämpligt att genom en lagstiftning om hägnadsskyldighet för järnväg för framtiden omöjliggöra eller försvåra ett skiligt hänsynstagande därtill. Järnvägarnas ekonomiska förhållanden vore för närvarande sådana, att den största varsamhet vore av nöden vid påläggande av nya skyldigheter; någon mera väsentlig förbättring i dessa förhållanden torde ej heller kunna med säkerhet förväntas inom överskådlig framtid. Departementschefen ville i detta sammanhang erinra, att i flera främmande länder järnvägarna liksom hos oss kämpade med ekonomiska svårigheter, samt att i dessa länder en allmän strävan gjort sig gällande att minska eller upphäva järnvägarnas hägnadsbördor. Därest järnvägarna ålades principiell skyldighet att ersätta vid driften skadade kreatur, och jordägarnas berättigade intressen sålunda i huvudsak tillgodosåges, torde därför frågan, huruvida och i vad mån järnväg borde hållas inhägnad, lämpligen liksom nu böra regleras i administrativ ordning. Vid en dylik reglering kunde avvägningen mellan ortsbefolkningens och järnvägarnas intressen verkställas med bättre beaktande av de i varje särskilt fall föreliggande förhållanden och större hänsyn tagas till den ekonomiska ställningens krav, än om järnvägarna genom lagstiftning underkastades en mer eller mindre stolt reglerad hägnadsskyldighet.

För en lösning i nu angiven riktning talade även den omständigheten, att man på många orter i vårt land börjat genomföra en modernisering av betesbruket, avseende de gamla extensiva betesmetodernas ersättande med intensiva sådana genom anordnande av särskilda för ändamålet lämpade inhägnade områden, varvid behovet av stängsel utmed järnvägarna uppenbarligen minskades.

Vidare erinrades om den från vissa håll framförda åsikten, att anordnande av hägnad invid järnväg i viss mån måste anses öka risken för att å järnvägsområdet inkomna kreatur skadades genom påkörning. Svenska järnvägsföreningen hade i detta avseende gjort gällande, att järnvägsstängslet ofta föranledde, att å banan inkomna kreatur bleve överkörda, i det kreaturen vid bantågs annalkande till följd av stängslet i regel sprunge längs banan, tills de påkördes av tåget.

Med hänsyn till det anförda syntes välgående skäl föreligga för en sådan lösning av förevarande spörsmål, att å ena sidan djurägarnas berättigade intressen tillgodosåges genom stadgande i lag av generell förpliktelse för järnväg att ersätta genom driften förorsakad skada å större hemdjur samt att å andra sidan järnvägarnas ekonomiska intressen beaktades genom överlämnande åt reglering i administrativ ordning av frågan, huruvida och i vilken omfattning järnvägarna skola hålla hägnader mot sådana djur. Vid en dylik reglering torde visserligen de enskilda järnvägarna ej kunna tillförbindas någon hägnadsskyldighet i vederbörande jordägares intresse utöver den, som redan åvilar dem, men något behov härav hade, såvitt utredningen i ärendet visade, ej heller framträtt. Denna reglering torde fastmera böra åsyfta undersökning, huruvida samtliga nu förefintliga järnvägshägnader verkligen vore av behovet påkallade, eller om ej nedläggande av dessa i viss utsträckning kunde utan olägenhet åga rum.

Den i ärendet ifrågasatta lagstiftningen skulle således begränsas till genomförande av sådan skärpning i järnvägs ersättningsskyldighet ifråga om genom driften föranledd skada å större hemdjur, att järnvägen principiellt komme att svara för sådan skada, oavsett huruvida vållande därtill låge järnvägens förvaltning eller betjäning till last.

Förutom vad sålunda anförts av chefen för justitiedepartementet anförde *chefen för kommunikationsdepartementet* till statsrådsprotokollet följande:

»Chefen för justitiedepartementet har framhållit, att, därest järnvägarna ålades omförmälda skärpta ersättningsskyldighet beträffande skada å hemdjur, frågan om järnvägarnas inhägnande till skydd för sådana djur borde liksom nu regleras i administrativ ordning. Med hänsyn till den stora betydelse denna fråga äger såväl för järnvägarna som för landets jordbruksidkande befolkning, torde jag i detta sammanhang få i korthet angiva de huvudgrunder, varefter enligt min mening en dylik reglering bör äga rum. Såsom redan förut antytts, kan denna reglering ej åsyfta någon utsträckning av den hägnadsskyldighet i förevarande avseende, som nu åvilar enskilda järnvägar. Ej heller bör statens järnvägar i allmänhet åläggas att hålla hägnader å sträckor, där sådana nu ej finnas. Däremot torde beträffande såväl statens som enskilda järnvägar böra tagas under omprövning, huruvida ej befintliga stängsel i viss utsträckning kunna nedläggas utan verklig olägenhet för de närboende. Järnvägarna hålla nämligen otvivelaktigt hägnader å åtskilliga sträckor, där detta ej kan anses av behovet verkligen påkallat. Detta gäller i främsta rummet dels sådana jordbruks-trakter i landets sydligare delar, där kreaturen städse vaktas eller hållas tjudrade under betandet, och dels vissa kronoparker och andra skogsområden, företrädesvis i landets norra delar, där betande kreatur ej alls eller allenast i ringa antal förekomma. Uppenbart är, att nedläggande av befintliga järnvägshägnader bör ske med den största varsamhet, och bör därvid med särskild omsorg tillses, att möjlighet ej genom nedläggningen öppnas för betesdjur att olovligen taga sig in å annans mark. Ifrågavarande prövning, som i varje fall bör vara beroende på framställning från järnvägsstyrelsen eller vederbörande enskilda järnvägs förvaltning, bör ankomma å administrativ myndighet och föregås av noggrann undersökning rörande betes- och hägnadsförhållandena å orten och de omständigheter i övrigt, som för frågans avgörande äro av betydelse, och böra därvid såväl vederbörande ortsmyndigheter som vederbörande jordägare höras i ärendet. Då prövningen bör ske efter enhetliga grunder för landet i dess helhet och med beaktande av såväl jordägarnas och det allmännas som respektive järnvägars intressen, synes densamma lämpligen böra ankomma å Kungl. Maj:t. Vad angår nya järnvägar torde frågan, huruvida och i vad mån dessa skola inhägnas, likaledes böra prövas av Kungl. Maj:t beträffande såväl statens som enskilda järnvägar, därvid enahanda intressen, som nyss sagts, böra beaktas. Denna prövning torde ifråga om enskilda järnvägar, liksom nu, böra ske vid koncessionernas beviljande och ifråga om statens järnvägar efter framställning och förslag av järnvägsstyrelsen.»

De av chefen för kommunikationsdepartementet angivna huvudgrunderna för regleringen av frågan om järnvägarnas inhägnande till skydd mot skada å hemdjur föranledde icke någon erinran från riksdagens sida.

De sakkunniga få för sin del i ärendet anföra följande.

Genom den järnvägarna ålagda vidsträcktare skadeståndsskyldigheten och genom den vid lagförslagens framläggande anförda motiveringen är frågan om järnvägarnas stängselskyldighet på ett praktiskt sätt tillrättalagd såsom ett ekonomiskt spörsmål. Angeläget är nu blott, att den för järnvägarna starkt betungande och i stor utsträckning fullständigt improduktiva ekono-

miska bördan av stängselhållning verkligen också blir snabbt och i största möjliga omfattning avlyftad förmedelst de utvägar härtill, som sålunda skapats.

Det borde enligt de sakkunnigas mening icke hava behövt möta befämligheter att, såsom en konsekvent tillämpning av de ekonomiska synpunkterna kräver, helt befria järnvägarna från varje *skyldighet* att hålla stängsel till skydd för betande djur och således bibehålla stängselskyldigheten endast för de fall, där den av andra anledningar kan vara erforderlig, såsom inom samhällen, invid jämnlöpande landsväg o. s. v. Då det ekonomiska ansvaret för bristande hägnad helt lagts på järnvägarna, kan det nämligen icke betvivlas, att icke dessa skulle själmant hålla stängsel i erforderlig utsträckning.

Då emellertid riksdagen vid lagändringens antagande förutsatt administrativ reglering av hägnadsskyldigheten genom prövning av varje särskilt fall, kunna de sakkunniga icke nu föreslå vidtagande av åtgärder för ett generellare upphävande av denna skyldighet.

De sakkunniga nödgas sålunda begränsa sig till att framhålla den trängande angelägenheten av att Kungl. Maj:t vid blivande prövningar av ansökningar om befrielse från hägnadsskyldighet måtte beakta järnvägarnas ekonomiska intresse.

De flesta enskilda järnvägars koncessioner innehålla ett villkor av innebörd, att »svenska staten äger, där så erfordras, att utefter järnvägen utan ersättning till dennas ägare anlägga och begagna telegraf- och telefonledning med därtill hörande inrättningar». I äldre koncessioner nämnes dock blott telegraf, ej telefonledning.

Den s. k. trafiksäkerhetskommittén intog samma bestämmelse i sitt förslag till koncessionslag 33 § och anförde följande motivering (kommitténs betänkande den 26 september 1907, sid. 177—178): »Kommittén har icke funnit anledning föreslå någon ändring i den nu vanliga bestämmelsen, att staten, där så erfordras, skall äga att inom järnvägens område anlägga och begagna telegraf- och telefonledning med därtill hörande inrättningar utan skyldighet att ersätta dennas ägare för samma rättighet. Det är tydligt, att denna rätt icke får utövas på ett sådant sätt, att densamma kommer i kollision med järnvägens egna, av koncessionen härflytande rättigheter. Järnvägsanläggningen har tillkommit för förverkligandet av järnvägens ändamål, och vad därför erfordras måste naturligtvis i första rummet tillgodoses. Att emellertid uttala en sådan, i själva sakens natur liggande princip, synes kommittén så mycket mindre kunna vara erforderligt, som det är staten, vilken den speciella rätten tillkommer. Det torde icke kunna ifrågasättas, att en statens myndighet skulle låta vidtaga åtgärder, som hindrade eller kanske rent av omöjliggjorde trafiken å järnvägen. Blev det, för utövande av statens ifrågavarande rätt, i något fall nödvändigt att vidtaga en åtgärd, som lände till men för järnvägen, vore det ovillkorligen statens skyldighet att på sin bekostnad föranstalta om de anordningar, som kunde erfordras för undanröjande av berörda men; så t. ex. om en telegrafstolpe måste uppställas å en plats, där den skynde utsikten från banan till en järnvägens signalinrättning, finge staten bekosta den ändring av signalinrättningen, som kunde erfordras. — Av vad sålunda anförts framgår, att det enligt kommitténs mening är staten, som uti ifrågavarande hänseende får anpassa sina anordningar efter järnvägens intressen, icke tvärtom. Om därför t. ex. drivkraften å en järnväg förändras från ånga till elektricitet, och detta nödvändiggör de för statstelegrafens behov uppsatta luftledningarnas utbytande mot jordledningar, är det staten, som får på sin bekostnad låta verkställa berörda utbyte.»

De sakkunniga finna för sin del tydligt, att den ståndpunkt, som trafik-säkerhetskommittén sålunda hävdad, är riktig. Statens rätt att begagna järnvägens område gäller endast så långt det låter förena sig med järnvägsrörelsen och icke inkräktar på järnvägens eget behov att begagna sitt markområde. *Det är*, såsom trafik-säkerhetskommittén uttryckt det, *staten, som får anpassa sina anordningar efter järnvägens intressen, icke tvärtom.*

Allt intill senaste tid torde också ifrågavarande koncessionsbestämmelse i regel hava tillämpats så, att telegrafverket ansetts vara skyldigt att, när ändring eller flyttning av dess ledningar inom järnvägsområde blivit erforderlig på grund av bangårdsändringar, anläggande av dubbelspår eller dylikt, verkställa dessa ändringsarbeten utan kostnader för järnvägen.

Under senare år hava emellertid förekommit tvister. Så t. ex. gällde det i två fall telegrafverkets skyldighet att bekosta undanflyttning av stag och strävor på Blekinge kustbanor resp. Östra Centralbanan för beredande av utrymme för framförande av ballastplog. Telegrafverkets skyldighet att i ett sådant fall vidkännas kostnaderna synes de sakkunniga uppenbar. Telegrafverket bestrider emellertid denna skyldighet. Sedan saken underställts Kungl. Maj:t, har visserligen telegrafverket i dessa båda fall tillmötesgått järnvägarnas krav men har förklarat detta ske utan frånträdande av verkets principiella ståndpunkt.

Särdeles betydelsefulla i ekonomiskt avseende äro de fall, som röra flyttning av telegrafverkets ledningar i samband med järnvägs elektrifiering, därvid på grund av 5 § i lagen den 27 juni 1902 med vissa bestämmelser om elektriska anläggningar påfordrats skyldighet för järnväg att bekosta flyttning av telegrafverkets ledningar. Här om få de sakkunniga anföra följande.

I det fall att staten enligt koncession är berättigad endast att använda järnvägs område för telegrafledning, men järnvägen sedermera frivilligt medgivit telegrafverket jämväl att framföra telefonledningar, kan järnvägen icke hava skyldighet att bekosta flyttning av de senare, ty järnvägen måste anses vara berättigad att vid behov uppsäga det lämnade medgivandet rörande dessa ledningar.

Vidare torde det vara tydligt, att, om flyttning av telegrafverkets stolpar m. m. är nödvändig redan för att bereda nödigt utrymme för järnvägens anläggningar (stolpar m. m.), så bör telegrafverket vara skyldigt att vidkännas kostnaderna härför, och endast ifråga om den vidare utflyttningen, i syfte att undgå induktionsstörningar m. m., skulle skyldighet för järnvägen kunna krävas enligt åberopade lagrum.

Emellertid synes det de sakkunniga, att allmänt taget sådan skyldighet icke bör utkrävas av järnvägarna.

Gentemot en enskild markägare, vilken frivilligt medgivit ledningars framförande över sin mark, skulle väl berörda lagrum knappast kunna göras gällande, så vida icke markägaren frånhänt sig rätten att upphäva medgivandet. Den omständigheten, att ledningarnas framförande på järnvägarnas mark icke grundats på frivilligt medgivande utan på åläggande i koncession, torde icke skäligen kunna tillmätas avgörande betydelse, då åläggandet utan allt tvivel skett under förutsättning, att det icke skulle vara till hinder för järnvägsrörelsen. Då en järnväg av driftsekonomiska skäl behöver elektrifieras, blir järnvägens markområde på grund av de ändrade förhållandena icke längre användbart för telegrafverkets ändamål, och det synes då icke vara med rättvisa och rimlighet överensstämmande, att järnvägen skall bekosta vad telegrafverket måste utgiva för att på annat sätt än längs järnvägen framföra sina ledningar. Ett åläggande för järnvägarna att bekosta telegrafverkets anläggningar skulle enligt de sakkunnigas mening innebära ett intolkande i koncessionens bestämmelse av mera än därmed kan hava

varit avsett. De sakkunniga erinra, att trafiksäkerhetskommitténs ovan anförda uttalande gjordes vid en tidpunkt, då 1902 års lag med vissa bestämmelser om elektriska anläggningar redan trätt i kraft.

Här ifrågavarande spörsmål är av stor ekonomisk betydelse för järnvägarna. De sakkunniga förutse såsom möjligt, att järnvägarna för att hävda sin ställning, förbättra sina prestationer och förbilliga sina direkta driftsomkostnader kunna bli nödsakade att — om än med avsevärd kapitalupppoffring — i större omfattning elektrifiera sin drift. Men järnvägarna äro icke i sådan ekonomisk ställning, att de kunna bära kostnader även för telegrafverkets räkning. Ur nationalekonomisk synpunkt torde det ock vara synnerligen ogynnsamt, om fortsatt järnvägs elektrifiering förhindras eller försvåras genom oskäliga pålagor.

De sakkunniga få sålunda hemställa, att bestämmelser utfärdas

*dels* om att statens rättighet att begagna enskilda järnvägars områden för telegraf- och telefonledningar skall utövas endast i den mån den icke är till hinder för järnvägsrörelsen,

*dels ock* om att ägare av enskild järnväg vid införande av elektrisk drift å järnvägen skall vara frikallad från skyldighet att beträffande staten tillhöriga telegraf- och telefonledningar, som med stöd av den för järnvägens anläggning meddelade koncessionen blivit inom järnvägens område framdragna, bekosta den flyttning eller de ändringar i övrigt, som med hänsyn till den elektriska driften kunna vara erforderliga.

I 7 kap. 9 § vattenlagen stadgas, att, om för torrläggning av mark tarvas, att genom järnvägs banvall vattenavlopp anordnas eller ock befintligt sådant utvidgas eller fördjupas, järnvägens ägare skall vara pliktig att ombesörja arbetet. I fråga om ersättning för sådant arbete stadgar 10 § samma kapitel, att, om järnväg till den del, varom fråga är, påbörjats före den 1 januari 1921, järnvägens ägare skall vara berättigad till ersättning i den mån ej arbetet tarvas för torrläggning till högst 1·2 meters djup av åker eller äng, som jämväl vid tiden för järnvägens tillkomst varit att hänföra till sådant ägoslag.

I den mån arbetet är nödvändigt för torrläggning till högst 1·2 meters djup av mark, som ovan nämnts, är järnvägens ägare således skyldig att utföra detsamma utan ersättning.

Erfarenheterna från senare år uppgivas hava visat, att sådana i nämnda 9 § åsyftade arbeten, för vilka järnvägs ägare icke är berättigad till ersättning, börjat allt oftare förekomma, samt att vederbörande järnvägsförvaltningar för dem fått vidkännas kostnader, som, särskilt under nuvarande för järnvägarna mycket brydsamma ekonomiska förhållanden, verkat i hög grad betungande.

Då det givetvis ligger i det allmännas intresse, att torrlägningsföretag, sådana som här avses, må komma till utförande, och man väl häri har att söka grunden till beviljande av statsbidrag åt intressenterna i dylika företag på sätt, som kan ske enligt kungl. kungörelsen den 11 juni 1926 (nr 257) angående villkoren för statsbidrag från statens avdiktninganslag samt enligt kungörelsen den 27 juni 1927 (nr 276) om ändrad lydelse av nämnda kungörelsens mom. 4, vill det synas rimligt, att dylika statsbidrag kunde komma vederbörande järnvägs ägare tillgodo för den del, som åligger dem att bekosta.

Vid torrlägningsföretag göres anslagsbeloppets storlek beroende av de för företagens genomförande erforderliga kostnadernas förhållande till företagens förbättringsvärde, och företag med större kostnad i förhållande till båtnaden erhålla större anslag än de företag, där kostnaden är mindre i förhållande till förbättringen. Då någon båtnad i regel ej kan påvisas för

järnvägarna av de arbeten, de lagenligt kunna åläggas, och det således utan överdrift kan sägas, att kostnaden alltid överstiger eventuell båtnad, synes det skäligt, att järnvägarna komma i åtnjutande av ett anslagsbelopp, som ej göres beroende av torrlägningsföretagens större eller mindre bärighet, utan fixeras till det belopp, som högst kan utgå till torrlägningsföretag, d. v. s. 33  $\frac{1}{3}$  % av den vid syneförrättningen beräknade och fastställda kostnadssumman för järnvägens arbeten. Där anslag till företaget kan påräknas med högst 50 %, enligt tilläggsbestämmelserna i kungörelsen den 27 juni 1927, vore det önskvärt, att bidragskvoten även för järnvägarnas andelar fastställdes till 50 %.

De sakkunniga få, med instämmande i Svenska järnvägsföreningens hemställan den 28 september 1928, hemställa om åtgärders vidtagande därhän, att järnväg till de kostnader, den måste vidkännas i anledning av arbeten i samband med torrlägningsföretag, måtte bliva delaktig av statsmedel såsom anslag från statens avdiktningens anslag med de belopp och efter de grunder Kungl. Maj:t kan finna skäligt bestämma.

Enligt kungl. kungörelsen den 17 december 1920 (nr 930) skall *järnvägs-vagn*, som använts för befordring av levande djur inom län, som *icke* är förklarad smittat av mul- och klövsjuka och å vilken bestämmelserna i kungörelserna den 22 december 1892, den 9 december 1898 samt den 8 november 1912 icke äro tillämpliga, omedelbart efter lossningen först noggrant rengöras och därefter invändigt besprutas med het sodalut, beredd genom lösning av 1 del soda och 50 delar vatten, som uppvärmts till + 50 grader C.

Från desinfektionstvånget äro undantagna dels vagnar, som använts för befordring av hästar tillhörande krigsmakten, dels vagnar, som använts för befordring av levande djur inom Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län.

Järnvägsförvaltning är dessutom skyldig att på av trafikant framställd begäran för befordring av levande djur tillhandahålla järnvägsvagn, som dessförinnan rengjorts samt desinfekterats medelst bstrykning av kalkmjölk.

Enligt medicinalstyrelsens kungörelse den 3 mars 1915 (nr 48) skall *järnvägs-vagn*, som inom län, *smittat* av mul- och klövsjuka, använts

a) för transport av idisslande djur eller svin, sedan den blivit lossad å lossningsorten eller annan närbelägen station, efter noggrann rengöring genom skrapning och sopning renborstas med het sodalut och därefter desinfekteras genom besprutning av väggar och golv med kalkblandning,

b) för transport av djur, angripet av mul- och klövsjuka, desinfekteras på ett omständligare sätt,

c) till forsling av hö, halm eller annat fodermedel, oberedda hudar eller skinn efter klövbärande djur ävensom ladugårds- och mejeriprodukter (ej pasteuriserade), mejerikärl, ävensom av använda ladugårds- och svingårdsredskap, desinfekteras på så sätt, att efter noggrann rengöring, bestående i bortscaffande av till äventyrs befintligt strö, gödsel eller annat avfall, genom skrapning och sopning, vagnen invändigt överstrykes eller överspolas med kalkmjölk.

Alla vagns- och lasttillbehör, vartill även räknas presenningar, skola desinfekteras medelst sublimatlösning.

(Med fodermedel förstås bl. a. melassfoder, potatis, havre, vicker och foderärter.)

Järnvägsvagn, som användes för transport av glas, taktegel, brödsäd, ost m. m., brukar ofta å vagnsgolvet täckas med halm eller ock användes halm som omslag kring varje kolli, och i sådana fall måste järnvägsvagnen inom smittat län underkastas desinfektion.

Enligt kungl. kungörelsen den 21 november 1924 (nr 489) skall *automobil*, som inom *smittat län* begagnats för transport av klövbärande djur till eller från offentligt slakthus eller därtill hörande marknadsplats för kreaturshandel

Desinfektions-  
tvång för  
järnvägs-  
vagnar.

eller till eller från exportslakteri eller, vad angår Malmöhus län, kreatursmarknadsplatsen i Malmö, desinfekteras.

Utföres dylik transport medelst automobil, som användes i yrkesmässig trafik, skall rengöring och desinfektion av bilen verkställas, förutom i ovan nämnda fall, i varje fall, där transporten sker till eller från torgplats eller annan marknadsplats.

Automobil är sålunda *icke* underkastad desinfektion vid transport av levande djur inom län, som icke är smittat av mul- och klövsjuka, ej heller inom län, smittat av mul- och klövsjuka, vid transport av hö, halm eller annat under c) här ovan nämnt föremål, eller av levande djur till andra slakterier än exportslakterier, till slaktare, kreaturshandlande eller till och från järnvägsvagn, som måste desinfekteras för lastning eller lossning.

Av ovanstående redogörelse framgår, att järnvägsvagnar med tillhörande lösa delar (presenningar) äro underkastade *högst väsentligt större desinfektionsvång* än automobiler.

Järnvägsförvaltningarna drabbas genom den föreskrivna desinfektionen av betydande olägenheter och kostnader. Sålunda ökas underhållskostnaden för vagnar genom den ständiga skrapningen och överstrykningen med kalk. Presenningarna skadas ofta genom att indränkas med sublimatlösning, som tränger in i duken och vid presenningens hopläggning utvecklar en värme, som bränner sönder presenningen. Ett rationellt utnyttjande av vagnsmaterielen förhindras därigenom, att desinfekterad vagn icke omedelbart kan nylastas och tomvagnsdragningarna ökas.

Visserligen äger järnvägsförvaltning rätt att av trafikant uttaga avgift för desinfektionen, men denna avgift kan icke sättas så hög, att den täcker kostnaderna. Och även en ringa avgift, som vållar järnvägen förlust, leder helt naturligt till att trafikant söker sig till annat transportmedel, där han slipper betala någon dylik avgift.

Detta minutiösa, besvärliga och dyrbara desinfektionsvång, som är ålagt järnvägsförvaltningarna men icke ägarna till lastbilar, har också nu åstadkommit, att ifrågavarande djur- och godstransporter till mycket stor del överflyttats från järnvägs- till automobiltransport, och det har således vållat järnvägarna väsentlig trafikförlust.

Vore det så, att smittofaran vid järnvägstransport vore synnerligen stor och vid biltransport ingen eller ytterst ringa, så finge ju järnvägsförvaltningarna med jämnmod söka bära den åstadkomna trafikförlusten, men nu är det väl ostridigt, att smittofaran är minst lika stor, ja säkerligen större vid biltransporten, som går från gård till gård, och därför framträda de nu gällande desinfektionsbestämmelserna såsom i hög grad orättvisa och olämpliga.

Ehuru det måhända är svårare att övervaka efterlevnaden av desinfektionsbestämmelser för biltransporter än det är för järnvägstransporter, kan det dock näppeligen vara rimligt och rätt, att järnvägarna av sådant skäl skola behandlas efter väsentligt strängare grunder än som gälla för automobiler.

Det vill numera synas, som om mul- och klövsjukans spridning beror på helt andra förhållanden än transport å järnväg av levande djur, fodermedel, mjölkkärl m. m., och det förefaller därför, som om de för järnvägarna hittills gällande desinfektionsbestämmelserna äro onödigt omfattande och stränga.

Med hänvisning till vad här ovan anförts, vilket redan förut blivit i Svenska järnvägsföreningens underdåniga skrivelse den 25 maj 1926 framhållet, få de sakkunniga föreslå utfärdande av nya bestämmelser rörande skyldigheten att desinfektera järnvägsvagnar, så att denna skyldighet i väsentlig mån inskränkes och förenklas, samt att i varje fall fullständigt lika desin-

fektionsbestämmelser bliva gällande för transporter i järnvägsvagn och för transporter å automobil.

#### b. Järnvägarnas egna driftsförhållanden.

Inverkan på järnvägarnas inre driftsförhållanden och driftskostnader genom statliga föreskrifter, bestämmelser och ingripanden förekommer huvudsakligen dels genom de tjänstgöringsreglementen, som skola fastställas för järnvägarna av statlig myndighet, numera väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dels och genom den inspektion av statliga myndigheter, järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som järnvägarna äro underkastade.

I båda fallen är det främst ett säkerställande av trafiksäkerheten, som åsyftas genom de statliga myndigheternas befogenhet. Självfallet bör intet, som erfordras för tillbörlig trafiksäkerhet, få åsidosättas. Erfarenheten torde emellertid utvisa, att åtskilliga jämkningar och förändringar av sedan gammalt bestående bestämmelser äro möjliga utan något sådant åsidosättande, samt att därigenom förenklade och förbilligade driftsförhållanden kunna möjliggöras.

Avsevärda förbättringar av detta slag hava redan åstadkommits, och de enskilda järnvägarna torde allmänt anse, att de statliga myndigheterna i sådana avseenden merendels visat stor förståelse för järnvägarnas av ekonomiska skäl framkomna önskemål och tillmötesgått med erforderliga jämkningar i bestämmelserna.

Under sådana omständigheter synes det icke föreligga skäl för de sakkunniga att själva verkställa en uttömmande utredning i de frågor av hitörande slag, som ännu återstå att lösa, och detta så mycket mindre som dessa spörsmål oftast innesluta en stor mängd detaljer, som var för sig kräva en synnerligen noggrann prövning genom särskilda experter. De sakkunniga anse sig kunna begränsa sig till att i korthet angiva vissa åtgärder, som i driftsekoniskt avseende äro önskvärda, samt hemställa, att sådana åtgärder snarast möjligt bliva vidtagna.

Såsom ledande norm bör uppställas, att de reglementariska driftsbestämmelserna så vitt möjligt utformas med hänsyn till resp. järnvägars driftsförhållanden och tekniska anordningar. Målet bör vara, att bestämmelserna göras så enkla som möjligt och icke kräva så hög speciell personalutbildning, att järnvägarna härigenom tvingas att anställa mera kvalificerad och på grund härav dyrare personal än nödvändigt.

Beträffande *tågexpedieringen* böra vissa lättnader kunna genomföras. Stationsföreståndarna böra, särskilt på smärre stationer, så vitt möjligt frigöras från säkerhets- och tågexpedieringstjänsten, och detta ansvar genom tjänliga föreskrifter överföras på tågpersonalen. Härigenom möjliggöres mindre personaluppsättning på trafikplatserna, och den kvarvarande personalen vinner ökad tid att ägna sig åt trafikarbetet, expediering av trafikanterna, trafikvärvning o. dyl.; önskligt är, att trafikpersonalen därvid kan komma att verka som järnvägens representanter inom trafikområdet och på allt sätt tillvarata järnvägens intressen i orten.

Fordringarna på *tågvägsinspektion* böra kunna sänkas och säkerhetsansvaret överföras på lokomotivpersonalen.

*Användandet av telefon* vid tåganmälan bör legaliseras, så att telegrafkunnig personal icke erfordras. Klara driftsbestämmelser för tågens snabba expedierande på trafikplatserna böra utfärdas. Tåganmälningsskyldigheten bör vid en del järnvägar kunna begränsas till utgångs-, slut- och mötesplatser.

Tjänstgöringsreglementen  
m. m.

*Möten på oövakade platser* böra underlättas, samtidigt som lättnader vidtagas i bestämmelserna för att få lämna en plats oövakad för tåg.

Förenklingen av personalbesättningen å smärre stationer sammanhänger i viss mån med frågan om *bevakning av vägövergångar i plan*, såsom i det föregående berörts. Erforderlig lättnad av järnvägarnas skyldigheter i sådana fall är starkt önskvärd.

*Enmansbemanning* av mindre lokomotiv och motorvagnar bör i största möjliga utsträckning medgivas. I samband härmed bör mindre kvalificerat biträde till föraren än eldare och konduktör kunna medgivas. (Enligt vad de sakkunniga inhämtat finnas redan nu c:a 17 normalspåriga och 35 smalspåriga lokomotiv utförda för enmansbemanning; de förra hava år 1927 löpt c:a 300 000 och de senare 800 000 km. Vid de normalspåriga järnvägarna finnas 44 motorvagnar, som hittills löpt c:a 8 750 000 km, därav år 1927 1 950 000 km, samt vid de smalspåriga järnvägarna 30 motorvagnar, som löpt c:a 4 500 000 km, därav 875 000 km år 1927.)

*Bromsningsbestämmelserna* böra modifieras med hänsyn till olika järnvägars behov, och valfrihet bör om möjligt lämnas att beräkna erforderlig bromskraft antingen efter axlar eller efter tågvikt. Bromsare bör under vissa förhållanden kunna medgivas sköta två bromsvagnar. Drivfordonets bromsar böra kunna få ingå i bromstalsberäkningen i mindre tåg med låg hastighet. Tyngre godsvagn bör även olastad kunna få räknas som lastad.

Bestämmelserna om *akterkoppling* av obromsade vagnar och om släpvagnars medtagande i motorvagnståg böra lättas.

Den nu medgivna *tågstorleken* bör ökas, varvid tom 3-axlig vagn bör få räknas som 2-axlig, därest axeltalsberäkningen tillämpas.

Bestämmelserna om *överföringsvagnars* medtagande i tåg torde kunna modifieras.

*Medgivande att öka hastigheten* för motorvagnar och väl utbalanserade lokomotiv även å banor med lågt ballastdjup borde i vissa fall kunna givas av den inspekterande myndigheten, därest inspektionen icke ger anledning till farhågor.

*Andrade brobestämmelser*, medgivande högre hjultryck för vagnar med lång hjulbas, böra komma i tillämpning. Belastningsdiagrammen för järnvägsbroarna äro nu schematiskt gjorda för 3:s meters hjulbas på vagnar, medan så kort hjulbas för godsvagnar numera visat sig oekonomisk. En diagramändring torde i många fall möjliggöra ökning av vagnshjultrycken på vissa broar utan kostsam förstärkning av broöverbyggnaden eller sänkning av tåghastigheten. I detta sammanhang hänvisas även till protokollet från internationella järnvägsunionens (U. I. C.) tekniska kommissions sammanträde i Stockholm 1927 i vad rör brobelastningarna.

Den sammanlagda ekonomiska effekten av här ovan angivna och andra liknande förenklingsåtgärder bör enligt de sakkunnigas mening icke underskattas. Med hänsyn till de synnerligen enkla och obundna former, varunder järnvägarnas konkurrenter ofta arbeta, är det för järnvägarna av största vikt att utan uppgivande av trafiksäkerhetens krav uppnå så stora förenklingar som möjligt och på varje punkt, där onödigt tyngd — på grund av nedärvda former — vidlåder arbetet, söka eliminera denna.

De sakkunniga hemställa sålunda, att statens myndigheter, i vad på dem ankommer, energiskt måtte bidraga till en riktig utvecklingstendens i järnvägsdriften genom all den förenkling av kontroll- och driftsbestämmelserna, som med hänsyn till trafiksäkerheten är möjlig. Det är härvid icke tillräckligt, att myndigheterna tillmötesgå av järnvägarna framställda önskemål, i den utsträckning så ske kan, utan det är nödvändigt, att myndigheterna även aktivt medverka genom egna initiativ till åstadkommande av förenklade bestämmelser.

Såsom de sakkunniga framhållit redan i sin inledande ekonomiska översikt, äro emellertid de driftkostnadsfrågor, som bero av statsmyndigheters reglering, icke de enda eller ens de viktigaste, som kräva reformer och förändringar. På grund av innebörden i de sakkunnigas uppdrag kunna de emellertid icke i vidare mån än som redan inledningsvis skett ingå på de andra driftsekonomiska spörsmål, som äro av betydelse och som beröra standardisering, rationalisering och andra förbättringar av tekniska, organisatoriska och personalförhållanden inom järnvägsdriften.

I den viktiga frågan om förenklat expeditionsväsende i person- och godstrafik innehåller den av stationsskrivaren O. T. Rhodiner gjorda, till de sakkunniga överlämnade framställningen vissa uppslag, som torde vara värda ett allvarligt övervägande. Andra i framställningen anförda uppslag torde emellertid ej kunna godtagas, och det framlagda förslaget torde i sin helhet icke föreligga i ett tillräckligt genomarbetat och fullständigt skick. Under sådana omständigheter, och då jämväl ifrågakvarande slag av driftkostnadsfrågor ligga utanför de sakkunnigas uppdrag, hava de sakkunniga icke kunnat företaga en grundligare utredning i saken. De sakkunniga vilja emellertid icke underlåta att framhålla såsom synnerligen angeläget, att den sedan länge svävande frågan om förenklat expeditionsväsende snarast bringas till lösning.

### c. Kapitalanskaffning för motorvagnsdrift.

Såsom förut anförts har antalet tågkm i personförande tåg å enskilda järnvägar stegrats mycket starkt, från år 1913 med 75 %. Allmänhetens anspråk på trafiklägenheter äro numera sådana, att det icke räcker med ett fåtal lägenheter pr dag, utan täta lägenheter äro nödvändiga, om trafiken skall kunna bibehållas och ny trafik upparbetas. Efter detta faktiska förhållande måste järnvägarna inrätta sig. Man måste alltså utgå från en fortsatt ökning av persontågens antal och har säkerligen anledning förvänta, att järnvägarnas trafik därmed skall växa.

I viss utsträckning utgöra motorvagnar ett gott hjälpmedel för att reducera kostnaderna för en ökad tågplan. Motorvagnar äro visserligen vid hittills uppnådd teknisk utveckling icke användbara för större tågenheter, men med trafikens splittring på flera tåg blir resandeantalet pr tåg beskuret, och för sådana mindre tåg äro motorvagnar synnerligen användbara. Ett avsevärt antal enskilda järnvägar använder redan motorvagnar; enligt senaste statistik finnas vid de enskilda järnvägarna ett 70-tal motorvagnar, fränsett elektriska motorvagnar med strömtillförsel utifrån.

Motorvagnsfrågan kan väl ännu icke anses slutligt löst, men fullt användbara och goda konstruktioner finnas dock redan i marknaden. De enskilda järnvägarnas erfarenheter av motorvagnar äro i allmänhet goda, både i avseende på vagnarnas driftsduglighet och ekonomi och i avseende på uppnådd trafik.

Motorvagnar äro emellertid dyrbara i anskaffning. De små enskilda järnvägar, som äro starkast i behov av motorvagnar för att kunna bibehålla och upparbeta sin övervägande lokala trafik, hava merendels mycket svag ekonomi och hava ofta icke möjlighet att uppbringa det erforderliga kapitalet. En avgjord driftsförbättring och utsikt att upparbeta sin rörelse kunna de således ej åstadkomma, emedan kapital saknas.

Det synes de sakkunniga därför vara synnerligen angeläget och ekonomiskt betydelsefullt att på ett eller annat sätt kunna understödja kapitalanskaffning till motorvagnar för sådana enskilda järnvägar, som icke själva hava möjlighet att uppbringa kapital. Med stor sannolikhet skulle järnvägarnas affärsställning härigenom förbättras, och således icke blott själva motorvagns-

kapitalet vara fullt säkerställt utan även järnvägskapitalet i övrigt höjas i värde. För staten såsom långivare skulle sålunda i många fall kunna uppnås ökade utsikter att få sin lånefordran i järnvägen förräntad och amorterad.

De sakkunniga finna det därför fullt motiverat, att staten lämnar understöd till kapitalanskaffning för motorvagnar.

Olika utvägar kunna härvid komma ifråga.

De sakkunniga få här erinra, att 1925 års statsrevisorer påpekat önskvärdheten av en statens lånefond för underlättande av motortrafiken å järnvägarna samt därvid framhållit, att flera järnvägsbolag haft frågan om motordrift under övervägande, men att anskaffningen av det erforderliga kapitalet mött svårigheter, och att i många fall medelsanskaffningen icke kunnat lösas. Statsrevisorerna ifrågasatte då, huruvida ej staten borde träda emellan genom tillhandahållande av för anskaffning av motorvagnar erforderligt kapital, vilket enligt statsrevisorernas mening borde ske på det sätt, att en statens lånefond bildades, från vilken lån kunde erhållas av de järnvägsbolag, som styrkt sig vara i behov därav i och för genomförande av planerad övergång till motorvagnsdrift. Statsrevisorerna framhöllo också, att det vore ett trängande behov för ett flertal järnvägar att inrikta sig på tätare och snabbara tågförbindelser för att i möjligaste mån söka motverka de för järnvägarnas ekonomi ogynnsamma följderna av den alltmer tilltagande automobil- och omnibusstrafiken. Utsikterna för statsverket att erhålla förräntning och amortering å utlämnade statslån komme enligt statsrevisorernas mening att ökas, i den mån järnvägarnas driftkostnader kunde nedbringas och persontrafiken ökas.

Vid järnvägs- och automobiltrafikkonferensen i Stockholm den 23—25 maj 1927 underströks önskvärdheten av en sådan statens lånefond för järnvägarna, som statsrevisorerna åsyftat. Riksgäldsfullmäktiges ordförande uttalade emellertid vid samma tillfälle betänkligheter mot en sådan statens utlåningsfond, bland annat med hänsyn till den statskontroll, som därmed skulle bliva nödvändig. Han ansåg visserligen möjligt, att en utredning, som komme till stånd, kunde visa, att det vore klokt och riktigt att upplägga en statens lånefond, och då finge man naturligtvis gå den vägen, men han ville likväl framkasta tanken på en annan utväg, nämligen att det bildades ett verkligt kapitalstarkt bolag, som anskaffade motorvagnar och hyrde ut dem till enskilda järnvägar; järnvägen finge då ställa borgen och ikläda sig visst ansvar; en fördel härvid vore bland annat, att ansvaret för anskaffning av lämplig vagnstyp helt och hållet fölle på uthyrningsbolaget.

Enligt de sakkunnigas mening vore det givetvis gynnsamt, om ett stort och kapitalstarkt bolag för anskaffning och uthyrning av motorvagnar kunde bildas, men utsikterna att förverkliga denna tanke synas icke stora. De järnvägar, som hava möjlighet att själva anskaffa vagnar, föredraga givetvis detta, och uthyrningsbolagets klientel skulle blott komma att bestå av de ekonomiskt allra svagaste järnvägarna. För att gardera sig mot förluster, när materielen blir omodern eller försliten, skulle uthyrningsbolaget sannolikt nödgas beräkna en jämförelsevis kort amorteringstid på vagnarna och samtidigt binda vederbörande järnväg med långfristigt förhyrningskontrakt, sannolikt över hela den beräknade amorteringstiden. Årshyran bleve således hög och för järnvägen betungande. För järnvägen vore den ekonomiska transaktionen rimlig blott om kontraktet stipulerade, att vagnen överginge i järnvägens ägo efter utgången av en förhyrningstid, motsvarande den beräknade amorteringstiden, d. v. s. att förhyrningskontraktet i själva verket vore ett avbetalningsköpekontrakt. I årshyran måste uthyrningsbolaget även inräkna dels riskpremie, dels skälig vinstmarginal och dels förvaltningskostnader för

den tekniska personal, som skulle bedöma och handhava anskaffandet av lämplig materiell samt övervaka, att vagnarna bleve fullgott underhållna. Det synes de sakkunniga icke så alldeles lätt att på denna basis åstadkomma en för båda parterna fördelaktig affärsöverenskommelse, och så vitt de sakkunniga hava sig bekant, finnas icke utsikter för att ett sådant uthyrningsbolag skall kunna komma till stånd.

Vida enklare blir det ekonomiska förhållandet, om vederbörande järnväg med hjälp av särskilt lån anskaffar motorvagnar, som bliva järnvägens egen- dom. Amorteringstiden kan utan tvivel sättas ganska kort, t. ex. 15 år, vilket vid 5 % ränta motsvarar en låneannuitet av 9'63 %. Järnvägen har fördelen, att vagnarna efter amorteringstidens slut kvarbliva i dess ägo och sannolikt kunna användas ytterligare i åtskilliga år. Järnvägen bär också själv ansvaret för ett fullgott underhåll och vad därmed följer i avseende på vagnens driftekonomi och livslängd. Järnvägen tar risken men också vinsten av affären.

Svårigheten är att ställa säkerhet för lån till motorvagnsinköp, eftersom vagnarna som sådana icke lära kunna intecknas utan komma att ingå som beståndsdel i järnvägsfastigheten, så att den kapitaltillgång, som vagnarna representera, vid eventuell konkurs ingår i konkursmassan. Då staten vid de järnvägar, varom här är fråga, merendels torde innehava botteninteckningen i järnvägen, och övriga fordringar vid eventuell konkurs som regel äro värdelösa, kan en enskild långivare näppeligen tänkas lämna lån för motorvagns anskaffning. Realvärdet av statens innehavande botteninteckning stiger däremot vid motorvagns införlivande i järnvägsfastigheten med vagnens värde. För det lånetillskott, som staten beviljar järnväg för motorvagns anskaffning, föreligger alltså säkerhet, förutsatt nämligen att vagnanskaffningen överhuvud är en ändamålsenlig affär, d. v. s. förmår höja järnvägens avkastningsförmåga med minst det belopp, som motsvarar annuiteten å det erhållna lånet. Staten bör sålunda företaga realprövning angående motorvagnsköpets ändamålsenlighet och räntabilitet. Detta kan lämpligen ske genom att av järnvägen förebragt sakkunnig utredning prövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Ger en sådan prövning positivt resultat, så är det för staten såsom järnvägens långivare en affärsmässigt klok åtgärd att bevilja lån till motorvagnsinköp, i det att icke blott förräntningen av detta nya lån bör vara säkerställd utan även utsikt vinnas att stärka järnvägens affärsvärde och därmed värdet av statens förutvarande fordran.

Vad nu anförts gäller icke, därest staten icke innehar botteninteckning i järnvägen eller innehar sådan till så lågt värde, att även följande kreditörers fordringar hava visst realvärde. I sådant fall bör staten icke lämna lån, med mindre järnvägen som säkerhet därför ställer till förfogande inteckning i järnvägen med sådant läge, att den får anses äga fullgott värde. Rörande värdet av inteckning, som staten innehar eller erbjudes, läres prövning få ske vid varje särskild lånefråga.

De sakkunniga hava även diskuterat en annan form för långivning, nämligen att järnväg, som önskar erhålla motorvagnslån, för ändamålet bildar dotterbolag, vilket erhåller lån och inköper vagnen samt uthyr denna till moderbolaget mot en årshyra, motsvarande låneannuiteten. De sakkunniga anse denna utväg möjlig, men med hänsyn till vad nyss anförts torde den ej behöva ifrågakomma.

Såsom redan anförts finna de sakkunniga det icke blott fullt motiverat utan jämväl ur statens egen synpunkt klokt affärsmässigt, att staten lämnar låneunderstöd till enskilda järnvägars motorvagnsinköp. Då allmänna järnväglånefonden numera knappast kommer att behöva vidare användas för

sitt ursprungliga ändamål, lån till nya järnvägars anläggande, men motorvagnsanskaffning till befintliga järnvägar tjänar samma huvudsyfte, nämligen järnvägskommunikationernas utveckling i landet, finna de sakkunniga synnerligen lämpligt, att låneunderstöd få utgå ur allmänna lånefonden.

Lån torde lämpligen kunna lämnas till två tredjedelar av motorvagnsanskaffningsvärde.

Därest de avsättningar till fonden, som riksdagen beslutat skola ske under budgetåren 1929—1932, bliva gjorda, torde erforderliga medel för här ifrågasvarande ändamål därmed bliva tillgängliga. Skulle så ej bliva fallet, finge ytterligare avsättningar till fonden göras.

Till de av riksdagen meddelade bestämmelserna angående låneunderstöd från allmänna järnvägslånefonden bör vid bifall till de sakkunnigas hemställan fogas ett tillägg av följande innehåll.

»Kungl. Maj:t äger ur allmänna järnvägslånefonden bevilja lån för anskaffande av motorvagnar till järnvägar, som därav äro i behov. Därvid skola gälla följande villkor och bestämmelser.

a) Järnväg, som önskar erhålla sådant lån, skall förebringa sakkunnig utredning därom, att järnvägens avkastningsförmåga beräknas genom motorvagnsanskaffningen bliva höjd med minst det belopp, som motsvarar annuiteten å det avsedda lånet.

b) Såsom säkerhet för lånet må godtagas inteckning, som staten redan innehar i järnvägen, därest denna kan anses täcka järnvägens hela nuvarande värde jämte värdet av de motorvagnar, som anskaffas. Är så icke fallet, skall såsom säkerhet för lånet ställas inteckning med i förhållande till järnvägens värde betryggande läge.

c) Lån må utgå med högst två tredjedelar av motorvagnarnas anskaffningskostnad.

d) Annuiteten för lånets återgåldande beräknas till 9,63 % å lånebeloppet, av vilken annuitet först gottgöres ränta å oguldet kapitalbelopp efter 5 % och återstoden utgör avbetalning därå.»

De sakkunniga hemställa i enlighet med vad nu anförts, att enskilda järnvägar må beredas tillfälle till lån ur allmänna järnvägslånefonden i och för inköp av motorvagnar.

### Sammanfattning.

Såsom sammanfattning av de sakkunnigas utredning och förslag få de sakkunniga anföra följande.

De enskilda järnvägarnas ekonomiska ställning är bekymmersam. Många enskilda järnvägar äro hotade till sin existens. Järnvägskapitalet, såväl låne- som aktiekapital, är till avsevärd del oförräntat.

Jämfört med tiden före världskriget hava de enskilda järnvägarnas driftkostnader stegrats ojämförligt mer än inkomsterna.

Driftkostnadernas storlek är väsentligen beroende av lönenivån. Dennas höjd har hittills icke kunnat i tillräcklig grad kompenseras genom arbetsförenklingar och besparingar.

Inkomsterna äro starkt beskurna på grund av konkurrensen från automobiltrafiken, vilken dels fräntagit järnvägarna avsevärda trafikmängder — vid vissa smärre järnvägar katastrofalt reducerat trafikmängden — och dels tvingat till mycket långt gående tariffsänkningar.

Verkställda beräkningar och utredningar visa, att biltrafiken har mycket stor konkurrenskraft. Med hänsyn till biltrafikens sannolika utveckling, bilarnas smidiga anpassbarhet efter behovet, vägnätets fortskridande förbätt-

ring o. s. v. framträder biltrafiken såsom en ur järnvägarnas synpunkt synnerligen allvarlig faktor med långt gående konsekvenser.

Trots viss statlig reglering av biltrafiken komma järnvägarna att stå i ständig konkurrens med denna. De båda parterna i konkurrensen äro emellertid icke jämställda, en fri konkurrens äger icke rum. Biltrafiken betalar endast en mindre del av de väghållningskostnader den förorsakar och åtnjuter sålunda en faktisk subvention av det allmänna med årligen flera tiotal miljoner kronor. Detta är ur järnvägarnas synpunkt icke rättvist. Biltrafiken har även i övrigt större rättigheter och mindre skyldigheter än järnvägarna. De sakkunniga framhålla angelägenheten av att jämväl biltrafiken inställes på en riktig ekonomisk basis utan subventionering (s. 31).

För att järnvägarna, vilka alltjämt utgöra ett oundgängligt led i landets näringsliv, skola kunna hävda sin egen ekonomiska ställning och därmed alltjämt och i högre grad kunna tjäna det allmänna, är det nödvändigt, att de med alla medel arbeta för att bibehålla och öka sin trafik och sina inkomster samt nedbringa sina utgifter.

I avseende på inkomsterna är det nödvändigt, att järnvägarna inom de avstånd, där bilarna konkurrera, erhålla möjlighet till i viss mån fri prisbildning och till att för kundernas betjänande använda bilar i sin rörelse. De sakkunniga hava i dessa avseenden föreslagit

ändring av järnvägstrafikstadgans § 6, avseende frihet i avseende på beviljande av fraktnedsättningar (s. 34),

ändring av järnvägstrafikstadgans § 7, avseende viss befrielse från skyldighet att kungöra nedsättningar (s. 35),

rätt för järnväg att till avhämtning och utkörning av gods i samband med järnvägsrörelsen utan särskilt tillstånd bedriva biltrafik (s. 35),

skäligt hänsynstagande vid fastställande av taxa till att järnvägarnas monopolställning upphört, d. v. s. medgivande av förhöjning av de lägsta tarifferna (s. 38),

upphävandet av åläggande om årsbiljetter (s. 39),

skäligt avväga post- och militärtaxor (s. 40).

I avseende på utgifterna hava de sakkunniga i första hand föreslagit, att bördor icke skola påläggas järnvägarna för andras räkning. Vad först beträffar korsningar mellan järnväg och väg hava de sakkunniga påvisat, att nuvarande föreskrifter om fri sikt äro strängare än som för trafiksäkerheten erfordras vid tillbörlig försiktighet från de vägfarandes sida, och att trafiksäkerhet kan uppnås blott genom större varsamhet hos biltrafiken, i anledning varav de sakkunniga hemställt

dels om hastighetsbegränsning och strängare tillsyn å biltrafiken vid vägkorsningar (s. 45),

dels ock om lindring av föreskrifterna om fri sikt (s. 45).

I frågan om bestämmelserna rörande vägkorsningars anordnande hava de sakkunniga vidare framställt förslag rörande oskyddad korsning vid nedsatt tåghastighet (s. 46), användning av grindar, bommar, ljus- och ljudsignaler (s. 46), särskilda säkerhetsåtgärder (s. 46), hamnspår m. m. (s. 47), fastställande av begreppet allmänneligen befaren väg (s. 47) samt röjning enligt väglagen (s. 47).

I avseende på kostnaderna för anordningar vid vägkorsningar hemställas om lösning av frågan rörande kostnaderna för säkerhetsanordningar enligt 1924 års kungörelse (s. 48),

anvisande av bilskattemedel till skenfria korsningar (s. 48) samt

befrielse för framtiden av bördor för automobiltrafikens utveckling (s. 48).

I avseende på statliga pålagor på järnvägarna hava de sakkunniga slutligen hemställt om

lättnader i stängselskyldigheten (s. 52),  
befrielse från kostnader för flyttning av telegrafverkets ledningar (s. 54),  
statsbidrag till arbeten för vattenavlopp för torrläggning av mark (s. 55),  
lindring i desinfektionstvånget för järnvägsvagnar (s. 56).

Vad därefter angår kostnader för järnvägarnas egen drift hava de sakkunniga (s. 57 ff.) framställt ett antal önskemål — avseende att möjliggöra lägre driftkostnader — att beaktas av myndigheter, som fastställa järnvägarnas tjänstgöringsreglementen och utöva statens inspektion.

Slutligen hava de sakkunniga (s. 59 ff.) hemställt om statslån för anskaffande av motorvagnar.



# Statens offentliga utredningar 1929

## Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättskipning. Fångvård.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Industri.

Kommunalförvaltning.

Handel och sjöfart.

Statens och kommunernas finansväsen.

Kommunikationsväsen.

Betänkande och förslag ang. vissa ekonomiska spörsmål  
berörande enskilda järnvägar. [2]

Politi.

Bank-, kredit- och penningväsen.

Socialpolitik.

Försäkringsväsen.

Hälsa- och sjukvård.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Allmänt näringsväsen.

Försvarsväsen.

Förenkling av organisationen å flottans stationer m. m.  
Vissa byggnadsarbeten m. m. vid flottans station i Stock-  
holm. (Supplement till del 3. Lokalfrågor.) [1]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.