National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

Ex. A.

S. Q. U.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1936: 16
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

UTREDNING

RÖRANDE FÖRHÅLLANDET MELLAN

LAND- OCH SJÖTRAFIK-MEDEL

STOCKHOLM
1936

Statens offentliga utredningar 1936

Kronologisk förteckning

1. Betänkanden 1 rörande serafimerlasarettets ekonomi samt 2 rörande lasarettets ställning och verksamhet. Hæggström. 187 s. **E.**
2. Förslag till konvention mellan Sverige och Schweiz om erkännande och verkställighet av domar och skiljedomar m. m. Norstedt. 55 s. **U.**
3. Betänkande med förslag om vissa föreskrifter beträffande konsumtionsmjölk. Marcus. 68 s. **Jo.**
4. Betänkande med förslag till lag om behandling av förbrytare, hemfallna åt alkoholmissbruk, m. m. Marcus. 56 s. **Ju.**
5. Betänkande med förslag angående revision av lagstiftningen rörande tillverkning, beskattning och försäljning av maltdrycker. Marcus. 397 s. **Fi.**
6. Utredning med förslag rörande bidrag åt barn till änkor och vissa invalider samt åt föräldralösa barn. Beckman. 93 s. **S.**
7. Socialiseringsproblemet. Allmänna synpunkter. Tiden. viij, 99 s. **Fi.**
8. Ur socialiseringens »europeiska» idékrets. Tiden. viij, 210 s. **Fi.**
9. Socialiseringsidéer och socialiseringspraxis i Sovjetunionen. 1. Tiden. iv, 206 s. **Fi.**
10. Statligt kaffemonopol. Marcus. 192 s. **Fi.**
11. Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. Uppsala, Almqvist & Wiksell. 58*, 319 s. **E.**
12. Betänkande angående förlossningsvården och barnmorskeväsendet samt förebyggande mödra- och barnavård. Norstedt. 120 s. **S.**
13. Betänkande angående familjebeskattningen. Marcus. 148 s. **Fi.**
14. Betänkande angående dels planmässigt sparande och dels statliga bosättningslån. Norstedt. 55 s. **S.**
15. Betänkande angående moderskapspenning och mödrahjälp. Norstedt. 78 s. **S.**
16. Utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel. Hæggström. 183 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej angives, 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 1936: 16
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

UTREDNING

RÖRANDE FÖRHÅLLANDET MELLAN

LAND- OCH SJÖTRAFIK-MEDEL

STOCKHOLM 1936
IVAR HÆGGSTRÖMS BOKTRYCKERI A. B.
360548

KUNGL. BIBLIOTEKET STOCKHOLM

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Den 30 juni 1932 har dåvarande Statsrådet och Chefen för kommunikationsdepartementet på grund av Kungl. Maj:ts samma dag lämnade bemyndigande uppdragit åt undertecknade, landshövdingen A. W. T. von Sneidern och ledamoten av riksdagens första kammare, lantbrukaren J. B. Johansson, Fredrikslund, att jämte sedermera framlidne ledamoten av riksdagens andra kammare redaktören Anton Wikström inom kommunikationsdepartementet biträda med verkställande av en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål.

Enligt i statsrådsprotokollet meddelade direktiv och av Kungl. Maj:t fastställd plan för utredningsarbetets bedrivande hava de den 30 juni 1932 tillkallade utredningsmännen, som antagit benämningen 1932 års trafikutredning, dels den 22 december 1932 avgivit förslag till ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen och dels den 19 januari 1934 avlämnat en jämförande översikt över järnvägs- och automobiltrafik (Statens off. utredn. 1934: 33).

Vidare har trafikutredningen — efter Wikströms den 26 januari 1935 timade frånfälle — den 28 februari 1935 avgivit betänkande med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik (Statens off. utredn. 1935: 12). Såsom närmare framgår av den skrivelse till Statsrådet och Chefen för kommunikationsdepartementet, med vilken berörda betänkande överlämnades, ansåg trafikutredningen sig därmed hava i huvudsak avslutat sitt arbete rörande förslag till reglering av konkurrensförhållandet mellan bil och järnväg.

Den 17 maj 1935 har härefter Statsrådet och Chefen för kommunikationsdepartementet, på grund av Kungl. Maj:ts den 30 juni 1932 och den 10 maj 1935 givna bemyndiganden, uppdragit åt undertecknade, byråchefen

i järnvägsstyrelsen Sven Norrman och verkställande direktören för Ångfartygsaktiebolaget Göta Kanal C. Grill att i egenskap av utredningsmän inom kommunikationsdepartementet deltaga i 1932 års trafikutrednings fortsatta arbete.

Till slutförande av utredningens uppgift få undertecknade härmed överlämna »Utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel» med därtill hörande bilagor.

Genom särskilda remisser eller ämbetsskrivelser hava till utredningen överlämnats i bifogade förteckning upptagna framställningar i ämnet jämte däröver avgivna yttranden i ändamål att tagas i övervägande vid fullgörande av utredningsmännens uppdrag.

Med det nu överlämnade betänkandet anser sig 1932 års trafikutredning hava slutfört det åt densamma anförtrodda uppdraget.

Stockholm den 29 februari 1936.

Axel von Sneidern.

Claes Grill. *J. B. Johansson* i Fredrikslund. *Sven Norrman.*

H. B. Hammar.

Förteckning på till trafikutredningen ställda remisser eller överlämnade framställningar m. m., vilka torde få anses genom efterföljande betänkande besvarade:

1) Remiss den 19 juli 1932 (från handelsdepartementet) av

a) skrivelse den 9 april 1929 från svenska hamnförbundet angående utredning rörande konkurrensen mellan järnvägar och sjöfart;

b) skrivelse den 23 april 1929 från Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges redareförening i samma ämne;

c) skrivelse den 7 maj 1929 från föreningen för inre vattenvägar om igångsättande av en förutsättningslös saklig utredning av alla de omständigheter, som kräva beaktande i samband med fastställande av riktlinjer för järnvägstaxepolitiken och därmed samhörande förhållanden;

d) skrivelse den 11 maj 1929 från Eskilstuna rederiaktiebolag om verkställande av den under a) omförmälda utredningen;

e) yttrande den 23 september 1929 av järnvägsrådet över de under a)—b) omförmälda skrivelserna;

f) yttrande den 26 oktober 1929 av svenska järnvägsföreningen över samma skrivelser;

g) utlåtande den 12 november 1929 av järnvägsstyrelsen över samma skrivelser;

h) skrivelse den 4 december 1929 från svenska hamnförbundet om verkställande av en förutsättningslös och saklig utredning beträffande konkurrensen mellan järnväg och sjöfart;

i) skrivelse den 6 december 1929 från föreningen för inre vattenvägar i samma ämne;

j) skrivelse den 19 maj 1930 från järnvägsstyrelsen med anledning av de under h) och i) omförmälda skrivelserna;

k) förnyad skrivelse i ämnet från järnvägsstyrelsen den 22 oktober 1931;

l) skrivelse den 30 december 1931 från Stockholms rederiförening om vidtagande av åtgärder från statens sida för åvägabringande av en bättre ordning i konkurrensförhållandet olika transportmedel emellan m. m.;

m) skrivelse den 12 januari 1932 från kanalflottans rederiförening om bifall till den under l) omförmälda skrivelsen;

n) skrivelse den 12 januari 1932 från Sveriges segelfartygsförening u. p. a. om beaktande vid den ifrågasatta utredningen av den mindre segel- och motorsegelfartens intressen m. m.;

o) skrivelse den 8 februari 1932 från Stockholms rederiförening om vidtagande av åtgärder för undanröjande av viss genom statsingripanden till jordbrukets fromma uppkommen ojämnhet i konkurrensförhållandet mellan järnvägarna och sjöfarten;

p) skrivelse den 10 februari 1932 från Stockholms rederiförening med anledning av den under n) omförmälda skrivelsen m. m.; samt

q) utlåtande den 16 juni 1932 av kommerskollegium i anledning av samtliga under a)—p) omförmälda skrivelser och yttranden;

2) remiss den 7 juli 1932 (från kommunikationsdepartementet) av följande skrivelser berörande frågan om konkurrensen mellan sjöfart och järnvägar, nämligen

a) den 1 juni 1931 från föreningen för inre vattenvägar; och

b) den 2 juni 1931 från Stockholms rederiförening samt skärgårds- och mälarflottornas rederiförening;

3) skrivelser den 5 oktober 1932 från befälhavaren och ägaren av S/S Sylvia J. V. Elglund, Luleå, den 28 oktober 1932 från aktiebolaget J. A. Henriksson & C:o, Umeå, samt den 17 december 1932 från loss- och lastningsföreningen Hamnarbete u. p. a., Örnsköldsvik, och svenska transportarbetarförbundets avd. 129, Örnsköldsvik, om konkurrensen mellan lastbilar och sjöfart;

4) skrivelse från generaldirektören och chefen för vattenfallsstyrelsen G. Malm till trafikutredningens ordförande den 21 december 1932 med överlämnande av avskrift av en samma dag till järnvägsstyrelsen avlåten skrivelse i fråga om konkurrens mellan järnvägar och sjöfart, speciellt kanalfarten;

5) genom Kungl. Maj:ts beslut den 23 december 1932 (å jordbruksdepartementets föredragning) till trafikutredningen överlämnad framställning av den 23 mars 1932 från föreningen för inre vattenvägar angående grunderna för de vid vissa järnvägar tillämpade fraktsatserna vid transporter av konstgödsel för jordbrukets behov jämte över denna framställning avgivna utlåtanden den 18 maj 1932 av Västergötland-Göteborgs järnvägsaktiebolag, den 16 september 1932 av svenska järnvägsföreningen och den 10 december 1932 av järnvägsstyrelsen;

6) skrivelse den 28 mars 1933 från kommerskollegium med överlämnande av följande skrivelser rörande konkurrensen mellan sjöfarten samt järnvägarna och automobilerna, nämligen;

a) den 16 september 1931 från Stockholms rederiaktiebolag Svea;

b) den 18 september 1931 från rederiaktiebolaget Halland & Nornan, Göteborg;

c) (promemoria) den 22 september 1931 av generaldirektören och chefen för järnvägsstyrelsen;

d) den 7 oktober 1931 av föreningen för inre vattenvägar; samt

e) den 30 januari 1932 av svenska hamnförbundet;

7) skrivelse den 12 september 1933 från kommerskollegium med överlämnande av skrivelser från ångfartygsaktiebolaget Ran den 24 maj och den 22 augusti 1933, från kanalflottans rederiförening den 27 maj 1933 och från C. A. Johansson, Visingsö, den 6 juni 1933, avseende bland annat konkurrensen mellan inrikes kust- och insjöfart samt lastautomobiler;

8) genom Kungl. Maj:ts beslut den 24 november 1933 (på kommunikationsdepartementets föredragning) överlämnade framställningar från

a) styrelsen för Sveriges allmänna sjöfartsförening den 10 oktober 1933;

b) Stockholms rederiförening, kanalflottans rederiförening, skärgårds- och mälarflottornas rederiförening och Sveriges segelfartygsförening u. p. a. den 30 oktober 1933;

c) Svenska hamnförbundet och föreningen för inre vattenvägar den 31 oktober 1933; samt

d) Stockholms rederiförening den 13 november 1933.

I. UTREDNINGENS UPPGIFT.

Den uppgift, som jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 30 juni 1932 tillkommer 1932 års trafikutredning, är att inom kommunikationsdepartementet biträda med verkställande av en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål.

Såsom vi redan inledningsvis erinrat i vår skrivelse till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet uttalade 1932 års trafikutredning i den skrivelse den 28 februari 1935, varmed utredningen överlämnade sitt betänkande med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik (i det följande kallat »1935 års betänkande»), att den ansåge sig därmed hava i huvudsak avslutat sitt arbete rörande förslag till reglering av konkurrensförhållandet mellan bil och järnväg. Tillika meddelades i sagda skrivelse, att utredningen rörande sjöfartens ställning i konkurrensavseende påginge.

När trafikutredningen — med delvis annan sammansättning — nu går att behandla frågan om möjliga åtgärder för erhållande av ett sundare förhållande mellan sjöfart och olika landtrafikmedel, torde till en början böra övervägas, i vilken utsträckning sjöfartens olika grenar böra bliva föremål för undersökning. Efter en redogörelse för sjöfartens omfattning och betydelse hava vi härefter för avsikt att i korthet redogöra för de erinringar, som riktats mot nuvarande ordning, ävensom för av oss verkställda utredningar. På basis av det sålunda förebragta utredningsmaterialet komma vi slutligen att framlägga förslag till de åtgärder, vartill den nu avslutade utredningen kan giva anledning.

I de från sjöfartshåll avlåtna, till oss remitterade eller på annat sätt överlämnade, skrivelserna hava de huvudsakliga erinringarna riktats mot förhållandet mellan järnvägar, i främsta rummet statens järnvägar, och sjöfart. Såsom av det följande framgår, torde emellertid en första förutsättning för uppnåendet av en tillfredsställande reglering av förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel få anses vara, att frågan om reglering av förhållandet mellan olika landtrafikmedel bringas till lösning.

Om man, såsom på järnvägshåll är vanligt, betraktar järnvägarnas färjeförbindelser såsom järnvägstrafik, står Sverige i järnvägsförbindelse icke blott landvägen med Norge och Finland utan även sjövägen: omedelbart

med Danmark och Tyskland och medelbart med en stor del av Europas fastland. Att härvid vissa intressekonflikter mellan järnvägar och sjöfart kunna uppträda och, såsom av från sjöfartshåll gjorda erinringar framgår, även uppträtt, är naturligt. Vi hava i bilaga 1 undersökt denna fråga och härvid funnit utrett, att de från sjöfartshåll framhållna riskerna för tillgodoseende av utländska hamnars och utländsk sjöfarts intressen med åsidosättande i viss mån av landets egna intressen numera bliva mera beaktade än vad tidigare varit fallet. Vad färjtrafiken på Danmark och Tyskland angår, fyller densamma för landets näringsliv synnerligen betydelsefulla uppgifter. Av nu anförda skäl och med beaktande av nu kända förhållanden hava vi icke funnit anledning ingå på närmare prövning rörande omfattningen och arten av den konkurrens mellan direkt järnvägsbefordran från eller till utlandet och kombinerad befordran med järnväg och fartyg oftast över andra hamnar än färjhamnar, som till äventyrs kan föreligga.

Konkurrensen om den inrikes trafiken mellan land- och sjötrafikmedel torde huvudsakligen omfatta godstrafiken även om, särskilt på de korta sträckorna, i vissa fall en stark konkurrens kan förekomma om persontrafiken. På längre och i viss mån även på kortare avstånd tillgodoser den inrikes persontrafiken till sjöss icke ett dagligt behov av förflyttning av trafikanter från en ort till en annan — dylika behov tillgodoses huvudsakligen med landtrafikmedel. Sjötrafiken tillgodoser, förutom vissa specialförbindelser, såsom till och från Gotland och Öland, skärgårdstrafik o. s. v., främst behovet av sådana turist- och rekreationsresor, där själva färden utgör ett väsentligt moment. Detta slag av trafik torde i stort sett icke vara utsatt för någon utpräglad konkurrens från landtrafikmedlens sida, och på grund härav hava vi vid vår här föreliggande utredning funnit oss, liksom fallet var i 1935 års betänkande, i huvudsak kunna lämna frågan om konkurrensen i vad den avser persontrafik å sido.

Av det nu anförda framgår, att vi vid här föreliggande utredning funnit oss böra ägna vår uppmärksamhet åt konkurrensen mellan land- och sjötrafikmedel i fråga om godsbefordran i inrikes trafik.

II. INRIKESSJÖFARTENS OMFATTNING OCH BETYDELSE.

A. Inrikessjöfartens omfattning.

Uppgifterna i efterföljande statistiska översikt avse, i den mån ej annat angives, år 1934.

Enligt den i bilaga 2[1] intagna tabellen uppgår *bruttodräktigheten* av de i tabellen medräknade fartygen till cirka 225 000 bruttoton,[2] varav cirka 95 000 bruttoton komma på fartyg, som endast gått mellan svenska hamnar, samt cirka 130 000 bruttoton på fartyg, som gått i trafik mellan såväl svenska som utländska hamnar. Reducerar man den senare siffran med ledning av kända tal för de i utrikes och inrikes fart av dessa fartyg intjänade frakterna, blir den mot den inrikes farten svarande dräktigheten av dessa fartyg 55 000 bruttoton och hela den mot den inrikes trafiken svarande dräktigheten (95 000 + 55 000 =) 150 000 ton.

Några uppgifter om det i den *inrikes sjöfarten investerade kapitalet* finnas icke. Stora svårigheter möta också att härom göra noggranna uppskattningar. Vi hava emellertid gjort följande approximativa beräkningar.

Med utgångspunkt från bokförings- och försäkringsvärden av i inrikes fart gående fartyg har man beräknat dessas värde till 25 à 30 milj. kronor.

Det i hamnar och anordningar för deras utnyttjande investerade kapitalet, vilket utgör huvuddelen av det för den inrikes sjöfarten i anspråk tagna kapitalet, har inom svenska hamnförbundet uppskattats till omkring 500 milj. kronor. Om man med ledning av hamnarnas intäkter av inrikes, respektive utrikes fart fördelar detta belopp, torde drygt en tredjedel eller i avrundat tal 175 milj. kronor kunna beräknas belasta den inrikes sjöfarten.

Det i våra kanaler investerade kapitalet beräknas uppgå till drygt 100 milj. kronor, varav i statens kanaler cirka 43 milj. kronor. Av kanalintäkterna torde ungefär två tredjedelar kunna beräknas härröra från den inrikes trafiken. I proportion härtill skulle på denna trafik av det investerade kapitalet komma ungefär 70 milj. kronor.

Det i fyrar, lotsstationer och andra anläggningar för farledernas använd-

[1] Beträffande de undersökningar, vilka ligga till grund för de i bilaga 2 framlagda uppgifterna, samt det närmare resultatet av dessa undersökningar, hänvisas förutom till nämnda bilaga till sid. 14 o. f. i det följande.

[2] Bruttoton, eller fullständigare bruttoregisterton, är fartygets inre volym, mätt i 100 eng. kubikfot (motsvarande 2.83 kubikmeter) under fasta däck.

ning investerade kapitalet uppgår till över 20 milj. kronor. Om än den inrikes sjöfarten är befriad från fyr- och båkavgifter, kan dock med hänsyn till trafikens omfattning ungefär hälften av detta belopp beräknas komma på den inrikes sjöfarten.

Nu framlagda uppskattningar giva vid handen, att det för närvarande av den inrikes sjöfarten utnyttjade kapitalet torde uppgå till drygt en fjärdedels miljard kronor.

Beträffande den *sysselsättning, som den inrikes sjöfarten ger,* finnas inga exakta uppgifter. Emellertid ha vissa uppskattningar kunnat göras.

I kommerskollegii statistik finnas uppgifter om antalet anställda i medeltal under året å fartyg av olika slag och storlek. Med ledning av dessa siffror och uppgifter om antalet fartyg av olika storlek enligt det primärmaterial, som legat till grund för uppgifterna i bilaga 2, har antalet anställda beräknats till 5 500 man. Härvid är dock att märka, att en del av fartygen icke gå i trafik hela året, varför viss del av den sålunda redovisade personalen icke haft sysselsättning hela året. Antalet anställda på sådana fartyg, som gått i såväl utrikes som inrikes trafik, har reducerats med ledning av fraktbeloppen på samma sätt som siffran för bruttoton i det föregående.

Beträffande sysselsättningen med stuveriarbete vid inrikes båtar, räknat i antal arbetstimmar, hava uppgifter erhållits från Södra Sveriges och Norrlands stuvareförbund beträffande arbete, utfört av till nämnda förbund anknutna företag. En omräkning av dessa siffror till antal i stuveriarbete annat än tillfälligt sysselsatta bjuder svårigheter på grund av stuveriarbetets ojämnhet. De bäst sysselsatta stuveriarbetarna arbeta ett antal timmar, motsvarande cirka två tredjedelar av ett normalt arbetsår. Många, som hava sin väsentliga bärgning av stuveriarbete, hava emellertid betydligt färre arbetstimmar. Att räkna efter största antalet på en ort samtidigt sysselsatta ger en för hög siffra, då kanske hela detta antal blivit sysselsatt endast ett par veckor av året. Med hänsyn till dessa omständigheter samt med tillägg för det antal man, som kan antagas vara sysselsatt vid andra än till ovannämnda förbund anslutna företag, torde antalet för den inrikes linjesjöfarten sysselsatta, vilka haft stuveriarbete annat än tillfälligt, kunna uppskattas till drygt 2 000 man.

Den vid hamnarna anställda personalen uppgår till ungefär 2 500 man. Av dessa torde drygt en tredjedel eller minst 900 man kunna anses vara sysselsatta för den inrikes sjöfartens räkning. Härtill komma vidare rederier, mäklare, sjöassuradörer och speditörer samt hos dessa anställd personal. Den för den inrikes sjöfarten av denna grupp i anspråk tagna personalen torde kunna uppskattas till 600 man. Nu berörda personal torde alltså i avrundat tal kunna beräknas till cirka 1 500 man.

Nu angivna beräkningar giva alltså vid handen, att totalantalet av vid den inrikes sjöfarten sysselsatta uppgår till approximativt (5 500 + 2 000 + 1 500 =) 9 000 man.

Beträffande det av *den inrikes sjöfarten transporterade passagerarantalet* finnas inga uppgifter i den årliga statistiken.

Den *inrikes sjöfartens trafikarbete i godsbefordran*, d. v. s. antalet tonkilometer, finnes icke heller officiellt redovisat.

I *inrikes sjöfart transporterade godsmängder* redovisas i kommerskollegii sjöfartsstatistik för rikets hamnar och lastageplatser.

Denna statistik avser emellertid allenast sådana hamnar och lastageplatser, som hava av Kungl. Maj:t fastställd hamntaxa eller grundpenningstaxa, varjämte statistiken endast omfattar sådant gods, för vilket hamnavgift debiteras.[1]

Nu berörda förhållanden medföra, att siffrorna i statistiken bliva för låga. Vidare bliva siffrorna för det lossade godset högre och komma därmed närmare det verkliga förhållandet än siffrorna för det lastade godset. På grund av sistberörda förhållande hava vi vid följande redogörelse använt oss av siffrorna för lossat gods.

Enligt kommerskollegii statistik uppgick det lossade godset till 7.97 milj. ton, varav 3.16 milj. ton i flottning bogserat virke. På grund av statistikens nyssberörda ofullständighet är denna siffra emellertid för låg. Enligt inom kommerskollegii statistiska byrå gjorda uppskattningar torde sålunda den icke redovisade godsmängden kunna antagas uppgå till cirka 2.5 milj. ton. Härav torde knappt hälften belöpa på sådana eljest uppgiftsskyldiga hamnar, där avgiftsplikt icke förelegat för visst gods, och drygt hälften på sådana hamnplatser, för vilka icke redovisningsskyldighet föreligger. Vid sådant förhållande kan den lossade godsmängden uppskattas till omkring 10.5 milj. ton, varav 7 milj. ton framförda å köl.

Den *redovisade bruttoinkomsten i inrikes fart* uppgick till 37.9 milj. kronor.

Häri ingå ej en stor del prämfrakter och frakter för fartyg under 20 nettoregisterton.[2] Av sådana fartyg hava särskilt bogserbåtar betydelse, enär dessa kunna hava en maskinstyrka på 400 à 500 hästkrafter och således förmåga att utföra ett stort transportarbete.

Av inkomsterna, 37.9 milj. kronor, voro 6.6 milj. kronor eller ungefär en sjättedel, passageraravgifter. År 1913 utgjorde däremot en fjärdedel av de redovisade inkomsterna passageraravgifter.

[1] Hamnavgift debiteras bland annat icke för avgående inrikes gods i Stockholm och Göteborg. I Göteborg är dessutom större delen av det inrikes ankommande godset icke belagt med avgifter.

[2] Nettoregisterton, i det följande benämnt nettoton, är fartygets inre volym, mätt i 100 eng. kubikfot (motsvarande 2.83 kubikmeter) under fasta däck med avdrag framförallt för maskinen, kolboxar, besättningens utrymmen och barlastrum. Övriga utrymmen på bogserbåtar äro merendels obetydliga.

Inkomsterna av godstrafiken, häri inräknat postavgifter å 0.2 milj. kronor, utgjorde således 31.3 milj. kronor eller ungefär fem sjättedelar av totalbeloppet.

Såsom senare kommer att närmare utvecklas, utgör frakten icke hela ersättningen för kostnaden för sjötransport. Storleken av sekundära kostnader för viss trafik är närmare angiven i kap. III C. Med ledning bland annat av dessa uppgifter ha vi uppskattat de sekundära kostnaderna för hela den inrikes godstrafiken till 11 milj. kronor. Trafikanternas kostnader för inrikes sjöledes godsbefordran bliva således cirka 42 milj. kronor.

Lämnade uppgifter beträffande viss del av den i hamnarna lossade godsmängden samt av rederierna intjänade bruttofrakter äro hämtade ur den officiella statistiken och äro där redovisade sedan många år tillbaka. Med varandra fullt jämförbara torde uppgifterna vara från och med år 1927, då en mindre ändring av redovisningen för godset genomfördes. De ovannämnda uppgifterna sammanställas i nedanstående tabell för åren 1927—1934.

År	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Godsfrakter i inrikes trafik, milj. kr.[1]	35.1	34.9	35.5	36.0	31.4	26.6	26.8	31.1
Lossad godsmängd, milj. ton . . .	7.15	7.10	7.56	7.99	6.41	5.75	6.04	7.97
Därav godsmängd utom flottgods, milj. ton	4.72	4.74	5.19	4.98	4.37	3.76	3.69	4.81

[1] Exklusive postavgifter.

Frånsett 1931—1933 års kris har sjöfartens godsmängd således hållit sig väl fram till år 1934. Bruttoinkomsten har däremot sjunkit, vilket synes innebära att genomsnittsfrakten per ton sjunkit. Detta senare innebär en bekräftelse på ett allmänt känt förhållande.

B. Olika slag av inrikes sjöfart.

Den inrikes sjöfarten kan indelas dels i fart på längre eller kortare distanser, dels i kustfart eller inre fart, dels ock i linje- eller trampfart.

Till inre fart räknas här sjöfart på insjöar, inre vattendrag och kanaler; till kustfart övrig inrikes fart.

Med linjefart ombesörjes regelbunden trafik mellan vissa orter. Härigenom få trafikanter möjlighet att med i förväg kända transportlägenheter försända godskvantiteter, vilka icke var för sig äro av sådan storlek, att de kunna utnyttja ett fartygs hela lastförmåga. Linjefarten motsvarar sålunda vanlig godsbefordran med järnväg.

Fartyg, som gå i trampfart, destineras däremot till olika hamnar allt

efter rådande behov och ombesörja oftast transport av godspartier, som utgöra hela fartygslaster. Trampfart motsvarar alltså järnvägarnas massgodsbefordran i slutna tåg.

Någon fullt tydlig gräns mellan linjefart och trampfart finnes dock icke. I linjefart, vilken, såsom av det föregående torde framgå, är bäst ägnad att ombesörja transport av mindre godspartier, transporteras väsentligen mera högvärdigt gods, särskilt sådant, som enligt sjöfartens terminologi betecknas som styckegods,[1] vilket vanligen icke förekommer i större samlade mängder, under det att trampfarten huvudsakligen ombesörjer massgodstransporter.

De för det mera högvärdiga godset avsedda linjefartygen hava vanligen en relativt hög fart, vilket gör dem lämpade att samtidigt ombesörja passagerartrafik. Fördelen av att vid linjefart kombinera gods- med passagerarbefordran är så stor, att man ytterst sällan påträffar fartyg, uteslutande avsedda för passagerarbefordran. Fartyg, avsedda uteslutande för befordran av gods i linjefart, förekomma däremot relativt allmänt, beroende därpå att godstrafiken är avsevärt större än persontrafiken.

Några årliga uppgifter om uppdelning av den inrikes sjöfarten i nu angivna kategorier finnas icke i den officiella statistiken. Inom kommerskollegium har emellertid, senast på grundval av uppgifter för år 1933, genomförts en specialundersökning, vilken avser en i detalj genomförd uppdelning på olika slag av sjöfart.

Följande tabell utgör ett sammandrag av undersökningens uppgifter om bruttoinkomst, sammanlagt för passagerare och gods, fördelade efter olika slag av trafik.

Härvid är emellertid att märka, att av bruttoinkomsten, 33.4 milj. kronor, ett belopp av cirka 4.4 milj. kronor icke kunnat specificeras, enär förefintliga uppgifter icke varit tillräckligt vägledande.

Fördelningen av återstående 29 milj. kronor av bruttofrakterna är följande:

		Milj. kr.	Procent
Lokal- och hamntrafik		3.6	12
Inre fart			
Linjefart	4.0		
Trampfart	1.6	5.6	19
Kustfart			
Passagerarlinjefart	8.1		
Lastlinjefart	6.2		
Trampfart	5.5	19.8	69
Summa		**29.0**	**100**

[1] Vid järnvägarna avses med styckegods partier under 2.5 ton samt med kollivikt under 500 kilo, för vilka frakt erlägges enligt de två högsta tarifferna. Vid sjöfarten avses med styckegods i stort sett allt gods, som kan lossas och lastas med vinsch och göling, dock frånsett stora, enhetliga partier.

Lokal- och hamntrafik är huvudsakligen passagerartrafik.

Av linjefarten i inre fart torde övervägande delen vara passagerarlinjefart, varmed här avses trafik med kombinerade passagerar- och lastfartyg, vilka ofta kunna ha sin väsentliga inkomst av godstrafik. Av de 4.4 milj. kronor, som ej kunnat specificeras, torde övervägande delen eller cirka 4.0 milj. kronor vara intjänade av fartyg i trampfart.

Man får härvid följande summariska fördelning:

Linjefart (inräknat lokal- och hamntrafik) c:a	22.3 milj. kronor	67	procent
Trampfart	» 11.1 »	» 33	»
Summa	**33.4** milj. kronor	**100**	procent

C. I inrikes sjöfart använda fartyg och deras frakter.

På grundval av i kommerskollegium befintligt material för år 1934 har genom vår försorg verkställts en undersökning, vars resultat återgives i de såsom bilaga 2 vid betänkandet fogade tabellerna, till vilka hänvisas. De i bilagan intagna tabellerna visa antalet fartyg, bruttoton samt intjänade bruttofrakter för fartyg, som gått i inrikes sjöfart, fördelade på fartyg med olika framdrivningssätt och storlek, mätt i bruttoton.

Å omstående sida lämnas ett sammandrag av den av berörda tabeller, som utvisar frakterna och deras fördelning. I detta sammanhang lämnas jämväl motsvarande uppgifter för år 1927, vilka sammanställts efter en något förenklad metod.

Av sammanställningen framgår huvudsakligen följande. Den inrikes sjöfartens totala bruttoinkomster hava sedan år 1927 minskats med 11 procent. Inkomsterna av passagerartrafik hava minskats med 7 procent och av godstrafik med 11 procent.

Inkomstminskningen har varit stor för fartyg under 500 bruttoton. Däremot hava de större fartygens inkomster väsentligt ökats.

Beträffande de i tabellen upptagna olika slagen av fartyg må framhållas följande. Under rubriken passagerarfartyg samt kombinerade passagerar- och lastfartyg hava upptagits fartyg, som intjänat mer än cirka 5 procent av sina bruttoinkomster på passagerartrafik.[1] För dessa fartyg, vilka utan nämnvärda undantag torde hava gått i linjefart, hava totala inkomsterna minskats. Denna minskning, som drabbat inkomsterna av såväl passagerar- som godstrafik, kommer helt på fartyg under 500 ton, under det att båda inkomstkategorierna ökats, dock ej med motsvarande belopp, för fartyg över 500 ton. Detta torde i viss mån bero på övergång från mindre till större fartyg. Minskningen av inkomsterna för de mindre fartygen, speciellt

[1] I sammanställningen äro de passagerarinkomster, som intjänats på till lastfartyg förda fartyg, 0.1 milj. kronor, inräknade bland inkomster av passagerare för passagerarfartyg.

Fartyg med dräktighet i bruttoton[1]	Passagerarfartyg samt kombinerade passagerar- och lastfartyg[2]		Lastfartyg[2]				Summa inkomst i godstrafik[3]	Summa bruttoinkomst
			Ångfartyg	Motorfartyg	Segelfartyg med hjälpmaskin	Segelfartyg utan hjälpmaskin		
	Passagerare	Gods	Gods					
Bruttoinkomster för år 1927 i milj. kronor.								
under 500	6.3	7.8	10.8	3.4	3.6	1.2	26.8	33.1
500 och däröver	0.8	2.8	5.7	—	—	—	8.5	9.3
Summa	**7.1**	**10.6**	**16.5**	**3.4**	**3.6**	**1.2**	**35.3**	**42.4**
	17.7		**19.9**		**4.8**			
Bruttoinkomster för år 1934 i milj. kronor.								
under 500	5.4	3.8	7.1	3.1	5.4	0.2	19.6	25.0
500 och däröver	1.2	3.1	8.6	—	—	—	11.7	12.9
Summa	**6.6**	**6.9**	**15.7**	**3.1**	**5.4**	**0.2**	**31.3**	**37.9**
	13.5		**18.8**		**5.6**			
Ökning eller minskning 1927 – 1934 i procent.								
under 500	— 14	— 51	— 34	— 9	+ 50	— 83	— 27	— 24
500 och däröver	+ 50	+ 10	+ 51	—	—	—	+ 38	+ 39
Summa	**— 7**	**— 35**	**— 5**	**— 9**	**+ 50**	**— 83**	**— 11**	**— 11**
	— 24		**— 6**		**+ 17**			

[1] Något samband mellan bruttoton och lastförmåga finnes icke. Emellertid kan sägas, att ett lastångfartyg med en dräktighet av 500 bruttoton och av det slag, som mestadels användes i kusttrafik, vanligen har en lastförmåga av 400 à 600 ton.

[2] Beträffande grunderna för denna fördelning hänvisas till vad i det följande härom anföres.

[3] Inklusive postavgifter.

beträffande godstrafiken, är emellertid så stark, att den icke enbart kan förklaras genom denna övergång. Då dessa mindre, kombinerade fartyg i mycket stor utsträckning arbeta på kortare distanser, torde man, förutom en viss nedpressning av frakterna, hava att räkna med trafikavledning till bilarna samt uppläggning som anledning till minskningen. Av lastfartygen visa ångfartygen samma tendens som passagerarfartygen beträffande övergång från mindre till större fartyg. Å andra sidan är minskningen av den totala fraktinkomsten för ång- och motorfartyg i godstrafik tillsammantagna relativt liten (6 procent). Frakterna för segelfartyg utan hjälpmaskin hava starkt minskats under det att de för fartyg med hjälpmaskin ökats, vilket visar att en långt gående motorisering av segelfartygen skett. Denna ökning är större än minskningen för de rena segelfartygen, varför inkoms-

terna för denna fartygsgrupp i motsats till övriga ökats. Under det att de sammanlagda godsfrakterna för samtliga fartyg minskats med 11 procent, hava frakterna för segelfartyg med eller utan hjälpmaskin ökats med 17 procent, vilket innebär att deras andel i de totala godsfrakterna ökats från 14 till 18 procent.

Såsom framgår av bilaga 2, har undersökningen även genomförts så, att inrikesfrakterna uppdelats på sådana fartyg, som gått i rent inrikes trafik, och sådana, som gått i såväl utrikes som inrikes trafik, i det följande benämnd blandad fart. Denna undersökning visar som allmän tendens att den blandade farten mest ombesörjts av de större fartygen inom varje grupp. Vad de olika slagen av fartyg beträffar må följande framhållas. Passagerarfartygen hava gått övervägande i rent inrikes trafik. Ångfartyg under 500 ton och motorfartyg hava intjänat cirka 15 procent av de frakter, som belöpa på fartyg i blandad fart. På ångfartyg över 500 ton hava 80 procent av frakterna intjänats i blandad fart. Motorseglarnas frakter falla till 55 procent på fartyg i blandad fart.

D. Omfattningen av inrikessjöfarten i förhållande till den utrikes sjöfarten.

Dräktigheten hos de svenska fartyg, som användes i handelssjöfart, var ungefär 1 600 000 bruttoton. Såsom av det föregående framgår, motsvarar det tonnage, som kommit till användning för den inrikes trafiken, ungefär 150 000 bruttoton, alltså icke fullt en tiondel, av den totala dräktigheten.

Frånsett tidsbefraktningsavgifter utgjorde bruttofrakterna tillhopa 269 milj. kronor, därav ungefär 38 milj. kronor eller 14 procent för den inrikes trafiken och ungefär 231 milj. kronor eller 86 procent för den utrikes trafiken.

Trots att utländska fartyg bedriva utrikes trafik på svenska hamnar i ungefär samma omfattning som svenska fartyg, spelar dock den inrikes sjöfarten större roll för hamnarna och dem som arbeta där än vad man har anledning antaga med ledning av fraktsiffrorna. Orsaken härtill är bland annat att de inrikes fartygen oftare angöra hamn och att deras godskvantiteter behandlas i två hamnar.

Nu berörda förhållanden framgå av följande tabell:

	Fartygstrafiken i hamnarna		Hamnavgifter		Lastade och lossade varor[1]	
	Milj. nettoton	Procent	Milj. kronor	Procent	Milj. ton	Procent
Inrikes sjöfart	46.6	52	6.7	38	12.9	39
Utrikes sjöfart	43.4	48	11.1	62	20.4	61
Summa	**90.0**	**100**	**17.8**	**100**	**33.3**	**100**

[1] Luckorna i statistiken äro större för den inrikes än för den utrikes sjöfarten, vadan inrikessjöfartens andel av den totala trafiken torde vara icke oväsentligt större än vad siffrorna giva vid handen.

Enligt tidigare uppskattning utgör bemanningen i inrikes fart cirka 5 500 man. Den totala bemanningen på svenska fartyg är enligt den officiella statistiken cirka 22 400 man, varav den inrikes trafiken alltså sysselsätter omkring 25 procent.

E. Omfattningen av inrikessjöfarten i förhållande till järnvägarna.

Till belysande av inrikessjöfartens och järnvägarnas relativa betydelse hava i nedanstående sammanställning vissa i det föregående lämnade uppgifter jämförts med motsvarande uppgifter rörande järnvägarna (inklusive färjlederna).

	Statens och enskilda järnvägar enligt allmän järnvägsstatistik	Inrikes sjöfart enligt statistik och beräkning	Summa	Härav inrikes sjöfart %
Personal (vad sjöfarten angår inklusive hamn- och kontorspersonal) .	45 000	9 000	54 000	17[1]
Befordrad godsvikt, milj. ton	24[2]	10[3]	34	29
Bruttoinkomster milj. kr.	297[4]	c:a 50	347	14
Härav:				
Persontrafik » »	100.6	6.6	107.2	6
Postbefordran » »	10.6	0.2	10.8	2
Godstrafik » »	175.9[5]	42.0[6]	217.9	19

[1] Uppgifterna rörande antalet anställda äro icke fullt jämförbara, beroende framförallt på att arbetet inom sjöfarten i viss mån är säsongarbete.

[2] För järnvägarna med avdrag för i statistiken dubbelräknad vikt för gods i samtrafik.

[3] Härav cirka 3.5 milj. ton bogserat flottgods.

[4] Häri ingå, förutom i tabellen upptagna inkomstkategorier, diverse andra med trafiken sammanhängande inkomster.

[5] Inklusive frakttillägg från Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag m. fl. med cirka 7 milj. kronor.

[6] Sjöfrakter med tillägg av beräknade sekundära kostnader.

Nedanstående sammanställning visar bruttoinkomster av inrikes rederirörelse samt egentliga trafikinkomster (inklusive frakttillägg från Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag m. fl.) vid statens och enskilda järnvägar under åren 1927—1934 jämförda med medeltalet för åren 1923—1926. Vidare äro angivna indexsiffror med medeltalet för åren 1923—1926 som bas för såväl rederiernas som järnvägarnas inkomster samt skillnaden mellan dessa.

	Medeltal 1923—1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Bruttoinkomster av inrikes rederirörelse, milj. kr.	42.5	42.4	41.7	42.3	43.4	38.1	33.5	33.4	37.9
Summa trafikinkomster vid statens och enskilda järnvägar, milj. kr.	328	328	314	349	331	292	263	260	287
Index (1923—1926 = 100) för bruttoinkomster av rederirörelse	100	100	98	100	102	90	79	79	89
Index (1923—1926 = 100) för inkomster av järnvägsrörelse	100	100	96	106	101	89	80	79	88
Rederiindex över- eller understiger järnvägsindex	—	0	+2	—6	+1	+1	—1	0	+1

Sammanställningen visar, att inrikessjöfartens och järnvägarnas inkomster följt praktiskt taget samma utvecklingslinjer. Största avvikelsen uppvisar år 1929, då järnvägstrafiken steg bland annat på grund av de svåra isförhållandena, som framtvingade landtransport från västkusthamnar av gods, som eljest plägar gå direkt med utrikes sjöfart till ostkusthamnar. Den starka inkomstminskningen vid järnvägarna från 1929 till 1931 har till ej oväsentlig del föranletts av då genomförda taxesänkningar vid järnvägarna.

III. FÖRHÅLLANDET MELLAN JÄRNVÄGAR OCH SJÖFART.

A. Sammanfattning av från sjöfartshåll framförda erinringar och synpunkter.

Det nuvarande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel har varit föremål för åtskilliga till oss remitterade eller överlämnade framställningar från olika grenar av sjöfartsnäringen. En redogörelse för det huvudsakliga innehållet i dessa framställningar ävensom i de över desamma avgivna utlåtandena är såsom bilaga 3 fogad vid detta betänkande. I det stora hela torde vi här kunna inskränka oss till att hänvisa till sagda bilaga. Vi hava för avsikt att i det följande i vederbörligt sammanhang upptaga de olika erinringarna till närmare behandling. Emellertid hava vi funnit önskvärt att redan nu lämna en kortfattad systematisk framställning av de olika huvudfrågor, kring vilka de gjorda erinringarna gruppera sig.

Dessa huvudfrågor äro följande: 1) den ordinarie järnvägstaxans uppbyggande; 2) fraktnedsättningspolitiken vid järnvägarna; 3) konkurrensen från lastbilarna; 4) inre konkurrens inom sjöfarten; samt 5) sjöfartens belastning med avgifter till det allmänna och på grund av sociallagstiftning.

Beträffande statens järnvägars nu gällande ordinarie taxa har framhållits, att densamma med avsikt konstruerats så, att trafik drages från andra trafikmedel.

De flesta anmärkningarna hava emellertid riktats mot järnvägarnas, enkannerligen statens järnvägars, fraktnedsättningspolitik.

Dessa anmärkningar avse huvudsakligen följande synpunkter: Den nu tillämpade fraktnedsättningspolitiken vore icke sådan, som lämpade sig för ett statsföretag, vilket måste inordnas som ett led i statens ekonomiska politik över huvud för att gagna statens övriga intressen. Genom fraktnedsättningarna ansåges vidare kostnader bliva övervältrade från trafikanterna till det allmänna, i sista hand skattebetalarna, enär allt för höga nedsättningar medgåves. Till nedsättningarna knötes slutligen olämpliga villkor, såsom fordran på viss minimikvantitet eller fordran att allt gods från vederbörande trafikant skulle sändas järnvägsledes.

Den sålunda av järnvägarna bedrivna taxepolitiken har ansetts leda till förfång för hamnarnas och sjöfartens intressen på ett sätt, som icke ansetts vara förenligt med nationalekonomiska synpunkter eller med statsmak-

ternas strävanden att stödja sjöfarten. Härigenom vållades nämligen en förskjutning av hamnarnas naturliga uppland och av transportvägarna, varjämte i kanaler, hamnar och sjöfart nedlagt kapital spolierades. Osäkerhet och planlöshet uppstode inom transportväsendet, och vidare kunde de individuella nedsättningarna innebära ett gynnande av viss man. Risk förelåge att vissa sjöfartsförbindelser, om viss del av deras trafik på grund av den av järnvägarna förda taxepolitiken betoges dem, måste indragas till förfång för ännu kvarstående trafikbehov, som icke lämpligen kunde på annat sätt tillgodoses.

Vidare har påpekats den inverkan, som konkurrensen från lastbilarna utövar på den inrikes linjesjöfarten. Det kunde befaras, har bland annat framhållits, att styckegodset, för vilket betalades bättre frakter än för annat gods, komme att gå förlustigt för sjöfarten, särskilt på kortare sträckor, med påföljd att redarna för därav berörda sträckor nödgades, om trafiken över huvud skulle kunna upprätthållas, söka täcka sina kostnader genom höjda frakter å massgodset.

Uppmärksamheten har vidare fästs å den konkurrens, som inom sjöfarten delvis med stöd av gällande lagstiftning bedrives av den mindre motorbåtsflottan — ofta segelfartyg, som försetts med hjälpmaskin eller helt motoriserats — gentemot den dyrbarare och bättre organiserade ångbåtsflottan.

Från sjöfartshåll har slutligen framhållits, att sjötrafiken vore belagd med en mängd avgifter till det allmänna och begränsad till sin rörelsefrihet genom författningsbestämmelser av skilda slag, ej minst på sociallagstiftningens område, vartill motsvarighet — i varje fall icke på långt när i samma utsträckning — ej funnes beträffande andra trafikmedel. I nära samband med frågan om sjöfartens avgifter till det allmänna står den jämväl i flera framställningar upptagna frågan om sjöfartens så kallade sekundära kostnader.

I de från sjöfartshåll avlåtna skrivelserna hava gjorts upprepade framställningar om vidtagande av en allsidig och ingående undersökning av alla de omständigheter, som krävde beaktande i samband med fastställande av riktlinjer för järnvägstaxepolitiken och därmed samhörande förhållanden. Särskilt i betraktande av den starka konkurrensen mellan olika trafikföretag måste det, har det anförts, framstå såsom för staten angeläget, att utredning verkställdes om fraktnedsättningarna och dessas inverkan på andra trafikföretags rörelse. Det vore nödvändigt, att denna utredning omfattade såväl järnvägar som sjöfart och biltrafik. Vidare har framhållits, att järnvägsstyrelsens rätt att bevilja nedsättningar i järnvägarnas tariffer måste utövas under viss kontroll.

B. Förutsättningar och villkor för skilda trafikmedel.

1. Allmänna synpunkter.

Olika slag av kommunikationsmedel i allmän trafik ha att arbeta under vitt skilda förutsättningar och villkor. Vart och ett av berörda kommunikationsmedel får härvid uppgifter att fylla, vilka icke eller icke lika väl kunna övertagas av ett kommunikationsmedel av annat slag. Gränsfall finnas emellertid alltid, i vilka olika slag av kommunikationsmedel kunna komma till användning.

Före biltrafikens tillkomst hade på godsbefordringens område utbildat sig en så att säga naturlig fördelning av godstransporterna mellan järnvägar och sjöfart. I berörda gränsfall tjänstgjorde järnvägarnas offentliga taxor och tariffer som regulator. Då särskilda fraktnedsättningar i konkurrens med sjöfarten endast sparsamt förekommo, undergick godstransporternas fördelning på olika slag av trafikmedel icke allt för stora eller snabba ändringar, om än järnvägsnätets utbyggnad och järnvägstaxans vid olika taxerevisioner i allmänhet fortgående sänkning särskilt på långa avstånd varit ägnade att öka järnvägarnas betydelse i förhållande till den inrikes sjöfarten, medan å andra sidan vidtagna åtgärder för bedrivande av vintersjöfart och taxesänkningar lett till ökning, resp. vidmakthållande av sjötrafiken.

I dessa tidigare relativt lugna förhållanden innebar lastbilstrafikens tillkomst ett i hög grad störande moment. Man nödgades att för hävdande av järnvägarnas ställning i konkurrensen med lastbilstrafiken på väsentliga punkter omlägga järnvägarnas godstaxa, varvid nya konkurrensförhållanden uppkommo även beträffande järnvägar och sjöfart; man såg sig även i avsikt att stärka järnvägarnas ekonomi föranlåten att i större utsträckning än tidigare medgiva särskilda mot sjöfarten riktade nedsättningar. Å sin sida har sjöfarten sökt att till sin fördel utnyttja de möjligheter till uppnående av lägre fraktkostnader för sjögodsets spridning över land, som lastbilstrafiken medfört, varvid under senaste tid vissa större rederier förvärvat en del företag, som ombesörja eller förmedla lastbilsbefordran inom vidsträckta områden.

På grund av anförda omständigheter ha järnvägarnas och sjöfartens intresseområden kommit att skära varandra i allt mer vidgade sektioner, och konkurrensen mellan sagda kommunikationsmedel har ökats på ett sätt, som framkallat allvarliga bekymmer hos sjöfartens målsmän och som även enligt vår mening kan medföra betydande risker.

De svårigheter, som möta vid ett övervägande av åtgärder för reglering av berörda konkurrens, äro betydande. De torde få anses främst bero därpå, att de naturliga förutsättningarna för olika trafikslags verksamhet

äro så olika, att det icke lärer vara möjligt att åvägabringa likvärdighet i de villkor, under vilka trafiken må bedrivas inom gemensamma intresseområden. Till belysande härav skall i det följande i korthet redogöras för de principiella olikheter i förutsättningar och villkor för olika slag av trafikmedel, som göra sig gällande beträffande *dels* skyldigheten att anlägga och underhålla järnvägar, landsvägar och vattenvägar, *dels* de olika kommunikationsföretagens rättsliga ställning i förhållande till staten, *dels* kommunikationsgeografiska förhållanden, och slutligen *dels* trafikmedlens prestationsförmåga.

I första rummet må härvid erinras om den olika ställning, som skilda trafikutövare intaga till den av dem trafikerade vägbanan eller farleden. Järnvägsföretagen, såväl statens som enskilda, hava att själva anlägga och underhålla den av dem befarna vägbanan, medan åter utövare av lastbilstrafik och rederier äga att begagna av det allmänna iordningställda och underhållna vägar och farleder. Det åligger härvid utövare av järnvägstrafik att — med av det allmänna medgivna undantag — sörja för anskaffande, förräntning och förnyelse av vägkapitalet i dess helhet, oberoende av trafikens omfattning, medan åter utövare av sjöfart och lastbilstrafik äga tillträde till redan iordningställda vägar och icke behöva bidraga till förräntning av i vägar, farleder och hamnar nedlagt kapital i högre grad än som svarar mot deras relativa användning av sagda vägar m. m., allt under förutsättning att bidrag av dem över huvud taget utkräves till sådan förräntning.

Ett motsvarande förhållande äger rum i fråga om vägens underhåll. Järnvägsföretagen bära i detta hänseende en odelad börda, övriga kommunikationsföretag svara endast för kostnader, som stå i proportion till omfattningen av deras trafik.

Det är i detta sammanhang icke lämpligt att ingå på den svårbedömda frågan, huruvida sjöfart och lastbilar författningsenligt ålagda skatter och umgälder för vägars och farleders nyttjande motsvara de krav, som skäligen kunna ställas. Av större betydelse för konkurrenslägets bedömande än denna i och för sig viktiga fråga är, att utövare av lastbilstrafik och sjöfart, vad de senare beträffar särskilt sådana som använda sig av små fartyg, på grund av vägars och farleders upplåtande för alla icke behöva insätta något större kapital, när de gå att upptaga konkurrens med ordnade reguljära förbindelser till lands eller vatten. Vid tecknande av avbetalningskontrakt kan en lastbil förvärvas mot en ringa kontant likvid, och för ett förvärv av en motorseglare fordras ett obetydligt kapital jämfört med det, som är bundet i reguljära, främst järnvägs- men även sjöförbindelser, vilkas ofta bäst betalande trafik småföretagen söka leda till sig. Lättheten för småföretagare att utan större ekonomiska risker upptaga konkurrens med de

storföretag, som tillhandahålla reguljär trafik, har lett till att förstnämnda slag av företagare ökats i antal därhän, att den konkurrens de tillsammans utöva kommit att utgöra ett hot mot de reguljära förbindelsernas ekonomi och i många fall även fortbestånd.

Beträffande de rättsliga förhållanden, under vilka trafik av olika slag får upptagas och bedrivas, må anföras följande.

Sjöfarten har av ålder varit en fri näring. Något tillstånd erfordras icke för rederirörelse eller för hamnars angörande. Sjöfartens idkare äro emellertid genom ett flertal författningar, främst sjölagen, bundna att iakttaga vissa bestämmelser, som i första hand avse säkerheten, befraktningen, den sociala omvårdnaden av fartygens besättningar samt sjöfartsavgifter.

Viss slags sjöfart med mindre fartyg är, på sätt närmare kommer att behandlas i annat sammanhang, frikallad från åtskilliga förpliktelser, som gälla större fartyg.

För anläggning och trafikering av enskild järnväg fordras koncession, som meddelas av Kungl. Maj:t. Järnvägsföretagens verksamhet regleras genom dels vissa författningar, främst järnvägstrafikstadgan, dels i instruktion för järnvägsstyrelsen samt i olika koncessioner intagna bestämmelser. Med hänsyn till att järnvägarna vid deras anläggning ansetts erhålla ett faktiskt monopol i fråga om landtransporter hava järnvägarna i Sverige liksom i andra länder ålagts förpliktelser och ställts under en statlig kontroll, som i viktiga avseenden saknar motsvarighet beträffande kommunikationsföretag av andra slag. Här må endast erinras om den järnvägarna åliggande skyldigheten att befordra resande och gods under de villkor och enligt de bestämmelser, som av Kungl. Maj:t utfärdats eller kunna komma att fastställas. Järnvägarna måste härvid byggas och utrustas så, att å dem kunna inom stadgade tidsfrister ombesörjas befordran av en antaglig blivande maximitrafik. Deras taxor, som äro offentliga, fastställas vidare av Kungl. Maj:t. Vid taxornas uppställning ha i viss utsträckning allmänekonomiska synpunkter fått göra sig gällande framför de företagarekonomiska.

Den allmänna lastbilstrafiken är i första hand reglerad genom en efter riksdagens hörande tillkommen motorfordonsförordning. Trafik får ej bedrivas utan av vederbörande administrativa myndighet lämnat tillstånd. Utöver i förordningen specificerade bestämmelser, som skola intagas i trafiktillstånd av olika slag, skola dessa, jämlikt § 27 mom. 2, upptaga de villkor och bestämmelser, som i varje särskilt fall prövas nödiga.

Beträffande den allmänna lastbilstrafiken hava statsmakterna sålunda principiellt hävdat statens överhöghet i fråga om beviljande av tillstånd till allmän trafik och meddelande av bestämmelser angående de villkor, under vilka trafiken må utövas. I gällande motorfordonsförordning och givna

tillstånd till lastbilstrafik intagna bestämmelser till reglering av trafiken hava emellertid i 1935 års betänkande befunnits icke motsvara tidslägets fordringar. Av skäl, som i nämnda betänkande angivits, har föreslagits en mera ingående reglering av godsbefordran med lastbilar i fjärrtrafik än som ansetts erforderlig i närtrafik. Det allmännas ökade kontroll över taxeväsendet i fjärrtrafik har härvid tillmätts stor betydelse.

Av förestående redogörelse, som med hänsyn till frågekomplexets omfattning måst göras summarisk, framgår, att statsmakten i angivna avseenden har större befogenhet gentemot de kommunikationsföretag, som avse landbefordran, än gentemot sjöfarten. Den allmänna lastbilstrafiken är icke, även då den utövas i öppen konkurrens med järnvägarna, i den praktiska utövningen bunden av förpliktelser, motsvarande dem, som åvila järnvägsföretagen. I analogi härmed äro vissa mindre fartyg underkastade delvis mindre stränga bestämmelser än övriga fartyg.

Slutligen må framhållas, att antalet utövare av allmän lastbilstrafik ytterst är beroende av i vilken utsträckning tillstånd till bedrivande av sådan trafik lämnas, medan åter antalet smärre motorseglare icke kan av myndigheterna begränsas.

Vi övergå härefter till undersökning av de olika trafikslagens möjligheter att göra sig gällande med hänsyn till järnvägs- och landsvägsnätets utsträckning samt vattenvägarnas längd och belägenhet.

Järnvägarnas banlängd uppgick vid 1934 års slut till cirka 16 600 km. Antalet stationer samt håll- och lastplatser utgjorde cirka 3 600 på ett medelavstånd från varandra av 4.4 km. I förhållande till befolkningens storlek är Sverige inom Europa det land, som har den största banlängden.

De allmänna vägarnas längd uppgick enligt statistisk årsbok år 1933 till cirka 80 000 km. Härtill komma enskilda vägar.

Inrikes sjöfart bedrives dels i kustfart, dels i kanal- och insjöfart. Kuststräckan uppgår till cirka 2 500 km och, om vikar medräknas, till cirka 7 600 km. Genom kanaler och slussar äro bland andra sjöarna Vänern, Vättern och Mälaren satta i segelbar förbindelse med havet. Antalet hamnplatser med av Kungl. Maj:t fastställda hamntaxor uppgick år 1934 till 278. Ytterligare finnas enligt en år 1928 verkställd inventering[1] cirka 300 hamnplatser med särskilda kajanläggningar. Härtill kommer slutligen ett ej närmare känt antal tilläggsplatser huvudsakligen för lokaltrafik.

Enligt denna översiktliga framställning har av de båda landtrafikmedlen biltrafiken tillgång till ett ojämförligt större vägnät än järnvägarna. Lastbilar kunna i regel befordra gods från dörr till dörr, vilken omständighet, när fråga är om helt korta landtransporter, ställer biltrafiken utom

[1] Enligt uppskattning i »Swedish Ports and Shipping», utgiven 1928 av svenska hamnförbundet under redaktion av H. Eneborg och S. K. Stockman, aktiebolaget H. Klemmings förlag, Stockholm.

tävlan, och när fråga är om längre transporter i förbindelser, där järnväg helt eller delvis finnes, ger biltrafiken visst företräde, vars betydelse dock avtar med befordringsavståndet. Av anledningar, som äro närmare angivna i trafikutredningens tidigare betänkanden, gör sig lastbilstrafiken mest gällande på relativt korta avstånd eller i så kallad närtrafik.

Sjöfarten har tidigare haft visst monopol beträffande transporter från och till platser, som sakna järnväg. Genom biltrafikens tillkomst ha sådana platser i många fall erhållit för godstransporter användbara förbindelser med större hamn eller med järnvägsstation, varigenom sjöfartens monopolställning upphört.

I sådan linjefart, som icke tillgodoser mera lokala behov, är det antal hamnplatser, som angöres, begränsat till ett fåtal. I dessa fall är sjöfarten för godsets vidare spridning ofta beroende av landtrafikmedel. Det måste då ligga i den större reguljära sjöfartens intresse, att landtrafikmedlens taxor upptaga möjligast låga avgifter i kortdistanstrafik men däremot relativt höga avgifter för långa avstånd. I och med lastbilstrafikens tillkomst och järnvägstaxornas anpassning efter i sådan trafik tillämpad prisbildning ha ock landtrafikmedlens frakter å korta och medellånga avstånd blivit starkt sänkta. Emellertid må beaktas, att denna utveckling, om än gynnsam för den större linjetrafiken, dock medfört en försämring för linjefart på kortare distanser.

Biltrafiken utgör sålunda det smidigaste kommunikationsmedlet med tillgång till de längsta och mest förgrenade vägarna. Därnäst komma järnvägarna. I vårt havomflutna och med viktiga inre vattenvägar försedda land ligga praktiskt taget alla större och medelstora städer vid segelbart vatten. Då i längre linjefart endast större platser kunna lämpligen angöras, är denna i vad direkt trafik angår i jämförelse med järnvägarna begränsad till ett relativt litet antal hamnar.

I fråga om de olika trafikmedlens prestationsförmåga synas följande synpunkter förtjäna beaktande.

Den allmänna lastbilstrafiken ombesörjes medelst fordon, vilka i genomsnitt lasta endast cirka 2 ton. Trafiken utövas av småföretagare med i regel endast en à två lastbilar till förfogande. Lastbilarnas sammanlagda antal begränsas ur ekonomisk synpunkt av befintliga möjligheter till någorlunda jämn daglig användning. I betraktande av anförda omständigheter har lastbilstrafiken en starkt beskuren prestationsförmåga. Någon skyldighet att i likhet med den som åvilar järnvägarna ombesörja all uppträdande godstrafik, oberoende av dess storlek, åligger icke och kan av ekonomiska skäl icke åläggas utövare av lastbilstrafik.

Järnvägarnas prestationsförmåga torde få anses som praktiskt taget obegränsad. De nyanskaffningar av materiel och förbättringar av bana och

anläggningar, som kunna erfordras vid starkt stigande trafik, torde järnvägarna icke underlåta att vidtaga, enär sådana, på ett klokt sätt utförda, få väntas medföra vinst. Att beakta är härvid, att järnvägarnas kostnader och även den del därav, som är av föränderlig natur, minskas per trafikenhet, ju större trafiken blir, beroende på att man härvid kan använda sig av allt större såväl godsvagns- som godstågsenheter.

I sjöfart föreligger icke befordringsskyldighet. I linjefart mottages dock i regel allt gods till befordran, låt vara att godset vid undantagsvis uppträdande anhopning kan få ligga kvar, till dess befordringsmöjlighet inträder. I trampfart finnas befordringsmöjligheter praktiskt taget alltid, men frakterna regleras härvid av tillgång och efterfrågan. Sjöfarten torde alltså kunna sägas hava en med järnvägarna i stort sett likvärdig prestationsförmåga, i vad befordringsmängderna angår.

I fråga om befordringshastighet äro emellertid järnvägarna avgjort överlägsna, särskilt sedan man under senare år infört nya transportplaner för godsbefordran och vidtagit andra åtgärder, vilka i hög grad minskat befordringstiden för järnvägsgods, exempelvis så att gods från Göteborg till Stockholm, som enligt 1923 års tågplan kom mottagaren till handa å tredje dagen, enligt 1935 års tågplan framkommer vid samma tid redan å andra dagen.

Medelst dessa nya transportplaner ha järnvägarna, särskilt i vad något längre befordringssträckor angår, i många fall inhämtat det försprång, som biltrafiken tidigare haft i fråga om befordringstid.

I ortsförbindelser, där godsbefordran med olika slag av befordringsmedel kan ifrågakomma, bestämmes valet av transportmedel, utom av i det föregående anförda omständigheter, av priset, om man i detta innefattar hela befordringskostnaden »från dörr till dörr» och jämväl beaktar eventuella olikheter i fråga om emballage- och assuranskostnader m. m. Befraktarna taga givetvis härvid hänsyn till faktiskt utgående befordringsavgifter enligt gällande taxor eller medgivna nedsättningar. Huruvida olika trafikmedels taxor äro mer eller mindre väl avvägda med hänsyn till driftkostnadernas storlek är dem ovidkommande. För oss, som hava att bedöma graden av berättigande i förekommande konkurrens, hava däremot de med befordran genom olika slag av befordringsmedel förbundna driftkostnaderna stor betydelse, och vi komma därför att senare närmare avhandla denna fråga så vitt angår järnvägar och sjöfart.

Trafikantens kostnader vid befordran av gods i större kvantiteter (alltså frånsett fraktstyckegods enligt järnvägens terminologi) omfatta:

Vid befordran med *lastbil* avgift enligt överenskommelse, eventuellt även assuranskostnad.

Vid befordran med *järnväg:*

avgift enligt taxa eller nedsättning, som skall vara offentliggjord eller offentliggöras,

kostnader för lastning och lossning av vagnslastgods, samt

kostnader för erforderliga transporter till och från järnvägsstation.

Vid befordran *sjöledes:*

sjöfrakt enligt rederiets taxa eller enligt träffad uppgörelse,

avgifter för lastning och lossning ävensom för hamnumgälder och assuranskostnader, i den mån ersättning för sådana prestationer icke ingår i sjöfrakten,

kostnader för erforderliga transporter till och från hamn, samt

i de fall då avsändnings- resp. mottagningsorten icke angöres av det fartyg, med vilket befraktning äger rum, kostnader för eventuellt erforderliga längre landtransporter.

Avgifterna vid lastbilsbefordran äro föga sammansatta men i hög grad varierande.

Avgifterna vid järnvägsbefordran kunna anses vara i stort sett kända, även om ytterligare nedsättningar ofta kunna ifrågakomma.

Vid sjöbefordran utgå avgifter av olika slag. Rederierna hava icke, på sätt fallet är med järnvägarna, skyldighet att offentliggöra sina tariffer.

Det är icke möjligt att uppställa någon jämförande tablå, i vilken frakternas storlek vid användning av olika befordringsmedel anges för olika avstånd, enär frakterna växla från fall till fall, beroende på ett flertal lokala eller i övrigt speciella omständigheter.

Erfarenhetsmässigt känner man dock någorlunda, under vilka förhållanden olika slag av befordringsmedel företrädesvis komma till användning, och det synes ej oberättigat att av förefintlig godsfördelning, som tillkommit under en starkt utvecklad konkurrens, draga vissa slutsatser i den betydelsefulla frågan om vilket slag av trafikmedel för skilda fall kan anses bäst ägnat att ombesörja trafiken.

Lastbilstrafikens, den allmännas och den privatas, relativa intrång på järnvägstrafiken framgår i stora drag, om man jämför godstrafikens omfattning vid statens järnvägar å olika avstånd i egen trafik före och efter landsvägstrafikens starka utveckling, varvid som jämförelseår lämpligen kunna tagas åren 1925 och 1934. Beaktas må emellertid härvid, att statens järnvägars banlängd genom nybyggnader och förstatliganden ökats från 5 974 till 7 514 km eller med 26 procent.

Den i statens järnvägars egen trafik befordrade vikten av fraktstyckegods har under sagda tid minskats med 55 000 ton och 14.5 procent, medan vagnslastgodset visar ökning med 229 000 ton och 5.5 procent. Om man beträffande vagnslastgodset gör den korrektionen, att nytillkomna Boliden-

transporter med 351 000 ton å 21—30 km uteslutas, får man för olika avstånd följande förändringar av den sammanlagda vagnslasttrafiken i statens järnvägars egen trafik från år 1925 till år 1934.

Km	Ökning eller minskning 1 000 ton	Procent
1— 20	—371	— 30
21— 30	—109	— 33
31— 40	— 71	— 22
41— 50	— 29	— 12
51—100	+ 70	+ 10
101—200	+ 82	+ 13
201—400	+150	+ 33
401—700	+108	+ 65
över 700	+ 48	+ 53
Summa	**—122**	— **3**

Tillgängliga uppgifter visa en liknande bild av utvecklingen under det senaste årtiondet inom statens järnvägars styckegodstrafik, vilken sålunda minskats starkt på korta avstånd till cirka 50 km, icke undergått större ändring i storlek å avstånden 50—200 km samt å långa avstånd starkt ökats.

Beträffande statens järnvägars samtrafik, som i storlek motsvarar den egna trafiken, känner man icke trafikens fördelning efter totalavstånd utan endast efter de delavstånd, som komma på statens järnvägar. En verkställd undersökning ger emellertid vid handen, att statens järnvägars vagnslasttrafik även i samtrafik tillvuxit å långa avstånd; på avstånd över 100 km (statens järnvägars avstånd) utgör denna ökning från 1925 till 1934 178 000 ton. På kortare avstånd än 100 km har däremot trafikminskning ägt rum.

Godstrafikens minskning å korta avstånd, vilken minskning vid enskilda järnvägar ofta uppgår till cirka 50 procent, ger vid handen, att lastbilstrafiken på avstånd upp till 30 à 50 km ofta och kanske oftast är det för trafikanten lämpligaste befordringsmedlet. Härvid måste dock noga beaktas, att kostnaderna för lastbilstrafiken, vilken icke har en med järnvägarnas jämförlig befordringsskyldighet och vilken i regel icke är anordnad med lika reguljära förbindelser som järnvägarnas, skulle i synnerlig grad ökas även relativt, därest lastbilstrafiken ålades att övertaga järnvägarnas närgodstrafik i dess helhet.

Å medellånga avstånd, 51—200 km, bedrives, som känt är, allmän lastbilstrafik i viss omfattning, men denna är tydligen kvantitativt sett obetydlig i förhållande till järnvägstrafiken. Järnvägarna hava för sagda avstånd väl hävdat sin ställning, låt vara att mycket betydande fraktnedsättningar måst vidtagas under anpassning till den nya fraktkostnadsnivå, som biltrafiken medfört. Godstrafiken å långa avstånd över 200 km har

ökats, starkast på avstånd över 400 km. Man torde härav kunna draga den slutsatsen, att järnvägarna efter ökning av befordringshastigheten och sänkning av tarifferna resp. medgivandet av särskilda nedsättningar, vilka dock hållits inom av driftkostnadernas storlek betingad ram, i långdistanstrafik kommit till relativt ökad användning.

På grund av bristen på användbar statistik över den å sjö- och landsväg framförda trafiken å olika avstånd är det tyvärr icke möjligt att kontrollera förestående slutsatser och härmed komma till en bestämd uppfattning om inträdda förskjutningar i olika slags av allmänna trafikmedel betydelse för godsförflyttningen å skilda avstånd.

Beaktas må emellertid, att sjöfarten alltjämt har uppgifter att fylla, vilka antingen icke alls eller i varje fall icke utan en förlustbringande nedsättning av järnvägarnas tariffer kunna tillgodoses av järnvägarna eller av järnvägar och lastbilstrafik tillsammans.

Den inträdda kommunikationskrisen har till en början framträtt i ett försvagande av kommunikationsmedlens ekonomi, men har, sedan denna undergrävts, numera vidgats och visat sig i en växande oförmåga för kommunikationsföretag, vilka icke hava statens stöd att falla tillbaka på, att över huvud tillgodose samhället med sådana reguljära förbindelser, som äro oundgängligen behövliga. Lägets allvar i vad järnvägarna angår framgår därav, att enligt nedanstående tablå enskilda järnvägar till en sammanlagd längd av 2 212 km under det för järnvägarna i allmänhet ur ekonomisk synpunkt relativt gynnsamma året 1934 icke skulle varit i stånd att fullgöra för tryggandet av för järnvägarnas fortbestånd erforderlig avsättning till förnyelsefond, även om de befriats från all skyldighet att förränta det i järnvägarna nedlagda kapitalet.

Enskilda järnvägar med negativa driftresultat år 1934.

	Normalspåriga	Smalspåriga	Summa
Antal järnvägar med negativa driftresultat	20	23	43
Sammanlagd banlängd, km	1 221	991	2 212
Sammanlagt driftöverskott[1] (efter avdrag av driftunderskott) kr.	69 000	25 000	94 000
Författningsenligt fastställd avsättning till förnyelsefond, kr.	1 091 000	364 000	1 455 000
Brist frånsett räntor, kr.	1 022 000	339 000	1 361 000

[1] Med driftöverskott avses här skillnaden mellan inkomster och utgifter för drift och underhåll utan inräkning av räntor och avsättning till förnyelsefond.

Medan man ännu rört sig på det teoretiska planet, har ofta gjorts gällande, att kommunikationsföretag, vilka på grund av uppkommen konkurrens icke längre kunde drivas utan förlust, borde nedläggas, varvid deras

uppgifter finge övertagas av ett mera tidsenligt kommunikationsmedel. Numera vunnen praktisk erfarenhet ger emellertid vid handen, att biltrafiken, i vad godsbefordran angår, icke är skickad att i deras helhet övertaga en järnvägs uppgifter, varför nedläggning även av en sekundärbana i regel måste medföra tillbakasättande av det trafikområde, som järnvägen betjänat.

Erinras må sålunda, att förekomsten av järnvägar alltjämt torde få anses som en nödvändig förutsättning för drivande av industriell verksamhet i såväl större som relativt mindre skala. Massvaror såsom trävaror i skogrika trakter och vitbetor i södra Sveriges jordbruksbygder befordras som regel billigast och bäst med järnväg även vid relativt korta transporter, och för den regelbundna utfrakten av färdiga varor till skilda orter måste varje industri ha tillgång till järnvägstrafik. Beaktas må ock att en nedläggning av järnväg är ägnad reducera fastighetsvärden och ödelägga sådana egna hem, som uppvuxit vid även smärre järnvägsstationer. För landsbygdens folk torde således bibehållandet av landets många små sekundärbanor få anses som en fråga av stor och vital betydelse.

Vi äro övertygade om att icke heller de uppgifter, vilka tillgodoses genom den inrikes sjöfarten, framförallt linjefarten, annat än i relativt få fall lämpligen kunna i deras helhet övertagas av järnvägarna eller av järnvägar och lastbilstrafik tillsammans och att sålunda, därest genom en alltför långt driven konkurrens från landtrafikmedlens sida om transporter, vilka ägna sig för såväl land- som sjöbefordran, nedläggning av viss inrikes förbindelse skulle framtvingas, allvarliga brister i kommunikationssystemet i många fall kunna komma att härav vållas.

Av förestående utredning synas nedan angivna slutsatser kunna dragas.

De naturliga förutsättningar, under vilka olika slag av allmänna kommunikationsföretag arbeta, äro till sin art väsensskilda, och de villkor och förpliktelser, som författningsenligt åligga vart och ett av dem, äro dels på grund härav, dels på grund av den historiska utvecklingen i så hög grad olika, att en i egentlig mening fri konkurrens, d. v. s. en konkurrens under lika villkor, icke finnes och svårligen kan genom författningsändringar åvägabringas.

De intresseområden, inom vilka konkurrens mellan olika trafikslag drives eller lämpligen kan upptagas, utgöra vidare endast delar av de olika trafikslagens verksamhetsområden. Trafik, som upprätthålles genom visst trafikslag, järnväg, sjöfart, landsvägsbefordran, kan icke i sin helhet ersättas av annat trafikslag. I de fall, då en långt driven, av olika förutsättningar och villkor betingad konkurrens inom ett gemensamt intresseområde undergräver förutsättningarna för ett annat trafikmedels existens, inträder därför risk för en försämring av kommunikationerna i stort sett.

Har ett trafikmedel, som måste nedläggas, upprätthållit reguljär trafik mellan vissa orter, medan det segrande kommunikationsmedlet icke driver eller lämpligen kan driva sådan, uppkommer ett sådant sönderbrytande av ett ordnat kommunikationsväsende, som enligt riksdagens uttalade mening icke bör riskeras. Samma risk inträder, då ett nedlagt kommunikationsföretag i övrigt fyller uppgifter, som icke kunna helt övertagas av ett annat slags trafikmedel.

Det synes därför angeläget, att statsmakten, med användning av den befogenhet att vaka över kommunikationsväsendets utveckling och särskilt olika landtrafikmedels taxeförhållanden, som den av ålder förbehållit sig, vidtager sådana åtgärder, som kunna visa sig erforderliga till förhindrande av att en konkurrens mellan olika slag av trafikmedel, i och för sig inom vissa gränser sund och gagnelig, icke drives längre än som kan vara förenligt med samhällets och näringslivets behov av reguljära förbindelser, icke blott över trafikens huvudvägar, utan även i tidigare nådd omfattning inom områden med relativt glesare befolkning och mindre utvecklat näringsliv.

I 1935 års betänkande har avgivits i sådant syfte utarbetat förslag till reglering av landsvägstrafiken å sådana längre avstånd, beträffande vilka järnvägsbefordran är förbunden med relativt lägre föränderliga kostnader. I följande avsnitt skola vi till närmare granskning upptaga frågan, huruvida förutsättningar föreligga för en liknande reglering av konkurrensförhållandet även mellan järnvägar och sjöfart.

2. Sjöfartens driftkostnader.

I 1935 års betänkande hava framlagts vissa siffermässiga resultat av verkställda utredningar rörande driftkostnadernas storlek i automobiltrafik. Rörande järnvägarnas driftkostnader föreligga motsvarande inom järnvägsstyrelsen verkställda utredningar, och man har härvid fått möjlighet att ungefärligt bedöma, å vilka avstånd och under vilka omständigheter i övrigt godsbefordran med lastbil ur samhällsekonomisk synpunkt kan vara att föredraga framför järnvägsbefordran. Av utredningarna framgår, att lastbilsbefordrans företräde i regel är begränsat till relativt korta avstånd och härvid kortare för större än för mindre sändningar. På grundval av detta sakförhållande ha föreslagits olika organisationsformer för lastbilsbefordran i när- resp. i fjärrtrafik, varvid endast den senare, omfattande trafik, som i regel kan för lägre föränderlig kostnad befordras med järnväg, skulle regleras enligt i huvudsak samma regler som gälla för järnvägsbefordran, medan närtrafiken skulle regleras enligt i stort sett nuvarande former.

Det har varit oss angeläget att söka åstadkomma en motsvarande jämförande undersökning mellan järnvägarnas och sjöfartens kostnader. Vid verkställda ingående undersökningar har emellertid framgått, att så stora svårigheter möta vid utarbetandet av en dylik jämförelse, att de resultat, som vunnits, icke kunna tillerkännas mer än ett begränsat värde. Beaktas må nämligen att den officiella statistik, som finnes angående sjöfarten, icke innehåller för en dylik utredning användbara uppgifter, och att med rederiernas statistik, som är på olika sätt förd vid skilda rederier, icke avses att framskaffa sådana uppgifter, som erfordras för mera djupgående driftkostnadsberäkningar av nu ifrågasatt slag. Vid undersökningarna i berörda fråga har man därför på vissa punkter nödgats ersätta bristen på faktiska uppgifter med medeltalsberäkningar.

De verkställda detaljundersökningarna rörande driftkostnadernas storlek ha begränsats till vissa linjerederier och inom dessas verksamhet till linjefart med lastfartyg. I trampfart, vilken huvudsakligen omfattar befordran av massgods, äro kostnaderna per viss godsmängd avsevärt lägre. I regel kan trampfarten mellan två hamnar erbjuda frakter, med vilka järnvägarna svårligen kunna konkurrera. En undersökning av driftkostnaderna i sådan fart kan då icke hava egentlig betydelse för bedömande av de spörsmål, som trafikutredningen har att behandla.

Vid en utredning om driftkostnaderna för trafikmedel måste huvudvikten läggas vid att fastställa de s. k. föränderliga kostnadernas storlek per tonkilometer. Med föränderliga kostnader avses här sådana kostnader, som vid stigande trafik tillväxa i ungefärlig proportion till trafikens ökning. Emellertid måste beaktas att de besparingar, som kunna göras vid vikande trafik, i regel äro mindre än de kostnadsökningar, som uppträda vid stigande trafik. Olika meningar kunna råda i fråga om vilka slag av kostnader som rätteligen äro att anse som fasta och som föränderliga. Vi kunna icke här gå in på detta svåra och vidlyftiga spörsmål, utan begränsa oss till att ange, att man i de verkställda beräkningarna i görlig mån utgått från samma principiella betraktelsesätt som i utförda driftkostnadsutredningar för statens järnvägar.

Emellertid föreligger en betydelsefull skiljaktighet däri, att järnvägarna omhänderha hela befordringsapparaten, medan sjöfarten mot avgifter betjänar sig av kanaler, hamnar och stuveriföretag. Härvid uppträdande s. k. sekundära kostnader måste ur företagsekonomisk synpunkt betraktas som föränderliga kostnader. I den mån avgifterna hänföra sig till ersättning för fasta förvaltningskostnader eller för underhåll av tillhandahållna farleder och hamnar och förräntning av i desamma nedlagt kapital, äro de emellertid ur samhällsekonomisk synpunkt att anse som fasta kostnader. Sjöfartens möjligheter att bestå i konkurrensen med företag av andra slag

beror främst av företagarkostnadernas storlek, men ur vidare synpunkter ha de samhällsekonomiska kostnaderna större betydelse.

I 1935 års betänkande har som ett ledmotiv anförts, att den samhällsekonomiskt riktiga fördelningen av transportuppgifterna kommer till stånd, om för varje fall det transportmedel anlitas, som kan verkställa den ifrågavarande transporten för lägsta föränderliga kostnad. Därest denna sats tillämpas ur vidare synpunkt, måste med föränderliga kostnader förstås de ur *samhällsekonomisk* synpunkt föränderliga kostnaderna. Då nu emellertid sjöfartens konkurrensmöjligheter ytterst begränsas av de föränderliga *företagar*kostnadernas storlek, förefinnes viss risk för att sjöfarten skall genom en konkurrens, som drives mycket långt, kunna undanträngas även i fall där sjöfartens bibehållande ur samhällsekonomisk synpunkt framstår som önskvärt och teoretiskt riktigt.

Med hänsyn till de av transportavståndet i stort sett oberoende sekundära kostnadernas relativt starka betydelse vid sjötransport har sjöfarten, såvitt av de verkställda utredningarna framgår, i jämförelse med järnvägarna vid godsbefordran i linjefart högre föränderliga företagarkostnader i trafik å kortare avstånd men lägre dylika kostnader vid trafik på längre avstånd. Det avstånd, vid vilket järnvägarnas och sjöfartens föränderliga kostnader enligt nu verkställda undersökningar äro lika, varierar inom vida gränser för sändningar av olika storlek och i viss mån beträffande olika rederiföretag. Förstnämnda förhållande sammanhänger därmed, att linjefartens kostnader per tonkilometer icke alltför mycket avvika från varandra, antingen det gäller småpartier eller partier, som vid järnvägsbefordran kunna utnyttja en hel järnvägsvagn. Skillnaden mellan olika rederier sammanhänger med deras olika organisation och förutsättningar.

Av anförda skäl och särskilt uppgiftsmaterialets ofullständighet anse vi oss icke kunna tillmäta de verkställda utredningarna avgörande beviskraft. Utan att framlägga siffermässiga utredningsresultat hava vi emellertid velat anföra dessas riktning såsom belysande för konkurrensfrågans läge ur driftkostnadernas synpunkt sett. Resultatet av utredningarna är sålunda icke sådant, att det enligt vår mening motiverar åtgärder till reglering av konkurrensen mellan sjöfart och järnväg på samma sätt som trafikutredningen tidigare ansåg motsvarande utredningar rörande konkurrensen mellan bil och järnväg motivera åtgärder till reglering av konkurrensen mellan dessa transportmedel.

C. Inre kommunikationsproblem.

Från sjöfartshåll har till övervägande framförts frågan, huruvida de nuvarande förhållandena i fråga om konkurrens bottnade i förändrade förutsättningar för de olika kommunikationsmedlen. Härom har anförts bland annat: Under tidigare skeden hade flera gånger ett kommunikationsmedel fått vika för ett annat. Men såvitt man kunnat finna förelåge nu inga allmänna förändringar i de ekonomiska förutsättningarna för transport med fartyg och transport med järnväg. Väl kunde man ifrågasätta, huruvida icke dylika förändringar inträtt för vissa transporter men icke för transporter i allmänhet.

Å andra sidan har järnvägsstyrelsen framhållit, att med de av styrelsen framlagda utredningarna torde få anses visat, att den inrikes sjöfarten ingalunda kunde anses genom järnvägarnas konkurrens hotad till sin existens eller ens hava blivit så beträngd, att ett offentligt ingripande till sjöfartens skydd ur denna synpunkt syntes rimligen kunna ifrågakomma. I varje fall borde, innan några vidare åtgärder vidtoges, verkställas en utredning angående den inrikes sjöfartens med tillhörande organs ställning och utveckling. Genom en analys av denna utrednings resultat borde sedan utrönas, huruvida den inrikes sjöfarten verkligen befunne sig uti eller syntes hotad med något sådant beträngt nödläge, som icke kunde genom inre rationaliseringsåtgärder avhjälpas, att exceptionella åtgärder från statsmakternas sida kunde vara erforderliga för tryggande av dess bestånd och utveckling till att motsvara, vad samhället av densamma behövde.

I anslutning till nu berörda synpunkter hava vi funnit av behovet påkallat att, innan vi närmare ingå på frågan om taxepolitiken vid järnvägar och sjöfart, till behandling upptaga frågan om vissa aktuella inre problem vid dessa båda trafikmedel och i samband därmed lämna en redogörelse för vissa under senare år vidtagna rationaliseringsåtgärder ävensom för de slutsatser, vartill berörda redogörelse kan giva anledning.

1. Järnvägarna.

Utbyggandet av det svenska järnvägsnätet har under senare år pågått i långsammare tempo än tidigare, och man torde hava anledning att antaga, att detsamma, sedan inlandsbanan hunnit färdigställas, kommer att i det stora hela vara avslutat.

En rationaliseringsfråga av för järnvägarna synnerlig betydelse, vilken under årens lopp alltmera framträtt i diskussionen och vars slutliga lösning icke i längden torde kunna undanskjutas, är den om ett ökat enhetliggörande av järnvägsnätet. Detta problem är emellertid utomordentligt omfattande och svårlöst och torde dessutom ligga utanför det åt oss anförtrodda upp-

draget. På grund härav hava vi icke ansett oss böra ingå på någon närmare prövning av denna fråga, men dock funnit densamma vara av sådan vikt för ett framtida ordnande av kommunikationsväsendet i vårt land, att vi velat här omnämna densamma.

Kapitalinvesteringen i järnvägarna visar icke samma avmattning som järnvägsbyggandet, i det att järnvägarnas anläggningsvärde under senaste tid starkt ökats bland annat på grund av elektrifiering. Till väsentlig del har det nya kapitalet använts till förbättring av järnvägarna och härmed till ökning av deras effektivitet och prestationsförmåga. Jämsides härmed har ett intensivt arbete bedrivits i syfte att minska personalbehovet och nedbringa driftkostnaderna, samtidigt som tågförbindelserna förbättrats i fråga om såväl antal som snabbhet.

Rationaliseringsåtgärder av antydd art hava vidtagits vid såväl enskilda som statens järnvägar, till synes främst vid de senare, vilka ock haft de relativt större möjligheterna att uppbringa för åtgärderna erforderligt kapital. Då den konkurrens, mot vilken sjöfarten framfört erinringar, med hänsyn till järnvägsnätets struktur gör sig starkast gällande i statens järnvägars egen trafik eller samtrafik och då utvecklingen vid statens järnvägar är lättast att överblicka, skola vi nedan begränsa oss till att lämna en kort redogörelse över mera betydelsefulla rationaliseringsåtgärder vid sagda banor.[1]

En genomgripande omläggning av banbevakningen har genomförts, varigenom linjepersonalen i större utsträckning kunnat användas för sådant direkt underhållsarbete, som kräver banvaktskvalifikationer. Stationstjänsten har moderniserats och intensifierats. Här torde exempelvis kunna omnämnas åtgärderna för växlingstjänstens rationella bedrivande, varvid de nya lokomotorerna visat sig vara ett utmärkt hjälpmedel. I maskintjänsten har enmansbetjäning i viss utsträckning införts å lokomotiven samt hela bromsarpersonalen försvunnit genom införandet av tryckluftbroms även i godstågen. Ytterligare må här framhållas godstågsplanernas omläggning med stora genomgående fjärrgodståg, minskning av vagnarnas tomdragning och ökning av deras lastförmåga.

Enligt den från den 1 juli 1932 ikraftträdda nya byråorganisationen inom järnvägsstyrelsen handläggas numera personalärendena för de tre stora driftsavdelningarna på en gemensam byrå, den nya drifttjänstbyrån. Genom denna omorganisation har befordrats ekonomiserande samverkan mellan de olika avdelningarna, varigenom ernås betydande fördelar beträffande personalens utnyttjande.

[1] Här förevarande fråga har varit föremål för en redogörelse i trafikutredningens »Järnvägs- och automobiltrafik», sid. 207 o. f., varvid emellertid det senaste år, för vilket uppgifter voro tillgängliga, var år 1932. Den i det följande lämnade redogörelsen har i huvudsak hämtats ur »Rationaliseringssträvanden vid de svenska statsbanorna» av aktuarien fil. lic. T. Berger i Skandinaviska kreditaktiebolagets kvartalsskrift juli 1935. Vid denna redogörelse hava jämväl siffror för år 1934 varit tillgängliga.

Under äldre tider utförde personalen som regel endast arbete, tillhörande den egna avdelningen, under det att stundom personal, tillhörande andra avdelningar, kanske icke samtidigt kunde beredas full sysselsättning. Denna olägenhet har numera försvunnit.

Rationaliseringssträvandena hava vidare inriktats på två för ekonomien betydelsefulla områden, nämligen förrådsverksamheten och verkstadsdriften. Båda dessa områden äro numera organisatoriskt lösgjorda från den egentliga järnvägsdriften, varigenom större möjligheter ernåtts att överblicka den ekonomiska hushållningen.

Jämväl på kassaväsendets och bokföringens område hava under de senaste åren betydande reformer genomförts.

De ojämförligt viktigaste kapitalinvesteringar, som företagits vid statsbanorna i syfte att ernå gynnsammare ekonomiskt resultat och främst drifttekniska förbättringar, avse de omfattande elektrifieringsarbeten, som hittills utförts. Jämte driftsbesparingar ligga fördelarna av elektrifieringen på det trafiktekniska området. Den väsentliga avkortningen i gångtid har vad persontrafiken beträffar animerat till en stegrad resandefrekvens. I fråga om godstågen innebär tidsvinsten bland annat ett bättre utnyttjande av vagnparken. Vidare erbjuder den elektriska driften stora möjligheter att för obetydliga merkostnader avverka en väsentlig stegring av trafiken utöver den normala, vilket är ett klart företräde framför ångdrift.

Belysande för de resultat, vartill rationaliseringsprocessen fört, äro följande siffror, avseende förhållandena vid statens järnvägar — med undantag av trafiken vid malmbanan — åren 1913 och 1934:

År	Personal i medeltal under året	Banlängd, km	Tågkilometer, milj.	Vagnaxelkilometer, milj.	Personkilometer, milj.	Godstonkilometer, milj.
1913	26 026	4 696	23.88	844.3	1 027	1 079
1934	26 395	7 514	39.47	1 053.3	1 700	1 533

På varje anställd kom alltså ifrågavarande år:

År	Banlängd, km	Tågkilometer, tusen	Vagnaxelkilometer, tusen	Personkilometer, tusen	Godstonkilometer, tusen
1913	0.180	0.918	32.4	39.5	41.5
1934	0.285	1.495	39.9	64.4	58.1
Ökning i procent	58	63	23	63	40

Närmare undersökningar, speciellt beträffande godstransporterna, hava visat en mycket stark minskning av de föränderliga kostnaderna per ton-

kilometer räknat, främst beträffande transporter på längre avstånd. Denna minskning, som kan uppgå till icke mindre än 30 à 40 procent och som är en följd av de vidtagna rationaliseringsåtgärderna, har kunnat åstadkommas trots lönekontots ökning. De totala personalkostnaderna vid statens järnvägar, som år 1913 belöpte sig till 40.0 milj. kronor, motsvarande 1 537 kronor per man, uppgingo år 1934 till 100.3 milj. kronor eller 3 800 kronor per man, vilket motsvarar en ökning med 147 procent. Emellertid må beaktas, att rationaliseringsåtgärderna — främst elektrifieringsåtgärderna — krävt stora nya kapitalinvesteringar med härav följande ökade räntekrav på i statens järnvägar nedlagt kapital.

2. Sjöfarten.

a) Rationalisering.

Omhänderhavandet av godstransporter sjöledes är fördelat på ett flertal skilda företag, såsom rederier, hamnar m. fl. Detta medför betydande svårigheter för erhållande av närmare uppgifter beträffande rationaliseringsarbetet inom sjöfarten. En allsidig statistisk belysning av frågan — på sätt förelegat vid statens järnvägar — skulle, om den över huvud varit möjlig att genomföra, medfört så tidsödande och kostbara utredningsarbeten, att vi icke ansett oss kunna ifrågasätta detta. På grund härav kunna vi icke, såsom i fråga om statens järnvägar, framlägga en på siffror grundad redogörelse för resultaten av de inom sjöfartens olika grenar vidtagna rationaliseringsåtgärderna.

Bland sådana åtgärder må emellertid framhållas övergången till större och snabbare fartyg. Härigenom hava särskilt undervägskostnaderna kunnat något nedbringas, varjämte snabbare direktlägenheter kunnat inrättas. För möjliggörande i ökad utsträckning av vintersjöfart har isförstärkning av fartyg i ganska stor utsträckning vidtagits. Den ökade motoriseringen har lett till minskning av personalbehov och driftkostnader. Den mest genomgripande motoriseringen har vidtagits av segelfartygen. Införandet av modernare utrustning vid hamnarna med kranar och andra hjälpmedel har avsevärt underlättat lastnings- och lossningsarbetet.

Vidtagna rationaliseringsåtgärder vid järnvägar och sjöfart giva enligt vår uppfattning vid handen, att man inom de båda kommunikationsmedlen sökt att med anlitande av teknikens nya landvinningar anpassa sig efter de förändrade och mera krävande tidsförhållandena. Emellertid synas järnvägarna, vilka i organisatoriskt hänseende ej haft samma svårigheter att bekämpa som sjöfarten, ha lyckats genomföra relativt mera betydelsefulla, till ökad effektivitet och kostnadsminskning ledande åtgärder.

Härvid är emellertid att märka de olika förutsättningar för kapitalanskaffning, som förelegat för statens järnvägar och sjöfarten. Vid de förra har staten försträckt erforderliga medel för genomförande av behövliga förbättringar. Däremot hava för rederierna förelegat betydande svårigheter för anskaffande av för önskvärda förbättringar erforderligt kapital.

En omständighet, som ej heller får lämnas obeaktad, när det, som i här föreliggande utredning, närmast är fråga om den inrikes sjöfarten, är det förhållandet, att sagda sjöfart endast utgör en mindre del av sjöfartsnäringen. Vid utfärdande av författningar och bestämmelser, vid avtalsuppgörelser o. s. v. kommer ofta den inrikes sjöfarten att behandlas tillsammans med eller påverkas av den dominerande utrikes sjöfarten. Detta hindrar stundom en omläggning, som avser en förbättring av den inrikes sjöfartens villkor, eller medför åtminstone, att den inrikes sjöfartens särförhållanden icke alltid bliva i tillräckligt hög grad beaktade. Som exempel härpå kunna anföras de svenska assuransavgifterna samt bestämmelserna om stuveriarbetets utförande. Härtill återkomma vi i det följande.

Slutligen tagas vid befordran av gods sjöledes i anspråk flera av varandra oberoende företag, nämligen sådana som äga eller handhava farleder, terminalanordningar och fortskaffningsmedel. Denna uppdelning försvårar överblicken över verksamheten i dess helhet ävensom det nödiga samarbetet. Särskilt märkbara bliva dessa svårigheter, när, vid ett försök att nedpressa totalkostnaderna för en transport, intressekonflikt uppstår mellan de olika företag, som hava att samverka för utförandet av denna transport. Handhaves däremot transporten, såsom vid järnvägarna, av ett enda företag, blir situationen en helt annan.

b) Sekundära kostnader.

Vid järnvägarna ombesörjes befordran i huvudsak av ett enda företag, vilket äger och förvaltar den linje, där tågen föras fram, förefintliga anordningar för godsets expediering och omhänderhavande på terminalplatserna ävensom de transportmedel, med vilka godset föres över banlinjen mellan terminalplatserna. Med vissa undantag — främst kostnader för lastning och lossning av vagnslastgods — ingå samtliga kostnader vid järnvägsbefordran i den av järnvägen fordrade frakten, vadan trafikant vid beräkning av kostnaderna för en transport å järnväg i huvudsak har att räkna med sagda frakt.

Vid befordran av gods sjöledes tagas däremot i anspråk flera av varandra oberoende företag, nämligen sådana som äga eller handhava 1) farleder, 2) terminalanordningar och 3) fortskaffningsmedel.

Samarbetet mellan dessa olika företag har oftast den karaktären, att de företag, vilka äga och handhava fortskaffningsmedlen, betjänas av övriga

företag, vilka tillhandahålla anordningar för transporters utförande. Vissa inom terminalorganisationen arbetande företag äro dock fristående på så sätt, att de direkt betjäna den trafikerande allmänheten.

De företag, som handhava transportmedlen, fartygen, äro, frånsett järnvägsfärjor, i regel organiserade som enskilda företag.

Ordnandet och handhavandet av farleder brukar i regel ombesörjas av staten eller något av dess organ utom vad beträffar helt byggda farleder, vilka mestadels ägas av enskilda företag. De viktigaste anordningarna för farleds hållande i för sjöfarten tjänligt skick äro — förutom själva segelledens vidmakthållande — fyrbelysning, farvattnets uppmätning och kartläggning samt vägledning i farleden.

De viktigaste terminalanordningarna äro hamnanläggningar. Dessa ägas i regel av kommuner eller enskilda företag. Handhavandet av olika hjälpinstitutioner i hamnarna ombesörjes icke sällan av enskilda fristående företag, ehuru hamnägaren i vissa fall har kontroll över desamma.

Kostnaderna för farleds- och terminalanordningar samt andra anordningar, som äro sjöfarten till gagn, uttagas — i den mån de icke täckas av statliga eller kommunala medel — i form av avgifter, vilka påläggas antingen rederiet eller trafikanten.

Jämlikt 153 § sjölagen skall bortfraktaren vidkännas alla skeppsumgälder m. m., som äro förbundna med resan från lastningsorten till lossningsorten, och må förty gottgörelse därför ej avfordras befraktaren.

Dessa skeppsumgälder, beträffande vilka närmare redogörelse lämnas i bilaga 4 i samband med vår redogörelse för hamnavgifterna, ingå således i rederiets kostnader samt återfinnas för trafikantens del i den frakt, han enligt avtal med rederiet har att erlägga.

Såsom nyss antytts har trafikanten att erlägga avgifter för vissa anordningar, avseende ett direkt eller indirekt handhavande av godset vid terminalplatserna.

Bland dessa avgifter må främst nämnas hamnavgifter för varor, vilka icke äro att räkna till skeppsumgälder, hyra för kranar och magasin, stuveriavgift till särskilda företag, vilka handhava lastning och lossning. Bland kostnader, som trafikanten dessutom har att vidkännas, märkas assurans-premier för godset.

Verksamhet, som icke utföres av själva rederiföretaget, benämnes i det följande sekundär. Hit hänföras kanal-, hamn-, assurans- och stuveriföretag. De kostnader, som dessa verksamhetsgrenar medföra, benämnas — antingen de bäras av rederiet eller trafikanten — sekundära kostnader.

I fråga om fördelningen av den inrikes linjesjöfartens totala transportkostnader må anföras följande.

Med utgångspunkt främst från vissa preliminära huvudresultat av en av kommerskollegium — jämlikt Kungl. Maj:ts uppdrag den 23 mars 1934 — verkställd statistisk-ekonomisk undersökning rörande den svenska sjöfartsnäringen har förste aktuarien H. Eneborg i ett föredrag vid svenska hamnförbundets förbundsmöte i Sundsvall den 28 juni 1935, »Hamnarnas och sjöfartens taxeproblem»,[1] framlagt vissa beräkningar avseende den inrikes linjesjöfartens kostnader för godstrafiken, vilka återfinnas i följande tabeller.[2] Den första avser kostnaderna, sådana de te sig från *trafikanternas* synpunkt.

Tab. 1. Den inrikes linjesjöfartens kostnader år 1933 sedda ur trafikanternas synpunkt.

	Milj. kr.	Procent
Godsfrakter	16.0	66.6
Lastnings- och lossningskostnader	4.0	16.7
Assurans	1.0	4.2
Spedition etc.	1.0	4.2
Hamnavgift för varor	2.0	8.3
Summa kronor	**24.0**	**100.0**

Av tabellen framgår, att den av trafikanterna betalade frakten blott utgör två tredjedelar av den totala transportkostnaden. De sekundära kostnaderna uppgå alltså ur trafikanternas synpunkt till ej mindre än en tredjedel.

Den andra tabellen visar kostnaderna, fördelade på skilda poster *oavsett om de betalas av redarna eller trafikanterna.*

Tab. 2. Den inrikes linjesjöfartens kostnader år 1933 fördelade på huvudposter, oavsett om betalningen erlägges av redare eller trafikanter.

	Milj. kr.	Procent
Godsfrakter med avdrag av rederiernas utgifter för sekundära kostnader	9.9	41.2
Lastnings- och lossningskostnader, såväl redarnas som trafikanternas	6.5	27.1
Assuranskostnader, såväl redarnas som trafikanternas	1.6	6.7
Speditions-, kommissions- etc. kostnader, såväl redarnas som trafikanternas	1.6	6.7
Hamn- och kanalavgifter, erlagda av såväl redare som trafikanter	4.4	18.3
Summa kronor	**24.0**	**100.0**

[1] Särtryck ur förhandlingarna vid Svenska hamnförbundets tionde ordinarie förbundsmöte i Sundsvall 1935, Oskar Eklunds boktryckeri, Stockholm 1935.

[2] I dessa tabeller upptages även spedition såsom sekundär kostnad. Det kan ifrågasättas, om vid en företagen jämförelse med kostnaderna vid olika transportmedel spedition i detta sammanhang bör medtagas, då sådan kostnad även kan förekomma vid övriga transportmedel.

Tabellen visar att, om rederiernas utgifter för sekundära kostnader dragas från godsfrakterna, dessa utgöra blott något över 40 procent av den totala transportkostnaden. De totala sekundära kostnaderna utgöra alltså nära 60 procent härav.

För de olika sekundära kostnaderna är närmare redogjort i bilaga 4.

Bland de svårigheter, vilka framhållits från sjöfartshåll, intaga de, som äga samband med sjöfartens sekundära kostnader, ett framträdande rum.[1]

Berörda kostnader synas understundom hava betraktats som för sjöfarten speciella pålagor, vilka avsevärt förminska sjöfartens konkurrenskraft. Härvid förbises emellertid, att kostnaderna utgå som ersättning för prestationer, vilka äro ofrånkomligt förbundna med upprätthållande av sjöfart och vilka hava sin motsvarighet vid landtrafikmedlen. Härvid torde järnvägsföretagen, vilka hava att svara icke blott för underhållet av vägen, utan även i de flesta fall för förräntning av i denna nedlagt kapital, få anses vara relativt starkare belastade. Hamn- och stuverikostnader motsvaras vidare av järnvägarnas högst betydande kostnader för stationstjänsten ävensom för underhåll av stationerna och förräntning av det i dem investerade kapitalet. Kanal- och slussumgälder samt fyr- och båkavgifter, från vilka senare den inrikes sjöfarten är frikallad, motsvaras av men understiga mycket järnvägsföretagens till själva banan hänförliga kostnader för bevakning, underhåll och förräntning. Sjöfartens assuranskostnader motsvaras slutligen av järnvägarnas kostnader för säkerhetstjänsten samt ansvarighetsförpliktelser.

Vad automobiltrafiken angår, utgöra på densamma lagda skatter av olika slag viss ersättning för vägarnas upplåtande. Särskilt i de fall, då reguljär automobiltrafik upprätthålles, tillkomma vissa kostnader för förvaltning, magasinering och spedition m. m. De på vägbanan belöpande kostnaderna äro i automobiltrafik högre än i sjöfart men lägre än i järnvägstrafik, särskilt av det skäl, att med bilbeskattningen icke avses erhålla täckning för sådant i vägarna nedlagt kapital, som tillskjutits av det allmänna utan användning av bilskattemedel. I övrigt äro den allmänna biltrafikens mot sjöfartens sekundära kostnader svarande utgifter relativt låga, vilken omständighet emellertid väsentligt sammanhänger med att berörda trafik, sådan den tills vidare upprätthålles, i motsats till järnvägar och sjöfart icke avser att tillgodose större, rikstrafiken omspännande uppgifter eller att tillhandahålla befordringslägenheter för ett praktiskt sett obegränsat antal resande eller av obegränsade mängder gods.

Samma krav, som uppställts för järnvägs- och automobiltrafik — att de skola bära de av ifrågakommande trafik för stat, kommun eller enskild förorsakade kostnaderna, där ej särskilda skäl giva anledning till undantag

[1] Se härom närmare dels kap. III A., dels bilagorna 3 och 4.

— bör givetvis uppehållas även för sjöfarten. I den mån de sekundära kostnaderna endast innebära ett rimligt vederlag för lämnade prestationer, torde alltså enligt vår uppfattning ur rent principiell synpunkt icke något vara att erinra mot deras utgående.

Emellertid torde man icke kunna bortse från att vissa ganska betydande olägenheter vållas främst den inrikes sjöfarten genom den nuvarande organisationen av terminalanordningarna.

Såsom i det föregående berörts, äro de sekundära kostnaderna vid sjötransport till stor del oberoende av det avstånd, över vilket varje godsparti transporteras. Nu berörda förhållande bereder stora svårigheter för sjöfarten att erbjuda konkurrensmässiga priser på kortare avstånd. Den marginal, inom vilken rederiföretaget efter de sekundära kostnadernas bestridande har att röra sig för täckande av sina egna omkostnader, kan i vissa hamnförbindelser uppgå till blott en ringa del av järnvägsfrakten på motsvarande avstånd. På längre avstånd göra sig visserligen de sekundära kostnaderna mindre gällande, men även här kunna de uppgå till belopp, motsvarande en avsevärd del av järnvägsfrakten för samma avstånd.

För trafikanterna medför systemet med avgifter till ett flertal olika företag vid sidan av bortfraktaren flera svårigheter. Beräkningen av de totala kostnaderna för en frakt försvåras sålunda avsevärt, likaså likvideringen av desamma. Genom den bristande enhetligheten exempelvis i fråga om beräknandet av hamn- och stuveriavgifter försvåras ytterligare en önskvärd överblick. Särskilt vid en jämförelse icke blott med lastautomobilernas »dörr-till-dörr»-transporter utan även med järnvägarnas under senare år mycket förenklade avgiftssystem framstår här berörda, av sjöfarten tillämpade system ur trafikanternas synpunkt såsom tungrott och irrationellt. Emellertid har enligt vad vi erfarit diskuterats möjligheten att för sjöfarten införa s. k. inklusivefrakter, vilket beräkningssätt för övrigt jämväl tidigare kommit till användning i viss utsträckning.

Vad hamnavgifterna beträffar torde böra framhållas att — bland annat på grund av framställningar från rederiernas sida och med bistånd av svenska hamnförbundet — under senare år vidtagits icke oväsentliga nedsättningar av de tidigare utgående beloppen. Särskilt hava de förut ganska allmänt förekommande mycket höga avgifterna för det mest högvärdiga godset, vilka ofta direkt hindrade sjötransporter att komma till stånd, i betydande utsträckning sänkts. Emellertid synes hamnavgifternas splittring på en rad sinsemellan olika hamntaxor med därav följande olika avgiftsbelopp medföra svårigheter. Såsom av bilaga 4 framgår, befinner sig frågan om hamnavgifter liksom övriga sjöfartsavgifter för närvarande, jämlikt Kungl. Maj:ts den 30 juni 1935 meddelade uppdrag, under utredning av kommerskollegium. Med hänsyn härtill hava vi icke funnit oss böra närmare ingå på denna fråga.

Redogörelsen i bilaga 4 för de svenska assuransavgifterna i förhållande till de utländska synes giva vid handen, att de svenska bolagens avgifter befinna sig på en jämförelsevis hög nivå och ej äro tillräckligt differentierade med hänsyn till avståndet. Härigenom ökas kostnaderna för sjötransporter på ett sätt, som kan inverka försvagande på sjöfartens konkurrenskraft, särskilt på korta avstånd. Nu berörda svårigheter synas till viss del bero på den förut påtalade omständigheten, att den inrikes sjöfartens särskilda förhållanden icke alltid tillräckligt beaktats.

Även stuverikostnaderna uppgå till väsentliga belopp. Härvid torde särskilt vara att beakta den fördyring, som uppkommit för viss inrikes sjöfart därigenom att på grund av numera tillämpade bestämmelser fartygens besättning får deltaga i stuveriarbete endast i mycket mera begränsad omfattning än vad bemanningen medger.

Kravet på arbetsuppdelning på olika specialarbetare är icke något utmärkande för sjöfarten utan förekommer även annorstädes. Den sammanlagda tid, under vilken på grund av nu berörda anordning en kategori av arbetare (här besättningen) icke helt kan sysselsättas med produktivt arbete, är emellertid vid den inrikes sjöfarten en relativt stor del av denna arbetarkategoris samlade arbetstid, vilket torde vara ett undantag från förhållandena i allmänhet. Utvecklingen vid järnvägarna har åter — på sätt av det föregående framgår — gått i motsatt riktning, varigenom dessas konkurrenskraft avsevärt ökats. Följderna av nu berörda förhållanden äro därför mycket kännbara för den inrikes sjöfarten.

c) Inre konkurrens inom sjöfarten.

Från sjöfartshåll har framhållits, att den inre konkurrensen från mindre fartyg försvårar upprätthållandet av inrikes linjefart.

Sålunda har Stockholms Rederiförening, såsom närmare framgår av bilaga 3, i skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 december 1931 bland annat vänt sig mot att mindre fartyg, delvis med stöd av gällande lagstiftning, bedriva konkurrens gentemot den dyrbarare och bättre organiserade ångbåtsflottan.

Rederiföreningen har sålunda erinrat, att vissa mindre fartyg äro befriade från fyr- och båkavgift samt från lotsplikt. Då dylika avgifter utgå endast vid den utrikes trafiken, torde de i detta sammanhang kunna lämnas åsido.

Vidare har erinrats, att lagen om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen) av den 13 juli 1926 ej äger tillämpning dels å person, tillhörande redarens familj, dels ock å segelfartyg med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 100 bruttoton, samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 ton.

Slutligen har framhållits, att vissa föreskrifter rörande säkerhetsåtgärder,

fartygs byggnad och utrustning m. m. icke äga tillämpning å vissa mindre fartyg.

Beträffande berörda föreskrifter torde följande böra framhållas.

I 5 a § första stycket sjölagen stadgas: »Fartyg skall, när det till sjöfart nyttjas, vara i sjövärdigt skick och behörigen utrustat samt så inrättat, att nödigt skydd mot olycksfall och ohälsa beredes de ombordvarande. Bostäder ombord å fartyg skola vara tillräckliga och lämpliga. Fartygs inrättningar och redskap skola, när arbete med dem utföres, erbjuda tillräcklig säkerhet till förekommande av olycksfall och ohälsa.»

I 5 a § andra stycket stadgas vidare bland annat, att fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt.

I sista stycket av samma paragraf stadgas, att närmare föreskrifter om vad i de i paragrafen nämnda avseenden skall iakttagas så ock särskilda bestämmelser rörande passagerarfartyg skola utfärdas av Konungen.

Närmare bestämmelser i ämnet återfinnas bland annat i förordningen den 29 mars 1912 angående befäl å svenska handelsfartyg, lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg, förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg, förordningen den 20 maj 1927 angående fartygs byggnad och utrustning, förordningen den 20 maj 1927 angående bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda samt förordningen den 9 december 1932 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg.

Enligt 1 § i lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg skall tillsyn enligt sagda lag utövas för utrönande, huruvida bestämmelserna i 5 a § sjölagen och de med stöd därav utfärdade föreskrifter äro iakttagna. Jämlikt 3 § utövas tillsyn dels genom sjövärdighetsbesiktning och passagerarfartygsbesiktning och dels medelst inspektion. I 14 § 1 mom. första stycket föreskrives, att å fartyg, som för svensk mans räkning nybygges, skall sjövärdighetsbesiktning verkställas innan det må till sjöfart nyttjas. I 1 mom. andra stycket stadgas att, om utländskt fartyg övergått i svensk mans ägo, sjövärdighetsbesiktning å fartyget skall verkställas så snart ske kan. Enligt samma mom. tredje stycket gäller vad i de två första styckena sagts ej om fartyg, som har mindre bruttodräktighet än 100 registerton. Enligt 16 § första stycket skall passagerarfartyg, så ock annat fartyg, som är svenskt och äger en bruttodräktighet av 100 registerton eller däröver, så länge det till sjöfart nyttjas, underkastas förnyade sjövärdighetsbesiktningar med närmare angivna mellantider.

Det torde kunna anses som sannolikt, att den för fartyg om 100 registerton och däröver sålunda föreskrivna besiktningen medför högre kostnader i fråga om vidmakthållande m. m. av dylika fartyg än av de mindre fartygen.

Tillämpningsföreskrift för den i 5 a § andra stycket sjölagen meddelade föreskriften återfinnes i nyssberörda förordning den 29 mars 1912 angående befäl å svenska handelsfartyg.

De i denna förordning givna stadgandena innebära bland annat, att befälhavare på segelfartyg med eller utan hjälpmaskin blott behöva en behörighet, som är en till två grader lägre än på ång- och motorfartyg med samma bruttodräktighet. På motorseglare erfordras vidare allenast, att befälhavaren eller annan ombord har viss kompetens för maskinens skötande, under det att ång- och motorfartyg måste hava en, i vissa fall två särskilt anställda maskinister. Den behörighet, som härvid fordras, är en till två grader lägre än för maskinist på ång- eller motorfartyg med samma maskinstyrka.

Från de i lagen om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen) av den 13 juli 1926 meddelade bestämmelserna undantages bland annat, jämlikt 1 kap. 1 § 2 mom. arbete, som utföres av person, tillhörande redarens familj, samt av person, vilken är anställd å segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 100 ton, samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 ton, såvida ej Konungen om fartyg, varom nu är sagt, annorlunda förordnat.

Av de nu återgivna bestämmelserna framgår, att de mindre fartygen och motorseglarna — vilka i en mångfald avseenden jämställas med segelfartygen, ehuru deras prestationsförmåga närmar sig andra maskindrivna fartygs av motsvarande storlek — befinna sig i en ur konkurrenssynpunkt mot övriga maskindrivna fartyg gynnsam situation.

Bestämmelserna angående befäl å svenska handelsfartyg medföra, att för segelfartyg såväl med som utan hjälpmaskin med även ganska stor transportförmåga erfordras endast *en* befälsperson med särskild utbildning med härav följande lättnader i ekonomiskt och organisatoriskt hänseende.

Segelfartygen äro i stor utsträckning s. k. »familjebåtar», d. v. s. båtar, helt eller huvudsakligen bemannade med redarens — ofta tillika befälhavarens — familj. Möjligheterna att rekrytera dessa som »familjebåtar» äro på grund av den erforderliga besättningens relativa fåtalighet stora. Som exempel må nämnas, att år 1934 motorseglare om 100—200 bruttoton hade en genomsnittlig bemanning av endast 5 man per fartyg.

Den omständigheten, att ifrågavarande fartyg ofta äro »familjebåtar», kan vidare hava stor betydelse, då det gäller lönekostnaderna. Besättningen på dylika fartyg torde nämligen ofta nöja sig med en betydligt lägre förtjänst än som motsvarar de löner, som för andra fartyg äro fastställda genom avtal.

En annan lättnad för dessa fartyg, som i här förevarande sammanhang icke får förbises, är det förhållandet, att för utförande av lastning och lossning å dessa fartyg åtminstone hittills särskild personal från land behövt anlitas i betydligt mindre utsträckning än för andra fartyg.

Vi hava funnit det vara av intresse för denna sjöfartens inre konkurrensfråga att undersöka, i vilken mån nu berörda förhållanden inverkat på sammansättningen av den inrikes flottan m. m.

Ång- och motorfartyg under 20 nettoton äro icke skyldiga att lämna några uppgifter till den officiella statistiken, varför det ställer sig svårt att få någon uppfattning om deras antal m. m. Någon större trafik torde dylika fartyg i varje fall icke upprätthålla, men de kunna dock tänkas vålla störningar på fraktmarknaden. Härtill återkomma vi i det följande. Motorfartyg i inrikes fart om 20 nettoton eller däröver hade enligt bilaga 2 något lägre frakter år 1934 än 1927. Av dessa frakter kom endast omkring en sjättedel på fartyg under 50 bruttoton och omkring en fjärdedel på fartyg

mellan 50 och 99 bruttoton. År 1934 voro vidare, såsom av bilaga 2 framgår, samtliga motorfartyg, som haft inrikes frakter, under 500 bruttoton.

Nedanstående sammanställning är ett utdrag ur kommerskollegii statistik över handelsflottan — såväl i inrikes som i utrikes fart — i vad avser segelfartygens fördelning på fartyg med eller utan hjälpmaskin samt på olika dräktighetsgrupper.

Segelfartyg med en bruttodräktighet av	Samtliga segelfartyg			Härav segelfartyg med hjälpmaskin					
	1922	1927	1934	1922		1927		1934	
	Bruttoton i 1000-tal			Bruttoton i 1000-tal	Procent	Bruttoton i 1000-tal	Procent	Bruttoton i 1000-tal	Procent
under 100 ton .	58.6	49.5	43.8	25.5	49	37.8	76	42.4	97
100—199 » .	29.4	24.4	21.7	6.6	22	8.3	34	20.6	96
200—299 » .	12.1	10.0	8.6	1.3	10	1.0	10	5.4	63
300—499 » .	14.8	5.2	3.2	5.8	39	2.3	44	2.2	69
minst 500 » .	32.3	8.5	4.5	3.8	12	—	—	—	—
Summa	**147.2**	**97.6**	**81.8**	**43.0**	**29**	**49.4**	**51**	**70.6**	**86**

Sedan år 1922 har segelfartygens sammanlagda tonnage minskats avsevärt. Minskningen är störst för de större fartygen; av fartyg över 500 bruttoton finnas sålunda numera endast ett par skolfartyg kvar. De mindre segelfartygen hava redan tidigt allmänt försetts med hjälpmotor och efter hand har motoriseringen utsträckts även till de relativt större fartygen, så att år 1934 86 procent av hela segelfartygstonnaget var försett med hjälpmotor. I samband härmed har en ökning av segelfartygens prestationsförmåga ägt rum. Att det huvudsakligen rör sig om motorisering av gammalt tonnage och icke om nybyggnad synes bland annat framgå därav att, enligt vad den officiella statistiken utvisar, ungefär tre fjärdedelar av motorseglarna äro äldre än 20 år.

Den av segelfartyg i in- och utrikes trafik intjänade bruttofrakten har nedgått från 12.0 milj. kronor år 1922 till 11.2 milj. kronor år 1934, men per 1 000 bruttoton framträder en inkomstökning från 82 kronor år 1922 till 137 kronor år 1934 eller med omkring 65 procent. Då fraktnivån i stort sett torde vara lägre år 1934 än år 1922 innebär detta, att prestationsförmågan hos berörda fartyg ökats i ännu högre grad. Denna ökning av prestationsförmågan har dock till övervägande del uppvägts av en motsvarande minskning av tonnaget hos segelfartyg med och utan hjälpmaskin, varför någon total fraktökning för denna del av tonnaget i stort sett icke inträtt, när in- och utrikes fart sammanräknas. Härvid är dock att märka, att de fartyg över 500 bruttoton, som funnos år 1922 och som numera

praktiskt taget försvunnit, till övervägande del torde ersatts med ångfartyg och icke med mindre motorseglare.

Från år 1922 till år 1934 har segelfartygens bruttotonnage nedgått med 25 procent för fartyg under 100 tons bruttodräktighet och med 26, resp. 29 procent för fartyg med 100—199, resp. 200—299 tons bruttodräktighet men med 84 procent för fartyg över 300 tons bruttodräktighet. Motoriseringen av tonnaget har numera fortskridit ungefär lika långt för fartyg närmast över 100 tons dräktighet som för fartyg under denna gräns. Denna utveckling synes giva vid handen, att de lättnader, som i författningshänseende äro knutna till 100 tons maximidräktighet, beträffande utvecklingen av tonnagets sammansättning icke varit av någon avgörande betydelse.

Beaktas må att, jämlikt kap. II. C., segelfartygens bruttoinkomster i *inrikes* fart från år 1927 till år 1934 ökats med 17 procent under det att de totala inrikes godsfrakterna under samma tid sjunkit med 11 procent. Berörda fartygs betydelse i den inrikes sjöfarten har således under senaste utvecklingsperiod starkt ökats såväl absolut som i synnerhet relativt sett.

Av vad förut anförts framgår, att de sammanlagda frakterna för segelfartyg i inrikes och utrikes fart endast undergått en mindre förändring. Detta förhållande sett i samband med vad nyss anförts giver vid handen, att en förskjutning av segelfartygens verksamhetsområde ägt rum från utrikes till inrikes fart.

Ytterligare torde böra framhållas några synpunkter på den av de nu behandlade fartygen bedrivna konkurrensen särskilt med linjerederierna.

Dessa fartyg, vilka huvudsakligen gå i trampfart, hava sin speciella uppgift att fylla, då det gäller transport av massgods i sådana fall, där icke linjefart lämpligen kan komma till användning. Emellertid pläga dylika fartyg jämväl sporadiskt insättas i sådana förbindelser, där linjefart upprätthålles.

Då trafikanterna i det långa loppet äro bäst betjänta av fasta förbindelser, brukar ett sporadiskt bortledande av trafik genom tillfälligt insatta fartyg icke kunna ske utan relativt kraftiga underbud i fråga om fraktpriserna. En dylik konkurrens måste därför bliva irriterande för fraktmarknaden.

Såsom närmare kommer att utvecklas i kap. III. D. 2 är kustlinjefartens prisbildning relativt fast. Man har därför skäl att antaga — vilket även bekräftas från vederbörande i järnvägsstyrelsen — att många av de låga prisutbud från sjöfartshåll, som järnvägsstyrelsen sett sig föranlåten att möta genom särskilda fraktnedsättningar, härstamma från dylika fartyg, som tillfälligt upprätthålla förbindelse.

Att dylik ojämn prispolitik emellertid framstått såsom en olägenhet jämväl för redarna för dessa fartyg, framgår bland annat av den i bilaga 3 omförmälda skrivelsen från Sveriges segelfartygsförening u. p. a., vari för-

eningen uppgivit, att den genom sedan 1924 bestående minimitariffer sökt förebygga en förödande inbördes konkurrens mellan sina medlemmar och tillförsäkra dessa segelbara frakter.

Av vad nu anförts framgår, att genom konkurrens från ifrågavarande merendels smärre fartyg linjesjöfarten vållas ett visst avbräck i form av såväl irritation på fraktmarknaden som trafikavledning. På sätt kommerskollegium emellertid framhållit i sitt i ärendet den 16 juni 1932 avgivna utlåtande, är det avgörande vid ståndpunkttagande till de speciella förhållanden, som förmenas i otillbörlig grad gynna småfartygen, helt andra synpunkter och intressen än de, som vid konkurrensfrågornas behandling påkalla uppmärksamhet. Nu berörda problem ligga alltså i viss utsträckning vid sidan av det åt oss anförtrodda utredningsuppdraget. Önskligt vore givetvis att åstadkomma en avspänning av konkurrensläget genom inre överenskommelser mellan sjöfartens olika utövare, men den olika naturen hos tramp- och linjefart samt trampfartens avsaknad av alla dess utövare omfattande organisationer torde för närvarande utgöra ett svåröverkomligt hinder för denna utväg. Under sådana förhållanden torde, om ett samhälleligt ingripande för konkurrensens reglering skulle bliva nödvändigt, knappast någon annan utväg stå öppen än att draga in sjöfarten under en kontroll motsvarande den, för vilken landtrafikmedlen av ålder varit föremål. I en del länder har man ej tvekat att gå denna väg. Så är fallet i Frankrike. I Norge föreligger även ett förslag att fordra tillstånd för bedrivande av linjetrafik i fjord- och insjöfart liksom man kräver det för linjefart med bil.

För vår del anse vi, att den nuvarande situationen icke motiverar ett så allvarligt steg som ett brytande av sjöfartens uråldriga ställning att vara en för var och en tillgänglig fri näring. Genom det kommunikationsråd, som vi senare komma att föreslå, lämnas även ökad möjlighet för näringarnas och trafikmedlens sakkunniga att gemensamt uppmärksamma eventuellt uppkommande osunda företeelser på detta konkurrensområde.

D. Taxepolitiken.

1. Järnvägarnas taxepolitik.

a) Taxan för transporter av gods å statens järnvägar.

Av statens järnvägars inkomster i godstrafik, som år 1934 uppgingo till 98 milj. kronor, föllo cirka 10 milj. på paket och ilgods, 20 milj. på fraktstyckegods, 1 miljon på levande djur, 58 milj. på vagnslastgods och 9 milj. på lapplandsmalm.

Innan redogörelse lämnas för sådana under senaste år vidtagna ändringar i statens järnvägars godstaxa, som kunna vara av betydelse för bedömande

av konkurrensen mellan olika samfärdsmedel, skall givas en kort översikt av vissa utmärkande drag för statens järnvägars godstaxa, i vad de viktigaste däri ingående fraktgodstarifferna angår.

Berörda tariffer angiva fraktsatser eller avgifter per 100 kilogram för olika avstånd. I en godsindelning anges, vilken vagnslasttariff skall komma till användning för olika varuslag och för olika viktmängder per godsvagn räknat.

Beträffande styckegods tillämpas sedan år 1934 enhetlig tariffering oberoende av godsslaget. För styckegodssändningar om minst 500 kilogram utgår frakt enligt lägre tariff (2) än för smärre sändningar (1).

För vagnslaster om minst 2.5 ton tillämpas tariff 3 oberoende av godsindelningen.

För vagnslaster om minst 5 ton finnas sex tariffer (4—9) och för vagnslaster om 10 ton upptar tariffschemat nio tariffer (5 A—9 A samt 10—13); för vagnslaster om 15 ton eller för fulla vagnslaster tillämpas i de relativt få fall, då särskilda tariffer för sådana sändningar finnas, tarifferna 11—14.

Tarifferna äro i motsats till s. k. kilometertariffer, vilka äro konstruerade med samma tillägg per kilometer å alla avstånd, »fallande», och härvid byggda med lägre tillägg per kilometer å längre avstånd än å kortare. Exempelvis är tillägget per kilometer, angivet i öre per 100 kilogram:

För tariff	Å avstånd	
	11—50 km	över 400 km
1	1.73	0.68
3	0.90	0.54
8	0.77	0.30
12	0.40	0.18

Särskilt å de långa befordringsavstånd, vid vilka konkurrens mellan järnvägarna och linjesjöfarten företrädesvis förefinnes, är »spännvidden» mellan olika tariffer betydande, såsom framgår av nedanstående uppgifter, avseende en befordringslängd av 600 kilometer.

Tariffer	Fraktsats för		Skillnad	Lägsta fraktsats understiger högsta fraktsats med %
	Högsta tariff	Lägsta tariff		
	Öre per 100 kg			
För 5 ton .	461	247	214	46.4
» 10 » .	386	144	242	62.7

Vid uppbyggandet av statens järnvägars godstaxa för vagnslastgods har hänsyn i främsta rummet tagits:

dels till olika varuvärden och därmed sammanhängande förmåga att »bära frakt» enligt det s. k. värdetariffsystemet,

dels till sändningarnas anpassning efter tillhandahållna vagnars lastförmåga, varvid driftkostnadssynpunkter vinna beaktande, och

dels till landets konfiguration med därav följande behov av låga frakter för långa distanser, ävensom i samband härmed till befordringskostnadernas relativa minskning per kilometer, ju längre avstånden äro.

Ett för svenska förhållanden säreget drag är det sätt, på vilket statens järnvägars taxa sedan 1880-talet är normerande för de enskilda järnvägarnas taxor i samtrafik.

Före kriget gällde för statens järnvägar en taxa av år 1889, vilken dock i viktiga hänseenden var föråldrad. Ett förslag till ny taxa, som framlagts av en år 1907 tillsatt kungl. kommitté, hann ej bliva föremål för vederbörlig prövning, innan med världskriget följande starka ändringar i penningvärdet m. m. undanryckt förutsättningarna för förslaget. Sedan viss stabilisering inträtt, lämnade Kungl. Maj:t genom ett statsrådsprotokoll av den 27 september 1924 finansiella direktiv för utarbetande genom järnvägsstyrelsens försorg av ett reviderat taxeförslag. Sådant avgavs därefter i vad statens järnvägars taxa angår den 29 december 1925 och i vad godssamtrafiksföreskrifter angår den 25 maj 1926. Efter vidlyftiga och tidsödande remisser fastställdes av Kungl. Maj:t den 27 juni 1929 ny taxa för transporter å statens järnvägar ävensom vissa godssamtrafiksföreskrifter. Med hänsyn till de omfattande verkställighetsåtgärder, som vid nuvarande ordning för godssamtrafiken äro förbundna med införandet av ny taxa, kunde en sådan icke i sin helhet träda i tillämpning förrän den 1 januari 1931. I sin helhet beräknades den nya statsbanetaxan skola medföra en kalkylatorisk inkomstminskning av cirka 13.5 milj. kronor.

Vid ovan angivna tidpunkt hade emellertid inträtt mycket betydelsefulla ändringar i förutsättningarna för den i huvudsak under år 1925 utarbetade taxan. Den sagda år i sin begynnelse stående yrkesmässiga biltrafiken hade kommit till en oförutsett stark utveckling, och prisnivån hade undergått betydande förskjutningar särskilt beträffande grosshandelsvaror. Det visade sig härvid nödvändigt att mycket snart vidtaga betydelsefulla ändringar i den fastställda taxan.

Vissa i 1929 års godstaxa införda nya bestämmelser voro, även frånsett ändringar i tariffsatser och godsindelning, ägnade att stärka järnvägarna i deras konkurrens med linjesjöfarten, främst beträffande mera långväga transporter. Bland sådana erinras särskilt om införandet av 10-tons tariffer även för högvärdigt gods och om införandet av tariff 4 i stället för tariff 2 som högsta tariff för vagnslaster om 5 ton. Berörda ändringar, vilka kommo till verkställighet redan innan den nya taxan i sin helhet blev införd, hava

emellertid numera föranlett rederier och hamnar att vidtaga erforderliga motsvarande sänkningar av frakter och hamntaxor.

Med de ändringar i godstarifferna, som tillkommit efter den nya taxans fastställande, har i huvudsak åsyftats att inom för lastbilskonkurrens mest utsatta befordringsavstånd vinna en bättre anpassning av järnvägarnas högre fraktgodstariffer efter dåmera för handen varande taxeläge i lastbilstrafik. I avvaktan på en i utsikt ställd reglering av förhållandet mellan järnvägar och lastbilstrafik hava emellertid järnvägarnas tariffer härvid icke blivit så starkt sänkta, som man inom järnvägsstyrelsen ansett skulle erfordras för att i behörig grad hävda järnvägarnas ställning i konkurrensen. Sänkningen har begränsats till vad som ansetts nödvändigt, även om en avsedd reglering av lastbilstrafiken skulle komma till stånd.

Av berörda taxesänkningar förtjänar särskilt nämnas den, som genom kungl. brev av den 24 november 1933 blev fastställd att träda i tillämpning den 1 januari 1934.

Vad styckegodstarifferingen angår, innebar den provisoriska regleringen en genomgripande reform. Såsom ovan anförts frigjordes härvid taxeringen — i regel — från beroende av varuslaget, men ställdes däremot i beroende av sändningarnas storlek. Med syftning att även på annat sätt erhålla ökad konkurrenskraft gentemot den främst på korta och medellånga avstånd framträdande bilkonkurrensen byggdes de nya tarifferna »raka» d. v. s. med lika tillägg per kilometer upp till 300 kilometer. På avstånd upp till cirka 200 kilometer inträdde härvid en taxesänkning, som i genomsnitt uppgick till cirka 25 procent, men som för vissa varor i större styckegodssändningar å avstånd om 50 à 100 kilometer steg till omkring 50 procent. På avstånd över cirka 300 kilometer genomfördes icke någon mera betydande genomsnittlig sänkning av taxenivån för styckegods. Den kalkylatoriska inkomstminskningen av berörda åtgärder beräknades till omkring 1.6 milj. kronor. De genomförda sänkningarna synas emellertid, såvitt av statistiken framgår, hava bidragit att åstadkomma sedermera inträdd ökning av statens järnvägars styckegodstrafik, varvid kompensation för inkomstminskningen erhållits.[1]

Beträffande vagnslastgodset innebar 1934 års taxerevision en sänkning av de högsta vagnslasttarifferna, dock endast inom för lastbilskonkurrens starkast utsatta avstånd. I jämförelse med tidigare gällande tariffer inträdde härvid beträffande de högsta tarifferna i omstående tablå angivna procentuella sänkningar av fraktsatserna å avstånd upp till 600 kilometer.

[1] Statens järnvägars trafik och inkomst av fraktstyckegods under månaderna jan.—nov. var:

År	Ton i tusental	Inkomst milj. kronor
1933	490	16.3
1934	574	18.5
1935	625	19.9

Km	Högsta tariff för vagnslaster om		
	2.5 ton tar. 3	5 ton tar. 4	10 ton tar. 5 A
	Taxesänkning i procent		
50	29	24	34
100	27	24	34
200	20	25	34
300	18	25	31
400	10	19	20
500	4	9	9
600	0	0	0

Som följd av de högsta 5- och 10-tonstariffernas sänkning blevo även lägre liggande tariffer sänkta, dock endast i mån som fordrades för att ej överstiga de sänkta högsta tarifferna.

Den kalkylatoriska inkomstminskningen av de högsta vagnslasttariffernas sänkning var beräknad till omkring 1.4 milj. kronor. Mest sannolikt synes emellertid, av viss förd detaljstatistik att döma, som om även denna taxesänkning lett till en trafikökning, som mer än kompenserat den genom taxans sänkning bortfallande inkomsten.

Med de provisoriska taxeregleringar, som efter ikraftträdandet av 1929 års taxa blivit genomförda, har i första hand avsetts att vinna en bättre anpassning av statens järnvägars högsta tariffer till den genom lastbilstrafikens tillkomst och utveckling framvuxna fraktkostnadsnivån än som en så tidigt som år 1925 utarbetad taxa kunde innebära. Härvid hava sagda tariffer å för bilkonkurrens icke utsatta avstånd undergått justering endast i den mån konsekvensen så fordrat. Några mot sjöfarten riktade provisoriska regleringar av den ordinarie taxan hava sålunda icke av järnvägsstyrelsen föreslagits eller av Kungl. Maj:t beslutats.

I det statsrådsprotokoll av den 27 juni 1929, genom vilket ny taxa för transporter å statens järnvägar fastställdes, förordades av föredragande departementschefen en revidering av taxan inom fem år, särskilt med hänsyn till vikten av att verkningarna av den nya taxan såväl för trafikanternas som statens järnvägars vidkommande efter några års förlopp bleve underkastade en ingående undersökning.

Ett flertal omständigheter tala för behovet av en dylik ingående revidering, i och för vilken, enligt vad vi inhämtat, diverse tidsödande förarbeten blivit utförda inom järnvägsstyrelsen. Med hänsyn till det samband, som finnes mellan fraktkostnadsnivån i lastbilstrafik och väl avvägda järnvägstariffer, möta emellertid enligt vår uppfattning vissa svårigheter att utarbeta förslag till en taxereglering för statens järnvägar, innan statsmak-

terna tagit ställning till föreliggande spörsmål om lastbilstrafikens reglering. I villken utsträckning en ny taxa skall kunna anpassas efter numera rådande prisnivå i landet kommer även att bliva i avsevärd grad beroende på, huruvida av statsmakterna tidigare uppställda krav på förräntning av statens järnvägars kapital skola kvarstå eller eventuellt reduceras med hänsyn till den minskning i avkastningsförmåga, som biltrafikens utveckling vållat statens järnvägar.

Med hänsyn till den uppgift, som är trafikutredningen förelagd, och den synnerligt stora betydelse, som statens järnvägars taxa har för landets kommunikationsföretag i övrigt och härvid icke minst för sjöfarten, tillåta vi oss fästa uppmärksamheten på angelägenheten av att vid blivande revidering av statens järnvägars taxa vederbörlig hänsyn måtte tagas till övriga kommunikationsföretags ekonomiska intressen, åtminstone i så måtto att icke andra samhällsviktiga kommunikationsföretag bliva utsatta för en så långt driven konkurrens med därav följande tvång till ruinerande taxesänkningar, att de kunna tvingas till nedläggning av sin rörelse.

b) Järnvägarnas fraktnedsättningar.

Fraktnedsättningsförfarandet har under efterkrigsåren kommit till en allt allmännare användning vid både enskilda och statens järnvägar. Såväl berörda sakförhållande som framför allt de omständigheter, under vilka nedsättningar lämnas, och beskaffenheten av de villkor, som knytas till fraktnedsättningarna, hava framkallat vissa erinringar från sjöfartens sida. Enligt vår uppfattning lärer det ej heller vara möjligt att åvägabringa ett bättre konkurrensförhållande mellan olika samfärdsmedel, med mindre järnvägarnas ordinarie taxor bliva mera normerande för det faktiska taxeläget än vad för närvarande är fallet. Vi skola därför i det följande ägna särskild uppmärksamhet åt berörda spörsmål och skola härvid först lämna en historisk framställning över nedsättningsinstitutets utveckling fram till nu gällande författningsbestämmelser.

Författningsbestämmelser angående fraktnedsättningar.

I det äldsta reglementet för trafiken å statens järnvägar av år 1862 var i § 34 intaget följande stadgande:

»Då styrelsen över statens järnvägar finner sådant ej mindre till lättnad för handeln och industrien, än till förökande av järnvägsrörelsen och därav härflytande inkomster vara av nöden, äger styrelsen att för särskilda fall, uppå gjord ansökning, bevilja nedsättning med högst 20 procent uti den avgift, som enligt denna taxa eljest skulle erläggas.»

Genom kungl. brev den 15 oktober 1880 fastställdes ny taxa. Härvid

meddelades även bestämmelser rörande taxans offentlighet, i det att styrelsen anbefalldes att tillse och föranstalta, att den nya taxan ständigt funnes anslagen å lämpliga ställen vid statens och enskilda, i samband därmed stående järnvägar. I fråga om styrelsens rätt att medgiva fraktnedsättningar stadgade Kungl. Maj:t: — — — — — — — — — — — — — — — »att, jämte det I (styrelsen) hädanefter såsom hittills ägen handlingsfrihet i fråga om såväl — — — — — — — — — — — — — — — — som ock beviljande för särskilda fall av nedsättning med högst 20 procent uti de i gällande taxa bestämda fraktavgifter, I även ären berättigade att förändra godsindelningen i de fall, där I pröven nedsättningen kunna på sådant sätt lämpligare bestämmas än genom direkt minskning av fraktbeloppet för något visst varuslag».

Den 9 september 1887 tillsattes en kommitté med uppdrag att, efter utredning av verkningarna utav de under senare tider vidtagna fraktnedsättningar å statens järnvägar och efter revision av då gällande taxa för transporter å dessa järnvägar, föreslå de huvudgrunder, som med hänsyn till såväl trafikanternas intressen som den avkastningsförmåga, statsjärnvägarna skäligen borde äga, samt övriga intressen, som berördes av fraktsatserna, borde vid trafiktaxans upprättande genomföras.

I sitt i oktober 1888 avgivna yttrande framlade kommittén förslag till *dels* ny taxa, *dels* nya bestämmelser angående rätt att medgiva fraktnedsättningar, *dels* upprättande av ett järnvägsråd.

I fråga om rätten att medgiva fraktnedsättningar föreslog kommittén, under i det följande angivna förutsättning, att trafikstyrelsen måtte erhålla bemyndigande att medgiva de nedsättningar under allmänna taxans bestämmelser, vilka kunde anses vara av behovet påkallade och förenliga med statens järnvägars eget ekonomiska intresse. I förhållande till tidigare bestämmelser innebar detta förslag en utsträckning av den trafikstyrelsen tillkommande rätten, i det att den tidigare föreskrivna maximeringen av nedsättningarna till högst 20 procent föreslogs skola utgå. Härom anförde kommittén bland annat: Gränsen för en dylik befogenhet torde icke böra på förhand uppdragas, utan trafikstyrelsen borde bemyndigas att, när styrelsen funne en modifikation av de fastställda transportavgifterna utgöra villkoret för bibehållandet av befintlig eller skapandet av ny trafik, vidtaga erforderliga fraktnedsättningar.

För den ifrågasatta utsträckningen av nedsättningsrätten ansåg emellertid kommittén ett oeftergivligt villkor vara, att nödig kontroll över dess användande bleve ordnad. En sådan kontroll skulle enligt kommitténs förmenande kunna erhållas genom ett s. k. järnvägsråd, om vars inrättande kommittén samtidigt framlade förslag. Härigenom skulle ock garanti vinnas för att hänsyn toges till andra berättigade intressen.

Den av kommittén föreslagna taxan fastställdes genom Kungl. Maj:ts beslut den 29 november 1889 och blev, vad godstaxan angår, i sina huvuddrag bestående till 1930 års taxereform.

I sammanhang härmed förklarade Kungl. Maj:t,

»att styrelsen skulle hava att tillse och föranstalta, att den nya taxan ständigt funnes anslagen å lämpliga ställen vid statens och enskilda, i samband därmed stående järnvägar;

att, jämte det styrelsen därefter som dittills skulle äga ingå samtrafiksavtal med andra järnvägsförvaltningar, styrelsen vidare skulle vara befogad dels — dels ock, beträffande fraktgodstrafiken, att för trafik mellan särskilda stationer vid statens järnvägar ävensom, efter avtal med vederbörande järnvägsförvaltning, för samtrafik mellan statsbane- och enskild järnvägsstation, medgiva sådana nedsättningar under taxans bestämmelser, vilka kunde anses vara av behovet påkallade och förenliga med statens järnvägars eget ekonomiska intresse, och skulle de i Kungl. Maj:ts brev till styrelsen den 8 september 1862 meddelade bestämmelser fortfarande lända till efterrättelse;

att, därest fråga uppkomme om ändring i fraktgodstariff eller godsindelning, sådan fråga skulle underställas Kungl. Maj:ts prövning; och

att, intill dess frågan om järnvägsrådets inrättande bleve slutligen avgjord, av styrelsen fattat beslut, varigenom allmänt gällande fraktnedsättning på viss sträcka medgåves, skulle skyndsamt kungöras, förutom på dittills övligt sätt, jämväl genom beslutets införande i allmänna tidningarna.»

Slutligen meddelades övergångsbestämmelser för tidigare medgivna undantagsfrakter.

Genom de nya bestämmelserna angående trafikstyrelsens rätt att medgiva fraktnedsättningar upphävdes visserligen tidigare gällande begränsning av nedsättningar till högst 20 procent, men i ett annat hänseende genomfördes en viktig inskränkning, i det att den år 1880 medgivna rätten att bevilja nedsättning genom ändring i godsindelningen återkallades. I övrigt är att märka, att de i 1862 års reglemente föreskrivna och genom 1880 års bestämmelser ej upphävda förutsättningarna angående behovet av taxesänkningar ur såväl näringslivets som järnvägarnas synpunkter återinfördes, ehuru i nya ordalag, vilka icke äro lika otvetydigt avfattade som de äldre, samt att publiceringsplikt infördes för fattat beslut, varigenom allmänt gällande fraktnedsättning på viss sträcka medgavs. Någon skyldighet att publicera tillfälliga nedsättningar av andra slag föreskrevs icke.

Det av 1887 års kommitté föreslagna järnvägsrådet blev — med begränsade uppgifter — anordnat först genom kungl. brev av den 1 november 1907.

I 1897 års och följande instruktioner för järnvägsstyrelsen intogos med vissa ändringar av övervägande redaktionell natur de bestämmelser angående järnvägsstyrelsens befogenhet att medgiva fraktnedsättningar, som stadgades i 1889 års kungl. brev.

De grundläggande föreskrifterna rörande taxenedsättningar för statens och enskilda järnvägar, sådana desamma lyda efter de under årens lopp vidtagna förändringarna, återfinnas i §§ 6 och 7 järnvägstrafikstadgan samt, såvitt angår statens järnvägar, i § 11 av gällande instruktion för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl.

I § 6 mom. 1 järnvägstrafikstadgan föreskrives, att beräkning av befordringsavgifter skall ske i enlighet med behörigen fastställda taxor.

Jämlikt § 6 mom. 2 äger järnvägsförvaltning, styrelsen för statens järnvägar med iakttagande av den för samma styrelse gällande instruktion, 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.

I § 7 meddelas bestämmelser om kungörande av ändringar i befordringsavgifter m. m. Nämnda § är numera av följande lydelse:

1. Av järnvägsförvaltning gjord ändring av befordringsavgifterna 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.

Anm. Kungl. Maj:t har den 3 februari 1928 förordnat, att vad i förestående mom. 1 stadgas angående offentliggörande i Post- och Inrikes tidningar av ändringar i befordringsavgifter eller villkoren för dessas tillämpning tillsvidare icke skall äga tillämpning vid nedsättning av avgifter i persontrafik å sträcka av högst 50 kilometer eller avgifter för styckegodsbefordring å sträcka av högst 100 kilometer.

2. Nedsättning av befordringsavgift, som icke beviljats endast för bestämd tid, må icke upphöra att gälla, förrän minst två månader förflutit, efter det beslutet om dess upphörande kungjorts på sätt i mom. 1 föreskrives.

§ 11 av gällande instruktion för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl lämnar följande föreskrifter i fråga om avvikelse från fastställda transportavgifter m. m.

Utan hinder av bestämmelserna i gällande taxor för transporter å statens järnvägar äger styrelsen eller, i mån av lämnad befogenhet, vederbörande distriktsbefäl *dels* att beträffande persontrafiken samt övrig trafik, som ej avser godsbefordran, efter sig företeende omständigheter bestämma avgifterna för abonnemang av vagn eller kupé ävensom för sådana transporter, vilka, därest avvikelse från de fastställda avgifterna medgives, kunna antagas medföra för-

del för järnvägarna, *dels* att, beträffande godstrafiken, för trafik mellan särskilda stationer vid statens järnvägar medgiva sådana nedsättningar i den allmänna taxan, vilka kunna anses vara av behovet påkallade och förenliga med statens järnvägars eget ekonomiska intresse samt icke medföra ändring i godstariff eller godsindelning, *dels* att i förekommande fall medgiva restitution eller avskrivning av befordringsavgifter, *dels* att, därest sådant anses lämpligt, bevilja trafikanter fraktkredit, *och dels* att för transporter, för vilka militärtaxan eller taxan för befordring å statens järnvägar av personer, tillhörande det frivilliga skytteväsendet, icke gäller, men vilka likväl avse särskilda försvarsändamål, medgiva tillämpning av bestämmelserna i någon av berörda taxor.

Den i § 11 instruktionen för järnvägsstyrelsen lämnade befogenheten att å vederbörande distriktsbefäl delegera viss bestämmanderätt i fråga om avvikelse från fastställda transportavgifter har kommit till användning så till vida, att handläggning av vissa fraktnedsättningsärenden beträffande styckegods överflyttats på trafikinspektörerna.

Den 13 maj 1927 har sålunda järnvägsstyrelsen bemyndigat trafikinspektörerna att tills vidare medgiva fraktnedsättningar för styckegodstransporter i statens järnvägars egen trafik i de fall, då härigenom ökning av statens järnvägars trafik och inkomster kan förväntas eller befarad minskning i hittillsvarande trafik med ty åtföljande kännbar inkomstminskning anses kunna förhindras.

Samtidigt hava följande närmare bestämmelser i ämnet meddelats.

Nedsättning må alltefter behovet medgivas för allt gods eller för visst eller vissa godsslag i förekommande stationsrelationer.

Nedsättningen må fastställas att gälla tills vidare, försåvitt icke särskild anledning finnes att begränsa giltigheten till viss tid.

Nedsättning får icke tillämpas vid omexpedition av en sändning.

I de fall, då frakt enligt ordinarie taxa för vagnslastsändningar skulle komma att utgå efter en högre avgift än enligt nedsatt styckegodstariff, skall denna senare tillämpas för vagnslastsändningarna i fråga.

Beviljade nedsättningar skola omedelbart anmälas till inrikes taxebyrån och kontrollkontoret, varvid allt som föreskrivits för tillämpning av desamma skall uppgivas. Nedsättningarna skola kungöras genom anslag å vederbörande stationer och i övrigt, på sätt distriktsförvaltningen finner lämpligt, bringas till allmänhetens kännedom.

Slutligen hava bestämmelser meddelats om förfarandet i fråga om transporter, berörande två eller flera trafikrelationer.

De enskilda järnvägarnas befogenheter i taxehänseende regleras, i mån ej allmänna lagar innehålla avvikande stadganden, genom i respektive koncessionsresolutioner givna bestämmelser. Ett för dessa gemensamt drag är,[1] att avgifterna för transporter å banan för viss tid fastställas av Kungl. Maj:t. Praxis har varit, att Kungl. Maj:t beträffande de enskilda järnvä-

[1] Trafiksäkerhetskommitténs betänkande sid. 42.

garnas egen trafik fastställt avgifter, vilka gälla som maximiavgifter. De enskilda järnvägsförvaltningarna hava härvid obegränsad rätt att medgiva såväl allmänna som särskilda nedsättningar. Beträffande godssamtrafik har Kungl. Maj:t den 27 juni 1929 fastställt vissa föreskrifter, vilka gälla för statens järnvägar ävensom för enskilda järnvägar, vilkas koncessioner innehålla förpliktelse för koncessionsinnehavaren att ställa sig till efterrättelse de bestämmelser i fråga om samtrafik och om avgifterna därför, som kunna utfärdas av Kungl. Maj:t. Övriga järnvägar hava utan undantag biträtt berörda föreskrifter. I dessa finnas inga inskränkande bestämmelser beträffande rätten att medgiva nedsättningar i fråga om transporter, som det tillkommer en järnväg att i samtrafik besörja.

Tillämpning av gällande bestämmelser.

Under efterkrigstiden hava vid såväl enskilda som statens järnvägar de ordinarie taxorna starkt förlorat i betydelse och härvid i ökad omfattning ersatts av nedsättningar, vilka, vad statens järnvägar angår, oftast varit s. k. särskilda och härvid gällt endast för vissa varuslag i vissa stationsrelationer. Huvudanledningen till en sådan utveckling torde få anses hava varit, att de ordinarie taxorna icke kunnat med tillräcklig snabbhet anpassas efter de förutsättningar och behov, som lastbilskonkurrensens fortgående utveckling och de snabbt skiftande konjunkturerna på näringslivets område framkallat. Vad statens järnvägar angår, tillkommer, att statsmakterna uppställt mera preciserade fordringar än tidigare på erhållande av viss som skälig ansedd förräntning av åtminstone sådant investerat kapital, som anskaffats i låneväg för byggande av andra banor än kulturbanor, varvid affärsprinciperna skjutits i förgrunden med tillbakasättande i viss mån av järnvägarnas samhällsekonomiska uppgifter.

I samband med nedsättningsförfarandets ökning i kvantitativt hänseende ha ock de författningsenligt givna bestämmelserna rörande nedsättningars lämnande blivit i tolkningsväg uppmjukade, så att de numera icke torde kunna anses helt motsvara vad vid deras införande varit avsett eller i vad statens järnvägar angår tidigare praxis.

Trafikstadgans bestämmelse, att nedsättning skall gälla för alla, som fullgöra de för nedsättningen fastställda villkor, har härvid kommit att tolkas så, att snart sagt vilket villkor som helst kan knytas till en nedsättning, varigenom taxans likhet för alla i realiteten kan bliva upphävd, och vissa villkor, vilka järnvägsstyrelsen vid trafikstadgans antagande velat reservera för enskilda järnvägar, komma numera till användning även vid statens järnvägar. Vidare hava trafikstadgans bestämmelser om publiceringsplikt blivit dels vid flertalet enskilda järnvägar åsidosatta, dels vid statens järnvägar tillämpade i modererad form.

Till belysande av järnvägsstyrelsens tidigare uppfattning i frågan om innebörden av trafikstadgans bestämmelse om taxenedsättningars giltighet för alla, som fullgöra stadgade villkor, lämnas nedan ett referat av vad i frågan från järnvägsstyrelsens sida år 1912 anfördes vid trafikstadgeförslagets prövning.

Järnvägsstyrelsen hade i ett stadgeförslag, som år 1910 förelåg till behandling i järnvägsrådet, intagit (i § 6) en bestämmelse, att de nedsättningar, som vederbörande järnvägsförvaltning funne skäl att medgiva, skulle gälla för alla dem, som fullgjorde de för nedsättningen fastställda villkoren.

Vid frågans behandling i järnvägsrådet diskuterades detta förslag ingående. Föredraganden av ärendet i järnvägsstyrelsen, överdirektören Flodin, anförde därvid bland annat, att det syntes styrelsen obestridligt att, därest en trafikant vid viss station tillerkändes rätt till nedsättning, om vissa villkor uppfylldes, samma rätt ovillkorligen borde tillkomma en var annan trafikant vid samma station, som förklarade sig beredd att fullgöra samma villkor. Vidare meddelades, att järnvägsstyrelsen sedan länge följt den principen att icke stipulera några särskilda villkor för den ene gentemot den andre, utan hade villkor stipulerats, hade de gällt för alla. Slutligen omnämndes, att statens järnvägar icke stipulerade villkor om vissa kvantiteter, ty styrelsen ansåge, att vid statens järnvägar borde icke den större trafikanten gynnas framför den mindre, utan alla, som kunde åstadkomma vad taxan bestämde såsom minimum, en vagnslast, finge samma lindring i frakten.

Vid järnvägsrådets sammanträde framfördes bland annat av representanter för de enskilda järnvägarna vissa invändningar mot ändringsförslaget. Sålunda framhölls, att bestämmelsen i förening med en del andra nya föreskrifter i trafikstadgan vore av den beskaffenhet, att järnvägarna hindrades från att — såsom man väl fordrade i allmänhet, särskilt av de enskilda järnvägarna — drivas såsom affär, utan de bleve förvandlade till ämbetsverk.

Å andra sidan anfördes mot den föreslagna bestämmelsen, att nedsättning skulle »gälla för alla, som fullgöra de för nedsättningen fastställda villkor», att härigenom lämnades järnvägsförvaltningen öppet att uppställa sådana villkor, att förmånen endast komme viss eller vissa, den eller de stora trafikanterna till godo.

I sitt betänkande den 26 april 1912 angående ny trafikstadga behandlade järnvägsstyrelsen ingående denna fråga.

Styrelsen anförde därvid, att styrelsen icke av de skäl, som anförts mot förslaget, kunnat övertygas vare sig om detsammas oriktighet i princip eller därom att detsammas genomförande skulle komma att medföra några nämnvärda ekonomiska olägenheter för de enskilda järnvägarna.

Vidare framhölls, att det förhållandet, att styrelsen i förslaget intagit ett stadgande om rätt för trafikanterna att i viss omfattning åtnjuta lika behandling från de enskilda järnvägarnas sida i avseende å fraktberäkningen, berodde icke så mycket därpå att styrelsen ansett de nuvarande förhållandena ovillkorligen kräva att en hämsko lades på järnvägarnas frihet i fråga om beviljande av nedsättningar, utan fastmera därpå att styrelsen vid uppgörande av förslag till ny trafikstadga ansett sig icke kunna förbigå en så ytterst viktig fråga och att styrelsen, när det gällt att taga ståndpunkt i frågan, funnit principen om trafikanternas likställighet i avseende å fraktberäkningen vara riktig och böra åtminstone i någon form finna sitt uttryck i stadgan.

Efter en redogörelse för vissa utländska förhållanden anförde styrelsen, att enligt dess åsikt förhållandena i vårt land icke vore sådana, att järnvägsförvaltningarna borde bindas lika hårt i sin handlingsfrihet som i vissa andra länder. Järnvägsstyrelsen hade sedan gammalt och även i sin nu gällande instruktion (§ 11 mom. 3) fått sig tillerkänd rätten att under vissa villkor medgiva nedsättningar i de för statens järnvägar fastställda befordringsavgifterna, och de av Kungl. Maj:t för de enskilda järnvägarna fastställda avgifterna hade alltid gällt såsom maximiavgifter, vilka järnvägsförvaltningarna kunnat nedsätta efter gottfinnande. Den ringa trafikintensiteten här i landet och särskilt den svaga ekonomiska ställning, som de enskilda järnvägarna i allmänhet hade, gjorde det säkerligen nödvändigt för järnvägarna att även framdeles äga rätt att genom tillfälliga nedsättningar här och där söka föröka sin trafik och därigenom också sina inkomster. Därest nu en dylik nedsättning, som behövdes för att i en viss trafikrelation tillföra järnvägen trafik, vilken eljest icke skulle komma densamma till godo, skulle nödvändiggöra en tariffsänkning i alla trafikrelationer å hela järnvägen, komme nedsättningen måhända att medföra en minskning i järnvägens inkomster i stället för den åstundade ökningen. Det torde därför vara nödvändigt att fortfarande medgiva järnvägarna rätt att mellan två särskilda stationer nedsätta befordringsavgifterna, t. ex. för ett visst godsslag från tariff 10 till tariff 11, och likväl bibehålla den förutvarande frakten mellan övriga stationer.

Likaså torde det vara nödvändigt att fortfarande medgiva de enskilda järnvägarna rätten att låta en viss fraktsats bliva beroende av vissa villkor, t. ex. en viss transportmängd per år, ett visst antal vagnar per dag o. s. v. När fråga vore om en enskild järnväg, vilken ju måste betraktas såsom ett affärsföretag, torde det kunna anses rimligt att, om järnvägen skulle till förmån för t. ex. en ny industriell anläggning medgiva en mycket låg fraktsats för viss råvara eller viss produkt, järnvägen också finge såsom villkor härför betinga sig en viss större transportkvantitet, då ju fraktsatsen i fråga måhända endast därigenom kunde bliva ekonomiskt fruktbärande.

I detta sammanhang framhölls vidare, att järnvägsstyrelsen sedan åtskilliga år tillbaka icke såsom villkor för åtnjutande av fraktnedsättning å statens järnvägar eller i samtrafik med dem föreskreve viss större transportmängd per år och dylikt, utan endast, där så befunnes lämpligt, fordrade att viss viktkvantitet skulle lastas å varje vagn.

Styrelsen funne det vara av vikt att principen om trafikanternas likställighet tydligt uttalades i trafikstadgan, även om detta uttalande icke erhölle större räckvidd än som framginge av det av styrelsen föreslagna stadgandet. Detta stadgande innebure endast att, om en trafikant erhållit en viss fraktnedsättning under villkor att t. ex. 500 vagnar av ifrågavarande godsslag sändes per år, samma fraktnedsättning skulle stå varje annan trafikant till buds, som från samma avsändningsstation till samma mottagningsstation försände 500 vagnar per år av samma godsslag. Det syntes styrelsen att rättvisan ovillkorligen fordrade att ifrågavarande likställighetsprincip genomfördes åtminstone så långt som nu föreslagits. Och så obetydlig räckvidd det föreslagna stadgandet än hade, så torde det i allt fall hava sin stora betydelse. Dels utgjorde det i ett visst fall ett bestämt hinder mot ett eventuellt försök att fullständigt lämna utan avseende en trafikants krav på likställighet, dels torde detsamma komma att utgöra en vägledning för järnvägarnas fraktnedsättningspolitik och bidraga att fortfarande hålla densamma i samma spår som hittills. Det torde härvid

böra ihågkommas att, om det också hittills icke i allmänhet kunnat påvisas några skadliga följder av järnvägarnas hittillsvarande maktfullkomlighet i nu ifrågavarande avseende, det likväl icke torde vara lämpligt att vid avfattandet av en ny trafikstadga bortse från att de nuvarande förhållandena kunde försämras, om icke den riktiga principen funne sitt uttryck i den nya stadgan.

Rörande tillämpningen av i trafikstadgans § 7 intagna bestämmelser hava vi verkställt en utredning, vilken närlägges i bilaga 5.

Den offentlighet, som avsetts att säkerställas med den i trafikstadgans § 7 föreskrivna publiceringsskyldigheten och som ansetts vara av stor vikt, synes numera endast i begränsad omfattning ernås. I all synnerhet gäller detta de enskilda järnvägarna, ehuru nedsättningar där förekomma synnerligen allmänt. Vid dessa järnvägar synes annonseringsskyldigheten i stor utsträckning helt enkelt åsidosättas. Att, på sätt vid statens järnvägar och vissa större enskilda järnvägar förekommer, ett större antal nedsättningsbeslut tillkännagives i en och samma annons kan i och för sig icke vara otillåtligt. Men stridande mot publiceringskravets ändamål är givetvis att härvid dröja med publiceringen, till dess att nedsättning redan sedan länge trätt i kraft eller, såsom till och med i vissa fall inträffat, redan upphört.

Utländska förhållanden.

De i trafikstadgans §§ 6 och 7 intagna bestämmelserna äro om icke hämtade så dock påverkade av i utländsk järnvägsrätt intagna liknande bestämmelser.

I utländsk samtrafik infördes bestämmelser om lika rätt för alla trafikanter under lika villkor genom det s. k. internationella fördraget angående godsbefordring å järnväg, vilket trädde i kraft den 1 januari 1893 och till vilket Sverige därefter anslöt sig.

Art. 10 i nu gällande »Internationellt fördrag angående godsbefordring å järnväg» av den 23 oktober 1924 har i svensk översättning följande lydelse.

»Särskilda överenskommelser, varigenom en eller flera avsändare skulle beredas nedsättning av de enligt taxorna utgående befordringsavgifterna, äro uttryckligen förbjudna och ogiltiga.

Däremot äro sådana fraktnedsättningar tillåtna, som blivit vederbörligen offentliggjorda och på samma villkor komma alla till godo, så ock nedsättningar, som medgivas för järnvägstjänsten eller för offentliga eller välgörande ändamål.»

Enligt kommentarer till det internationella fördraget avses med ogiltiga (på tyska nichtig), att ifrågavarande nedsättningar ur civilrättslig synpunkt sakna betydelse. Orden »på samma villkor» få fattas i sin vidaste

bemärkelse. Trots det starkare ordvalet i det internationella fördraget synes detsamma härvid icke innebära hinder mot särskilda nedsättningar, som i praktiken komma endast viss eller vissa trafikanter till godo.

Taxeväsendet i inrikes trafik står, såsom av i bilaga 6 intagen redogörelse framgår, i Danmark, England, Frankrike och Tyskland under stark statlig kontroll, vilken sträcker sig även till fraktnedsättningarnas område. Utvecklingen, påverkad av bilkonkurrensen, har emellertid, utom i Tyskland, under senare tid gått mot en utvidgning av järnvägarnas befogenheter och handlingsfrihet i fråga om fraktnedsättningars lämnande, om än formerna i hög grad växla och fraktnedsättningspolitiken i skilda länder påverkas av dels järnvägarnas olika ställning i statsrättsligt hänseende, dels olika geografiska förhållanden.

Beträffande nuvarande förhållanden i Tyskland och Danmark må även hänvisas till berättelse över i november 1935 av undertecknade von Sneidern, Grill och Norrman i dessa länder företaget besök, vilken berättelse återfinnes bland handlingarna i ärendet.

Vidare torde i här förevarande sammanhang böra meddelas, att en kommitté inom nationernas förbund under år 1928 behandlat frågan om konkurrensen mellan järnvägar och vattenvägar. Den av berörda kommitté, som arbetade under ordförandeskap av professor E. Heckscher, avlåtna rapporten, varav transsumt såsom bilaga 7 fogats vid detta betänkande, utmynnar i ett uttalande, att alla järnvägstaxor, såväl de allmänna som specialtaxorna, böra prövas med hänsyn till förhandenvarande självkostnader.

Fraktnedsättningspolitiken vid statens järnvägar under efterkrigsåren.

Med ledning av en i statens järnvägars festskrift »Statens järnvägar 1906—1931», band I under kapitlet »Taxeväsendet» intagen redogörelse för särskilda nedsättningar lämnas nedan en sammanfattande redogörelse för av järnvägsstyrelsen anlagda synpunkter i fråga om statens järnvägars fraktnedsättningspolitik under efterkrigsåren.

Byråchefen A. Almqvist, som skrivit nämnda kapitel, framhåller, att nedsättningsförfarandet från att under 25-årsperiodens början ha i sparsam omfattning använts för att skapa för utvecklingen av viss trafik gynnsammare frakter än vad den allmänna taxan kunde erbjuda, blivit ett i mycket stor utsträckning anlitat instrument i järnvägsförvaltningens hand för att dels möta de ändrade förhållanden på kommunikationsväsendets område, som uppstått genom bilarnas uppträdande på fraktmarknaden och den därigenom uppkomna skarpa konkurrensen om förekommande transporter, dels särskilt under periodens sista år möjliggöra för en under

vikande konjunkturer starkt hotad industri att kunna vinna avsättning för sina produkter, till en del i svår konkurrens med utländska varor.

År 1906 och flera år därefter, intill dess världskriget börjat medföra vissa ändrade transportförhållanden, förekommo sådana nedsättningar i relativt liten omfattning.

Omkastningarna i prisnivån under världskriget och den då rådande högkonjunkturen på varumarknaden föranledde att så gott som alla tidigare medgivna fraktnedsättningar uppsades och praktiskt taget inga andra nya meddelades än sådana, som erfordrades för att underlätta folkförsörjningen. Jämväl vissa exporttariffer blevo under denna period satta ur tillämpning.

Först under år 1919 började järnvägsstyrelsen att åter medgiva fraktnedsättningar. Vid denna tid började krav på taxelindringar att göra sig gällande. Genom nedsättningar för vissa lågtarifferade varor föregreps den allmänna nedsättning i de lägre tarifferna, som sedermera infördes med 1920 års ingång. Jämväl exporttariffer började återinföras.

Samtidigt med de under första hälften av 1920-talet pågående nedskärningarna av de under krigstiden tillkomna provisoriska taxehöjningarna sökte järnvägsstyrelsen att genom särskilda fraktnedsättningar förbättra transportmöjligheterna, särskilt på långa avstånd. Vidare började i stor utsträckning fraktnedsättningar medgivas för våra större exportartiklar samt för råvaror till och produkter från industriella verk, så belägna, att fraktkostnaderna spelade en beaktansvärd roll för produktionen.

En alldeles speciell anledning till medgivande av fraktnedsättningar gav den under 1920-talet alltmera kännbara bilkonkurrensen. Denna framkallade så småningom vissa allmänna taxeåtgärder, men dylika voro icke tillfyllest för att skydda järnvägen för konkurrensen och vidtogos för övrigt först efter hand som bilkonkurrensen alltmera utbredde sig. I mycket stor utsträckning måste därför speciella taxeåtgärder vidtagas, bestående i medgivandet av fraktnedsättningar mellan sådana stationer, där konkurrensen gjorde sig alldeles särskilt gällande.

Bland andra åtgärder för mötande av bilkonkurrensen i närtrafik må nämnas den i annat sammanhang omnämnda decentraliseringen till linjebefälet av rätten att medgiva vissa taxenedsättningar.

Med åren utvidgades styrelsens nedsättningspolitik betydligt även av andra orsaker än konkurrensen med bilarna. De oftast brydsamma ekonomiska förhållandena och en hos trafikanterna alltmera framträdande strävan att söka använda lämpliga, ehuru avlägsna skeppningshamnar ävensom styrelsens egen uppfattning om nödvändigheten av ett smidigt, affärsmässigt uppträdande från järnvägarnas sida för möjliggörande av transporter, som vid tillämpning av den schablonmässiga allmänna taxan icke skulle kunna komma till stånd, föranledde järnvägsstyrelsen att medgiva en mängd taxenedsättningar. Sedan styrelsen år 1925 avgivit sitt taxe-

förslag och fram till tiden för förslagets allmänna genomförande sträckte sig nedsättningarna i många fall till de i förslaget intagna avgifterna.

En annan orsak, som här icke torde böra förbises, är den förskjutning mot en uppfattning av statens järnvägar som ett affärsdrivande verk med skyldighet att förränta sitt räntepliktiga kapital, som under senare år med styrka framhållits av riksdagen och vederbörande departementschefer.

Fraktnedsättningarnas nuvarande omfattning.

Härefter övergå vi till att lämna en översikt av omfattningen av nu gällande fraktnedsättningar vid järnvägarna. Med hänsyn till att nedsättningarna vid vagnslasttrafik vid statens järnvägar både i omfattning och betydelse äro absolut dominerande, hava vi ansett oss kunna inskränka våra undersökningar till att avse endast dylika. I samband härmed komma förhållandena vid de enskilda järnvägarna att något beröras.

Den utveckling av statens järnvägars fraktnedsättningspolitik, för vilken i det föregående redogjorts, har naturligen måst resultera i ett ökat antal framställningar om taxenedsättningar. Detta bestyrkes också av nedanstående tablå, som innebär en redogörelse för antalet taxenedsättningsärenden, d. v. s. inkomna framställningar vid statens järnvägar under senare år:

År 1929 . . .	1 764	ärenden,	varav	62	procent	föranledde	nedsättningsåtgärd
» 1930 . . .	1 802	»	»	72	»	»	»
» 1931 . . .	2 625	»	»	61	»	»	»
» 1932 . . .	3 268	»	»	57	»	»	»
» 1933 . . .	4 075	»	»	52	»	»	»
» 1934 . . .	3 622	»	»	54	»	»	»

Antalet fraktnedsättningsärenden har starkt ökats under tiden 1929—1933. För år 1934 är emellertid att anteckna viss minskning, vilken torde få tillskrivas den från och med den 1 januari 1934 genomförda generella taxesänkningen på vissa avstånd ävensom den i och med den allmänna konjunkturförbättringen ökade fraktbetalningsförmågan hos trafikanterna.

Såsom av den i det föregående lämnade redogörelsen framgår, har under senare år en omläggning ägt rum av statens järnvägars fraktnedsättningspolitik till att i väsentligt större utsträckning än tidigare avse konkurrensförhållanden.

För vår här förevarande utredning var det av största vikt att söka erhålla något närmare kännedom om, huru motiven för de nu gällande nedsättningarna fördelade sig. De av järnvägsstyrelsen kvartalsvis lämnade rapporterna om beviljade nedsättningar lämnade visserligen någon ledning för bedömandet av de löpande ärendenas handläggning men medgåvo icke en överblick av samtliga vid en given tidpunkt i kraft varande nedsättnings-

beslut. På vår framställning utarbetades därför i järnvägsstyrelsen under hösten 1935 den »Sammanställning av antal särskilda nedsättningar i inrikes vagnslastgodstrafik, som under oktober 1935 tillämpats vid statens järnvägar», vilken som bilaga 8 fogats vid detta betänkande. En sammanfattning av utredningens resultat lämnas nedan.

Totala antalet i kraft varande nedsättningsbeslut, avseende särskilda fraktnedsättningar i inrikes trafik, var vid tiden för berörda utredning 1 907.

Besluten hava i första hand indelats efter de motiv, som järnvägsstyrelsen funnit föreligga, och har som grund för denna indelning använts densamma som i järnvägsstyrelsens förutberörda kvartalsrapporter om beviljade taxenedsättningar.

Fördelningen av nedsättningsbesluten framgår av nedanstående tablå, varvid emellertid är att märka, att nedsättningsbeslut, som fattats av flera motiv, t. ex. på grund av konkurrens i såväl sjö- som landsvägsbefordran, upptagits under vart och ett av förekommande motiv. På grund härav blir summan av nedsättningar enligt de olika motiven större än den nyss angivna totalsumman gällande beslut.

Motiv		Antal
Nedsättningar i konkurrens med sjöfart		407
Nedsättningar i konkurrens med annan järnväg		38
Nedsättningar i konkurrens med landsvägsbefordring		923
Nedsättningar på grund av konkurrens från med trafikanter konkurrerande företag, liggande utanför statens järnvägars intresseområde		253
Nedsättningar till stöd för ökad handelsomsättning med förväntad åtföljande trafikökning från resp. till av järnvägen beroende trafikanter inom följande näringsgrenar:		
a) lantbruket	2	
b) fiskerinäringen	2	
c) skogshanteringen	12	
d) sågverksindustrien	47	
e) cellulosaindustrien	31	
f) bergshanteringen	8	
g) järnindustrien	43	
h) kalkindustrien	39	
i) stenindustrien	37	
j) kemiska industrien	12	
k) andra industrier eller kommersiella företag	31	264
Nedsättningar i syfte att söka åstadkomma för statens järnvägar fördelaktigaste ekonomiska utbyte av redan befintlig eller ny trafik:		
a) möjliggörande av godsutförsel över en längre bort men för avsättningen fördelaktigare belägen exportplats än den närmaste	93	
b) annat skäl	26	119

Då nedsättningsbeslut kunna avse en eller ett flertal stationsrelationer, har specifikation lämnats rörande beslut, som avse högst 3, resp. flera stationsrelationer. Besluten av det förstnämnda slaget äro 1 553, av det sistnämnda 354.

Vidare hava nedsättningarna specificerats efter till desamma knutna villkor. I 565 fall har som villkor föreskrivits viss minsta befordringsmängd, i 29 fall stigande fraktnedsättning vid stigande trafik, i 983 fall uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods samt i 1 fall giltighet endast under viss säsong.[1] Nedsättningar gällande endast under seglationstid förekomma enligt utredningen icke vid statens järnvägar.

De största grupperna av nedsättningsbeslut avse konkurrens med sjöfart och landsvägstrafik. De motiv, som föranlett dessa nedsättningsbeslut, framgå av nedanstående tablåer.

I. Nedsättningar i konkurrens med sjöfart.

Motiv		Antal nedsättningsbeslut
Förvärv av transporter, som tidigare befordrats å sjön eller kanal	92	
Förvärv av transporter, som tidigare befordrats å sjön eller kanal ävensom å annan järnväg	4	
Förvärv av transporter, som tidigare befordrats å sjön eller kanal samt landsvägsledes	30	
Förvärv av transporter, som bevisligen kunna befordras billigare genom annat trafikföretag:		
å sjön eller kanal	115	
å sjön eller kanal ävensom å annan järnväg	2	
å sjön eller kanal ävensom landsvägsledes	23	140
Summa beslut för förvärv av transporter		266
Skydd mot bortledning av redan befintlig trafik på grund av konkurrens från andra trafikföretag, nämligen:		
från båtar	104	
från båtar och andra järnvägar	8	
från båtar, andra järnvägar och automobiler	1	
från båtar och automobiler	28	
Summa beslut till skydd mot bortledning		141
Summa summarum		**407**

[1] I detta sammanhang torde följande böra framhållas. I en av de till oss remitterade framställningarna har mot järnvägsstyrelsens särskilda fraktnedsättningar anmärkts, att som villkor understundom stipulerades, att transporten av »allt gods» skulle äga rum å statens järnvägar. Enligt vad vi inhämtat av vederbörande i järnvägsstyrelsen avser denna bestämmelse, på sätt av ovanstående formulering framgår, endast allt gods från vederbörande trafikant av det slag, för vilket nedsättning beviljats.

II. Nedsättningar i konkurrens med landsvägsbefordring.

Motiv		Antal nedsättningsbeslut
Förvärv av transporter, som tidigare befordrats landsvägsledes	179	
Förvärv av transporter, som tidigare befordrats å sjön eller kanal samt landsvägsledes	30	
Förvärv av nya transporter, som bevisligen kunna befordras billigare landsvägsledes	150	
Förvärv av nya transporter, som bevisligen kunna befordras billigare å sjön eller kanal samt landsvägsledes	23	
Summa beslut för förvärv av transporter		382
Skydd mot bortledning av redan befintlig trafik på grund av konkurrens från andra trafikföretag, nämligen:		
från automobiler	512	
från båtar, andra järnvägar och automobiler	1	
från båtar och automobiler	28	
Summa beslut till skydd mot bortledning		541
Summa summarum		**923**

De medgivna nedsättningarna äro givetvis av mycket varierande betydelse i fråga om såväl nedsättningarnas storlek som kvantiteterna fraktat gods. Någon sammanställning, belysande även dessa förhållanden, hava vi på grund av därmed förenat arbete och betydande kostnader icke ansett oss kunna begära av järnvägsstyrelsen. Såsom av det följande framgår, föreligga emellertid, såvitt de i konkurrens med sjöfarten vidtagna nedsättningarna angår, möjligheter att av det förefintliga statistiska materialet draga vissa slutsatser i här förevarande hänseende.

Besluten om dylika nedsättningar äro som nyss nämnts 407, d. v. s. drygt 20 procent av totalantalet. Av dessa avse 320 högst tre och 87 flera än tre stationsrelationer. I 181 fall — d. v. s. 44.4 procent — kräves viss minsta befordringsmängd. Av de förut meddelade siffrorna framgår, att av totalantalet beslut, som icke direkt beröra sjöfarten, eller 1 500, endast 384 eller 25.6 procent hava villkor av sistnämnda slag. Då detta villkor endast användes vid större transporter, pekar nu berörda förhållande på att de i konkurrens med sjöfarten vidtagna nedsättningarna äro av kvantitativt större betydelse än de i konkurrens med landtrafikmedlen vidtagna. De i konkurrens med landsvägstrafiken, d. v. s. automobiltrafiken, vidtagna nedsättningarna torde vidare — då biltransporterna mestadels gå över korta sträckor — i stor omfattning avse dylika, under det att de mot sjöfarten riktade nedsättningarna oftast torde avse längre sträckor. Vad nu anförts synes giva vid handen, att de mot sjöfarten riktade nedsättningarna äro av relativt större betydelse än vad som kan synas framgå av enbart antalet nedsättningar.

Att beakta är, att den här lämnade redogörelsen endast avser av järnvägsstyrelsen beviljade särskilda fraktnedsättningar i inrikes trafik. Härjämte finnes ett flertal nedsättningar av andra slag, nämligen dels särskilda nedsättningar i trafik med utlandet, dels särskilda nedsättningar, som enligt av järnvägsstyrelsen givet bemyndigande beviljats av distriktsbefälet, och dels slutligen sådana nedsättningar, som Kungl. Maj:t förbehållit sig rätt att medgiva.

Vid vissa enskilda järnvägar kommer, såsom redan tidigare antytts, den av Kungl. Maj:t fastställda taxan i egen trafik antingen icke alls eller endast delvis till användning, enär förvaltningarna funnit sig föranlåtna att införa allmänna taxesänkningar, avseende viss eller vissa tariffer. Man har sålunda att vad de enskilda järnvägarna angår skilja mellan av Kungl. Maj:t fastställd ordinarie taxa och tillämpad ordinarie taxa. I fråga om vagnslasttrafiken förekomma särskilda nedsättningar mycket allmänt.

Vid de enskilda järnvägarna föreligger icke någon statistik, på vilken en redogörelse, jämförlig med den för statens järnvägar erhållna, skulle kunna baseras.

Med ledning av statens järnvägars statistik hava slutligen sammanställts vissa tablåer, i vilka redogöres för inträdda förskjutningar, sedan ny taxa år 1931 fullständigt trätt i kraft, av de godsmängder, som i statens järnvägars trafik fraktbeläggas med lägre avgifter än enligt den ordinarie taxan, ävensom för fraktnedsättningarnas omfattning inom olika befordringsavstånd.

Fraktnedsättningarnas omfattning beträffande olika vagnslasttariffer.

	År			
	1931	1932	1933	1934
Godsvikt enligt nedsatt tariff:				
Tar. för 2.5 ton . . . . . 1000 ton	7	10	14	16
» » 5 » . . . . . » »	110	90	99	89
» 5 A—9 A för 10 ton . . . . . » »	386	445	585	645
» 10—14 för 10 ton eller högre vikt . » »	2 087	2 154	2 470	3 167
Den enligt nedsatt tariff befordrade vikten utgjorde i förhållande till allt gods enligt ifrågavarande tariff:				
För tar. för 2.5 ton . . . . . Proc.	9	11	16	12
» » » 5 » . . . . . »	19	22	25	20
» » 5 A—9 A för 10 ton . . . . . »	34	42	52	48
» » 10—14 » » » . . . . . »	35	42	44	46

Av sammanställningen framgår, att 1934 års provisoriska taxereglering, avseende de högsta tarifferna på korta och medellånga avstånd, medfört viss mindre begränsning av nedsättningarnas relativa omfattning beträffande tariffer för 2.5 och 5 ton samt de högsta 10-tons tarifferna, medan däremot nedsättningsförfarandet även under år 1934 kommit till ökad användning beträffande de lägre 10-tons tarifferna, vilka icke i någon mån blivit reglerade.

Fraktnedsättningarnas omfattning inom olika befordringsavstånd (å statens järnvägar).

	År			
	1931	1932	1933	1934
Befordrad vikt av vagnslastgods enligt nedsatt tariff å avstånd:				
1— 50 km . . . . . 1000 ton	1 297	1 429	1 795	2 015
51—100 » . . . . . » »	267	276	345	581
101—200 » . . . . . » »	410	412	406	556
201—400 » . . . . . » »	330	331	345	466
401—700 » . . . . . » »	196	179	200	206
över 700 » . . . . . » »	90	72	77	93
Summa » »	**2 590**	**2 699**	**3 168**	**3 917**
Den enligt nedsatt tariff befordrade godsvikten utgjorde i förhållande till hela godsvikten å ifrågavarande avstånd:				
1— 50 km . . . . . Proc.	37	47	52	50
51—100 » . . . . . »	22	30	36	45
101—200 » . . . . . »	31	36	36	39
201—400 » . . . . . »	31	35	34	38
401—700 » . . . . . »	35	37	39	36
över 700 » . . . . . »	37	36	36	38
Summa »	**33**	**40**	**44**	**45**

Såsom av sammanställningen framgår hava såväl absolut som relativt sett allt större godsmängder, sedan ny taxa trätt i kraft, kommit till befordran enligt nedsatta tariffer. Ökningen har varit störst på korta och medellånga avstånd, vilken omständighet synes tyda på, att hänsyn till lastbilskonkurrensen varit det starkaste motivet för nya nedsättningars lämnande. Å långa avstånd har någon större relativ ökning av de enligt nedsatt tariff befordrade godsmängderna ej ägt rum.

Nedsättningarnas storlek i jämförelse med de ordinarie frakterna varierar i hög grad. Sedan genom vidtagna taxereformer de högsta vagnslasttarifferna blivit sänkta, förekomma emellertid icke lika stora procentuella

nedsättningar som i vissa tidigare fall, vilka varit föremål för särskilda erinringar i från sjöfartshåll gjorda inlagor. På av utredningen gjord framställning har järnvägsstyrelsens statistiska kontor verkställt en utredning, av vilken framgår den procent, med vilken på grund av gjorda nedsättningar de genomsnittligt faktiskt utgående frakterna enligt skilda tariffer och för skilda avstånd i mars 1934 understego de frakter, som skulle hava utgått, därest vid oförändrad trafik ordinarie tariffer kommit till användning. En första sammanställning visar nedanstående genomsnittliga sänkning av olika ordinarie vagnslasttariffer.

Tariff	Tariffer för		
	2.5 ton	5 ton	10 ton och däröver
	På grund av taxesänkningar genomsnittligt sänkt taxenivå i procent		
3	1.8	—	—
4	—	2.9	—
5 och 5 A	—	3.2	3.5
6 » 6 A	—	4.9	5.6
7 » 7 A	—	13.2	5.4
8 » 8 A	—	1.6	19.2
9 » 9 A	—	1.0	8.4
10	—	—	13.4
11	—	—	13.7
12	—	—	13.4
13	—	—	14.6
14	—	—	8.7
I medeltal	**1.8**	**3.4**	**11.2**
	9.8		

En andra sammanställning anger nedsättningarnas procentuella betydelse för olika avstånd.

Avstånd km	Tariffer för			Medeltal
	2.5 ton	5 ton	10 ton och däröver	
1— 50	2.4	6.5	18.4	17.8
51—100	2.6	4.8	7.3	7.0
101—200	1.3	3.2	9.1	8.2
201—400	3.0	0.9	11.5	9.2
401—700	0.5	3.1	9.6	8.0
över 700	2.3	6.9	10.8	9.8
I medeltal	**1.8**	**3.4**	**11.2**	**9.8**

Av förestående tablåer torde få anses framgå, att förekommande nedsättningar i stort sett och med vissa undantag ha mera underordnad betydelse beträffande tariffer och avstånd, för vilka fraktsatserna genom 1934 års allmänna taxereform bragts i bättre överensstämmelse med tidslägets fordringar, såsom tariff 3 för 2.5 ton och vissa 5-tons tariffer, men att nedsättningarna däremot ha en vida större betydelse för 10-tons tarifferna, av vilka de viktigare ej undergått någon motsvarande allmän sänkning å ens kortaste avstånd.

Järnvägstaxornas relativa fasthet och deras likhet för alla trafikanter ha ansetts innebära betydande fördelar för näringslivet, enär härigenom säkerställes viss stabilitet i handelsförbindelserna och man i den industriella verksamheten kan beräkna transportkostnadernas ungefärliga storlek icke blott i egen rörelse utan även i sådan främmande, med vars konkurrens man vid avsättningen har att räkna. Sedan numera den fasta prisbildningen i kommunikationsväsendet genombrutits av lastbilstrafikens varierande frakter och som konsekvens härav även av järnvägarnas taxenedsättningar, ha dessa fördelar för trafikanterna väsentligen gått förlorade, låt vara, att andra fördelar vunnits i form av särskilda nedsättningar.

Samtidigt har regeringsmaktens inflytande på taxeväsendets område starkt minskats i betydelse och, om man ser förhållandena sådana de vid ett allt allmännare bruk av nedsättningsinstitutet i praktiken äro, i det väsentliga reducerats till befogenhet att medgiva eller förbjuda höjningar av de ordinarie taxorna.

Om man bortser från de många individuella fall, då en taxenedsättning erfordras för upprätthållande eller igångsättande av viss industri, torde det främsta motivet för taxenedsättningar, allmänna eller särskilda, vid visst kommunikationsföretag vara att själv få befordra viss till volymen begränsad godsmängd.

Härav följer, att taxenedsättningar vid ett kommunikationsföretag inverka icke enbart på det egna företagets ekonomi utan även på ekonomien för andra företag, vilka jämväl ombesörja trafik av ifrågavarande slag, i analogi med det av järnvägsstyrelsen på förekommen anledning anmärkta förhållandet, att postverkets taxering av paketgods icke kan vara någon postverkets inre angelägenhet utan i synnerligt hög grad berör även järnvägarna.

De främsta olägenheterna med och följderna av en oinskränkt konkurrens mellan kommunikationsmedel av olika slag torde kunna sammanfattas på följande sätt:

Tidigare i stort sett stabila förhållanden på taxeväsendets område bliva avlösta av växlande sådana med avgifter, som icke behöva stå i relation till avstånden och vilka kunna vara utmätta enligt olika grunder för tra-

fikanter å skilda orter med samma avsättningsområden för deras handel och industri eller till skilda hamnar från samma produktionsområden. Härigenom uppkommer en osäkerhet beträffande fraktkostnadsfaktorn, som torde vara näringslivet till avsevärd skada.

Ändringsförslag beträffande järnvägarnas handläggning av fraktnedsättningsfrågor.

Frågan om ändringar av gällande bestämmelser om järnvägarnas, närmast statens järnvägars, rätt att medgiva särskilda fraktnedsättningar har vid flera tillfällen upptagits till prövning av olika sakkunniga, myndigheter o. s. v. I det följande lämnas en översikt över vissa i ärendet avgivna förslag.

Inledningsvis må erinras om vissa av *statsbaneekonomikommissionen* och *socialiseringsnämnden* åren 1921 och 1924 avgivna förslag med syftning bland annat att i samband med en anpassning av organisationen för statsbaneföretagets ledning efter i enskild motsvarande verksamhet brukliga former även giva ledningen ökad befogenhet i fråga om taxeväsendet. Förslagen, som avstyrkts av järnvägsstyrelsen, hava ej föranlett åtgärd. Av intresse i förevarande sammanhang är emellertid det uttalande i berörda fråga, som av järnvägsstyrelsen gjordes i utlåtande den 19 oktober 1927 över socialiseringsnämndens betänkande »Statens järnvägar som allmänt affärsverk». Styrelsen anförde här bland annat följande:

Det kunde gärna erkännas som rätt vad som i denna diskussion anförts, att statens järnvägar i själva verket intoge en central ställning av den vikt och betydelse för landets hela näringsliv, att enbart mera utpräglade privatekonomiska principer icke borde vara utslagsgivande i taxepolitiken, men detta finge gälla beträffande statsmakternas förfogande över statsbaneföretaget. Huru fastheten i järnvägsstyrelsens löpande förvaltning av den för statens ekonomi dock så ytterst betydelsefulla statsbaneaffären däremot alltför lätt skulle kunna bringas på glid, framstode tydligt, om man sammanställde detta uttryck för kommissionens uppfattning om statens järnvägars ställning och uppgift med uttalanden som gjorts, att det vore en inom näringslivet ganska utbredd uppfattning, att den av järnvägsstyrelsen företrädda ståndpunkten i taxefrågor alltför ensidigt påverkades av det för statsbaneverket så att säga privatekonomiskt sett fördelaktiga, särskilt i fråga om konkurrensen med andra trafikmedel och befordringsvägar, vilken ståndpunkt syntes kunna leda till såväl ett visst åsidosättande av det för landet i dess helhet ekonomiskt fördelaktigaste som ock till en olikformighet i behandling av ur andra synpunkter än trafikkonkurrensen likartade krav på fraktnedsättningar samt i vissa fall till intrång å andra i och för sig berättigade intressen, såsom sjöfartens och kanalernas. Nu vore det emellertid så, vilket järnvägsstyrelsen ville starkt framhålla, att trafikanternas rätt till taxeförmåner vore reglerad — vid statens järnvägar såväl som vid de enskilda järnvägarna — genom den av Kungl. Maj:t fastställda all-

männa taxan, och att några *rättigheter* till undantag från denna taxa icke vore någon givna, liksom järnvägsstyrelsen ej heller ägde någon rätt att medgiva fraktnedsättningar annat än då de vore järnvägsekonomiskt fördelaktiga. Denna princip vore av ålder erkänd och vägledande för järnvägsstyrelsens verksamhet på berörda område. I den för styrelsen gällande instruktionen vore den vad rörde godstrafiken, som väl här framträdde som det viktigaste, uttryckt så, att järnvägsstyrelsen utan hinder av bestämmelserna i gällande taxa ägde att medgiva nedsättningar från de fastställda avgifterna mellan särskilda stationer, vilka kunde anses vara av behovet påkallade och samtidigt förenliga med statens järnvägars eget ekonomiska intresse. Styrelsen frågade sig, vart det skulle kunna bära hän, om denna av ålder befintliga, naturliga och nödvändiga begränsning av styrelsens befogenhet nu skulle upphöra, och styrelsen, sammansatt i avsikt att bereda trafikanterna ett ökat inflytande i statsbaneföretagets förvaltning, skulle äga att pröva taxenedsättningsärendena mera efter dessas önskningar och mer eller mindre styrkta behov än efter järnvägsaffärens egna driftsekonomiska möjligheter och andra ekonomiska intressen. Styrelsen kunde i denna diskussion ej uttala annat, än att styrelsen måste finna det i hög grad äventyrligt, om dylika motiv skulle få bliva avgörande för valet av en ny organisationsform och kunna få åberopas beträffande verksledningens framtida förhållande till statsbanans trafikanter och andra transportföretag. Styrelsen måste därför hävda, att för statens järnvägars förvaltning i styrelsens instans ej borde uppläggas andra riktlinjer än de rent affärsmässiga, d. v. s. sådana som för ett stort privat järnvägsföretag vore de naturliga och riktiga. I den mån det kunde anses nödvändigt lita till statens järnvägar såsom en social välfärdsinstitution, borde detta ensamt och uteslutande bero på prövning och beslut hos statsmakterna.

De s. k. *järnvägsekonomisakkunniga* framlade den 19 december 1928[1] förslag till bland annat ändring av trafikstadgans §§ 6 och 7, innebärande i huvudsak:

dels att fraktnedsättningar i vad avsåge transporter om intill 100 eller i fråga om styckegodstransporter intill 200 kilometers längd skulle få meddelas utan att behöva på något sätt offentliggöras eller komma alla till godo, som uppfyllde för nedsättningen stadgade villkor,

dels att publiceringsplikten av fraktändringar skulle ersättas, utom av anslag å stationer, som berördes av ändringen, även av för allmänheten å trafikledningsexpeditioner tillgängliga sammanställningar av gällande fraktnedsättningar.

Till stöd för förslaget om uppmjukning av § 6 framhöllo de sakkunniga bland annat, efter att hava berört, i huru hög grad konkurrens måste vara omöjliggjord för ett företag, som nödgades arbeta med fixa priser, när de övriga arbetade med fri prisbildning, att de ansåge det järnvägsekonomiskt nödvändigt att järnvägarna, såsom konsekvens av det faktiskt rådande konkurrensförhållandet, bereddes tillfälle till en friare prisbildning. Även samhällsekonomiskt vore detta av positiv betydelse, ty i den mån transporter i onödan — d. v. s. på grund av ofullkomligheter i ekonomisk organisation — överfördes från järnvägstransport

[1] »Betänkande och förslag angående vissa ekonomiska spörsmål rörande enskilda järnvägar» (Statens offentliga utredningar 1929:2).

till biltransport, innebure detta alltid en merutgift i samhällets totala transportomkostnader. Friheten borde principiellt sträcka sig så långt som järnvägarnas praktiska monopol vore upphävt genom konkurrens. För att få en fixerad gräns torde man kunna angiva att friheten tills vidare borde råda för transporter inom 100 kilometers avstånd. För styckegods funnes dock konkurrensmöjligheter på mycket större avstånd, och gränsen för styckegods kunde lämpligen sättas till 200 kilometer. Spörsmålet hade i sin helhet betydelse huvudsakligen för godstrafiken men kunde hava betydelse även för persontrafiken. En (av de sakkunniga föreslagen) sådan för järnvägarnas affärsrörelse nödvändig frihet i prissättningen kunde enligt de sakkunnigas mening icke behöva befaras leda till någon olägenhet med hänsyn till allmänhetens berättigade intressen.

Slutligen framhöllo de sakkunniga, att om trots allt den järnvägarna givna handlingsfriheten i något enstaka fall skulle leda till missförhållande, Kungl. Maj:t, som hölle sin hand över taxorna, torde kunna finna utväg till rättelse. De sakkunnigas huvudsakliga ståndpunkt vore emellertid att, då konkurrens faktiskt rådde, det vore dels meningslöst, dels skadligt att tvinga den ene konkurrenten till sämre utgångsförutsättningar i den ekonomiska kampen.

Svenska järnvägsföreningen uttalade i yttrande den 13 juli 1929, att föreningen, med hänsyn till de allt större och större avstånd, på vilka automobiltransporterna även av tungt gods utsträcktes, för sin del ville uttala sig för önskvärdheten av att den föreslagna 200-kilometersgränsen finge gälla även beträffande vagnslastgods.

Kommerskollegium avgav, efter hörande av rikets handelskamrar, Sveriges industriförbund och fullmäktige i Jernkontoret, utlåtande den 24 september 1929.[1]

Enligt kollegii åsikt kunde otvivelaktigt vägande skäl anföras såväl för som emot den av de sakkunniga förordade, ökade rörelsefriheten beträffande särskilda fraktnedsättningar. Kollegium föreställde sig dock, att den ifrågasatta ändringen i trafikstadgans § 6 mom. 2 i själva verket icke borde tillmätas den praktiska betydelse, de sakkunniga ansett sig böra fästa vid densamma, därest den icke förbundes med sådan befrielse från offentliggörande av beviljade fraktrabatter, som den jämväl ifrågasatta ändringen av § 7 mom. 1 skulle innebära. Att lämna fältet öppet för ett ytterligare skärpande och förbittrande av frakttariffkonkurrensen genom medgivande att hemlighålla individuella fraktrabatter funne kollegium mindre lämpligt och dessutom ägnat att ingiva de starkaste principiella betänkligheter. Skulle den föreslagna ändringen av § 6 mom. 2 trafikstadgan vidtagas, torde denna ändring fastmera böra förbindas med rätt till överklagande av vägrad likställighet med hänsyn till beviljande av fraktnedsättning. Men då den ifrågasatta ändringen vid bibehållen publikationsplikt, och särskilt under förutsättning av stadgad besvärsrätt, knappast torde befinnas hava någon större betydelse eller intresse för järnvägarna, ansåge sig kollegium böra avstyrka de ifrågasatta ändringarna såväl av § 6 mom. 2 som av § 7 mom.

[1] Kommersiella meddelanden 1929:18.

1 trafikstadgan. Anledning härtill ansåge sig kollegium så mycket mera äga med hänsyn till det internationella godsavtalets och vissa gällande handelsavtals bestämmelser om utländsk trafikants likaberättigande i fråga om befraktningsavgifter.

Järnvägsstyrelsen uttalade i yttrande av den 5 oktober 1929, att den fann de av de sakkunniga förebragta principiella skälen för en inom begränsade områden fri prisbildning vara fullt övertygande men att tvekan rådde beträffande de föreslagna avståndsgränserna.

Beträffande sändningar om minst 10 (vid vissa mindre enskilda järnvägar minst 8) ton kunde, framhöll järnvägsstyrelsen, lastbilskonkurrens förekomma på endast helt korta avstånd, därest järnvägarna tillämpade en så låg taxa som statens järnvägar. På grund härav föresloges ingen ändring av gällande bestämmelser beträffande dylika sändningar. Däremot föreslog styrelsen, att nedsättning skulle, med undantag för transporter av styckegods ävensom vagnslastgods, som fraktbelades enligt tariffer för 2.5 ton, å högst 200 kilometers väglängd och för transporter av vagnslastgods, som fraktbelades enligt tariffer för 5 ton, å högst 100 kilometers väglängd, gälla för alla, som fullgjorde de för nedsättningen fastställda villkoren.

I förnyat yttrande den 18 oktober 1933 framhöll *järnvägsstyrelsen* bland annat, att konkurrensen från motortrafikens sida sedan förslaget till ändringar av trafikstadgans § 6 mom. 2 och § 7 mom. 1 avlämnats ytterligare skärpts, samt erinrade, att styrelsen nyligen sett sig föranlåten ingå till Kungl. Maj:t med förslag till väsentlig sänkning av taxan i vissa delar såsom en nödvändig motåtgärd. Slutligen framhölls, att det skulle vara ett gott stöd för järnvägarna i den allt hårdare konkurrensen, om berörda ändringar i trafikstadgan kunde med det snaraste bliva genomförda. I anslutning härtill ifrågasatte järnvägsstyrelsen, huruvida icke den del av järnvägsekonomisakkunnigas förslag, som avsåge nyssberörda ändringar, skulle kunna utbrytas ur förslaget och inom en nära framtid upptagas till Kungl. Maj:ts prövning.

För egen del hava vi kommit till den uppfattningen, att §§ 6 och 7 i järnvägstrafikstadgan liksom till desamma anslutande bestämmelser i gällande instruktion för järnvägsstyrelsen äro i behov av revidering i anslutning till numera rådande konkurrensförhållanden. Då det visat sig, att gällande bestämmelser om publiceringsplikt icke av någon järnväg i full utsträckning iakttagas och av flertalet enskilda järnvägar helt åsidosättas och då, sedan järnvägarnas faktiska monopolställning beträffande landtransporter genom lastbilstrafiken upphävts, nedsättningar numera lämnas i en omfattning, som praktiskt sett omöjliggör bestämmelsens efterlevnad efter bokstaven, synes en revidering av § 7 vara ofrånkomlig. Med hänsyn till kon-

kurrensens natur ävensom det av kommerskollegium påvisade sambandet mellan §§ 6 och 7 synas härvid även bestämmelserna i järnvägstrafikstadgans § 6 böra modifieras.

Hur långt man skäligen bör gå i fråga om medgivande för järnvägarna att lämna individuella, för alla trafikanter under lika villkor ej nödvändigt gällande nedsättningar i godstrafik och att uraktlåta offentliggörande av sådana torde böra bero på blivande författningsbestämmelser angående reglering av den allmänna lastbilstrafiken, i vad längre transporter eller s. k. fjärrtrafik angår. Vi äro således icke i tillfälle att nu framlägga förslag i frågan.

Järnvägsrådet.

I förevarande sammanhang synas jämväl böra behandlas de åtgärder, som vidtagits i syfte att åt järnvägsrådet giva ökad möjlighet *dels* att medverka vid statsbanetaxans fortlöpande revidering, *dels* att tjäna som kontrollorgan beträffande nedsättningar.

Järnvägsrådet inrättades, såsom förut erinrats, genom Kungl. Maj:ts beslut den 1 november 1907, att träda i verksamhet från och med år 1908, med uppgift att avgiva yttranden i de av Kungl. Maj:t till järnvägsrådet hänskjutna ärendena angående förhållandet mellan statens järnvägar och trafikanterna å dessa eller i samtrafik med dem stående järnvägar, ävensom att självt framställa förslag i frågor, som ägde sammanhang med nyssnämnda ärenden.

Efter hand framkommo förslag därom, att järnvägsrådets befattning med och befogenhet i fråga om taxeärenden borde, åtminstone i huvudsak, övertagas av en mer permanent fungerande nämnd, vilken då, liksom järnvägsrådet självt, borde företräda såväl allmänt samhälleliga synpunkter som speciella näringsintressen. Denna tanke framfördes även i det gemensamma yttrande till kommerskollegium över järnvägsstyrelsens yttrande i fråga om järnvägstaxekommitténs förslag till taxor för transport å statens järnvägar, som i anledning av remiss avgavs den 19 juni 1926 av Sveriges industriförbund, Sveriges allmänna exportförening och Stockholms handelskammare. I nämnda yttrande förordades bland annat, att järnvägsstyrelsen skulle återfå den tidigare innehavda befogenheten »att förändra godsindelningen i de fall, där nedsättningen prövas kunna på detta sätt lämpligare bestämmas», samt att järnvägsstyrelsen i frågor rörande fraktnedsättningar skulle ha att rådgöra med en nämnd, vari såväl allmänt samhälleliga synpunkter som speciella näringsintressen vore företrädda. Enligt korporationernas mening skulle järnvägsstyrelsen äga skyldighet att inhämta denna nämnds yttrande endast beträffande prejudicerande eller i

övrigt principiellt viktiga frågor. Å andra sidan skulle nämnden vid ordinarie sammanträden, som borde hållas minst en gång i kvartalet, mottaga redogörelse för de framställningar om fraktnedsättningar, som sedan föregående sammanträde inkommit till järnvägsstyrelsen eller då icke slutbehandlats, samt för de åtgärder styrelsen vidtagit i anledning av dessa framställningar. Korporationerna, som ifrågasatt att denna nämnd eventuellt skulle utgöras av en delegation av järnvägsrådet, önskade emellertid i förslagets dåvarande läge ej ingå i diskussion av organisationsfrågan.

I en inom *järnvägsstyrelsen* utarbetad promemoria diskuterades ingående detta förslag.

Förslaget om inrättandet av en rådgivande nämnd i fraktnedsättningsfrågor avvisades bland annat under hänvisning till järnvägsfullmäktiginstitutionens bestånd. Det framhölls sålunda, att nämnda institutions tillkomst avsett att sätta järnvägsstyrelsen i närmare förbindelse med näringslivet, så att inom styrelsen kännedom om handelns, industriens och de övriga näringarnas behov och intressen kunde i erforderlig grad ökas, samt att fullmäktige enligt instruktionen hade att deltaga i behandlingen av bland annat taxe- och samtrafiksfrågor av principiell betydelse.

I utlåtande den 31 mars 1927[1] upptog *kommerskollegium* frågan om inrättande av ett dylikt konsultativt organ och anförde därvid bland annat:

Kollegium ansåge, att åtskilligt fog funnes för kraven på att genom ändrade former för behandlingen av de partiella, successiva taxeändringarna bereda ökat tillfälle jämväl för andra intressen än de specifikt statsbaneekonomiska att göra sig hörda. Att dessa intressen jämväl i väsentlig mån komme att omfatta trafikanternas, d. v. s. statsbaneverkets kunders, synpunkter, syntes kollegium icke böra utgöra ett allvarligare hinder härför. Inom näringslivet i allmänhet vore det ju händelsen, att avtal baserades på ett visst mått av förhandling mellan parterna och ej på ett ensidigt diktat av den ena parten, t. ex. säljaren, rörande varans pris. Statsbanornas ställning såsom i stor utsträckning monopolföretag syntes icke böra utesluta önskvärdheten av lämpliga former för en sådan förberedande förhandling. Olika sätt för att möjliggöra, att representanter för allmänt samhälleliga intressen och särskilt för näringslivet erhölle ett visst ökat inflytande över statsbanepolitiken i allmänhet, däribland taxepolitiken, hade som bekant framförts. Kollegium ansåge, att starka skäl talade för inrättandet av ett konsultativt organ med ungefär de uppgifter och arbetssätt, som ifrågasatts i industriförbundets m. fl. korporationers yttranden.

Kollegium hade tänkt sig en lämplig lösning av frågan på så sätt, att en av järnvägsrådet tillsatt, mera permanent arbetande delegation eller ett arbetsutskott å järnvägsrådets vägnar erhölle den ifrågasatta rådgivande befogenheten med hänsyn till speciella fraktnedsättningar samt tillämpning av eller jämkningar i godsindelningen. Då härvid jämväl förhållandet till de enskilda järnvägarna måste noga beaktas, torde böra förutsättas, att i alla frågor, vilka berörde samtrafiken, representant för dessa järnvägar även komme att ingå i delegationen eller arbetsutskottet.

[1] Kommersiella meddelanden 1927:8.

I utlåtande den 11 november 1927[1] upptog *järnvägsrådet* här förevarande fråga.

Härvid berördes bland annat beredande av möjligheter för rådet att taga befattning med successivt skeende förändringar av taxan, och anfördes härom bland annat:

I brist på utredning rörande principiella riktlinjer rörande frakttaxepolitiken torde man — åtminstone utanför järnvägsförvaltningen — icke kunna skärskåda ett enstaka ärende av denna art mot bakgrunden av allmänna principer för dylika ärendens behandling. Då en trafikant hos Kungl. Maj:t överklagade järnvägsstyrelsens beslut i en fraktnedsättningsfråga, vore det emellertid ett dylikt skärskådande, som det gällde att åstadkomma. Varken trafikanten själv eller de näringskorporationer, vilkas mening eventuellt inhämtades i frågan, ägde då sådan överblick av denna, att de kunde genomdiskutera densamma och på ett tillfredsställande sätt för Kungl. Maj:t framlägga sina synpunkter i ämnet. Vid sådant förhållande måste utredningen rörande ett dylikt besvärsärende komma att domineras av den argumentering, som järnvägsstyrelsen ansåge sig böra prestera. Det hade också gjorts gällande, att trafikanterna tämligen allmänt ansåge det icke löna mödan att på besvärsvägen söka få ändring till stånd i järnvägsstyrelsens frakttaxepolitik. En önskvärd reform i detta hänseende vore enligt järnvägsrådets mening, att tillfälle bereddes rådet att yttra sig över ej blott förslag till förändringar av taxan utan även över hos Kungl. Maj:t anförda besvär i fraktnedsättningsfrågor. För att vinna överblick över den förda taxepolitiken borde rådet därjämte tid efter annan erhålla tillfälle att yttra sig över under mellanperioderna till järnvägsstyrelsen inkomna framställningar om tillfällig fraktnedsättning samt därav föranledda beslut. Det torde även böra förutsättas, att järnvägsstyrelsen, i den mån den så själv önskade, inhämtade rådets mening angående ifrågasatta men ej beslutade fraktnedsättningar, särskilt i frågor av större principiell betydelse. Genom att under en längre tid uppmärksamt följa dessa ärenden skulle rådet på induktiv väg kunna fastställa de principer, som gjorde sig gällande vid handläggandet av fraktnedsättningsärendena, och inför Kungl. Maj:t framlägga de förslag, till vilka ett dylikt studium kunde föranleda. I organisatoriskt hänseende syntes framförallt önskvärt, att en förenkling av rådets arbetssätt åstadkommes. I detta hänseende torde vara synnerligen lämpligt, att rådet bemyndigades att delegera sin rätt att avgiva yttranden på ett inom rådet tillsatt arbetsutskott, som skulle ha till uppgift att i rådets ställe företräda näringarnas intressen. För att utskottet skulle ha tillgång till sådan särskild sakkunskap, som tilläventyrs ej kunde vara representerad i rådet (t. ex. på den ekonomiska vetenskapens område), torde rådet böra äga rätt att till ledamöter av utskottet utse även utanför rådet stående personer.

Järnvägsrådet hemställde slutligen, att Kungl. Maj:t måtte taga i övervägande en omorganisation av rådet i huvudsaklig överensstämmelse med det sålunda framlagda förslaget.

Över detsamma avgav *järnvägsstyrelsen* utlåtande den 28 september 1929.[2]

[1] Statens järnvägars publikationer, utredningar m. m. 1927:5.
[2] Statens järnvägars publikationer, utredningar m. m. 1929:12.

Styrelsen har därvid förklarat, att den i principfrågan i grund stode på samma ståndpunkt som den järnvägsrådet intagit. Styrelsen stode därför ej främmande för tanken på en undersökning vid högre ort, gående ut på att finna lämpligare former än hittills tillämpade för nödigt samarbete beträffande järnvägarnas taxeväsen mellan särskilt statens järnvägars organ och representanter för näringslivet. Styrelsen hemställde, att Kungl. Maj:t täcktes taga under övervägande huruvida samt på vilket sätt och under vilka former järnvägsrådet borde genom utsedda delegerade kunna beredas tillfälle bland annat att i samarbete med järnvägsstyrelsen deltaga i beredningen av den revidering av den nya taxan, som enligt Kungl. Maj:ts beslut skulle ske redan efter ett fåtal år. Komme en sådan permanent delegation till stånd, funne styrelsen naturligt, att den genom regelbundna redogörelser hölles underkunnig om vid statens järnvägar successivt meddelade fraktnedsättningar, ävensom att den vid förekommande behov skulle kunna vara styrelsen tillgänglig för samråd angående ifrågasatta sådana. Styrelsen hade slutligen icke någon erinran mot att järnvägsrådet finge yttra sig över hos Kungl. Maj:t anförda besvär i fraktnedsättningsfrågor.

Härefter avgav *kommerskollegium* den 8 december 1930 förnyat utlåtande i ärendet.[1]

Kollegium anförde därvid bland annat, att kollegium anslöte sig i fråga om den föreslagna delegationens inrättande, dess arbetsuppgifter och befogenhet till de av järnvägsstyrelsen i dess utlåtande den 28 september 1929 gjorda uttalandena. Några mera ingående bindande direktiv i sådant hänseende syntes knappast erforderliga eller ens önskvärda, i varje fall innan någon närmare erfarenhet i saken vunnits. Kollegium antoge härvid såsom självfallet, att å ena sidan delegationens eller nämndens ställning bleve enbart rådgivande i sådana frågor, som till densamma hänskötes av järnvägsstyrelsen, eller som ägde direkt samband med de meddelanden till delegationen, vilka lämnades av järnvägsstyrelsen, samt att å andra sidan delegationen fortlöpande hölles informerad rörande successivt meddelade fraktnedsättningar och vid förekommande behov inkallades av järnvägsstyrelsen eller nämndens ordförande för samråd rörande ifrågasatta sådana.

Efter att hava närmare behandlat dels den föreslagna delegationens eller nämndens sammansättning, dels den inverkan ett bifall till det framlagda förslaget kunde komma att få på järnvägsrådet hemställde kollegium, att Kungl. Maj:t måtte, bland annat, vidtaga åtgärder för utseende av en järnvägsnämnd med den sammansättning och de arbetsuppgifter, som i utlåtandet föreslagits.

Över detta förslag avgav *järnvägsstyrelsen* utlåtande den 1 maj 1931.[1]

Styrelsen avstyrkte därvid bestämt kommerskollegii förslag om inrättande av en särskild järnvägsnämnd. Däremot förklarade sig styrelsen ej ha något emot, att järnvägsrådet erhölle förstärkning genom en av Kungl. Maj:t tillkallad ledamot med särskild uppgift att bevaka allmänna nationalekonomiska och kommunikationsekonomiska intressen. Ej heller hade styrelsen något emot, att denne ledamot skulle vara självskriven ledamot av den av rådet tillsatta delegationen. Styrelsen hemställde, att Kungl. Maj:t vid eventuellt utfärdande av nya bestämmelser för järnvägsrådets sammansättning och arbetsformer täck-

[1] Statens järnvägars publikationer, utredningar m. m. 1931:4.

tes följa de riktlinjer beträffande en tilltänkt delegation av järnvägsrådet, som av detta framförts och av järnvägsstyrelsen tillstyrkts och närmare utvecklats, samt att härvid den ledamot i järnvägsrådet, som enligt gällande bestämmelser utsåges av Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges redareförening tillsammans, ersattes av en av Kungl. Maj:t utsedd ledamot, med särskild uppgift att bevaka allmänna nationalekonomiska och kommunikationsekonomiska intressen.

Slutligen avgav *järnvägsrådet* den 27 augusti 1931 utlåtande i ämnet.

Genom beslut den 30 juni 1932 meddelade Kungl. Maj:t beslut om ändrade grunder för järnvägsrådets uppgifter och arbetssätt m. m.

Beträffande järnvägsrådets allmänna uppgifter m. m. föreskrevs därvid: Järnvägsrådet har till uppgift att avgiva yttranden i de ärenden angående förhållandet mellan statens järnvägar och trafikanterna å nämnda järnvägar eller i samtrafik med dem stående järnvägar, som av Kungl. Maj:t till rådet hänskjutas, ävensom att självt framställa förslag i frågor, som äga sammanhang med nyssnämnda ärenden.

Järnvägsrådet må i fall, då så anses lämpligt, åt ett på visst sätt tillsatt arbetsutskott uppdraga att å rådets vägnar avgiva yttranden eller förslag, varom ovan nämnts.

Utöver de uppgifter, som sålunda kunna bliva åt arbetsutskottet anförtrodda, har arbetsutskottet till uppgift dels att kontinuerligt följa tillämpningen av gällande taxa för godstransporter å statens järnvägar samt den allmänna godssamtrafiktaxan, dels ock att utöva en rådgivande verksamhet i sådana taxefrågor, som av järnvägsstyrelsen till arbetsutskottets handläggning hänskjutas eller som sammanhänga med dess verksamhet i övrigt. Särskilt skall dylik rådgivande verksamhet förekomma vid utarbetandet av förslag till nämnda godstaxors fortlöpande revidering samt i frågor om nedsättning i godstaxorna av mera allmän betydelse. Arbetsutskottet har jämväl att, därest Kungl. Maj:t därom förordnar, till Kungl. Maj:t avgiva yttrande i besvärsmål rörande fraktnedsättningar eller andra hos Kungl. Maj:t anhängiggjorda ärenden.

2. Den inrikes sjöfartens prisbildning.

Såsom tidigare framhållits tagas vid transport av gods sjöledes i anspråk flera av varandra oberoende företag. Kostnader för verksamhet vid företag utom rederiet, sekundära kostnader, bestridas delvis av rederiet och återfinnas då i frakten. Delvis får trafikanten själv vidkännas dessa kostnader utöver frakten. En redogörelse för den inrikes sjöfartens prisbildning måste på grund av nu berörda förhållanden behandla prisbildningen vid såväl rederier som företag med sekundär verksamhet.

Sjötrafik kan, såsom framhållits i kap. II, med hänsyn till det sätt, på vilket den bedrives, bland annat indelas i linjefart och trampfart. Utmärkande för linjefart är framförallt, att den tillgodoser behov av regelbunden trafik mellan vissa orter för varupartier av varierande storlek. Trampfart tillgodoser ett ofta mera tillfälligt behov av trafik, främst för hela fartygslaster av massgods.

Transportkostnaderna äro i regel icke oväsentligt högre i linjefart än i trampfart. Detta sammanhänger bland annat därmed att, då linjefartyg hava att uppehålla de för dem fastställda turlistorna, dessa fartyg ofta nödgas avgå utan att hava erhållit full last. Vid linjefart har man vidare höga kostnader för de olika godspartiernas sortering och expediering. Slutligen kan vid trampfart på grund av godsets beskaffenhet lastning och lossning i större utsträckning ske med mekaniska hjälpmedel.

Frakterna i linjefart äro som regel differentierade efter olika godsslags förmåga att bära viss frakt. Prisbildningen i linjefart har i allmänhet en relativt fast karaktär, ehuru här en viss skillnad mellan linjefart på längre och kortare distanser föreligger.

Den kortväga linjefarten torde på samma sätt som de kortare enskilda järnvägarna — i den mån de äro utsatta för bilkonkurrens — efter bilismens genombrott i väsentlig grad fått frångå sitt tidigare tillämpade prisbildningssystem med värdedifferentierade och relativt fasta frakter. Undantag torde härutinnan huvudsakligen vara viss speciell trafik i skärgårdar m. m., där biltrafik icke kan anordnas.

Beträffande prisbildningen vid mera långväga linjefart har vid det största i dylik fart arbetande företaget och i samförstånd med detta genom vår försorg verkställts en ingående undersökning. För resultatet av denna undersökning redogöres i bilaga 9. I anslutning härtill må anföras följande.

Linjefart, varom nu är fråga, försiggår till övervägande del mellan orter, vilka ävenledes äro förbundna med varandra genom järnvägar, varför tariffer m. m. bli starkt påverkade av det vid järnvägarna tillämpade systemet.

Särskilt för det högvärdigare godset tillämpas en mycket fast prisbildning. Någon anpassning efter mera kortvariga förändringar av konjunkturerna förekommer således icke. Däremot har man följt den fortgående sänkningen i järnvägstaxan, varvid man samtidigt måst taga hänsyn till det stora antal särskilda nedsättningar, som järnvägarna numera tillämpa i sådana förbindelser, där jämväl sjötrafik upprätthålles. Erforderliga revisioner av linjefartens taxor företagas vid början av varje seglation. Även då förändringar i järnvägarnas taxesatser vidtagas under pågående seglation, genomföras såvitt möjligt är och i det övervägande antalet fall de på grund härav erforderliga förändringarna i sjötaxorna i samband med dessa revisioner.

Utmärkande för linjefartens prisbildning för det högvärdigare godset är, att övervägande delen av detta gods transporteras enligt särskilda kontrakt samt att frakten för det gods, som icke transporteras enligt kontrakt, är något högre än för kontraktgodset. Såsom villkor för lägre, i kontrakt medgiven frakt brukar som regel föreskrivas, att trafikanten skall i angivna hamnförbindelser med ifrågavarande eller med detta samarbetande rederiers fartyg under seglationstiden transportera allt sådant sjöledes gående, i kontraktet upptaget gods, över vars transportsätt han har att bestämma. Kontrakten utesluta således icke möjligheten att anlita landtrafikmedel.

Taxan för gods utom partigods är uppställd efter ett till järnvägstaxan nära anslutet system. Undantag från detta i form av rabatter förekommer endast i begränsad omfattning. Några efter vederbörande trafikants särskilda förhållanden avpassade villkor för möjliggörande av en individuell fraktlindring förekomma i regel icke.

I linjefart transporteras ävenledes lågvärdigt gods. För dylikt gods tillämpas därvid frakter, vilka — i den mån godset är lämpat även för transport i trampfart — ansluta sig mera till prisnivån och prissystemet i dylik fart än till järnvägstaxan. Emellertid är linjefartens prisbildning för partigods fastare än trampfartens bland annat beroende därpå, att linjefarten främst ombesörjer regelbundna skeppningar av dylikt gods.

Fraktpriserna i trampfart äro i icke oväsentlig grad beroende på förhållandet mellan tillgång och efterfrågan på tramptonnage. Trampfartens priser äro därjämte beroende av rådande konjunkturer, av årstider och av den relativa godstillgången i den ena eller andra riktningen i en viss förbindelse.

De fartyg, som ägna sig åt inrikes trampfart, gå i icke oväsentlig utsträckning i blandad utrikes och inrikes fart. Detta förhållande medför, att de inrikes trampfrakterna stå i ett visst beroende av den internationella trampmarknaden. På denna senare har, utom möjligen under år 1935, allt sedan världskriget rått överflöd på tonnage, vilket nedpressat trampfrakterna även i inrikes trafik.

Vidare pläga trampfrakterna i internationell trafik i sådana fall, där större kvantiteter gods finnas att tillgå, utjämnas till en bestämd nivå, vilken fluktuerar på samma sätt som priserna på en varumarknad. Detta gäller icke minst en väsentlig del av trafiken till grannländerna, England o. s. v.

När i inrikes trafik större godskvantiteter finnas att befordra i trampfart, torde vanligen på samma sätt en relativt bestämd prisnivå utbildas. Emellertid förekomma icke sällan — i synnerhet i sådana fall, där i en viss förbindelse sysselsättningen för trampfartyg är begränsad eller ojämn, eller där det gäller ett enstaka fall, då överskott på lastutrymme i ett trampfar-

tyg finnes disponibelt — starkt varierande fraktpriser. Även förekommer att trampfartyg sporadiskt åtaga sig transport av styckegods eller gods, som eljest plägar transporteras i linjefart. De underbud i konkurrenssyfte, som därvid kunna förekomma, äro, om än begränsade av de sekundära kostnaderna, ofta relativt betydande och därför störande icke blott för linjerederiernas prisbildning utan jämväl för järnvägarnas.

Beträffande olika sekundära kostnader, för vilka en närmare redogörelse lämnas i bilaga 4, må i här förevarande sammanhang anföras följande.

Hamnarna hava monopol var och en beträffande sin ort, varför det allmänna på samma sätt som beträffande järnvägarnas taxor förbehållit sig viss kontroll över hamnavgifterna.

Hamntaxorna skola fastställas av Kungl. Maj:t och få sättas högst till den nivå, att de täcka hamnens egna driftkostnader och giva förräntning av i dess anläggningar av ägarna investerat kapital. Hamnavgifterna, som föreslås av resp. hamnföretag, äro starkt differentierade. Under de senaste åren har dock en viss utjämning ägt rum genom den sänkning av de högsta avgifterna, för vilken i det följande en redogörelse kommer att lämnas.

Hamntaxeförordningen stadgar bland annat: »Lindring i eller befrielse från fastställd hamnavgift eller andra fastställda taxebestämmelser må ej medgivas viss trafikant utan skall efter bestämd, på förhand kungjord samt kommerskollegium och Kungl. Maj:ts vederbörande befallningshavande delgiven grund tillkomma en var trafikant under lika förhållanden.»

Denna bestämmelse, vilken är en direkt motsvarighet till §§ 6 och 7 järnvägstrafikstadgan, är beträffande publiceringsskyldigheten strängare än järnvägstrafikstadgan, i det att nedsättningar dels skola kungöras i förväg, dels anmälas till vederbörande länsstyrelse och kommerskollegium. Kungörandet torde numera oftast ske i dagliga tidningar, men tidigare har vid många hamnar tillämpats den praxis, att kungörandet icke ansågs verkställt förrän meddelande om nedsättning influtit i de tryckta länskungörelserna. Enligt vad som uppgivits från svenska hamnförbundet har såvitt man vet ytterst sällan förekommit, att nedsättning icke blivit i vederbörlig ordning kungjord.

Stadgandet att nedsättning skall tillkomma envar trafikant under lika förhållanden tillämpas strängt av hamnarna. Sålunda har man icke ansett, att hamntaxeförordningen kunde tolkas så, att nedsättning får medgivas att gälla endast för viss särskild hamnrelation.

Enligt hamntaxeförordningen skall hamntaxa fastställas av Kungl. Maj:t vart femte år. Rätten att medgiva lindring i hamnavgifterna användes för att genomföra den under dessa femårsperioder nödvändiga anpassningen efter ändrade förhållanden. Detta har särskilt kommit till användning de senaste åren.

Genom svenska hamnförbundets försorg har till hamnarna gjorts en rundfråga beträffande de sänkningar i gällande taxesatser, som på grund av konkurrens från järnvägarna kommit till stånd under tiden 1 januari 1927—31 juli 1934. Av det sålunda hopbragta materialet, vilket beträffande många hamnar omfattar alla eller i varje fall flera nedsättningar än dem, som speciellt varit föranledda av järnvägskonkurrens, framgår bland annat, att vissa hamnar under nämnda tid icke använt sig av den dem medgivna rätten att företaga förändringar i taxesatserna. Många hamnar hava endast vidtagit förändringar beträffande ett fåtal varor.

De förändringar i taxesatserna, som redovisats i detta material, hava samtliga karaktär av allmänna nedsättningar och torde således vara att jämföra med järnvägarnas justeringar i den allmänna taxan. Nedsättningar, svarande mot järnvägarnas särskilda fraktnedsättningar, hava, enligt oss från svenska hamnförbundet tillhandakommen upplysning, endast förekommit i några enstaka fall.

Enligt den till och med den 30 april 1928 tillämpade järnvägstaxan uttogos höga frakter för det mest högvärdiga godset, i det att en tariff 1, betydligt högre än den nuvarande,[1] tillämpades för styckegodssändningar och en tariff 2, till och med högre än nuvarande tariff 1, tillämpades för vagnslastsändningar om 5 ton. Högsta 5-tonstariff för dylikt gods är numera tariff 4, vilken vid exempelvis 200 km är cirka 70 procent lägre än den år 1928 tillämpade tariff 2. För dylikt gods uttogos tidigare ofta hamnavgifter å 1 à 2 kronor per 100 kg, således tillhopa 2 à 4 kronor per 100 kg för lastnings- och lossningshamn. Sedan berörda sänkningar i järnvägstaxan genomförts, måste dylika höga hamnavgifter verka fullkomligt hindrande för sjötransporter, i det att de i många fall ensamma kunde uppgå till högre belopp än järnvägsfrakten.[2] Det har därför varit nödvändigt för hamnarna att sänka dessa höga avgifter för att över huvud taget möjliggöra sjötrafik med dylikt högvärdigt gods. Sänkningarna hava i allmänhet genomförts så, att en viss högsta avgift bestämts för vederbörande hamn. Maximiavgifterna torde vanligen ligga vid 20, 30 à 40 öre per 100 kg. Emellertid synas dessa maximeringar i regel hava skett väl sent i förhållande till järnvägarnas taxesänkningar. Den ovan omtalade omtarifferingen av det mest högvärdiga godset trädde nämligen, som nyss nämnts, vid statens järnvägar i kraft den 1 maj 1928, men i många hamnar genomfördes maximering först år 1934 eller senare.

Det gods, för vilket tidigare tariff 2 tillämpades som vagnslasttariff, omfattar icke någon mera betydande del av trafiken. I en inom järnvägsstyrelsen utförd specialundersökning beträffande trafiken år 1932 har övervägande delen av detta gods kunnat statistiskt frånskiljas, varvid fram-

[1] Nuvarande tariff 1 tillämpas endast för styckegodssändningar under 500 kilo.

[2] 4 kr./100 kg motsvarar frakten enligt nuvarande tariff 4 vid cirka 500 km.

kommit, att detsamma nämnda år transporterades i vagnslaster om 5 ton eller däröver i statens järnvägars egen och samtrafik till en myckenhet av inemot 40 000 ton till frakter på sammanlagt cirka 1¼ milj. kronor. Vida större betydelse än sänkningen av den tidigare högsta vagnslasttariffen har emellertid införandet den 1 maj 1928 av 10-tonstariffer för allt gods haft. Enligt nyssberörda undersökning transporterades år 1932 varor, vilka tidigare icke haft 10-tonstariff, till en myckenhet av över 500 000 ton, till en frakt av drygt 9 milj. kronor i 10-tonssändningar. Även andra väsentliga sänkningar av högre järnvägstariffer hava genomförts. Av nu anförda skäl har det varit av betydelse att maximeringen av hamnavgifterna inneburit sådan sänkning av dessa, att icke blott det mest högvärdiga godset därav träffats.

Stuveriföretagen avpassa sina taxor efter de ackord, som enligt avtal skola utgå för lastnings- och lossningsarbete. Stuveriföretagens övriga kostnader uttagas oftast proportionellt med arbetsackorden.

Under den period, då järnvägstaxan genomgått de avsevärda förändringar, för vilka tidigare redogjorts, torde inga nämnvärda ändringar hava gjorts i stuveriavgifterna. Organisatoriska åtgärder, ägnade att höja arbetsintensiteten och att sänka stuveriföretagens omkostnader, hava genomförts. Å andra sidan har en ständigt fortgående tendens till ökade anspråk av stuveriarbetarna på ensamrätt till lastnings- och lossningsarbete samt till ökning av ackorden verkat i motsatt riktning. Stuveriavgifterna tillämpas enligt inhämtade uppgifter lika för alla trafikanter.

Beträffande *assuransavgifterna* må framhållas, att premierna för varor under den senaste tioårsperioden icke undergått annan förändring än den relativt obetydliga, som betingas av att de stå i relation till varornas värden, vilka under denna tid sjunkit. Enligt mellan svenska sjöassuradörer träffat avtal utgå assuranspremier för varor efter för samtliga trafikanter enhetliga grunder.

Som sammanfattning av det nu sagda må anföras.

Prisbildningen vid kortväga linjefart är mångenstädes påverkad av bilkonkurrensen.

I mera långväga linjefart tillämpas för högvärdigare gods frakter, vilka ansluta sig till järnvägstaxans prisbildningssystem. Övervägande delen av detta gods befordras enligt kontrakt med i stort sett för alla lika bestämmelser. Särskilda rabatter förekomma endast i mindre utsträckning.

Fraktnivån för lågvärdigt gods är påverkad av den i trampfart tillämpade, ehuru prisbildningen för dylikt gods är fastare vid befordran i linjefart än i trampfart.

Trampfartens frakter hava beträffande sådana förbindelser, där god sysselsättning finnes, som regel en relativt jämn nivå, vilken dock ändras med

konjunkturerna m. m. I många fall förekomma mycket varierande prisutbud.

Emellertid utgöres icke hela transportkostnaden av rederifrakter. De företag med sekundär verksamhet, till vilka trafikant har att erlägga avgift utöver frakten, hava samtliga en fast prisbildning med för olika trafikanter enhetliga priser. Även i de fall, då trampfrakter äro starkt varierande och olika för olika trafikanter, blir därför skillnaden mellan de totala transportkostnaderna för olika trafikanter jämförelsevis mycket mindre än skillnaden mellan de debiterade rederifrakterna.

IV. SAMMANFATTNING OCH FÖRSLAG.

Den i Sverige liksom i andra länder sedan mer än tio år uppträdande kommunikationskrisen har träffat ej blott trafikmedlen till lands utan även sjöfarten. Krisen har främst vållats — härom torde meningsskiljaktighet ej råda — av att ett nytt kommunikationsmedel, automobilen, tillkommit, vilket ännu ej blivit på ett rationellt sätt infogat i kommunikationssystemet och vilket ännu ej lett till de anpassningar av de äldre kommunikationsmedlens uppgifter, arbetssätt och taxor, vilka den nya situationen kräver. Såsom medverkande orsak tillkommer den ovisshet, som efter världskriget alltjämt råder inom näringslivet med därav följande förskjutningar i prisnivåer m. m. Med hänsyn till den utomordentligt stora betydelse för ett lands samhälls- och näringsliv, som kommunikationsväsendet äger och som sedan äldsta tider föranlett statliga ingripanden på detta område av helt annan art och omfattning än i näringslivet i övrigt, är det en angelägenhet av synnerlig vikt, att från statens sida åtgärder vidtagas, som äro ägnade att snarast möjligt avveckla berörda kris, innan alltför förödande verkningar av densamma förorsakats.

En bekväm utväg kan synas vara att låta konkurrensen mellan olika kommunikationsmedel obehindrat fortgå till dess ett nytt jämviktsläge inträtt, i vilket de, som förmått överleva striden, få besörja de uppgifter, för vilka vart och ett av dem äger de största naturliga förutsättningarna, men vid ett närmare övervägande framgår, att en sådan för näringslivet i allmänhet lämpad utvecklingsprocess lika litet nu som tidigare kan vara lämplig på kommunikationsväsendets område. Beaktas må nämligen, dels att de förutsättningar och villkor, under vilka olika slag av kommunikationsmedel arbeta, äro så väsensskilda, att en i egentlig mening fri konkurrens mellan dem icke finnes eller kan genomföras, dels att intet av våra nuvarande kommunikationsmedel kan helt ersätta ett annat, om detta på grund av konkurrensen tvingas att upphöra. Vidare bör hänsyn tagas till att den i kommunikationsväsendets olika grenar anställda mycket stora personalens ställning vid en ohämmad konkurrens blir i hög grad osäker ävensom att en till det yttersta genomförd konkurrens skulle utan motsvarande samhällsnytta leda till utomordentligt stora kapitalförluster för såväl staten som kommuner och enskilda.

Vid ett statligt ingripande för nuvarande kommunikationskris avveckling är emellertid av högsta vikt att de reglerande åtgärderna inriktas mot den osunda konkurrens, som undergräver nödvändiga kommunikations-

medels ekonomi med risk för deras framtida bestånd och under tillfälliga fördelar för befraktaren medför samhällsekonomiska förluster, men lämnar utrymme för den sunda konkurrens som stimulerar det tekniska framåtskridandet, rensar bort det föråldrade och varaktigt förbilligar befraktarens kostnader.

Medan tillstånd till utövande av sjöfart av ålder ej erfordrats och fortfarande ej erfordras, är så icke fallet beträffande utövande av järnvägstrafik eller yrkesmässig automobiltrafik. Den förra bedrives dels av staten själv, dels av enskilda — i regel bolag — vilka genom bestämmelser i givna koncessioner äro underställda Kungl. Maj:ts beslut i viktiga hänseenden, bland annat taxornas fastställande. Utövare av yrkesmässig biltrafik äro åter underställda bestämmelser i gällande motorfordonsförordning ävensom sådana särskilda bestämmelser, som med stöd av sagda förordning den tillståndsgivande myndigheten äger rätt och finner lämpligt i särskilda fall föreskriva. Kungl. Maj:t och de tillståndsgivande myndigheterna äga sålunda redan nu formell befogenhet att vidtaga mycket genomgripande åtgärder för reglering av konkurrensförhållandet i vad de båda landtrafikmedlen angår.

I praktiken hava emellertid järnvägarna, såväl statens som enskilda, haft stor handlingsfrihet vid taxeväsendets handhavande, och ett utnyttjande av huvudsakligen i ordnings- och säkerhetssyfte givna bestämmelser i motorfordonsförordningen för konkurrensförhållandets ordnande torde icke vara tänkbart. För reglering av konkurrensförhållandet mellan olika kommunikationsmedel äro därför särskilda åtgärder från statsmakternas sida erforderliga.

Genom biltrafikens tillkomst ha de ekonomiska förutsättningarna för tidigare kommunikationsföretag undergått stora ändringar. Vad järnvägarna angår torde emellertid icke vara uteslutet, att man, oaktat en betydande trafik fallit bort och oaktat man nödgats vidtaga stora nedsättningar av de högsta tarifferna, likväl skulle vid de större järnvägarna med långdistanstrafik kunna genom taxeomläggningar utjämna de gjorda förlusterna. En förutsättning härför är emellertid, att man, oberoende av näringslivets behov av låga tariffer för råvaror och halvfabrikat, genomför en stark höjning av frakterna för sådana transporter, om vilka sjöfart och biltrafik av geografiska eller driftsekonomiska skäl ej kunna upptaga tävlan. Vill man emellertid icke vidtaga för näringslivet så äventyrliga ändringar av de ur samhällsekonomisk synpunkt konstruerade järnvägstaxorna, så torde man nödgas fastställa, att en betydande del av järnvägskapitalet genom biltrafikens tillkomst gått förlorad.

Ett motsvarande förhållande råder beträffande den för bilkonkurrens utsatta, i kortdistanstrafik verksamma inrikes sjöfarten. Den i långdistanstrafik gående inrikes sjöfarten har visserligen haft mindre känning av bil-

konkurrensen än av en skärpt järnvägskonkurrens, men denna har åter påverkats av järnvägarnas genom bilkonkurrensen iråkade försämrade ekonomiska läge. Ehuru således beträffande de äldre kommunikationsmedlen den nya situationen medfört betydande kapitalförluster, får en statlig reglering av konkurrensförhållandet icke taga sikte på att tillgodose de olika kommunikationsföretagens privatekonomiska intressen utan fastmer på att söka förebygga, att konkurrensen drives därhän, att ett allsidigt och samhällsekonomiskt gynnsamt kommunikationsväsen icke längre kan upprätthållas.

Enär en trafikant i regel, utom när fråga är om brådskande sändningar, då befrielse från omlastning är särskilt värdefull eller då andra särskilda skäl föreligga, använder det av tillgängliga befordringsmedel, som, eventuellt i kombination med ett annat befordringsmedel för godsets vidare befordran samt hämtning och spridning, erbjuder de lägsta frakterna, bestämmes valet av trafikmedel i huvudsak av frakternas storlek. Frågan om konkurrensens reglering blir då i stort sett en fråga om reglering av kommunikationsföretagens prissättning.

En dylik reglering kan genomföras antingen genom att kommunikationsföretagens taxor *direkt* regleras av statlig myndighet, varvid även särskilda fraktnedsättningar få tänkas kunna komma under statlig kontroll, eller på *indirekt* väg genom att statlig myndighet begränsar tillgången på befordringsmedel och härmed minskar utbuden av befordringsmöjligheter eller ock påverkar relationen mellan fraktavgifterna vid skilda slag av kommunikationsföretag genom att stadga vissa förpliktelser i avseende på sättet för trafikens bedrivande, personalens arbetsvillkor, vägkostnadernas fördelning m. m.

Den direkta metoden kommer till användning vid järnvägarna i så måtto att Kungl. Maj:t fastställer ordinarie tariffer för statens järnvägar och maximitariffer för enskilda järnvägar. Vidare kunna besvär hos Kungl. Maj:t anföras över av järnvägsstyrelsen givna eller vägrade nedsättningar. Dylika besvär synas jämlikt i från och med år 1886 givna koncessionsresolutioner intagna bestämmelser kunna ingivas jämväl beträffande i varje fall ifrån denna tid tillkomna enskilda järnvägars taxeåtgärder. I praktiken har emellertid visat sig, att möjligheterna för statens såväl som för de enskilda järnvägarna att bevilja fraktnedsättningar äro mycket stora.

Då tillstånd till godslinjetrafik äro jämförelsevis sällsynta spela för denna trafik fastställda maximitaxor för närvarande liten roll. I s. k. länstrafik fastställer tillståndsgivande myndighet också maximitariffer, men torde dessa sällan komma till användning. Såsom av utländsk erfarenhet framgår, komma i yrkesmässig lastbilstrafik eventuellt fastställda minimitariffer ej ens i fjärrtrafik till allmän användning, såvida man icke, på sätt i 1935 års betänkande även förutsatts, koncentrerar expedieringen av dylik

trafik till statligt övervakade företag med ensamrätt att handhava godsexpedieringen. Kontroll över minimitariffernas efterlevnad har visat sig i annat fall vara omöjlig.

Över sjöfartens fraktsatser kan staten för närvarande icke utöva någon kontroll.

Vad den indirekta metoden för konkurrensens reglering åter angår, må erinras om att järnvägarna redan bära samtliga kostnader för underhåll och förnyelse av sin vägbana, att koncession i regel vägrats för järnväg, som skulle göra intrång på annan järnvägs trafikområde, samt att inbördes konkurrens om godstrafiken mellan olika järnvägar är förebyggd genom för denna trafik gällande samtrafiksföreskrifter.

I sjöfart kan åter inbördes konkurrens upptagas i obegränsad omfattning. Mellan större rederier är emellertid i regel samarbete ordnat. Den inrikes sjöfarten har i huvudsak medgivits befrielse från erläggande av fyr- och båkavgifter och är ej underkastad lotstvång — vilka medgivanden dock i här förevarande sammanhang sakna större praktisk betydelse — men erlägger kanal- och hamnumgälder m. m.

Trafikutredningen har i 1935 års betänkande vad lastbilstrafiken angår föreslagit reglerande åtgärder huvudsakligen beträffande s. k. fjärrtrafik enligt i betänkandet given definition. Härvid har föreslagits dels ett flertal åtgärder, ägnade att enligt den indirekta metoden ålägga utövare av fjärrtrafik vissa förpliktelser, som, där så låtit sig göra, bliva närmare jämförliga med dem, som åligga järnvägarna, dels ock en statlig kontroll över i fjärrtrafik tillämpade avgifter enligt den direkta metoden.

Av vad nu anförts framgår, att staten genom sina organ har möjlighet att reglerande inverka på konkurrensens omfattning endast eller i varje fall huvudsakligen beträffande landtrafiken och härvid beträffande järnvägarna endast på den direkta vägen vid utövande av Kungl. Maj:t tillkommande kontroll över järnvägarnas taxeväsen och beträffande landsvägstrafiken på såväl direkt som indirekt väg.

Rörande konkurrensens omfattning och utveckling saknas, särskilt i vad lastbilstrafiken angår, men även i viss mån beträffande sjöfarten, närmare uppgifter. Emellertid är att märka, att verkningarna av konkurrens mellan olika slag av kommunikationsmedel icke blott framträda i form av omflyttningar av gods från ett medel till ett annat, utan även i tvång att sänka fraktnivån, på det att trafiken trots av konkurrensföretaget gjorda nedsättningar må kunna helt eller delvis behållas. Sistnämnda verkan synes, om man frånser trafiken på korta avstånd upp till cirka 50 km, vara den ur ekonomisk synpunkt mest betydelsefulla.

Vad statens järnvägar angår, finnas utförliga uppgifter och sammanställningar, som belysa konkurrensens inverkan på taxenivån. Sagda inverkan för olika enskilda järnvägar låter sig även ungefärligen uppskattas.

Ehuru motsvarande uppgifter saknas beträffande lastbilstrafik och sjöfart, har man emellertid andra möjligheter att bedöma, på vilka olika avstånd konkurrens mellan skilda slag av trafikmedel gör sig starkast gällande. Järnvägsstatistiken lämnar ock visst material för ett siffermässigt värdesättande i berörda hänseende. Av densamma synes framgå, under beaktande av vad i övrigt är känt, att lastbilstrafiken starkt inkräktat på järnvägstrafiken på avstånd upp till cirka 50 km men att trafikavledningen från järnvägarna därefter avtager med befordringsavstånden och praktiskt sett upphör vid 500 à 600 km:s avstånd.

Den inrikes sjöfarten torde i förbindelser, där järnvägs- eller lastbilsbefordran lämpligen kan ifrågakomma, till landtrafikmedlen ha fått avstå befordran på korta avstånd av vad enligt sjöfartens terminologi förstås med styckegods ävensom betydande kvantiteter massgods. Å medellånga avstånd upp till cirka 200 km har jämväl en betydande avledning ägt rum. Å längre avstånd synas järnvägarna, att döma av den för dem förda statistiken, hava genom taxenedsättningar till sig överfört ej oväsentliga godsmängder. Konkurrensens verkningar å sist berörda avstånd hava dock, enligt från sjöfartshåll gjorda uttalanden, starkast framträtt i form av fraktnivåns nedtryckande.

På korta avstånd upp till cirka 50 km råder således konkurrens mellan de båda landtrafikmedlen; sjöfarten är på dessa avstånd i huvudsak begränsad till förbindelser, som äro i avsaknad av landtrafikmedel eller av goda sådana.

På avstånd från cirka 50 à 200 km och i vissa förbindelser upp till cirka 500 à 600 km råder konkurrens mellan såväl sjöfarten och landtrafikmedlen som mellan dessa inbördes.

På avstånd över cirka 500 à 600 km råder konkurrens praktiskt taget endast mellan sjöfarten och järnvägarna, vilka senare å sådana avstånd huvudsakligen äro företrädda av statens järnvägar.

Konkurrensen mellan järnvägar och linjesjöfart omfattar främst styckegods enligt sjöfartens terminologi och högvärdigare partigods. I fråga om stora sändningar erbjuder trampfarten frakter, vilka järnvägarna endast mera sällan torde underbjuda, åtminstone när fråga är om befordran direkt från hamn till hamn utan användning av jämväl landtrafikmedel.

Rederiernas inkomster av sådan godstrafik, om vilken järnvägarna med hänsyn till ovan anförda omständigheter synas genom allmänna eller särskilda nedsättningar kuna upptaga konkurrens, torde att döma av förebragt utredning kunna uppskattas till cirka 10 milj. kronor. Detta belopp torde till övervägande del falla på sjöfartens linjetrafik på längre avstånd.

En reglering av fjärrbiltrafiken i syfte att avspänna konkurrensen mellan landtrafikmedlen kommer att såväl direkt som indirekt utöva betydande

inflytande i mildrande riktning även på konkurrensen mellan landtrafikmedel och sjöfart, men då konkurrensen mellan järnvägar och sjöfart starkast framträder å sådana långa avstånd, å vilka bilkonkurrensen endast i mindre grad gör sig gällande, kan tydligen konkurrensfrågan för sjöfartens del icke bliva löst enbart genom fjärrbiltrafikens reglering.

I det föregående har gjorts gällande, att konkurrensen mellan olika trafikmedel i huvudsak bestämmes av frakternas relativa storlek. Av stor betydelse är härvid, att statens järnvägars godstaxa för samtliga andra trafikmedel, i förening med dessas egna kostnader, utgör den grundval, på vilken deras ordinarie taxor såväl i enskild järnvägstrafik som i sjöfartens linjetrafik äro byggda främst i formellt, men i stor utsträckning även i materiellt hänseende. Den normerande betydelse för landets godstaxenivå i dess helhet, som taxepolitiken vid statens järnvägar har, tillkommer emellertid densamma icke närmast av den anledning att statens järnvägar äro ett statligt företag, utan enär de äro landets ojämförligt största och mest betydelsefulla kommunikationsföretag med resurser att omsorgsfullt förbereda taxeförslag, vilka, efter remisser till olika instanser, av Kungl. Maj:t prövas och fastställas. På grund av det anförda sambandet mellan statens järnvägars godstaxa och övriga kommunikationsföretags taxor och taxepolitik är det givetvis av synnerlig betydelse, att statens järnvägars taxa är väl avpassad efter rådande förhållanden i skilda hänseenden. Är detta icke fallet, blir resultatet att särskilda nedsättningar medgivas i oproportionerligt stor omfattning. Dessa nedsättningar, som nu förekomma i mycket stort antal, ha varit föremål för upprepade anmärkningar från sjöfartens sida.

På vår begäran hava från sjöfartshåll tillställts oss uppgifter om vissa järnvägars fraktnedsättningar, vilka ansetts vara särskilt långtgående. En undersökning av samtliga dessa statens järnvägar berörande fall[1] har givit vid handen, att i intet fall de debiterade frakterna gått ned till järnvägarnas föränderliga kostnader. Trots storleken av de undersökta nedsättningarna hava dessa sålunda varit till järnvägens fördel om, såsom förutsättes, nedsättningarna varit ett villkor för transportens förvärvande. De hänföra sig alltså till sådana slag av nedsättningar, som järnvägsstyrelsen instruktionsenligt äger företaga. Att de däremot liksom järnvägens hårt drivna ackvisitionsverksamhet genom den ovisshet, som skapats på fraktmarknaden, för sjöfarten varit i hög grad irriterande, liksom de bidragit till åstadkommande av en för denna besvärande låg fraktnivå, torde ej kunna bestridas.

Omfattningen av denna långt drivna fraktnedsättningspolitik vittnar

[1] Inom järnvägsstyrelsen har på vår framställning utarbetats en promemoria: »Uppgifter till belysande av skäligheten ur järnvägssynpunkt av vissa taxenedsättningar, beträffande vilka erinran gjorts från sjöfartshåll». Denna promemoria återfinnes bland handlingarna i ärendet.

om behovet av en revidering av järnvägens taxor. En sådan revidering måste även vara av värde för näringslivet, vilket icke kan vara väl tillgodosett genom ovissa, av tillfälliga avgöranden beroende fraktsatser.

Nu gällande taxa för transporter å statens järnvägar blev av Kungl. Maj:t fastställd den 27 juni 1929. Vissa ändringar och tillägg hava sedermera föreskrivits genom ett flertal kungl. brev. Den år 1929 fastställda taxan var grundad på ett av järnvägsstyrelsen år 1925 avgivet förslag, som i sin tur var baserat på för år 1924 statistiskt kända uppgifter angående prisnivåer, trafikomfattning m. m. Under taxeärendets beredning vidtogos ett flertal ändringar i taxans godsindelning ävensom vissa andra åtgärder i sänkande riktning, men förslaget till tariffschema, vilket i förevarande sammanhang är det väsentliga, lämnades oanmärkt.

Av genom kungl. brev vidtagna ändringar förtjänar här särskilt att nämnas de som *provisoriskt*, i avvaktan på en blivande reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, vidtagits beträffande styckegods enligt järnvägarnas terminologi och de högsta vagnslasttarifferna. De år 1929 fastställda tarifferna kvarstå däremot orubbade beträffande lägre 5-, 10- och 15-tonstariffer å alla avstånd och beträffande högre 5- och 10-tonstariffer å längre avstånd.

I samband med föredragning för Kungl. Maj:t den 27 juni 1929 av ärende om fastställande av taxa för transporter å statens järnvägar m. m. anförde dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, under erinran om framkomna förslag om en periodisk revision av taxan, bland annat följande: »Utan att taga ställning till denna fråga i vad avser fastslåendet av bestämda tidsrymder för återkommande dylika revideringar, får jag, särskilt med hänsyn till vikten av att verkningarna av den nya taxan såväl för trafikanternas som statens järnvägars vidkommande efter några års tillämpning underkastas en ingående undersökning, förorda, att en revidering av taxan kommer till stånd inom fem år.»

Den oro och de förskjutningar på näringslivets och kommunikationsväsendets område, som de senare åren uppvisat, gör behovet av en revision nu särskilt påtagligt. Att vid en sådan inträdda förändringar i järnvägarnas egna driftkostnader ävensom rubbningar av tidigare relation mellan tariffernas fraktsatser och varuvärden samt levnadskostnader måste beaktas är påtagligt. Med hänsyn till statsbanetaxans normerande betydelse för övriga kommunikationsföretags taxor måste emellertid jämväl beaktas, att en eventuell sänkning av statens järnvägars godstaxa blir av stor betydelse för övriga kommunikationsföretag och härvid icke blott kommer att inverka på deras möjligheter till avkastning utan även i vissa fall kan bliva avgörande i fråga om deras möjligheter att bliva bestående. På det sätt, som numera efter lastbilstrafikens utveckling gränserna mellan olika trafikmedels verksamhetsområden förskjutas och gripa in över var-

andra, blir taxesättningen vid olika kommunikationsföretag och i första hand statens järnvägars taxesättning av synnerlig betydelse för landets kommunikationsväsen i dess helhet.

I betraktande härav torde en omprövning av statens järnvägars godstaxa böra äga rum under beaktande icke blott av de synpunkter, som av näringslivet och representanter för statens järnvägar anläggas på frågan, och av de krav på förräntning av i statsbanorna investerat kapital, som kunna komma att av Kungl. Maj:t uppställas, utan jämväl av de verkningar, som ifrågasatta taxeåtgärder få väntas medföra på andra för samhället nödvändiga kommunikationsföretags möjligheter att bestå.

På sätt järnvägsstyrelsen vid framläggande av förslag till provisoriska taxeregleringar anfört, måste vid en omprövning av statens järnvägars taxa hänsyn tagas till den taxenivå i yrkesmässig biltrafik, som får väntas inträda efter en reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Ifrågavarande reglering synes sålunda böra äga rum före eller i jämbredd med berörda revision av statens järnvägars taxa. Det finnes anledning framhålla, att fara ligger i dröjsmål. Ju längre nuvarande allas strid emot alla fortgår på kommunikationsväsendets område, desto svårare blir det att återgå till sundare förhållanden. Även om under nu rådande högkonjunktur överdimensioneringen av landets samlade transportapparat i allmänhet framträder mindre starkt än för några år sedan, så torde man göra klokt i att räkna med möjligheten, för att ej säga sannolikheten av en ny konjunkturvåg i motsatt riktning. Vi få därför, under hänvisning till 1935 års betänkande och till att bearbetning av detta betänkande pågår inom kommunikationsdepartementet, framhålla angelägenheten av att möjligast skyndsamma åtgärder vidtagas i syfte att uppnå en reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken å relativt längre avstånd eller i s. k. fjärrtrafik.

Emellertid kan en aldrig så omsorgsfullt utarbetad och en aldrig så väl efter rådande förhållanden avpassad järnvägstaxa icke utesluta behovet av en rätt för järnvägarna att medgiva särskilda fraktnedsättningar. Man kan tveka om lämpligheten av järnvägarnas praktiskt taget nästan obegränsade rätt att medgiva fraktnedsättningar och därmed indirekt öva inflytande på de ordinarie taxorna — en rätt som åtminstone vad de statliga järnvägarna beträffar icke plägar förekomma i utlandet. Det för järnvägarna ledande motivet vid fraktnedsättningars beviljande är i regel av privatekonomisk natur, men obestridligt är, att nedsättningar, särskilt när sådana lämnas i större omfattning och med större procent, kunna hava sådan betydelse såväl i statsfinansiellt hänseende som för andra slag av trafikmedel och andra grupper av näringsidkare, att samhällsekonomiska synpunkter vid nedsättningsfrågors prövning böra träda i förgrunden. Ehuru sålunda en sådan ordning skulle kunna ifrågasättas, att större och mera betydelsefulla särskilda nedsättningar vid statens järnvägar och de

enskilda järnvägarna bleve underställda Kungl. Maj:ts prövning och godkännande, hava vi, under antagande att en bättre avvägd taxa skall i avsevärd omfattning inskränka behovet av fraktnedsättningar, ej nu ansett lämpligt väcka förslag i dylik riktning.

Emellertid anse vi, att det vore önskvärt, att såväl allmänna taxeärenden vid järnvägarna som besvär över beviljade eller avslagna taxesänkningar vid dessa skulle före avgörande av Kungl. Maj:t kunna komma under omprövning vid en remissinstans, vilken i likhet med järnvägsrådet representerade olika grenar av samhälleliga och näringsintressen, men som med viss utvidgning av detta råds uppgifter skulle hava att beakta samhällets samlade behov av allmänna kommunikationsmedel av olika slag och vaka över, att prisbildningen vid de särskilda företagen äger rum efter sådana riktlinjer, som kunna anses förenliga med kommunikationsväsendets samlade intressen. Vi vilja därför upptaga den i anslutning till visst av kommerskollegium gjort uttalande av järnvägsstyrelsen den 1 maj 1931 i utlåtande angående utvidgning av järnvägsrådets arbetsuppgifter framförda tanken på bildande av ett allmänt kommunikationsråd.

Uppgifterna för ett sådant torde böra omfatta såväl frågor av principiell innebörd, berörande landets planmässiga utrustning med kommunikationsmedel av olika slag och vissa kommunikationsväsendet berörande författningar, i vad dessa äro av kommunikationsekonomisk innebörd, som ock administrativa åtgärder av större betydelse för flera samfärdselgrenar, icke blott beträffande järnvägstaxorna utan även beträffande sådana taxor vid befordran med post, flyg eller automobil ävensom hamntaxor, vilka stå under statlig kontroll, allt i syfte att bringa kommunikationsväsendets olika grenar till möjligast harmoniska samverkan. Under det att järnvägsrådet, sedermera lämpligen ersatt av ett av kommunikationsrådet utsett arbetsutskott, förmedlar samförstånd och samarbete mellan statens järnvägar och näringslivet, skulle sålunda kommunikationsrådet representera näringslivet i förhållande till kommunikationsväsendets olika grenar och rådgivande stå till Kungl. Maj:ts förfogande.

Det behov, som vi avse att med kommunikationsrådet fylla, har även givit sig tillkänna i andra länder. Kommunikationsmedlens kris och dess orsak är en internationell företeelse. Det är då icke underligt att de, som söka efter botemedel, ofta råka in på samma vägar.

Man har funnit, att den administrativa sakkunskapen vid den ofrånkomliga regleringen av kommunikationsväsendet har behov av en särskilt intim kontakt och nära samarbete med såväl trafikmedlens sakkunniga som trafikanterna, d. v. s. erfarna företrädare för näringslivet. Därför har i England genom 1933 års Road and Rail Traffic Act »såsom rådgivande och biträdande organ åt trafikministern vid dennes utövande av sina be-

fogenheter i fråga om trafikmedlen och deras samordnande, förbättrande och utveckling» inrättats ett råd bestående av 27 medlemmar, representerande olika korporationer och intressen på näringslivets och transportväsendets område. En motsvarande anordning »Der Reichsverkehrsrat» med 23 medlemmar finnes i Tyskland. I Norge har i december 1935 framlagts ett förslag om inrättande av en samfärdselnämnd för hela riket, kallad riksnämnd, och dessutom samfärdselnämnder i varje fylke. Riksnämnden skall enligt förslaget bestå av en ordförande och fyra medlemmar, alla utsedda av Konungen. Ledamöterna skola representera olika grenar av näringslivet och få icke vara ekonomiskt intresserade i trafikföretag. Nämnden skall få icke blott rådgivande utan även beslutande myndighet.

Det kommunikationsråd, som vi föreslå, anse vi böra vara rådgivande men med rätt att taga initiativ och göra de framställningar till Kungl. Maj:t i kommunikationsväsendet rörande frågor, vartill rådet kan finna anledning. Rådets huvudsakliga uppgift torde bli att besvara de remisser, som Kungl. Maj:t eller chefen för kommunikationsdepartementet kan finna anledning att tillställa detsamma. Men en initiativrätt med ovan angivna omfattning bör även tillkomma rådet.

För att erhålla nödig allsidig sakkunskap torde rådet, inklusive av Kungl. Maj:t utsedda medlemmar, utgörande ett neutralt presidium och representerande allmänekonomisk sakkunskap, behöva ha ett antal medlemmar, som närmar sig antalet i det nuvarande järnvägsrådet. Då antalet representanter för vissa sammanslutningar i nuvarande järnvägsråd emellertid torde kunna minskas, synes kommunikationsrådets medlemsantal kunna begränsas till 18 à 20. Även med detta medlemsantal synes lämpligt, att rådet för handläggning av vissa ärenden skall äga möjlighet att utse ett eller flera mindre arbetsutskott. Genom instruktion för rådet bör emellertid förebyggas, att rådet självt endast blir ett valkollegium för utseende av arbetsutskotten.

Rätt och för statliga företag skyldighet att deltaga i rådets förhandlingar, men ej i dess beslut, bör föreskrivas för olika slag av kommunikationsföretag. Ombud för dessa böra utses av företagen själva, där lämpliga valkorporationer finnas, annars av Kungl. Maj:t. Lämpligt kan kanske vara, att dessa kommunikationsföretagens ombud jämväl sammanslutas till ett biträdande kommunikationsråd, som, då förhållandena därtill kunna giva anledning, håller förberedande sammanträden för dryftande av föreliggande ärenden närmast ur kommunikationsföretagens egna synpunkter.

Rätt att deltaga i kommunikationsrådets sammanträden synes även böra tillkomma sådana representanter för statliga myndigheter, som av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet eller av rådets ordförande tillkallas, ägande kommerskollegium samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att även utan kallelse vara representerade.

Rådets ledamöter ävensom övriga tillkallade torde endast böra äga rätt till reseersättning och skäligt dagarvode. I övrigt komma kostnaderna för kommunikationsrådet att bestå i arvode till sekreterare och eventuellt tillkallade sakkunniga samt kostnader för erforderligt kansli.

Till sist vilja vi, under hänvisning till det samarbete, som finnes såväl mellan järnvägarna inbördes genom godssamtrafiken som mellan sjöfartens företagare i form av frivilliga överenskommelser, fästa uppmärksamheten på den möjlighet till ett liknande samarbete, som borde vid ömsesidig god vilja kunna åstadkommas jämväl mellan järnvägarna och det fåtal större företag, som behärska den inrikes linjesjöfarten. Detta är emellertid en sak, som endast på frivillighetens väg torde kunna ordnas, och för vilken ökade förutsättningar inträda, när statens järnvägars taxa undergått behövlig revidering.

Under åberopande av vad sålunda anförts få vi härmed hemställa,

ej mindre att Kungl. Maj:t i syfte att åvägabringa en sund reglering av förhållandet mellan olika för allmän trafik upplåtna kommunikationsmedel, utöver i 1935 års betänkande avhandlade åtgärder för reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, måtte vidtaga erforderliga åtgärder för

dels sådan skyndsam revidering av statens järnvägars godstaxa, som med hänsyn ej mindre till näringslivets behov än till statsfinansiella och järnvägsekonomiska synpunkter numera kan visa sig önskvärd och möjlig, under beaktande jämväl av beräkningsbar lastbilskonkurrens samt av statsbanetaxans i mångt och mycket normerande betydelse för taxor och fraktavgifter vid landets övriga kommunikationsföretag och härav härflytande betydelse för upprätthållandet av ett välordnat och allsidigt kommunikationssystem,

dels ock inrättande av ett allmänt kommunikationsråd med uppgifter och sammansättning enligt i huvudsak angivna riktlinjer, varvid förutsättes, att nuvarande järnvägsråd skall bortfalla och dess arbetsutskott ersättas av ett dylikt, utsett av kommunikationsrådet,

än även att till oss remitterade skrivelser m. m. må anses besvarade med vad av oss i det föregående anförts och hemställts.

Godstransporter över gränsstationer, inklusive färjförbindelser.

Under kap. 1 i betänkandet har meddelats, att från sjöfartshåll erinringar gjorts i fråga om den konkurrens, som kan förekomma vid godstransporter över gränsstationer, inklusive färjförbindelser.

I här förevarande bilaga avses att lämna en redogörelse för förhållandena i berörda hänseende.

Enligt handelsstatistiken för år 1934 var den totala exporten och importen 26.42 milj. ton. Den godsmängd, som samma år med järnväg eller järnvägsfärja gick till eller från utlandet, var — utom utländskt gods, som transiterades över svenska järnvägar, samt gods i styckegodstrafik över Kornsjö[1] — 3.21 milj. ton. Härav utgjorde utförselgodset 3.02 milj. ton, varav 2.54 milj. ton lapplandsmalm, och införselgodset 0.19 milj. ton. Den med järnväg eller järnvägsfärja transporterade godsmängden utgjorde alltså omkring 12 procent av totalkvantiteten.

Färjtrafiken över Malmö, Hälsingborg och Trälleborg, som år 1934 befordrade 0.42 milj. ton eller med avdrag för transitogods 0.39 milj. ton, utgör endast en ringa del av den totala exporten och importen. Å andra sidan har denna färjtrafik en icke oväsentlig storlek i jämförelse med de totala godskvantiteterna i berörda hamnar. Sålunda utgjorde färjtrafiken i ton över Trälleborg, Malmö och Hälsingborg cirka 23 procent av utrikestrafiken över dessa hamnar.

De från sjöfartshåll framförda erinringarna avse huvudsakligen följande förhållanden.

Först och främst har påpekats, att som följd av järnvägsstyrelsens taxenedsättningar sjötransporter kunna tänkas bliva ersatta med järnvägstransporter. Såsom exempel härpå har framhållits en del av fruktimporten samt vissa massgodstransporter. Vidare har framhållits, att järnvägstransporterna — såväl över gränsstationerna som över färjlederna — i vissa fall gå till eller från närbelägna utländska hamnar, från eller till vilka varorna föras vidare med fartyg. Härigenom ginge svenska hamnar miste om hamnavgifter, varjämte gods i större utsträckning än annars skulle skett kunde befaras komma att gå sjöspräckan på icke svenska kölar. Detta gäller enligt uppgift icke minst transport till och från Köpenhamn över Hälsingborg och Malmö samt transporter till norska hamnar särskilt över Charlottenberg.

Beträffande fraktnedsättningar i trafik till och från utrikes ort har från vederbörande i järnvägsstyrelsen inhämtats bland annat följande beträffande konkurrensen med hamnarna:

På 1890-talet klagades vid ett par tillfällen över att järnvägsstyrelsen lämnade nedsättningar, som kunde förskjuta trafiken till utländska hamnar till förfång för svenska hamnar. Synbarligen hade man inom järnvägsstyrelsen då ännu icke fått upp ögonen för de risker, som kunde vara förbundna härmed. Sedan lång tid tillbaka tager emellertid järnvägsstyrelsen särskild hänsyn till dessa omständigheter, då nedsättningsfrågor behandlas, och man kan säga att inga särskilda nedsättningar lämnas till och från utländska hamnar i konkurrens med svenska hamnar, såvida icke hänsynen till den svenska exportens intressen gör det erforderligt. Härvidlag måste särskilt tagas i betraktande trafiken från (och

[1] Styckegodstrafik över Kornsjö torde kunna uppskattas till högst 2 000 ton.

i vissa fall till) dels västra Värmland, dels västra Jämtland. Vad västra Värmland beträffar, arbeta statens järnvägar i samförstånd med Bergslagernas järnvägar för att exporten och importen skola ledas över Göteborg; nedsättningar till och från Oslo lämnas endast i sällsynta undantagsfall. Vad Jämtland beträffar, hava i stor utsträckning långt gående nedsättningar beviljats för trafiken till och från svenska hamnar såväl vid ostkusten som Göteborg och Kristinehamn och till följd härav har även i stor utsträckning trafik dragits denna väg, som förut gått över Norge. Det vore emellertid oriktigt att helt utesluta nedsättningar till och från hamnar vid Trondheimsfjorden; detta skulle nämligen i hög grad skada och delvis omöjliggöra exporten av trävaror och trämassa från fabriker, vilkas viktigaste utfartsväg går över Norge. En del nedsättningar, delvis rätt långt gående, finnas alltså för trafiken med Norge över Storlien, men då sådana beviljas eller förnyas, tar järnvägsstyrelsen alltid i betraktande möjligheten att draga trafiken över svenska hamnar.

Vidare finnes för trafiken med Oslo ett fåtal nedsättningar för högförädlat järn, avseende att göra det möjligt för exporten att begagna Oslo som utfartshamn i sådana undantagsfall, då lämplig lägenhet icke finnes från Göteborg.

Påståendet att svenska hamnar förlora hamnavgifter är riktigt beträffande trafiken över Norge. Men den svenska exportens intressen torde dock vara viktigare än denna synpunkt. Beträffande trafiken över färjlederna är påståendet icke riktigt, ty i detta fall erhålla hamnarna i Trälleborg, Malmö eller Hälsingborg hamnavgifter.

Vidare har under åren 1934—1935 tillämpats nedsättning för torvströ till Köpenhamn f. v. b. till U. S. A. Härmed förhåller det sig så, att Svenska Amerika-Linjen ej önskade dessa transporter, då svårigheter uppstodo att transportera torvströ i de relativt små kvantiteter åt gången, 200 à 300 ton, varom här var fråga, samtidigt med annat gods, bland annat trämassa, vilket utgjorde en stor exportartikel för sagda linjes fartyg.[1] Denna nedsättning är alltså helt i den svenska exportens intresse. Fraktnedsättning för torvströ har lämnats jämväl till Landskrona för liknande export. Den sammanlagda kvantiteten till U. S. A. utgjorde under ett år i runt tal 10 000 ton. En mindre del av denna export, framför allt från Värmland, går med nedsättning över Oslo.

Under föregående år har bensin kommit i tankvagnar från Hamburg; dessa sändningar hava dock nu upphört. Däremot förekomma nu bensintransporter i tankvagnar från Polen, för vilka viss nedsättning medgivits.

Beträffande färjförbindelsernas konkurrens med sjön hava följande meddelanden erhållits:

Nedsättningar förekomma i rätt stor utsträckning, bland annat i trafik med Holland, Belgien, Italien och Tyskland. I trafik med Tyskland förekomma mest nedsättningar av mera tillfällig natur, huvudsakligen då det gäller import av järn och maskiner. Beträffande de övriga länderna äro nedsättningarna i allmänhet mera stabila. I varje fall, då en nedsättning ifrågasättes, tar järnvägsstyrelsen reda på, hur stora fraktkostnaderna äro sjövägen (inklusive omlastning, försäkring m. m.). Man går icke ned med en nedsättning järnvägsledes till samma nivå som sjöfrakten, utan avpassar så, att den nedsatta frakten på direkt järnväg kommer att ligga minst 10 à 15 procent högre än frakten, inberäknat samtliga sekundära kostnader, vid begagnandet av sjövägen. I fråga om de tillfälliga nedsättningarna från Tyskland ser järnvägsstyrelsen för övrigt till, att

[1] Enligt trafikutredningen tillhandakommet meddelande exporteras numera rätt betydande kvantiteter torvströ över Göteborg.

själva affären redan skall vara uppgjord innan nedsättning beviljas, så att en nedsättning således icke kommer att underlätta importen, utan endast kan inverka på transportvägen.

I anledning av vad från järnvägsstyrelsen anförts i fråga om hamnavgifter vid färjtrafik må endast framhållas, att hamnavgifternas storlek väsentligt påverkas av huruvida godset befordras med vanligt fartyg eller ångfärja. Hamnavgifterna för gods, som befordras färjledes, äro genomsnittligt lägre än för gods, som går över kaj, vadan förstnämnda befordran betyder en inkomstminskning för svenska hamnar.

Tonnage och inkomster i

Dräktighetsgrupper: Bruttoton	Passagerarfartyg						Summa passagerarfartyg	Last-			
	Ång- och motorfartyg							Ångfartyg			
	Passagerare			Gods[2]				Passagerare	Gods		
	I[3]	Iu[4]	Summa	I	Iu	Summa			I	Iu	Summa
											A. Bruttoinkomster
— 49		—		17	—	17		—	1	—	1
	1 221		1 221				1 379				
50— 99		—		141	—	141		—	167	—	167
100— 199	1 437	1	1 438	789	2	791	2 229	6	3 229	111	3 340
200— 299	1 634	16	1 650	1 960	12	1 972	3 622	3	2 088	323	2 411
300— 499	1 078	24	1 102	793	57	850	1 952	2	908	302	1 210
500— 999	906	126	1 032	2 640	14	2 654	3 686	62	1 675	5 041	6 716
1000—1499	—	94	94	—	439	439	533	—	—	1 790	1 790
1500—1999	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9
2000—2999	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	46
Summa	**6 276**	**261**	**6 537**	**6 340**	**524**	**6 864**	**13 401**	**73**	**8 068**	**7 622**	**15 690**
											B. Antal
— 499	226	5	231	—	—	—	—	--	114	20	134
500—2999	13	4	17	—	—	—	—	—	8	73	81
Summa	**239**	**9**	**248**	—	—	—	—	—	**122**	**93**	**215**
											C. Dräktighet[5]
— 499	34	1	35	—	—	—	—	—	21	6	27
500—2999	9	4	13	—	—	—	—	—	5	66	71
Summa	**43**	**5**	**48**	—	--	—	—	—	**26**	**72**	**98**

[1] I tabellen äro medtagna bruttoinkomster ävensom antal och dräktighet för sådana fartyg, vilka intjänat mer än 500 kronor i inrikes trafik. Jämväl vid materialets gruppering har hänsyn till fartyg med inkomster under 500 kronor icke tagits.

[2] I inkomster av gods inräknas jämväl inkomster av postbefordran.

[3] I avser sådana fartyg, som endast gått i inrikes fart.

[4] Iu avser fartyg, vilka jämväl intjänat (här ej upptagna) frakter i utrikes trafik.

Bilaga 2.

inrikes sjöfart år 1934.[1]

fartyg							Summa lastfartyg	Summa godsfrakter			Summa bruttoinkomster
Motorfartyg			Segelfartyg med hjälpmaskin			Segelfartyg utan hjälpmaskin		Exklusive segelfartyg utan hjälpmaskin		Samtliga	
Gods											
I	Iu	Summa	I	Iu	Summa			I	Iu	Summa	
(i tusental kronor).											
506	16	522	523	281	804	27	1 354	1 047	297	1 371	6 462
741	15	756	1 285	1 492	2 777	29	3 729	2 334	1 507	3 870	
838	307	1 145	593	1 000	1 593	25	6 109	5 449	1 420	6 894	8 338
148	210	358	—	224	224	81	3 077	4 196	769	5 046	6 699
48	283	331	—	36	36	14	1 593	1 749	678	2 441	3 545
—	—	—	—	—	—	—	6 778	4 315	5 055	9 370	10 464
—	—	—	—	—	—	—	1 790	—	2 229	2 229	2 323
—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	9	9
—	—	—	—	—	—	—	46	—	46	46	46
2 281	**831**	**3 112**	**2 401**	**3 033**	**5 434**	**176**	**24 485**	**19 090**	**12 010**	**31 276**	**37 886**
fartyg.[5]								*Summa fartyg.*			
126	23	149	249	505	754	38	1 075	1 306		—	—
—	—	—	—	—	—	—	81	98		—	—
126	**23**	**149**	**249**	**505**	**754**	**38**	**1 156**	**1 404**		—	—
(i tusental bruttoton).								*Summa bruttoton* (1 000-tal)			
10	4	14	16	47	63	5	109	82	62	144	—
—	—	—	—	—	—	—	71	14	70	84	—
10	**4**	**14**	**16**	**47**	**63**	**5**	**180**	**96**	**132**	**228**	—

[5] I tabellen redovisade uppgifter beträffande antal och dräktighet hos fartygen äro något lägre än vissa motsvarande uppgifter i kommerskollegii statistik över handelsflottan. Detta sammanhänger med att i föreliggande primärmaterial, vilket i första hand avser bruttoinkomster, dels i några fall uppgifter, vilka avse flera fartyg, sammanförts som uppgifter för ett fartyg, dels ock uppgifter beträffande fartyg, som endast gått i trafik för vederbörande ägares egen räkning, icke äro redovisade. Vidare har, såsom i not 1 angivits, fartyg med under 500 kronors inkomst i inrikes trafik icke medräknats. Nu berörda avvikelser hänföra sig främst till vissa mindre i rent inrikes trafik gående fartyg. Sedan möjliga korrektioner genomförts torde återstående avvikelser beträffande den totala dräktigheten icke överstiga ett par procent. Beträffande antalet fartyg är felet något större.

Sammandrag av i ämnet gjorda framställningar m. m.

Frågan om konkurrensen mellan land- och sjötrafikmedel har varit föremål för åtskilliga framställningar från sjöfartshåll, och hava vidare yttranden över dessa framställningar avgivits av myndigheter m. fl. I här förevarande bilaga avses att, i den mån redogörelse ej lämnas i annat sammanhang, giva ett sammandrag av det huvudsakliga innehållet i till trafikutredningen genom remisser, direkt från vederbörande eller under hand överlämnade framställningar jämte i anledning därav avgivna utlåtanden.

Redan i framställning till kommerskollegium den 12 januari 1927 med anledning av järnvägsstyrelsens i december 1925 föreliggande yttrande och omarbetning av 1907 års järnvägstaxekommittés år 1915 avgivna betänkande med förslag till ny taxa för transporter å statens järnvägar upptog *svenska hamnförbundet* frågan om konkurrensen mellan järnvägar och sjöfart.

I denna framställning framhölls, att det nya taxeförslaget enligt statens järnvägars eget meddelande uppbyggts på ett sådant sätt, att trafik skulle dragas från andra trafikmedel till järnvägarna. Denna politik fann förbundet stå i strid med taxekommitténs uttalande, att en konkurrens i uteslutande syfte att draga transporter från sjön icke syntes böra ifrågakomma.

Förbundet förmenade, att den ifrågasatta och redan då i viss utsträckning tillämpade järnvägstaxepolitiken framginge ur en uppfattning av statens järnvägar som ett affärsdrivande verk, som borde skötas efter rent privatekonomiska principer. Förbundet underströk, att statens järnvägar icke blott vore ett affärsföretag, vilket såsom sådant borde tillgodose statsfinansiella krav, utan att det även vore ett statens organ, vilket måste inordnas som ett led i statens ekonomiska politik över huvud för att gagna statens övriga intressen.

Man måste vid en taxereglering taga hänsyn ej blott till järnvägarnas, handelns och industriens ekonomi och intressen utan även till taxeregleringens verkningar på andra områden, så att icke privatekonomiska vinster bleve nationalekonomiska förluster.

Förbundet uttalade slutligen som sin mening, att en allsidig utredning borde verkställas av riktlinjerna för järnvägarnas taxepolitik såväl vad beträffade järnvägstaxan som i fråga om järnvägsstyrelsens rätt att bevilja särskilda nedsättningar.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 april 1929 upptog *svenska hamnförbundet* — under erinran om sin framställning av den 12 januari 1927 — ånyo här förevarande konkurrensfråga.

Förbundet underströk, att det ingalunda vore förbundets mening att söka hindra en konkurrens under lika förhållanden. En sådan kunde endast vara av godo. Förbundet kunde dock icke värja sig för intrycket, att konkurrensen från statens järnvägar ibland skedde under former, vilka åtminstone vad hamnarna beträffade icke ansåges medgivna.

Sedan framställningen den 12 januari 1927 gjorts, hade konkurrensen ytterligare skärpts, i det att järnvägsstyrelsen under de senaste åren i stor utsträckning direkt konkurrerat med sjöfarten genom särskilda nedsättningar av taxesatserna.

Förbundet har härefter redogjort för de förhållanden, vilka förbundet funnit anmärkningsvärda — främst de nedsättningar, vilka grundade sig på särskilda kontrakt eller överenskommelser med vissa företag, ävensom avtal för längre tid med vissa trafikanter om transport av allt gods eller viss minimikvantitet per järnväg. Härom har anförts bland annat:

Nedsättningar av järnvägstaxan mellan orter med sjöfartsförbindelse hade i ett stort antal fall skett till hälften eller lägre. Särskilt betänkliga vore kontrakt eller överenskommelser, i vilka stipulerades, att transporten av allt gods eller viss minimikvantitet, vilken förefölle vara avpassad efter vederbörande företags transportbehov, skulle äga rum å statens järnvägar. Sjöfart och hamnar ginge härigenom miste om betydande godskvantiteter och inkomster. Rent formellt syntes det vara egendomligt, att en järnvägstaxa sönderbrötes genom en mängd undantag för särskilda sträckor och trafikanter. Reellt vore ifrågavarande förhållande ännu egendomligare. Då rabatter på 60—70 procent lämnades till enstaka trafikanter, ville det synas, som om antingen fraktsatserna komme under självkostnaderna eller den allmänna taxan vore väl hög.

Vidare har förbundet anfört:

Då den av förbundet berörda fraktpolitiken allvarligt berörde hamnarna och hamnsamhällena, hade förbundet icke ansett sig kunna underlåta att fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på ifrågavarande politiks innebörd och verkningar.

Förbundet hade funnit åtskilligt i denna fraktpolitik egendomligt. Måhända kunde i åtskilliga avseenden förklaringar till dessa egendomligheter ges, vilka även förbundet kunde godtaga. Men under alla förhållanden kvarstode det orimliga förhållandet, att den nuvarande järnvägsfraktpolitiken motverkade statsmakternas strävanden att understödja sjöfartens utveckling. Förbundet hölle vidare före, att en fraktpolitik, som innebure betydande fraktreduktioner, icke borde betingas av blott eller huvudsakligen konkurrenshänsyn utan av minskade driftkostnader. Eljest uppstode härav lätt en nationalekonomisk förlust. Man måste nämligen icke blott räkna med fördelar för järnväg, handel och industri utan även med eventuella nackdelar och förluster för andra kommunikationsföretag såsom sjöfarten och därmed även hamnarna.

Förbundet ifrågasatte, om staten borde medgiva individuella nedsättningar såsom nu skedde. Sådana åtgärder kunde nämligen få karaktär att innebära ett gynnande av viss man, något som väl borde vara staten främmande. Ytterligare framhölls den olikhet, som förelåge i fråga om tillämpningen av järnvägsstadgans och hamntaxans bestämmelser angående fraktnedsättningar, samt ifrågasattes om den av järnvägarna tillämpade tolkningen stode i överensstämmelse med stadgans andemening. Vidare erinrade förbundet, att sjökommunikationerna i regel vore nationalekonomiskt billigare transportmedel än järnvägarna. En fraktreduktion för de sistnämnda borde sammanhänga med minskade trafikkostnader. En fraktnedsättning, som icke betingades av sänkta trafikkostnader utan endast av konkurrenshänsyn, vore icke nationalekonomiskt berättigad. Den komme visserligen att i regel innebära en fördel för trafikanterna. Men fraktnedsättningen komme i så fall att gå ut över kommunikationsföretag, sjöfartslinjer och hamnar, vilkas existens och intresse vore väl så betydelsefulla i och för sig och för landet som de trafikerande företagen. Slutligen funne förbundet anmärkningsvärt, att fraktnedsättningar, som ändrade hamnarnas naturliga upplandsområden, finge företagas.

Då förbundet ansåge det synnerligen viktigt, att klara linjer för statens ekonomiska politik på här ifrågavarande område uppdroges, hemställde förbundet, att Kungl. Maj:t ville snarast möjligt låta verkställa den utredning, som kunde finnas önskvärd.

I skrivelse den 23 april 1929 hemställde *Sveriges allmänna sjöfartsförening* och *Sveriges redareförening* — i anslutning till hamnförbundets sistberörda framställning, vilken enligt föreningarna gåve vid handen, att här i själva verket förelåge ett synnerligen viktigt nationalekonomiskt spörsmål av mycket invecklad

och svårlöst natur — att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa en allsidig och ingående undersökning av det förevarande spörsmålet, i avvaktan varpå med den slutliga handläggningen av då föreliggande förslag angående ny taxa för transporter å statens järnvägar torde böra få anstå.

Föreningen för inre vattenvägar anhöll vidare i skrivelse den 7 maj 1929 att få varmt förorda igångsättande av en förutsättningslös saklig utredning av alla de omständigheter, som krävde beaktande i samband med fastställande av riktlinjer för järnvägstaxepolitiken och därmed samhörande förhållanden. I skrivelsen framhölls särskilt, att vissa sjöfartsförbindelser, om viss del av deras trafikmöjligheter betoges dem, måste indragas till förfång för ännu kvarstående trafikbehov, som icke lämpligen kunde på annat sätt tillgodoses.

Slutligen instämde *Eskilstuna rederiaktiebolag* i skrivelse den 11 maj 1929 i vad hamnförbundet i sin skrivelse den 9 april 1929 anfört rörande statens järnvägars konkurrens med sjöfarten och hemställde, att Kungl. Maj:t ville snarast möjligt låta verkställa den utredning, som hamnförbundet i berörda skrivelse föreslagit.

Sedan berörda framställningar för yttrande överlämnats till järnvägsstyrelsen, förordnade Kungl. Maj:t — på därom av järnvägsstyrelsen den 21 april 1929 gjord hemställan — genom beslut den 26 april 1929, att *järnvägsrådet* skulle kallas att sammanträda för dels överläggningar med järnvägsstyrelsen och representanter för de enskilda järnvägarna, dels ock avgivande av eget yttrande i anledning av hamnförbundets meraberörda framställning. Till rådet överlämnades vidare för övervägande framställningarna från Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges redareförening, föreningen för inre vattenvägar och Eskilstuna rederiaktiebolag.

Vid järnvägsrådets sammanträde förelåg vidare en av järnvägsstyrelsen i anledning av framställningarna utarbetad, den 11 september 1929 dagtecknad promemoria.[1]

I skrivelse den 23 september 1929 meddelade järnvägsrådet, att rådet funnit tillräckliga skäl saknas för att Kungl. Maj:t då skulle gå i författning om sådan utredning som den i de gjorda framställningarna begärda eller förordade. På grund bland annat härav fann rådet sig böra hemställa, att de gjorda framställningarna icke måtte för det dåvarande föranleda till någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

I den diskussion, som föregick järnvägsrådets ställningstagande i ämnet, framhölls av en representant för sjöfartens intressen, att det föreliggande fallet innebure, att en del svenska hamnar och rederier förmenade, *att* deras legitima verksamhet åsamkats skada genom särskilda, icke förut i samma utsträckning tillämpade åtgärder från statens järnvägars sida, *att* dessa åtgärder nationalekonomiskt sett icke vore gagneliga *samt att* den särställning, statens järnvägar intoge, från detta trafikföretags sida borde förplikta till en viss hänsynsfullhet och varsamhet i metoderna. Vad man i huvudsak syftade på vore statens järnvägars tillfälliga fraktnedsättningar, vilka genom allt mera vidgad användning ansåges hava kommit att allvarligt beröra hamnarnas och den inhemska sjöfartens intressen och vilka syntes tveksamma icke minst ur nationalekonomisk synpunkt.

Vidare avgav *svenska järnvägsföreningen* den 26 oktober 1929 yttrande med anledning av framställningarna.

Av en jämförelse mellan de tre kommunikationsmedlen järnvägar, sjöfart och automobiler funne föreningen framgå, att järnvägarna tillkommit och bedreve sin rörelse

[1] Statens järnvägars publikationer, utredningar m. m. 1929: 10.

efter helt andra och ofantligt strängare förhållanden än de båda andra kommunikationsmedlen. Detta oaktat ville de sjöfartsintresserade binda järnvägarna ännu hårdare och förhindra dem att bedriva sin rörelse efter de mycket vaga affärsmässiga grunder, som nu stode dem till buds. Mot detta, sett i jämförelse med sjöfartens fulla affärsmässiga handlingsfrihet, måste föreningen bestämt reagera. Det kunde icke lända till fördel för de näringar, som begagnade kommunikationsmedlen, att järnvägarna förhindrades att lämna de fraktrabatter, som järnvägarna funne vara ekonomiskt lämpliga. Att järnvägarna skulle bevilja förlustbringande fraktnedsättningar torde få anses uteslutet.

Under hänvisning till detta uttalande och med instämmande i järnvägsstyrelsens yttrande i dess promemoria till järnvägsrådet den 11 september 1929 hemställde järnvägsföreningen, att de av svenska hamnförbundet m. fl. gjorda framställningarna icke måtte föranleda till någon åtgärd.

Härefter avgav *järnvägsstyrelsen* den 12 november 1929 utlåtande i ämnet.

Styrelsen framhöll därvid, att enligt dess uppfattning statens järnvägar utgjorde ett allmänföretag, med uppgift att inom de gränser, som bestämdes av företagets egna ekonomiska möjligheter och riksdagens anslag, verka till största möjliga gagn för samhället i dess helhet. Vid ett efter sådana riktlinjer lett företag kunde man icke, på sätt hamnförbundet syntes önska skola ske, till fromma för sjöfarten bortse från egna järnvägsekonomiska fördelar eller från de fördelar, som ur järnvägsekonomisk synpunkt motiverade fraktnedsättningar vore ägnade medföra för landets näringar, vilka det vore järnvägarnas och väl även sjöfartens uppgift att efter måttet av sina krafter tjäna.

Av denna järnvägsstyrelsens uppfattning av statens järnvägars uppgift i samhället följde, att statens järnvägars taxepolitik måste i främsta rummet, och där ej avsteg föranleddes på grund av att riksdagen beviljat anslag för visst ändamål, handhavas efter sunda järnvägsekonomiska grunder. Någon principiell olikhet mellan den taxepolitik, som finge följas vid statens järnvägar, och den som ansåges tillåtlig och sund vid de stora och för samfärdseln betydelsefulla enskilda järnvägarna, för att ej tala om sjöfartsföretagen själva, borde enligt styrelsens uppfattning icke finnas eller tillåtas uppkomma. Åtminstone i berörda hänseende torde det svenska järnvägssystemet böra behandlas som en enhet, med risk att eljest allvarliga olägenheter uppstode, icke blott för järnvägarna utan även för deras trafikanter och ytterst näringslivet.

Skulle en offentlig utredning i berörda fråga verkligen företagas, borde den omfatta även de enskilda järnvägarnas taxepolitik och taxeåtgärder. Styrelsen ville emellertid härvidlag erinra, att de enskilda järnvägarna bestämt avstyrkt någon utredning berörande dem. Med hänsyn till deras äganderättsliga självständighet och ekonomiska intressen torde det väl också vara praktiskt uteslutet att bringa i kraft några andra restriktiva bestämmelser gentemot deras i konkurrensen med andra trafikmedel affärsmässiga handlingsfrihet än som låge uti trafikstadgan och samtrafiksordningen. Tvärtom stöddes i dessa dagar på de flesta håll de enskilda järnvägarna i sina strävanden att ernå vissa lättnader till och med i dessa restriktioner. Något rimligt fog för företagande av någon, de enskilda järnvägarna berörande utredning kunde ej heller föreligga; något praktiskt resultat av en sådan vore icke att förvänta. Men då funnes vid järnvägssystemets oupplösliga sammanhang och samverkan i vårt land lika litet något fog för en statens järnvägar berörande utredning. Någon anledning antaga, att en sådan skulle leda till något mera värdefullt praktiskt resultat, funnes icke heller.

I frågan, huruvida en sådan utredning, som av sjöfartsintresserade avsåges, vore av behovet påkallad och om något kunde vara att vinna av en sådan, anförde styrelsen bland annat följande:

I hamnförbundets inlaga hade som ett första motiv för den begärda utredningen anförts, att en av statens järnvägar bedriven skärpt konkurrens fått vittgående ekonomiska följder för sjöfartens intressenter och härmed även för hamnarna och hamnsamhällena. Hamnförbundet ansåge att t. o. m. sjöfartens existens kunde bliva hotad genom statsjärnvägarnas fraktpolitik. Då hamnförbundet icke framlagt något siffermässigt belägg för dessa sina utsagor, hade järnvägsstyrelsen sökt att med ledning av förefintlig statistik, rederibolagens styrelseberättelser m. m. åvägabringa material till belysning av frågan, huruvida verkligen statsjärnvägarnas under senare tid följda fraktpolitik kunde hava haft sådana verkningar för sjöfarten, som av hamnförbundet gjordes gällande. Resultaten av denna helt objektiva undersökning vore framlagda i bilagor till järnvägsstyrelsens promemoria till järnvägsrådet av den 11 september 1929.

Styrelsen hade i sin berörda promemoria uttalat, att med de framlagda utredningarna torde få anses till fullo visat, att den inrikes sjöfarten ingalunda kunde anses genom järnvägarnas konkurrens hotad till sin existens eller ens hava blivit så beträngd, att ett offentligt ingripande av högre hand till sjöfartens skydd ur denna synpunkt syntes rimligen kunna ifrågakomma.

Styrelsen vore emellertid medveten om att den officiella statistiken över sjöfartsförhållanden icke lämnade så utförliga uppgifter, som för ifrågavarande ändamål helst önskligt vore. Styrelsen hade därför, under benägen medverkan av kommerskollegium, sökt åvägabringa en statistisk sammanställning av sjöfartens utveckling under åren 1925—1928 i sådan trafik, där statens järnvägars konkurrens kunde tänkas inverka. Detta försök att åvägabringa en fullt belysande statistik hade emellertid från representativt sjöfartshåll avvisats för vederbörande uppgiftslämnares räkning. För styrelsen stode det klart, att man icke rimligen borde igångsätta en tidsödande och kostsam offentlig utredning angående en enstaka på sjöfartens ställning inverkande faktor, nämligen som begärts angående järnvägarnas taxepolitik i konkurrens med sjöfarten. Frågan gällde väl, om den inrikes sjöfarten av ekonomiska skäl tillsammantagna icke kunde eller syntes komma att kunna upprätthållas i en för samhällstjänsten önskvärd utsträckning. Att sådan förutsättning icke förelåge, vållad av minskat trafikomfång, syntes styrelsen framgå av redan verkställda och framlagda utredningar. Skulle dessa emellertid på grund av statistikens brister icke anses tillräckligt belysande och övertygande, ansåge styrelsen, att Kungl. Maj:t i varje fall borde, innan några vidare åtgärder vidtoges, låta verkställa en utredning angående den inrikes sjöfartens med tillhörande organs ställning och utveckling, exempelvis under åren 1925—1928. Genom en analys av denna utrednings resultat borde sedan utrönas, *huruvida den inrikes sjöfarten verkligen befunne sig uti eller syntes hotad med något sådant beträngt nödläge, som icke kunde genom inre rationaliseringsåtgärder avhjälpas, att exceptionella åtgärder från statsmakternas sida kunde vara erforderliga för tryggande av dess bestånd och utveckling till att motsvara, vad samhället av densamma behövde.*

Såsom ett andra motiv för den begärda utredningen hade, framhöll vidare järnvägsstyrelsen, hamnförbundet med flera anfört, att av järnvägsstyrelsen beviljade fraktnedsättningar i konkurrens med sjöfarten syntes anmärkningsvärda genom sin storlek eller på grund av arten av med nedsättningen förbundna villkor.

I anledning härav ville järnvägsstyrelsen betona, att styrelsen aldrig medgivit andra nedsättningar än sådana, som i enlighet med i instruktionen för järnvägsstyrelsen givna bestämmelser varit av behovet påkallade och förenliga med statens järnvägars eget ekonomiska intresse. Beträffande de former, under vilka nedsättningar beviljades, hade styrelsen städse följt i trafikstadgans §§ 6 och 7 givna föreskrifter, vilka gällde lika för statens och enskilda järnvägar. Styrelsen ville även erinra, att järnvägarnas handlingsfrihet

i taxehänseende redan genom berörda paragrafer vore starkt begränsad, medan rederiernas vore helt obunden.

Statens järnvägars fraktnedsättningspolitik vore närmare belyst genom vissa till styrelsens promemoria till järnvägsrådet av den 11 september 1929 närlagda bilagor. Av det här framlagda materialet torde fullt tydligt framgå, att de av statens järnvägar beviljade fraktnedsättningarna vore av synnerligt stor betydelse för näringslivet och detta även i de fall, då de innebure viss skärpt konkurrens med sjöfarten eller medförde, att möjlighet till in- eller utförsel öppnades över en längre bort belägen hamn än den närmaste.

Ehuru hamnförbundets slutyrkande endast ginge ut på en utredning i syfte att få klara linjer uppdragna beträffande statens ekonomiska politik på järnvägsväsendets område, framginge dock av föregående motivering, att vad förbundet avsåge vore en sådan begränsning av statens järnvägars handlingsfrihet, att de skulle bliva förhindrade att, när konkurrens med sjöfarten förelåge, bevilja nedsättningar på annars praktiskt taget ända från järnvägens tillblivelse vanligt sätt.

Instruktionens sedan lång tid tillbaka prövade, på sunda affärsmässiga principer vilande bestämmelser för reglering av statens järnvägars fraktnedsättningspolitik, vore emellertid klara nog. De avsteg från affärsprinciperna, vartill man tydligen syftade i avsikt att söka tillgodose vissa konkurrentintressen, syntes däremot ägnade att medföra mycken oklarhet och starkt godtycke. I själva verket måste varje band, som i en förment allmännyttas intresse pålades statens järnvägars ekonomiska handlingsfrihet utan att samtidigt av praktiska skäl kunna påläggas andra i bredd med statsbanan arbetande transportföretag, anses som en hämsko för affärsverkets sunda utveckling i näringslivets tjänst. Skulle en dylik undantagsställning skapas för statens järnvägar, måste därför också då i varje fall fordras, att statens järnvägar genom anslag av riksdagen bereddes ersättning för de uppoffringar och förluster, som skulle uppkomma genom dylika avsteg. Vad av hamnförbundet ifrågasattes vore ju i realiteten, att statens järnvägar icke skulle ekonomiskt utnyttja sina möjligheter, då dessa kunde komma i friktion med den inrikes sjöfartens intressen, utan — till men givetvis också för trafikanterna — avstå från de vinster och de samhällstjänster, som kunde göras vid sådant utnyttjande. Statens järnvägar skulle på så sätt subsidiera och i viss mån monopolisera trafiken för den inrikes sjöfarten, och såväl järnvägarnas som sjöfartens trafikanter skulle därvid få indirekt medverka och lida.

Tydligt torde vidare vara, att nya riktlinjer för statens järnvägars fraktnedsättningspolitik icke kunde komma till tillämpning utan att de ändrade intentionerna komme till uttryck i en häremot svarande omformulering av ifrågavarande bestämmelser i järnvägsstyrelsens instruktion. Så länge denna hade sin nuvarande lydelse, vore det styrelsens uppenbara skyldighet att jämlikt densamma medgiva nedsättningar, som vore ägnade att befordra såväl näringslivets som verkets intressen. Att i affärsverkets instruktion inrycka bestämmelser, medförande hinder mot att i enlighet med allmänt som sunda erkända affärsprinciper tillmötesgå näringslivet med nedsättningar, ägnade att samtidigt stödja näringarna och förbättra företagets egna vinstresultat, syntes emellertid otänkbart. Genom sådana på ett onaturligt sätt mot affärsmässigheten i statsbanedriften stridande bestämmelser skulle öppnas en alltför gapande klyfta mellan statens och de enskilda transportföretagens förvaltningsmetoder.

Styrelsen hade sålunda efter företagen utredning och med stöd av järnvägsrådets i frågan gjorda uttalanden kommit till den bestämda uppfattningen, *att varje bärande sakskäl saknades för den av hamnförbundet med flera begärda utredningen, och att en sådan icke hade utsikt att kunna leda till något som helst praktiskt nyttigt resultat.*

Den enda åtgärd styrelsen kunde tänka sig böra ifrågasättas med anledning av de gjorda framställningarna vore alltså att en utredning företoges, avseende att utröna den inrikes sjöfartens med tillhörande organs ställning och utveckling under en för belysandet lämpligt tilltagen senaste tidsperiod. Skulle en eventuell sådan, den inrikes sjöfartens *egna* förhållanden avseende utredning verkligen och mot förmodan giva vid handen, att den inrikes sjöfarten befunne sig i eller hotades av nödläge, så kunde det kanske vara med det allmännas fördel förenligt, att understöd i lämplig form och enligt skäliga

grunder lämnades av det allmänna genom staten. Styrelsen måste emellertid även då hävda, att under inga förhållanden dylika understöd borde få lämnas i den form, att statens järnvägar, sjöfarten till favör och till viss monopolisering av dennas ställning, skulle förhindras genomföra för näringslivet behövliga och med järnvägarnas fördel förenliga taxenedsättningar. I verkligheten skulle detta innebära, att statens järnvägar och deras trafikanter skulle få lämna en maskerad subvention till rederierna. *Skulle en av ett genom särskild undersökning påvisat nödläge motiverad vidare offentlig utredning företagas för utrönande av vad som från statsmakternas sida eventuellt borde göras för stödjande av den inrikes sjöfarten, borde en sådan ytterligare utredning därför givas en helt annan inriktning och omfattning, än som av sjöfartsintresserade avsetts och begärts.*

Styrelsen slutade med att med anledning av de för styrelsens yttrande remitterade framställningarna bestämt avstyrka, att någon statens järnvägar berörande åtgärd av Kungl. Maj:t företoges.

Med anledning av järnvägsstyrelsens utlåtande av den 12 november 1929 inkom *svenska hamnförbundet* den 4 december 1929 med förnyad framställning i ämnet.

Hamnförbundet har därvid — efter att hava framhållit att den utredning, som förbundet ansett önskvärd, icke kunde inskränkas till statens järnvägar — ingått på en granskning av järnvägsstyrelsens utredning beträffande omfattningen av konkurrensen mellan statens järnvägar och sjöfarten och därvid framlagt vissa siffror, vilka enligt förbundet syntes tyda på, att statens järnvägars konkurrens vållat en allvarlig minskning i det gods, som den inrikes sjöfarten transporterade i konkurrens med järnvägar. Förbundet har emellertid av vissa i skrivelsen angivna skäl funnit det icke vara osannolikt, att de godskvantiteter, som den inrikes sjöfarten gått miste om tack vare konkurrensen från järnvägar och bilar, vore betydligt större än nyssberörda siffror över minskningen i godstransporterna angåve. Endast en särskild utredning syntes kunna bringa klarhet härutinnan.

Efter att något ha berört frågan, huru stora nedsättningar i statens järnvägars fraktsatser, som kunde verkställas utan att självkostnaderna tangerades, har förbundet understrukit, att det icke vänt sig mot järnvägsstyrelsens rätt att bevilja nedsättningar i järnvägstaxans tariffer. Det syntes förbundet uppenbart, att styrelsen måste äga en sådan rätt. Däremot ansåge förbundet, att densamma måste utövas under viss kontroll. Hamntaxeförordningens föreskrifter om nedsättningar kunde icke tolkas på samma sätt som motsvarande bestämmelser i järnvägstrafikstadgan.

Förbundet hade tidigare framhållit, att en del taxenedsättningar tedde sig egendomliga för andra trafikföretag. Det hade icke blivit övertygat av järnvägsstyrelsens förklaringar och hade all anledning förmoda, att detsamma även gällde sjötrafikföretagen och dessas sammanslutningar. Det måste därför, syntes det förbundet, särskilt i betraktande av den starka konkurrensen mellan olika trafikföretag, framstå såsom för staten angeläget, att en opartisk utredning verkställdes om fraktnedsättningarna och dessas inverkan på andra trafikföretags rörelse. De rådande förhållandena på inrikes transportområdet och ej minst statens ställning till de olika transportföretagen gjorde det nödvändigt, att denna utredning omfattade såväl järnvägar som sjöfart och biltrafik. Förbundet förutsatte, att de olika företagen ställde erforderliga uppgifter till förfogande.

Förbundet har slutligen understrukit, att det ansåge den fråga det här gällde, nämligen konkurrensen mellan järnväg och sjöfart, vara så betydelsefull och av

så invecklad art, att en undersökning av densamma syntes vara nödvändig. Väldiga kapital vore nedlagda i järnvägar, fartyg, bilar och icke minst i hamnar, och statsmakterna vore härvid engagerade både direkt och indirekt. Vissa problem, som stode i samband med de ändrade trafikförhållandena och den starkt ökade konkurrensen, hade genom statsmakternas försorg blivit undersökta och utredda. Detta gällde de enskilda järnvägarna och i viss mån biltrafiken. Däremot hade intet åtgjorts beträffande det kanske allra svåraste spörsmålet, konkurrensen mellan järnvägar och sjöfart. Hamnförbundet hemställde därför, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om en förutsättningslös och saklig utredning av här berörda fråga.

Föreningen för inre vattenvägar anförde i skrivelse den 6 december 1929 — utan att ingå på något detaljerat bemötande av vad från järnvägsstyrelsens sida i ärendet anförts — att föreningen ansåge sig böra förklara sig icke övertygad av järnvägsstyrelsens argumentering, varken i vad gällde av styrelsen i vissa fall medgivna fraktnedsättningars obetingade berättigande i varje särskilt fall eller beträffande obehövligheten utav den av, bland andra, föreningen begärda allsidiga utredningen. Föreningen vidhölle därför sin åsikt, att en utredning av frågan om konkurrensen mellan järnvägar och sjöfart, om den genomfördes förutsättningslöst, sakligt och opartiskt, skulle kunna bliva av verkligt värde för en sund utveckling av vårt lands kommunikationsväsen, varför föreningen hemställde, att Kungl. Maj:t täcktes låta föranstalta om en sådan utredning.

Med anledning av hamnförbundets och föreningens för inre vattenvägar nu omförmälda framställningar av den 4 och den 6 december 1929 avgav härefter *järnvägsstyrelsen* den 19 maj 1930 förnyat yttrande i ärendet.

Styrelsen framlade därvid till en början en ingående granskning och komplettering av det förebragta statistiska materialet.

I anslutning härtill uttalade styrelsen, att de av hamnförbundet anförda siffrorna icke kunde, såsom förbundet förmenade, utgöra något bevis för att statens järnvägars konkurrens vållat en allvarlig minskning i det gods, som den inrikes sjöfarten transporterade i konkurrens med järnvägen. Styrelsen bestrede icke, att ifrågavarande konkurrens i viss mån kunde hava lett till ökning av järnvägarnas trafik, men den avledning från sjön, som härvid ägt rum, hade tydligen varit av liten omfattning i relation till den inrikes sjöfartens hela trafikvolym. I fall, då den inrikes sjöfartens transporter undergått minskning eller ökats mindre än statens järnvägars transporter, syntes en dylik utveckling merendels ha berott på andra faktorer än statens järnvägars taxenedsättningar.

Av vad hamnförbundet anfört beträffande järnvägsstyrelsens fraktnedsättningar framginge, att förbundet ej fattat beskaffenheten av järnvägarnas taxesystem. Styrelsen tillåte sig under åberopande av tidigare utredningar angående affärsmässigheten av gjorda nedsättningar jämväl hänvisa till järnvägsrådets i frågan gjorda uttalande. Styrelsen kände sig förvissad, att järnvägsrådet icke skulle underlåtit att göra erinran, därest det verkligen förhölle sig så, att styrelsen lämnade nedsättningar, ägnade att medföra förlust för järnvägarna och sålunda att minska möjligheten för allmänna taxesänkningar. Ej heller torde överrevisorerna ha lämnat ett dylikt överskridande av järnvägsstyrelsens befogenhet och en dylik uppenbar misskötsel obeivrat. Det förhållandet, att hamnförbundet, som vore part i målet, icke förstode eller icke ville förstå det berät-

tigade i en taxepolitik, som av rederierna till och med under hemliga och okontrollerade former utan erinran tillämpades i vida större omfattning, kunde väl icke vara motiv för att statens järnvägars offentliga och lika för alla gällande samt under ständig kontroll stående taxenedsättningar underkastades en extraordinär kontroll och prövning.

En ytterligare begränsning av järnvägarnas handlingsfrihet beträffande taxenedsättningar, i fall då sjöfartens och hamnarnas intressen berördes, måste, åtminstone försåvitt begränsningen skulle gälla även de enskilda järnvägarna, vilket styrelsen ansåge oundgängligt, förutsätta, att även rederiernas handlingsfrihet i motsvarande grad beskures. Härom hade dock aldrig varit tal, och man hade på sjöfartshåll städse iakttagit tystnad om sjöfartens fullt fria och därtill hemliga konkurrens med järnvägarna. Det torde vara uteslutet, att rederierna skulle vilja underkasta sig ens de begränsningar av järnvägarnas rörelsefrihet i taxenedsättningsfrågor, som gällde vid järnvägarna. Vad hamnarnas taxepolitik anginge, så torde de band på densamma, som vore lagda genom i hamntaxeförordningens § 8 mom. 19 intagna bestämmelser, vara fullt analoga med de band, som trafikstadgans §§ 6 och 7 lade på järnvägarna.

I motsats till hamnförbundet funne styrelsen den av förbundet ifrågasatta utredningen varken nödvändig eller lämplig.

En utredning med den omfattning och bredd, som numera ifrågasattes, torde stöta på oöverstigliga svårigheter att genomföra, helst som uppgifter i ifrågavarande hänseenden icke funnes beträffande sjöfart och bilar m. m. och icke heller kunde förväntas bliva vid anfordran lämnade samt, om de dock lämnades, skulle genom sin mängd och sin olikartade beskaffenhet bliva så gott som omöjliga att sammanställa till en överskådlig bild. Den torde icke heller kunna få någon betydelse som underlag för praktiska åtgärder, ty ingen torde väl vänta eller vilja gå in för en allmännare reglementering av transportförhållandena till lands och sjöss med förbud för det ena eller andra transportmedlet att genomföra behövliga och ekonomiskt vinstgivande taxenedsättningar. Det enda transportföretag, för vilket en dylik begränsning med någon möjlighet till framgång kunde ifrågasättas, vore statens järnvägar, och av hamnförbundets tvenne framställningar, sedda tillsammans, torde ock få anses framgå, att förbundet vore väl medvetet härom. Hamnförbundet och föreningen för inre vattenvägar hade i sina ifrågavarande framställningar endast uppehållit sig vid av järnvägsstyrelsen gjorda erinringar mot den planerade utredningen. Då avsett vore att den skulle omfatta även de enskilda järnvägarna, syntes det anmärkningsvärt, att ej ett ord anförts till bemötande av svenska järnvägsföreningens tungt vägande inlaga i frågan. Då det vidare vore tydligt, att en begränsning av statens järnvägars taxenedsättningar ej kunde genomföras, utan att härigenom trafikanterna i vissa förbindelser finge högre avgifter och mindre snabba och ändamålsenliga transporter än de nu ägde, ville det ock synas, som om järnvägsrådets avstyrkande yttrande i frågan icke bort lämnas så helt obeaktat.

Det vore riktigt, att vissa utredningar hade verkställts angående järnvägarnas och biltrafikens konkurrens, men dessa utredningar hade legat på ett helt annat plan än den av hamnförbundet ifrågasatta. Från järnvägarnas sida hade begärts, att biltrafiken skulle belastas med sina verkliga kostnader, samt att, sedan biltrafiken upphävt järnvägarnas tidigare monopol för transportrörelsen till lands, järnvägstrafiken ej skulle betungas med för trafikens hävdande hinderliga bestämmelser, vilka ej gällde för biltrafiken. Vad man från sjöfartens och hamnarnas sida begärt vore tvärtom, att rederiernas frihet i taxehänseende

skulle kvarstå obeskuren, medan för järnvägarna redan gällande inskränkande bestämmelser skulle ytterligare skärpas. Man hade emellertid härvid ej velat framkomma med utformade förslag utan inriktat sig på att genom en kritik, som tyvärr varit ensidig och ofta ovederhäftig, söka misstänkliggöra särskilt statens järnvägars taxepolitik. Det ville synas styrelsen, som skulle berörda fråga mycket vinna i klarhet, därest hamnförbundet med flera intressenter för sjöfarten ville framlägga i någon mån preciserade förslag till de åtgärder de ansåge erforderliga och ändamålsenliga för vinnande av de syften, som av dem eftersträvades. Dylika förslag torde därefter kunna upptagas till vederbörlig prövning utan någon föregående utredning av sådan arbets- och tidskrävande omfattning och oviss innebörd, som nu ifrågasatts.

I varje fall ansåge styrelsen dock allt fortfarande, att, därest en ytterligare belysning av frågan eventuellt kunde befinnas påkallad, densamma borde i första hand inriktas och koncentreras å det enligt styrelsens uppfattning fundamentala spörsmål, beträffande vilket styrelsen uttalat sig i sitt utlåtande den 12 november 1929.

Under hänvisning till det anförda ville styrelsen som sin uppfattning hava uttalat, att i ifrågavarande skrivelse icke framkommit något, ägnat att förminska värdet av järnvägsstyrelsens i yttrande av den 12 november 1929 och P. M. till järnvägsrådet den 11 september 1929 framlagda undersökningsmaterial och att hamnförbundets utvidgning av undersökningsprogrammet väl skulle göra en utredning mera tidsödande och kostsam, men säkerligen ej medföra något resultat, varpå praktiska lagstiftnings- eller förvaltningsåtgärder skulle kunna grundas.

I skrivelse den 22 oktober 1931 inkom härefter *järnvägsstyrelsen* med en kompletterande utredning i ämnet och framhöll därvid, att då föreliggande uppgiftsmaterial enligt styrelsens uppfattning, lika litet som äldre material, gåve något belägg för att, såsom påstått, den inrikes sjöfarten skulle till följd av järnvägskonkurrensen vara hotad till sin existens eller hamnarnas intressen vara allvarligt skadade. Fastmer syntes under år 1930 utvecklingen av den inre sjöfarten, vad transportkvantiteterna anginge, hava varit relativt tillfredsställande, jämfört med förhållandena vid järnvägarna.

Med hänsyn till den utveckling, som den yrkesmässiga biltrafiken under den senaste tiden tagit, framlade *järnvägsstyrelsen* i skrivelse den 9 februari 1931 för Kungl. Maj:t vissa synpunkter på konkurrensförhållandet mellan biltrafik och järnvägar.

Styrelsen framhöll därvid, bland annat, att det, för att konkurrensen mellan järnvägar och bilar icke skulle taga en nationalekonomiskt alltför skadlig överhand, erfordrades att åtgärder vidtoges för att 1930 års motorfordonsförordning i de delar, som hade betydelse ur konkurrenssynpunkt, måtte komma till sådan tillämpning, som i förordningen avsetts.

Styrelsens anmärkningar mot den dittillsvarande tillämpningen av 1930 års motorfordonsförordning avsåge huvudsakligen tre olika frågor, nämligen dels bestämmelserna om beviljande av tillstånd till s. k. länstrafik, dels bestämmelserna om maximihastighet och om maximibelastning, dels ock bestämmelserna om arbetstidens längd.

Med anledning av järnvägsstyrelsens berörda skrivelse ingav *svenska järnvägsföreningen* den 5 juni 1931 en skrivelse till Kungl. Maj:t, däri föreningen uttalade sin fulla anslutning till de av järnvägsstyrelsen gjorda uttalandena samt anhöll, att Kungl. Maj:t måtte taga denna högst allvarliga konkurrensfråga under skyndsam och allsidig prövning.

Med hänsyn till den skärpning av järnvägarnas nödläge, som den alltjämt fortgående, allt skarpare och allt mera omfattande bilkonkurrensen medfört, hänvände sig *svenska järnvägsföreningen* ånyo i skrivelse den 12 december 1931 till Kungl. Maj:t i frågan om nämnda konkurrens.

I denna skrivelse anhöll föreningen enträget, att Kungl. Maj:t ville *dels* snarast igångsätta en ingående och allsidig utredning av frågan därom samt därefter vidtaga de åtgärder, vartill utredningen kunde böra föranleda, *dels och* omedelbart och utan avvaktande av resultatet av den sålunda ifrågasatta utredningen vidtaga åtgärder till avvärjande av den katastrof, som förestode för järnvägarna, därest de hittillsvarande förhållandena beträffande bilkonkurrensen skulle få fortfara.

I infordrat yttrande den 2 oktober 1931 hemställde *järnvägsrådet*, att Kungl. Maj:t måtte till ingående prövning och på prövningen beroende beaktande upptaga de spörsmål rörande förhållandet mellan järnvägs- och lastbilstrafik, på vilka Kungl. Maj:ts uppmärksamhet genom järnvägsstyrelsens skrivelse den 9 februari 1931 samt genom i anslutning härtill gjorda framställningar eller i annat sammanhang blivit fäst.

Under åberopande av att de spörsmål, som av järnvägsstyrelsen upptagits till behandling i förberörda skrivelse, jämväl vore av betydelse för sjöfarten å landets inre hamnar ävensom kustfarten, för vilken del av kommunikationsväsendet konkurrensen från biltrafiken ävenledes medfört ekonomiskt avbräck, funno sig även sammanslutningar inom sjöfartens område böra hos Kungl. Maj:t framlägga sina synpunkter i nu förevarande ämne.

Sålunda framförde *föreningen för inre vattenvägar* i skrivelse den 1 juni 1931 sin anslutning till vad järnvägsstyrelsen uttalat om behovet av effektiva åtgärder till säkrande av motorfordonsförordningens efterlevnad. Föreningen framhöll därvid särskilt angelägenheten av att ansökningar om tillstånd till yrkesmässig biltrafik underkastades en ingående prövning såväl beträffande behövlighet och lämplighet som ock rörande trafikföretagets ekonomiska underlag.

Vidare ingåvo *Stockholms rederiförening* samt *skärgårds- och mälarflottornas rederiförening* en gemensam skrivelse den 2 juni 1931, vari de för sjöfartens del instämde i de av järnvägsstyrelsen framförda önskemålen i avseende å tillämpningen av motorfordonsförordningen. Föreningarna framhöllo, att sjötrafiken vore belagd med en mängd avgifter till det allmänna och begränsad till sin rörelsefrihet genom författningsbestämmelser av skilda slag, ej minst på socialla gstiftningens område, vartill motsvarighet — i varje fall icke på långt när i samma utsträckning — ej funnes beträffande andra trafikmedel. I den ojämna konkurrensen mellan lastbilar och fartyg kunde det befaras, att styckegodset, för vilket betalades bättre frakter än för annat gods, komme att gå förlustigt för sjöfarten, särskilt på kortare sträckor, med påföljd att redarna för därav berörda fartyg nödgades, om trafiken överhuvud skulle kunna uppehållas, söka täcka sina kostnader genom höjda frakter å massgodset. En sådan höjning vore emellertid förenad med allvarliga konsekvenser för de industrier, som drabbades därav, och ur nationalekonomisk synpunkt skadlig.

I ovanberörda yttranden från sammanslutningar på sjöfartens område uttalades jämväl angelägenheten av att lastbilstrafiken bleve påförd sådana bidrag till vägväsendet, som verkligen svarade mot kostnaderna för denna trafik.

Härefter avgav *statens organisationsnämnd* den 5 december 1931 utlåtande över järnvägsstyrelsens nyssberörda skrivelse och anförde därvid bland annat.

Med hänsyn till frågans ekonomiska räckvidd och då järnvägarna syntes arbeta under allt mera tryckta förhållanden, torde det vara ett allmänt intresse av synnerlig vikt, att åtgärder vidtoges till utjämnande av konkurrensen mellan järnvägs- och biltrafiken, till den del denna konkurrens kunde vara beroende av bristande likställighet mellan de olika konkurrenterna i fråga om rättigheter och skyldigheter.

I anslutning till vad sålunda anförts hemställde organisationsnämnden

att dessa spörsmål, i den mån de ej redan vore föremål för behandling, måtte av Kungl. Maj:t skyndsamt upptagas till utredning och övervägande; samt

att Kungl. Maj:t i avvaktan på den slutliga prövningen av en sådan utredning täcktes låta

dels föranstalta om de ändringar i motorfordonsförordningen, som betingades av önskemålet att ansökningar om tillstånd till länstrafik med lastbilar erhölle en ur behovs- och lämplighetssynpunkt i stort sett lika effektiv prövning som ansökningar om tillstånd till linjetrafik;

dels ock anbefalla länsstyrelserna att i den utsträckning så läte sig göra hålla noggrann hand däröver, att de i motorfordonsförordningen eller med stöd av densamma givna föreskrifter rörande motorfordonstrafiken noggrant efterlevdes.

I skrivelse den 30 december 1931 gjorde härefter *Stockholms rederiförening* hos Kungl. Maj:t förnyad framställning om vidtagande av vissa åtgärder i här förevarande konkurrensfrågor.

Till en början har i framställningen — under erinran om den av föreningen samt skärgårds- och mälarflottornas rederiförening den 2 juni 1931 till Kungl. Maj:t avlåtna, i det föregående berörda skrivelsen i fråga om konkurrensförhållandet mellan sjöfarten och lastbilstrafiken — utvecklats behovet av ett skyndsamt ingripande från statsmakternas sida för vinnande av mera sunda förhållanden med avseende å konkurrensen mellan järnvägar och sjöfart samt lastbils- och busstrafik. Därvid har framhållits, att det särskilt vore kusttrafiken samt trafiken på våra insjöar och kanaler, som blivit lidande genom lastbilstrafikens utveckling.

Härefter har framhållits, att sjöfarten även bereddes svårigheter genom konkurrensen från järnvägarna, särskilt till följd av dessas taxepolitik att gång efter annan medgiva tariffnedsättningar, som ensidigt komme vissa intressen till godo och i hög grad skadade andra. Järnvägsstyrelsen följde alltför ensidigt företagsekonomiska synpunkter. Vid en undersökning av järnvägens taxepolitik borde för övrigt tillses, att icke blott beviljade och publicerade fraktnedsättningar komme under bedömande utan jämväl fraktnedsättningar för ett och samma godsslag, som erbjödes till olika orter, oberoende av om erbjudandet skett under hand eller på annat sätt. Den taxepolitik, som från statens järnvägars sida bedreves, syntes i väsentlig mån rubba de naturliga transportvägarna för godset och bidroge därigenom i hög grad till den osäkerhet och planlöshet, som rådde inom transportväsendet. Denna politik bidroge också till att spoliera det kapital, som för de hittills använda transportvägarna nedlagts i hamnar och andra anläggningar av skilda slag. Med hänsyn till dessa återverkningar framstode det såsom en statsangelägenhet av största vikt, att nämnda taxepolitik vore fullt riktig ur allmänna ekonomiska synpunkter, något som snarast borde förutsätt-

ningslöst undersökas, och statens järnvägar i avvaktan å resultatet av denna utredning tillhållas bedriva en taxepolitik, som i möjligaste mån lämnade de hittills såsom normala ansedda förhållandena på transportväsendets område orubbade. Järnvägsstyrelsens förfarande att i konkurrens med andra transportmedel nedpressa fraktsatserna framstode såsom åtminstone för ett statens företag föga berättigat, särskilt som konkurrenten sjöfarten icke torde kunna, såsom statens järnvägar, å det allmänna — d. v. s. skattebetalarna — övervältra någon del av kostnaderna för ränta och amortering å det i sjöfarten nedlagda kapitalet.

Efter att hava berört de reklammetoder, som statens järnvägar under den senaste tiden tillämpat, har föreningen vidare framhållit, att en svårartad konkurrens rådde ej blott olika trafikmedel emellan utan även inom ett vart av dem.

I detta hänseende har föreningen fäst Kungl. Maj:ts uppmärksamhet å den konkurrens, som inom sjöfarten delvis med stöd av gällande lagstiftning bedreves av den mindre motorbåtsflottan — ofta segelfartyg, som försetts med hjälpmaskin eller helt motoriserats — gentemot den dyrbarare och bättre organiserade ångbåtsflottan. Vad först utrikes trafiken beträffade kunde sålunda erinras, att fartyg om 40 tons nettodräktighet och därunder icke vore underkastade vare sig fyr- och båkavgift eller lotsplikt (lotsavgifter) och att denna tongräns för avgiftsfrihet kunde underskridas av fartyg med tämligen stor lastkapacitet genom de medgivna avdragen vid skeppsmätningen. Vidare ägde, oberoende av den fart, vari fartyget nyttjades, sjöarbetstidslagen av år 1926 ej tillämpning vare sig å segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstege 100 ton, eller å annat fartyg, som icke ägde en nettodräktighet av minst 20 ton, såvida ej Kungl. Maj:t om fartyg, varom nu vore sagt, annorlunda förordnat. Sistnämnda tongräns vore, liksom tongränsen för fyr- och båkavgiften samt lotsplikten, bestämd i nettoton och kunde därför underskridas av fartyg med jämförelsevis stor lastkapacitet. Sjöarbetstidslagen ägde ej heller tillämpning å person, tillhörande redarens familj, och denna lag kunde därigenom komma att helt eller delvis sakna giltighet för än större fartyg. Slutligen vore förordningarna angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg samt angående fartygs byggnad och utrustning icke tillämpliga å fartyg med en bruttodräktighet understigande 20 registerton, å vilket icke någon vore mot betalning anställd eller färdades såsom passagerare. Den frihet, som smärre fartyg sålunda åtnjöte från den tvångslagstiftning, vari sjöfarten eljest i olika hänseenden vore insnörd, kunde dessa smärre fartyg utnyttja i konkurrensen med andra fartyg. De erfarenheter om denna konkurrens, som redarna för dessa senare fartyg gjort, borde underkastas en allsidig prövning. I anslutning härtill framhölles, att vid nybyggnad av smärre fartyg dessa plägade givas en sådan konstruktion, att de oaktat en jämförelsevis stor lastkapacitet ändock underskrede en eller flera av ovannämnda tongränser. Av den utav kommerskollegium utgivna skeppslistan framginge även, att antalet fartyg, som nätt och jämnt underskrede 40 nettoton, vore tämligen stort.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställde rederiföreningen, att Kungl. Maj:t måtte, med beaktande av de ifrågavarande spörsmålens betydelse jämväl för folkhushållningen, *dels* besluta angående de åtgärder, som kunde från statens sida omedelbart vidtagas till åvägabringande av en bättre ordning i konkurrensförhållandet olika transportmedel emellan, *dels* föranstalta därom, att de föreliggande, med en mängd mot varandra stridande intressen förknippade transportproblemen, av vilka några blivit i framställningen antydda, snarast måtte göras till föremål för allsidig utredning, *dels ock* meddela direktiv åt statens järnvägar att i avvaktan å resultatet av nämnda utredning bedriva en taxepolitik, som i möjligaste mån lämnade de hittills såsom normala ansedda förhållandena på transportväsendets område orubbade.

I skrivelse den 12 januari 1932 uttalade *kanalflottans rederiförening* sin anslutning till Stockholms rederiförenings skrivelse av den 30 december 1931 under yrkande om bifall till densamma.

Mot vad Stockholms rederiförening anfört rörande konkurrensen inom sjöfarten vände sig *Sveriges segelfartygsförening u. p. a.* i en till Kungl. Maj:t ingiven, den 12 januari 1932 dagtecknad skrivelse, vari bland annat hemställdes, att föreningen, om den ifrågasatta utredningen komme till stånd, måtte beredas tillfälle att medverka vid densamma, då föreningen förmenade sig kunna ställa lika god sakkunskap till förfogande som någon annan organisation inom svensk sjöfart.

I sin skrivelse framhöll föreningen bland annat, att den enda institution, som verkligen gjort något för att förhindra taxekriget *inom* sjöfarten, just vore föreningen, som genom sina sedan 1924 bestående minimitariffer i stor utsträckning förebyggt en förödande inbördes konkurrens mellan sina medlemmar och tillförsäkrat dessa segelbara frakter, vilka därtill av köpmännen betecknats såsom synnerligen moderata. Vidare framhölls, att föreningen under årens lopp åter och åter för representanter för andra grenar av svensk sjöfart framhållit betydelsen och nödvändigheten av samarbete mellan dessa grenar och föreningen i fraktreglerande syfte, men att dessa representanter, utom i några fall på allra sista tiden, icke velat skänka föreningen någon uppmärksamhet härutinnan utan att i stället från det maskindrivna tonnagets sida konkurrensen fortsatts med det naturnödvändiga resultat, att i detta nu frakterna på trader, där de med samarbetets tillhjälp skulle hava kunnat hållas uppe på segelbar men samtidigt för näringslivet fullt acceptabel nivå, sjunkit ned till rent meningslösa belopp. Slutligen framhölls bland annat, att det låge i det svenska näringslivets intresse att med kraft avböja varje försök att komma den mindre segel- och motorsegelfarten till livs. Denna näringsgren kunde emellertid även av andra anledningar göra anspråk på skydd. Den vore nämligen icke blott ett viktigt och i många fall oersättligt transportmedel utan utgjorde även en svårmistlig utbildningsanstalt för den stam av verkligt sjöfolk, som behövdes för säkerställandet av en bestående och verkligt livskraftig utveckling av vårt lands ångbåtsflotta, och därtill gåve den bröd åt ett icke ringa antal mindre självägare, ett folkelement alltså, vars värde för ett land torde vara allmänt insett och erkänt. Mot bakgrunden bland annat härav torde de av Stockholms rederiförening överklagade lättnader böra ses, vilka statsmakterna, helt visst efter moget övervägande, funnit det lämpligt bevilja den mindre segel- och motorsegelfarten.

I en till kommerskollegium ingiven skrift har därefter *Stockholms rederiförening* den 10 februari 1932 ytterligare utvecklat sina synpunkter i nu berörda fråga.

Vidare har *Stockholms rederiförening* i skrivelse den 8 februari 1932 — i anslutning till gällande bestämmelser om utgående av statsbidrag till fraktlindring för kalk, konstgödsel o. s. v. — hemställt, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder till undanröjande av den genom berörda fraktingripanden till jordbrukets fromma uppkomna ojämnheten i konkurrensförhållandet mellan järnvägarna och sjöfarten.

Slutligen har *kommerskollegium* den 16 juli 1932 avgivit utlåtande i anledning av nu berörda framställningar.

Kollegium har inledningsvis framhållit, att de spörsmål, vilka sålunda gjorts till föremål för kollegii bedömande, måste anses vara av synnerligen omfattande och komplicerad natur. Utvecklingen, särskilt under den senaste tiden, på kommunikationsväsendets område kännetecknades, som bekant, av en stark ansvällning av kommunikationsapparaten, närmast sammanhängande med biltrafikens, för både gods- och personbefordran, undan för undan ökade intensitet

såväl kvantitativt som kvalitativt. Det sattes med hänsyn härtill i fråga, huruvida icke i själva verket transportorganisationen blivit större än som svarade mot föreliggande transportbehov och att därför särskilda åtgärder från det allmännas sida i reglerande riktning vore av nöden. Givetvis hade de förhållanden, som på förevarande område förelåge, väsentligt förvärrats genom de starka växlingar inom övriga det ekonomiska livet berörande områden, som karakteriserat särskilt de senaste åren och som under den sista tidens skärpning av den allmänna ekonomiska krisen säkerligen inneburit en minskning av transportbehovet även för inrikestrafikens vidkommande.

De nu föreliggande framställningarna hade, anför härefter kollegium, från början närmast tagit sikte på förhållandet mellan sjöfarten och järnvägarna, särskilt statens järnvägar, och därvid i synnerhet riktat kritik mot den taxepolitik, som under senare år bedrivits av sistnämnda järnvägar. Från hamn- och sjöfartshåll hade särskilt hävdats, att statens järnvägar genom sättet för och omfattningen av beviljade taxenedsättningar åstadkommit avbräck för sjöfarten och förändringar i hamnarnas naturliga upplandsområden, allt resultat som icke vore ur nationalekonomisk synpunkt eller eljest försvarliga. Vidare hade riktats erinringar mot statens järnvägars reklammetoder. En närmare undersökning av hithörande förhållanden hade ansetts påkallad.

Efter en redogörelse för de av järnvägsstyrelsen framförda synpunkterna och efter att hava erinrat om den av styrelsen framlagda statistiken — vilken av kollegium kompletterats med vid tiden för avgivandet av dess utlåtande senaste tillgängliga siffror (för år 1930) — har kollegium vidare anfört bland annat:

Kollegium kunde icke underlåta att framhålla, att läget för de i inrikessjöfart sysselsatta företagen ingalunda läte sig bedömas enbart på grundval av sålunda föreliggande statistik. Eventuella växlingar i fraktavstånden komme icke i denna statistik i minsta mån till uttryck, varför härutinnan i själva verket kunde förefinnas mer eller mindre betydande förskjutningar år från år. Härtill komme en omständighet av den största vikt, nämligen möjligheten för att icke säga sannolikheten av att den konstaterade ökningen mer än motvägdes av ett genom konkurrens, särskilt beträffande det högvärdiga godset, pressat fraktläge, som försvårat och försvårade inrikes sjöfartens möjligheter till att i längden hävda sin ställning. Någon statistisk belysning av nu berörda sidor av frågekomplexet läte sig med hänsyn till ofullständigheter i den officiella statistiken icke utan vidare åstadkommas, utan krävdes för bedömandet härav särskilda undersökningar.

Det statistiska material, som förelåge beträffande trafikläget för olika hamnar under olika år, syntes otvivelaktigt för flertalet undersökta hamnar utvisa en återhämtning och anpassning under år 1930 i förhållande till tidigare år av nedgång i trafiken. Särskilt för vissa hamnar utvisade emellertid siffrorna jämförelsevis häftiga och avsevärda skiftningar i trafiken, antydande en labilitet i trafikläget, som givetvis måste få återverkningar på skötseln av hamnarnas ekonomi. Orsakerna härtill och i samband därmed frågan, huruvida trafikutvecklingen kunde sägas hava medfört några mera avsevärda rubbningar i hamnarnas upplandsområden beträffande varuslag, som hade större betydelse för respektive hamnars ekonomi, kunde icke av omedelbart tillgängligt material på tillförlitligt sätt bedömas. Även för ett säkert bedömande av nu berörda spörsmål vore ingående specialundersökningar, omfattande även hamnavgiftssatserna för olika slag av gods i olika hamnar, av nöden.

Om kollegium sålunda å ena sidan icke kunde finna, att den statistiska belys-

ning av inrikes sjöfartens och hamnarnas trafikförhållanden, som i ärendet föreläge, kunde anses möjliggöra några slutsatser rörande denna sjöfarts faktiska läge utan att ett utrönande härav förutsatte mycket ingående undersökningar i ämnet, kunde kollegium å andra sidan icke underlåta att framhålla, att kollegium, i likhet med järnvägsstyrelsen, funne dylika undersökningar vara förbundna med synnerligen stora vanskligheter i skilda hänseenden med avseende å möjligheten att erhålla en *praktiskt brukbar* analys av förhållandena på området.

Orsakerna till försämring eller eljest förändring i sjöfartens läge kunde sålunda vara av mångahanda slag. Förutom av ökad konkurrens inom sjöfarten själv genom tonnagets tillväxt, såväl totalt som per enhet, eller genom utveckling av tonnagets effektivitet i förbindelse med tekniska förbättringar, kunde betingelserna för sjöfarten, på sätt järnvägsstyrelsen framhållit, påverkas av sådana förändringar i varuflyttningens storlek vid de olika transportgrenarna, som sammanhängde med utvecklingen av handeln och näringslivet inom geografiska områden och för näringsgrenar, som huvudsakligen anlitade järnvägen eller huvudsakligen sjöfarten. Förändringar i hamnarnas trafik kunde i olika riktningar uppstå genom förflyttning eller upphörande av viss industri eller uppkomsten av ny industri, genom växlingar år från år i seglationstidens längd på respektive hamnar o. s. v. Den ena eller den andra kommunikationsgrenens konkurrensförmåga påverkades vidare av rent inre orsaker, såsom rationalisering av driften eller bristande åtgärder i dylikt avseende. Sålunda vore givetvis exempelvis sjöfartens konkurrensmöjligheter i förhållande till andra transportgrenar beroende av speditions- samt lastnings- och lossningsverksamhetens läge i rationaliserings- och andra hänseenden. Ett lämpligt avvägt taxeläge i hamnarna hade ock sin mycket framträdande betydelse. Förändringarna i detta taxeläge från tid till annan måste givetvis påkalla hänsynstagande vid undersökningar av den art, varom här vore fråga.

Nu antydda och åtskilliga andra omständigheter, tillika med växlingarna i det allmänna konjunkturläget, medförde, att ett hänförande av ett förändrat ekonomiskt läge för en viss transportgren till den ena eller den andra orsaken eller överhuvudtaget åstadkommande av en genomgripande och tillfyllestgörande analys av förhållandena inom trafikområdet mötte mycket stora svårigheter.

Till de svårigheter, som i nyss angivna hänseenden vore ofrånkomliga vid varje försök att utreda kommunikationsproblemen i stort, vore att lägga de vanskligheter, som sammanhängde med det olika bokföringssättet vid olika företag och hamnar samt den allmänna statistikens ofullständighet och ojämförbarhet för just det ändamål, varom här vore fråga.

Det torde med hänsyn till vad sålunda anförts icke vara ägnat att förvåna, att kollegium på grund av sakens egen natur hyst en viss tvekan, när det gällt att taga ställning till frågan om åstadkommande av en utredning och närmare analys av förhållandet mellan järnvägar och sjöfart, och detta alldeles oavsett den uppfattning man kunde hysa rörande foget för det ena eller det andra syftet med en dylik utredning.

Det syntes emellertid kollegium som om svårigheterna med utredningen icke borde anses vara av den art, att de behövde förhindra densammas företagande, därest förhandenvarande förhållanden gjorde en närmare analys önskvärd.

Den mycket framträdande vikten av kommunikationsproblemen och deras ändamålsenliga lösning behövde knappast framhållas, men särskilt den senaste tidens hastiga utveckling på detta område hade medfört, att den verkliga överblicken över förhållandena i avsevärd utsträckning gått förlorad. En sådan överblick vore emellertid oundgängligen nödvändig, särskilt för det allmänna, staten och kommunerna, och skulle givetvis vara av stort värde även för de enskilda

företagarna inom transportväsendets olika grenar liksom för näringslivet i gemen. Ej minst med hänsyn till de på senare tid och alltjämt så starkt växlande förhållandena, såväl tekniskt som ekonomiskt, inom kommunikationsväsendet berörande områden torde det icke kunna väntas, att en utredning av nu ifrågasatt slag skulle kunna bereda möjlighet att åstadkomma ett formligt program, om än så önskvärt, för den framtida kommunikationspolitiken, men den borde dock kunna bliva av beskaffenhet att kunna tjäna till viss ledning vid bedömandet under den närmaste tiden av hithörande frågor. Hänsynen ej minst till de stora kapital, som av det allmänna insatts ej blott i järnvägar, såväl statens som enskilda, utan även i hamnarna, påkallade enligt kollegii mening, att försök gjordes att skapa åtminstone en dylik överblick över förhållandena. I vad mån en utredning i ämnet kunde leda till förslag om *omedelbara* åtgärder i den ena eller den andra riktningen, såvitt anginge förhållandet mellan sjöfart och järnvägar, undandroge sig av naturliga skäl kollegii bedömande.

Vad som för kollegium varit avgörande vid bedömandet av lämpligheten och behovet av en utredning av den nu begärda arten, vore den redan inledningsvis anmärkta ökning i konkurrensen inom transportväsendet, som biltrafikens tillkomst och tillväxt fört med sig, och de följder denna måste få ej blott för de olika transportmedlen utan även för det allmännas inställning till hela det frågekomplex, som här ovan berörts. Skriftväxlingen i det kollegium närmast förelagda ärendet utvisade en efter hand ökad insikt om betydelsen av särskilt denna faktor. Meningarna torde väl numera knappast heller vara delade därom, att biltrafikens reglerande vore det centrala i de föreliggande konkurrensfrågorna och att det vore konsekvenserna av konkurrensen från bilarnas sida, som *ytterst* så starkt som skett aktualiserat dessa frågor. Bland annat hade sålunda järnvägsstyrelsen, svenska järnvägsföreningen, svenska hamnförbundet, föreningen för inre vattenvägar, Stockholms rederiförening samt skärgårds- och mälarflottornas rederiförening i särskilda framställningar till Kungl. Maj:t påtalat denna konkurrens och ifrågasatt särskilda åtgärder till reglerande av dithörande frågor. Kollegium erinrade vidare om statens organisationsnämnds förut omförmälda, den 5 december 1931 avgivna yttrande över bland annat dessa framställningar.

Kollegium erinrade vidare om 1932 års riksdags meraberörda skrivelse i ämnet, vilken närmast tillkommit i anledning av vissa av riksdagens år 1931 församlade revisorer i deras berättelse gjorda uttalanden och vissa motioner i riksdagens båda kamrar. Kollegium påpekade härvid att, då ärendet förelades riksdagen till avgörande, utredningen föreslagits skola avse »reglering av förhållandet mellan biltrafiken å ena och övriga kommunikationsföretag å andra sidan», men hade riksdagen ändrat sin anhållan i överensstämmelse med vad tidigare angivits.

Det syntes kollegium uppenbart, anfördes vidare, att utredningen genom riksdagens beslut blivit lagd på riktig bas. Även om konkurrensen mellan å ena sidan bilar och å andra sidan övriga kommunikationsmedel vore särskilt påtaglig och behovet av en utredning rörande en närmare reglering på denna punkt särskilt framträdande, kunde dock, syntes det kollegium, en utredning med denna begränsade innebörd icke anses komma att giva en *allsidig* bild av kommunikationsproblemen. En möjligast fullständig överblick av förhållandena på detta område påkallade därför enligt kollegii åsikt en närmare analys även av förhållandet mellan järnvägar (och bilar) och sjöfart.

Kollegium ansåge sig alltså böra, i anledning av föreliggande framställningar,

tillstyrka företagandet av en möjligast allsidig utredning av frågan om konkurrensen mellan olika nu förefintliga kommunikationsmedel, flygtrafiken dock undantagen.

Härom anförde kollegium bland annat:

Det kunde självfallet icke komma i fråga att här närmare beröra de olika detaljspörsmål, som vid den kommande utredningen borde komma under bedömande. Med hänsyn därtill, att i de till kollegium remitterade framställningarna statens järnvägars fraktnedsättningspolitik spelat en framträdande roll, ville kollegium framhålla, att hithörande frågor, däri inräknat spörsmålet om avståndsbegränsning beträffande exporttarifferna, givetvis borde komma under de sakkunnigas bedömande. Utredningen syntes härvidlag böra taga sikte på bland annat en undersökning av omfattningen och den ekonomiska betydelsen av de speciella taxenedsättningar, som förekommit efter ikraftträdandet av den nya järnvägstaxan. Vid bedömandet av frågan om dessa speciella taxenedsättningar borde icke förbises, att även inom sjöfarten vissa intressemotsättningar på denna punkt förelåge, som krävde lämplig avvägning gentemot varandra. För den rena kustfartens vidkommande liksom för vissa slag av hamnar ansåges nedsättningarna betyda ett visst avbräck, under det att å andra sidan särskilt för vissa koncentrationshamnar och utgående sjöfartslinjer desamma ansåges vara till avsevärt gagn. Kollegium ville ock erinra om sitt tidigare i samband med behandlingen av förslag till ny järnvägstaxa gjorda uttalande, att i fråga om partiella fraktlindringar, i den mån sådana borde förekomma, det måste anses önskvärt, att de avgörande motiven för beviljande av dylika bleve respektive industriers ådagalagda behov därav för sin existens och utveckling och icke i övervägande grad järnvägsekonomiska konkurrenshänsyn. Beträffande konkurrensen mellan å ena sidan den direkta järnvägstransporten (i samtrafik med utländska banor) och å andra sidan en kombinerad sjö- och järnvägstransport, som använde sig av svenskt tonnage, ansåge sig kollegium böra i detta sammanhang allenast erinra om sitt härutinnan likaledes tidigare gjorda uttalande, att det torde föreligga fog för yrkande på att den befraktare, som ville använda sig av det senare befraktningssättet, i varje fall icke skulle röna någon ogynnsammare behandling i tariffhänseende å svenska statsbanorna än den, som ville begagna sig av den direkta järnvägstransporten.

Vid bedömandet vid den förestående utredningen av förhållandet mellan sjöfarten och järnvägarna måste, syntes det kollegium, skänkas beaktande åt den faktiska olikhet i själva utgångsläget vid konkurrensen om frakterna, som förelåge för å ena sidan järnvägarna och å andra sidan sjöfarten. För statens järnvägar gällde visserligen principiellt, att de skulle skötas fullt affärsmässigt med sikte på åstadkommande av full förräntning av det däri nedlagda, enligt särskilda beräkningar till visst belopp fastställda kapitalet. Därvid vore ledningen dock bunden av utav Kungl. Maj:t fastställda taxor och reglementariska föreskrifter m. m., vilka vore utarbetade under särskilt hänsynstagande jämväl till bland annat vissa näringspolitiska, med trafikanternas intressen förknippade krav. Emellertid ägde statens järnvägar vid sin verksamhet enligt vissa närmare regler tillämpa det, taxetekniskt och affärsmässigt i och för sig givetvis riktiga, förfaringssättet att, om en viss transport eller ett visst slag av transporter icke kunde i konkurrensen med andra trafikmedel bibehållas eller förvärvas av statens järnvägar på basis av de enligt de fastställda taxebestämmelserna gällande taxesatserna, bevilja fraktlindringar (speciella taxenedsättningar) så långt, att den betingade frakten kunde beräknas täcka de s. k. rörliga kostnaderna för den eller de transporter, varom fråga vore, och dessutom giva *något* bidrag till järnvägarnas fasta kostnader. Vid realiserandet av den i dess huvuddrag nu antydda taxepolitiken åtnjöte statsbanorna det stöd, som låge i att, om järnvägsdriften med utgångspunkt från ovan angivna förräntningssynpunkt som helhet betraktad visade underskott, detta underskott finge — om det så erfordrades år från år — täckas av andra statsmedel. Beträffande åtskilliga enskilda järnvägar låge saken så till, att staten på senaste åren nödgats inleda en rätt omfattande, indirekt subventionspolitik.

Vad åter anginge den enskilda affärsverksamhet, som bedreves genom sjöfarten, förhölle det sig så, att denna verksamhet antingen måste lämna åtminstone någorlunda tillfredsställande förräntning på allt däri nedlagt kapital eller ock, därest detta icke lyc-

kades, förr eller senare nedläggas. Kollegium ville icke underlåta att i detta sammanhang erinra om att den enskilda biltrafiken, sedan dess rättigheter och skyldigheter i övrigt blivit på lämpligt sätt reglerade, befunne sig härutinnan i enahanda läge.

Kollegium har slutligen till behandling upptagit de i Stockholms rederiförenings framställning av den 30 december 1931 berörda förhållanden, som skulle vara ägnade att, delvis med stöd av gällande lagstiftning, möjliggöra särskild konkurrens från »den mindre motorbåtsflottan — ofta segelfartyg, som försetts med hjälpmaskin eller helt motoriserats — gentemot den dyrbarare och bättre organiserade ångbåtsflottan».

Kollegium har till en början erinrat om, *att* frågan om sjöfartsavgifternas rättvisa avvägande vore föremål för överväganden redan i samband med den pågående utredningen rörande möjligheten och lämpligheten av en omläggning av nuvarande system för beräknandet och uppbörden av dessa avgifter, *att* frågan om lotsplikten och lotsavgifter likaledes vore föremål för särskilda överväganden i samband med handläggningen av lotsförfattningssakkunnigas den 31 januari 1930 avgivna betänkande och förslag till ny lotsförordning m. m. och i viss anslutning till nyssnämnda spörsmål om de allmänna sjöfartsavgifterna, *samt att* sjöarbetstidslagstiftningen, vars giltighetstid utlöpte den 31 december 1933, vore föremål för närmare överväganden på grund av särskilt till kollegium lämnat uppdrag.

Kollegium hade icke något att invända mot att frågan om de mindre fartygens avgiftsbeläggning bleve vid den förestående utredningen beaktad, men ansåge däremot, att spörsmålen om lotspliktens omfattning, om sjöarbetstidslagstiftningens räckvidd och sjösäkerhetslagstiftningen innefattade moment av sådan speciell art, att de knappast ägnade sig till behandling i här avsett sammanhang.

Det låge, framhåller kollegium slutligen, visserligen i öppen dag, att den olikhet i avseende å nu ifrågavarande lagstiftnings ställning till här avsedda olika slag av fartygstrafik, som förelåg, vore av betydelse för konkurrensen mellan respektive sjöfartsgrenar, men det avgörande vid ståndpunkttagandet i hithörande speciella frågor måste i första hand vara helt andra synpunkter och intressen än de, som vid konkurrensfrågornas behandling påkallade uppmärksamhet. Kollegium ansåge det därför icke tillrådligt, att dessa senare spörsmål upptoges till dryftande i det samband, varom här vore fråga.

Förutom de skrivelser och utlåtanden, för vilka nu redogjorts, hava till trafikutredningen överlämnats eller ingivits vissa andra framställningar.

Hos Kungl. Maj:t hemställde *föreningen för inre vattenvägar* i skrivelse den 23 mars 1932 — jämte bifogande av en till föreningen från ångbåtsaktiebolaget Eos, Lidköping, inkommen skrift, avseende visst förhållande beträffande vid Västergötlands—Göteborgs järnväg tillämpade fraktsatser för konstgödsel samt angelägenheten att en offentlig utredning komme till stånd för klarläggande av vissa med den nu rådande konkurrensen mellan olika slag av transportföretag sammanhängande förhållanden — att Kungl. Maj:t måtte dels vid en dylik utredning beakta vissa av föreningen i skrivelsen anmärkta omständigheter i avseende å grunderna för de vid vissa järnvägar tillämpade fraktsatserna vid transporter av konstgödsel för jordbrukets behov, dels ock föranstalta därom, att för framtiden statsbidrag till fraktavgifter för konstgödsel, kalk eller andra varor för jordbruksbehov finge utgå oberoende av vilket transportsätt som komme till användning.

Över denna framställning avgåvos utlåtanden dels den 16 september 1932 av svenska järnvägsföreningen, som därvid överlämnade yttrande från Västergötlands—Göteborgs järnvägsaktiebolag, dels ock den 10 december 1932 av järnvägsstyrelsen.

Järnvägsstyrelsen framhöll i sitt utlåtande, bland annat, att det torde vara otvivelaktigt att, om statsverket skulle utsträcka fraktunderstöden till att gälla även sjötrafiken, det knappast vore möjligt att vägra landsvägstrafiken samma understöd. Båda dessa trafikformer företedde emellertid vid jämförelse med järnvägarna med deras av Kungl. Maj:t fastställda fraktavgifter samma olikhet, nämligen saknaden av fasta taxor. Härvid framhöll styrelsen särskilt den stora mängden smärre segel- eller motordrivna lastfartyg liksom lastbilarna, där varje fraktavtal skedde i form av en särskild överenskommelse. Det torde, framhöll styrelsen vidare, vara förenat med stora svårigheter att kontrollera viktkvantiteterna och omöjligt att utöva någon som helst kontroll över att de uppgifter angående fraktkostnadernas storlek, vilka skulle läggas till grund för statsbidragets beräkning, vore riktiga. Det vore tydligt, att så stora och i vissa fall snart sagt oövervinneliga svårigheter skulle bliva förenade med utbetalande av statsbidrag för kalk och konstgödsel i annan trafik än järnvägarnas, att styrelsen ansåge sig icke kunna tillstyrka en dylik anordning. Styrelsen erinrade vidare, att fråga om statsbidrag till sjöfrakter, ehuru endast i fråga om jordbrukskalk, tidigare varit under Kungl. Maj:ts prövning. Ett härom av särskilda sakkunniga framlagt förslag hade (prop. nr 217 till 1920 års riksdag) icke föranlett någon Kungl. Maj:ts eller riksdagens åtgärd.

Genom beslut den 23 december 1932 har Kungl. Maj:t funnit förevarande framställning icke föranleda annan Kungl. Maj:ts åtgärd, än att Kungl. Maj:t förordnade att framställningen skulle överlämnas till 1932 års trafikutredning.

I en till trafikutredningen ingiven skrift den 5 oktober 1932 har befälhavaren och ägaren av s/s Sylvia *J. V. Elglund* i Luleå framhållit visa svårigheter, som bereddes kustfarten på grund av konkurrensen från lastbilarna.

Ungefär enahanda synpunkter hava framhållits i en till trafikutredningen ingiven, den 28 oktober 1932 dagtecknad framställning från *aktiebolaget J. A. Henriksson & Co., Umeå.*

Vid beviljande av trafikrättigheter på sträckor, där direkt konkurrens med förut befintliga ångbåtslinjer komme att uppstå, borde de förutvarande trafikanterna tillfrågas och även, om de så önskade, få företrädesrätt till denna trafik. Taxorna för transporter på de viktigare sträckorna borde av länsstyrelserna fastställas. En skärpt kontroll på efterlevnaden av bestämmelserna om maximibelastning borde åvägabringas. För fartygens del borde betydliga lättnader kunna åstadkommas bland annat genom borttagande eller mildrande av de många betungande och fördyrande bestämmelserna rörande arbetstid m. m. Skulle ej lättnader rörande arbetstiden kunna åvägabringas, ansåges rättvist, att även biltrafiken erhölle bestämmelser om arbetstidens begränsning.

I skrivelse till trafikutredningen den 17 december 1932 hava vidare *loss- och lastningsföreningen Hamnarbete u. p. a., Örnsköldsvik,* och *svenska transportarbetarförbundets avdelning 129, Örnsköldsvik,* framfört vissa önskemål i fråga om ordnandet av lastbilarnas konkurrens med sjöfarten.

Med skrivelse till trafikutredningens ordförande den 21 december 1932 har *generaldirektören och chefen för vattenfallsstyrelsen* överlämnat avskrift av en samma dag från *vattenfallsstyrelsen* till järnvägsstyrelsen avlåten skrivelse rörande järnvägarnas konkurrens med sjöfarten, vari bland annat ifrågasatts, om det icke skulle vara till *alla* parters gagn, om man kunde komma fram till ett

system med fastare taxor och en fördelning av godset på olika trafikmedel i enlighet med dessas naturliga förutsättningar att under normala förhållanden handhava transporterna.

Till trafikutredningen hava vidare under hand från *kommerskollegium* överlämnats avskrifter av en av *Stockholms rederiaktiebolag Svea* gjord framställning beträffande behovet av en reducering av hamnavgifterna ävensom av över nämnda skrivelse avgivna yttranden av svenska hamnförbundet och föreningen för inre vattenvägar samt av en av generaldirektören och chefen för statens järnvägar avlåten promemoria. Ytterligare har *kommerskollegium* med skrivelse den 12 september 1933 överlämnat avskrifter av vissa hos kollegium gjorda framställningar rörande hamnavgifter samt av häröver avgivna yttranden, och har kollegium anhållit, att vad häri anförts måtte tagas under övervägande vid den pågående utredningen. Beträffande det närmare innehållet i dessa skrivelser torde här få hänvisas till den redogörelse, som finnes intagen å sid. 138 och följande i bilaga 4, Sjöfartens sekundära kostnader.

Sjöfartens sekundära kostnader.[1]

1. Lastnings- och lossningskostnader (stuverikostnader).

För år 1933 uppgingo, såsom av de å sid. 40 i betänkandet intagna tabellerna framgår, den inrikes linjesjöfartens lastnings- och lossningskostnader (i det följande kallade stuverikostnader) för såväl redare som trafikanter till 6.5 milj. kronor, motsvarande 27.1 procent av totalkostnaderna. Härav utgjorde trafikanternas kostnader 4 milj. kronor, motsvarande 16.7 procent av totalkostnaderna.

Trafikanternas skyldighet att deltaga i bestridandet av stuverikostnaderna framgår av 116 och 136 §§ sjölagen. I första styckena av berörda paragrafer stadgas:

116 §: Vid inlastning åligger befraktaren att till fartygets sida framföra godset; övriga lastningskostnaden ävensom kostnaden för godsets stuvning samt för nödigt underlag och garnering skall av bortfraktaren bestridas.

136 §: Vid lossning skall befälhavaren avlämna godset vid fartygets sida, men övriga lossningskostnaden bäres av lastemottagaren.

Fartygets redare är sålunda skyldig att, därest ej annorlunda är avtalat, av frakten bestrida kostnaderna för ombordarbetet med godset, inberäknat upplyftandet från kajen, under det att kostnaderna för arbetet med godsets förande till och från fartyget, från och till magasin, upplag på kajen m. m., det s. k. landarbetet, skola bestridas av trafikanten.

Då lastnings- och lossningsarbetet är olika ordnat på olika platser, visar formen för avgifterna samt dessas storlek ytterligare variationer utöver de, som förorsakas av skiljaktiga arbetslöner på de olika orterna.

I vissa sydsvenska hamnar ombesörjes exempelvis ombordarbetet av ett stuveriföretag, vilket arbetar för rederiet, under det att landarbetet utföres av ett s. k. dragarlag, en i allmänhet av stadens köpmän och industriidkare ägd rörelse, vars uppgift är att ombesörja dels detta arbete och dels transporter till eller från hamnen från eller till resp. köpmäns och industriers lagerplatser.

I Stockholm ombesörjes i allmänhet vid lastning och lossning av större styckegodsbåtar såväl ombordarbetet som landarbetet av stuveriföretag, i vilka rederier och köpmän äro huvuddelägare.

Vid viss inrikes trafik utföres ombordarbetet av besättningen under det att landarbetet utföres av stuveriarbetare, vilka i allmänhet icke äro anställda vid något särskilt stuveriföretag.

I vissa fall — främst vid mindre fartyg — kan även förekomma, att lastning och lossning helt eller delvis utföres av besättningen.

Stuveriföretagens kostnader bestå till väsentlig del av arbetskostnader. Övriga kostnader äro sådana för materiel och administration samt för vissa sociala förpliktelser gentemot personalen, vilka icke ingå i arbetsackorden. Dessa övriga kostnader utgöra ungefär en femtedel av den totalt i taxan debiterade avgiften.

[1] Uppgifterna i denna bilaga avse, där ej annat angives, förhållandena år 1933.

Stuveriarbetarna få enligt gällande avtal icke söka annat arbete utan skola alltid vara redo att så fort sig göra låter ombesörja lastning och lossning av fartyg. I anslutning till stuveriarbetarnas skyldighet att städse stå till förfogande äro ackorden så avpassade, att de utgöra ersättning jämväl för viss improduktiv tid, som är oundgänglig vid allt stuveriarbete.

Stuveribolagen hava vanligen skilda taxor för ombord- och landarbete. Dessa taxor innefatta huvudsakligen den egentliga arbetskostnaden samt kostnader för direkt hjälpmateriel m. m. Kostnader för presenningar, underlag m. m. torde däremot i allmänhet debiteras särskilt.

Stuveriavgifterna äro relativt oberoende av partiets storlek. Emellertid har ofta en minsta avgift, motsvarande priset för 50 à 100 kg, fastställts, varjämte mycket stora partier om något eller några tiotal ton och däröver i vissa fall hava lägre avgifter.

I vissa hamnar tages även hänsyn till partistorleken på så sätt, att högre taxesatser tillämpas vid lastning och lossning av styckegodsbåtar än vid båtar med enhetliga laster.

Priset är starkt varierande efter varuslaget med olika system i olika hamnar. Avvägningen av priset är i huvudsak grundad på godsets lätthanterlighet samt endast i enstaka fall och i begränsad omfattning på dess värde. Å andra sidan tillämpas vid lastnings- och lossningsarbete, som utföres av till stuveriförbund anslutna stuveriföretag, samma priser och villkor för olika trafikanter.

Vad speciellt inrikes linjefart beträffar, sker mottagningen av gods i ett flertal hamnar på kajen, varefter rederiet ombestyr, att godset blir ombordlastat. I lossningshamn ombestyr rederiet som regel, att godset blir utlossat.

Som ersättning för kostnaden för den anpart av lastnings- resp. lossningsarbetet, som ankommer på trafikanten, uttaga rederierna vanligen en särskild avgift utöver frakten, benämnd lastnings- resp. lossningsbidrag eller -avgift. Härvid är att märka att, under det att lossningsavgift i allmänhet uttages, så ej alltid är fallet beträffande lastningsavgift. Dylik avgift uttages sålunda ej i Göteborg, ej heller i åtskilliga andra hamnar, främst ostkusthamnar söder om Stockholm. I vissa hamnar, särskilt i Sydsverige, uttages varken lastnings- eller lossningsavgift. Här får trafikanten erlägga avgift till den företagare — dragarlag eller stuveribolag — som ombesörjer erforderligt landarbete.

Lastnings- och lossningsbidrag uttagas efter skilda grunder i olika hamnar, beroende på lokala förhållanden, dock i allmänhet med avsevärt flera godsslag sammanförda till samma avgiftssats än vad fallet är i stuveribolagens taxor.

Till belysning av de höga stuverikostnadernas inverkan på de totala transportkostnaderna vid den inrikes sjöfarten, särskilt på de korta avstånden, torde följande få anföras.

Totala stuverikostnaden utom övertidsersättning m. m. i två hamnar uppgår i genomsnitt till omkring 50 öre per 100 kg för exempelvis styckegods.

Vad nu angivna kostnad innebär torde framgå av följande jämförelse med exempelvis kostnaden för biltransport på korta avstånd.

I den av trafikutredningen utarbetade jämförande översikten »Järnvägs- och automobiltrafik» (sid. 150) har beräknats, att under vissa förutsättningar sammanlagda kostnaden för två till en järnvägstransport anslutande transporter med automobil om vardera 5 kilometers längd uppgår till 54 öre per 100 kg. Till jämförelse med förutberörda siffra, omkring 50 öre per 100 kg, må framhållas,

att densamma motsvarar de ökade fraktkostnaderna för trafikanten vid förlängning av en järnvägstransport med över 250 km.

Vidare hava vid upprepade tillfällen framhållits de svårigheter, som beredas sjöfarten genom den — med undantag för mindre fartyg och beträffande vissa andra fartyg försåvitt angår ombordarbetet — i gällande stuveriavtal stadgade bestämmelsen, att för stuveriarbete skall användas särskilt folk från land.

Belysande härför äro vissa siffror, som anförts av förste aktuarien H. Eneborg i ett föredrag vid Sveriges allmänna sjöfartsförenings årsmöte 1935, betitlat »Den svenska sjöfartens ekonomi».[1]

Av en tabell (nr 24), utvisande utgiftsandelarna för skilda rederikategorier samt för fartyg i olika slags fart, framgår, att lastnings- och lossningskostnader, varmed här i huvudsak avses kostnader för stuveriarbete, utfört av andra än fartygets besättning, i procent av samtliga utgifter under år 1933 uppgå till

	procent
för samtliga rederiaktiebolag	22.4
» tramprederier	27.8
» linjerederier	19.9
» fartyg i kanalfart	5.4
» » » kustfart (lastlinjefartyg)	31.8
» » » » (passagerarlinjefartyg)	16.9
» » » oceanfart (lastlinjefartyg)	21.3
» partrederier (större)	19.6
» » (mindre)	4.7
» rederier med enskild ägare	
a) större rederier:	
1. i Nordsjö- och vidsträcktare fart	26.8
2. i Östersjö- och inskränktare fart	22.3
b) mindre rederier	4.4

I anslutning härtill har anförts:

»Det faller i ögonen, att för lastlinjefartyg i kustfart lastnings- och lossningskostnadernas andel är så hög som 31.8 procent, medan motsvarande andel för fartyg i kanalfart är 5.4 procent, för mindre partrederier 4.7 procent och för mindre enskilda rederier 4.4 procent. De sistnämnda låga siffrorna sammanhänga därmed, att lastning och lossning för dessa rederier i stor utsträckning ombesörjas med fartygens eget folk. Till den förstnämnda höga siffran för kustfartygen torde bidraga dels att lasten till betydande del består av styckegods med högre lastnings- och lossningskostnader, dels att övertidsarbete i relativt stor utsträckning förekommer.»

Ytterligare torde beträffande nyss angivna siffror böra meddelas, att de utgöra rederiernas bruttokostnader och således inkludera jämväl de kostnader, vilka ersättas genom direkta bidrag från trafikanterna.

De med nu gällande bestämmelser för stuveriarbetets utförande förenade svårigheterna drabba särskilt mindre och medelstora fartyg. Skälen härtill äro följande.

[1] Särtryck ur Sveriges allmänna sjöfartsförenings tidskrift, Iduns Tryckeri Aktiebolag, Esselte A.-B., Stockholm 1935.

Den besättning, som erfordras för sjötjänsten på ett dylikt fartyg, är relativt stor i förhållande till tonnaget och kan i allmänhet icke under uppehåll i hamn sysselsättas med arbete på själva fartyget. Detta gäller i synnerhet vid fartyg, som upprätthålla trafik på kortare sträckor — således särskilt fartyg i inrikes fart — och på grund härav ligga i hamn en relativt stor del av användningstiden, ävensom för fartyg i kanalfart, som måste hava utökad besättning för slussningen.

På dessa fartyg har man också tidigare använt besättningen för en väsentlig del av lastnings- och lossningsarbetet. I synnerhet för kanal- och insjöfarten var detta en grundförutsättning i driftkalkylen. Det förhållande, att man numera härför mestadels måste anlita folk från land, kan icke undgå att i hög grad fördyra transporter med dylika fartyg.

Till belysning av de ökade kostnader, som föranletts av de ändrade förhållandena, torde följande uppgifter, hänförande sig till ångfartygsaktiebolaget Göta kanal, få meddelas. År 1913 uppgingo arbetspengarna till hamnarbetare till 1.4 procent av fraktintäkten, under det att de år 1934 stigit till 8 procent, d. v. s. nära sexdubblats. Till arbetspengarna kommer vidare numera övertidsersättning till den del av besättningen, som handhar lasten.

En särskild olägenhet har understundom uppkommit för sådana fartyg, vilka tidigare i större utsträckning ombesörjt lastnings- och lossningsarbete med eget folk. Det har nämligen i vissa fall visat sig förenat med svårigheter att vid dessa fartyg anpassa besättningens storlek — som tidigare avvägts med hänsyn till att stuveriarbetet på nämnt sätt skulle utföras av besättningen — efter de i detta hänseende ändrade förhållandena, vadan det kan inträffa att dessa fartyg nödgas arbeta med större besättning än som synes erforderlig för sjötjänsten.

På större fartyg har jämväl tidigare huvudsakligen särskilt folk från land anlitats. Den del av besättningen å dessa fartyg, som överhuvudtaget kan avvaras för lastnings- och lossningsarbete, torde som regel högst kunna räcka till för betjänande av vinscharna — något som även i viss mån sker.

Även för här ifrågavarande fartyg kan emellertid tvånget att för stuveriarbete använda särskilt folk från land vara olägligt i de fall, då dessa fartyg angöra relativt tätt belägna hamnar. På dylika fartyg skulle man nämligen mången gång kunna med stor organisatorisk fördel medföra särskilt folk för utförande av åtminstone en del av lastnings- och lossningsarbetet.

En olägenhet, som framhållits från rederihåll, är att i de fall, då stuveriarbete utföres efter visst klockslag — i allmänhet motsvarande den normala fabriksarbetstidens slut — övertidsersättning skall utgå oberoende av när arbetet påbörjats. Särskilt för styckegodsbåtar, vilka skola angöra flera hamnar efter varandra, medför detta ökade kostnader för stuveriarbetet.

En annan från rederihåll framhållen olägenhet, vilken särskilt för den inrikes regelbundna sjöfarten spelar stor roll, är den, att i de flesta hamnar överhuvudtaget ingen arbetskraft ställes till förfogande varken sön- och helgdagar eller efter ett visst klockslag på kvällen — detta dock i allmänhet flera timmar efter den ordinarie arbetstidens slut. Nu berörda förhållande kan i ogynnsamma fall medföra, att även större fartyg kunna få ligga overksamma från lördag middag till måndag morgon, d. v. s. ett och ett halvt dygn, blott för att lossa kanske 10 à 15 ton gods.

2. Assuranskostnader.

Enligt de i betänkandet meddelade uppgifterna för år 1933 uppgingo de totala assuranskostnaderna för inrikes linjesjöfarten under nämnda år — såväl redarnas som trafikanternas — till 1.6 milj. kronor eller 6.7 procent av de totala kostnaderna för denna sjöfart. För trafikanterna uppgingo enligt berörda uppgifter ifrågavarande assuranskostnader till 1 milj. kronor eller 4.2 procent av totalkostnaderna.

Assuranskostnaderna utgöra alltså en icke oväsentlig del av transportkostnaderna i linjesjöfart.

Behovet av assurans sammanhänger nära med det ansvar för skada under transporten, som respektive kommunikationsmedel åtaga sig. I detta hänseende föreligger en betydande olikhet vid sjötransport och järnvägstransport.

Bestämmelserna rörande bortfraktarens ansvar för omhändertaget gods vid sjöfart återfinnas i 142 § sjölagen, som är av huvudsakligen följande lydelse:

»Har, efter det gods blivit till inlastning mottaget och innan det avlämnats, godset förkommit, skadats eller minskats, vare bortfraktaren därför ansvarig, där ej antagas må, att förlusten, skadan eller minskningen tillkommit genom sjöolycka, uppbringning eller annan olyckshändelse, som det ej stått i befälhavarens eller besättningens makt att avvärja, eller orsakats av bristfällighet i godsets inpackning eller av dess egen beskaffenhet att lätt fördärvas eller minskas, — — —.

Har skada uppkommit därigenom att fartyget vid resans början varit i bristfälligt skick, vare bortfraktaren ej skyldig att ersätta skadan, där bristen icke kunnat upptäckas, oaktat all omsorg blivit använd.»

Beträffande järnvägarnas ansvarighet för förlust, minskning eller skada föreskrives i järnvägstrafikstadgan § 80, bland annat, att järnvägen är — med viss, närmare angiven begränsning — ansvarig för den skada, som under tiden från godsets mottagande till befordring till dess detsamma utlämnats eller järnvägen jämlikt bestämmelserna i stadgan upplagt godset till förvaring uppstått till följd därav, att godset gått förlorat, minskats eller skadats, där ej antagas må, att förlusten, minskningen eller skadan orsakats genom att emballage saknats eller varit otillräckligt eller bristfälligt eller genom den förfogandeberättigades vållande eller något förfogande av honom, som icke föranletts av någon järnvägens försummelse, eller genom godsets naturliga beskaffenhet, såsom genom inre förstöring, avdunstning, bortdamning eller vanligt läckage, eller ock uppkommit genom händelse av högre hand (force majeure).

Av de nu relaterade bestämmelserna torde framgå, att bortfraktarens ansvarighet vid järnvägstransport är betydligt mera omfattande än vid sjötransport. Särskilt gäller detta vid olyckshändelser, förorsakade av bristfälligheter i materielen.

Vid sjötransport är sålunda bortfraktaren ej skyldig ersätta skada, som uppkommit därigenom att fartyget vid resans början varit i bristfälligt skick, om bristen icke kunnat upptäckas oaktat all omsorg blivit använd, och givetvis än mindre på grund av bristfälligheter, uppkomna under resa. Vid järnvägstransporter åter är bortfraktaren ansvarig för ekonomiska följder av olyckor, vilka uppkommit genom brist i materielen, även om dessa brister oaktat all omsorg

icke kunnat upptäckas. Ersättning utgår sålunda för skador, vilka förorsakats genom rälsbrott, brott i hjulringar o. s. v.

Vid skador, förorsakade av naturkatastrofer, oväder m. m., föreligger varken vid sjö- eller järnvägstransport ersättningsskyldighet för bortfraktaren. Av naturliga skäl förekomma av dylika anledningar förorsakade skador i väsentligt mindre utsträckning vid järnvägs- än vid sjötransport.

Behovet av assurans är således avsevärt större vid sjö- än vid järnvägstransporter. Vid sistnämnda transporter torde — då det gäller gods, som varken är bräckligt eller lättfördärvligt — assurans i stort sett kunna betraktas som obehövlig.

Beträffande nu gällande system för assuranspremiers beräknande torde följande förhållanden särskilt böra beaktas.

Sjöfartens assuranskostnader för gods spela den relativt största rollen i fraktkostnaderna beträffande högvärdigt gods. Detta sammanhänger därmed, att sjöfartens övriga kostnader äro antingen, såsom exempelvis stuverikostnaderna, oberoende av, eller, såsom i fråga om hamnavgifterna, svagare stigande än varans värde, under det att assuranskostnaderna äro direkt proportionella mot varans värde. På grund härav spela assuranskostnaderna relativt mycket större roll vid reguljärfarten, som arbetar med mera högvärdigt gods, än vid trampfarten.

Från sjöfartshåll har anmärkts på de i förhållande till de utländska höga premierna hos de svenska assuradörerna ävensom därpå, att de svenska premierna mindre än de utländska taga hänsyn till det avstånd, som godset transporteras. Sålunda är exempelvis premien under sommaren från Göteborg runt kusten till övre Norrland endast en tredjedel högre än premien för korta avstånd på västkusten.

I detta hänseende hava följande uppgifter beträffande kust- och kanalfart införskaffats.

I *Sverige* beräknas vid *kustfart* premierna olika för sommarhalvåret (april—september) och för vinterhalvåret (oktober—mars) samt med hänsyn till om godset befordras under eller på däck. För sträckan Stockholm—Göteborg utgå exempelvis assuranspremierna med följande procent på värdet:

sommarhalvåret:		
under däck	0.167	procent
på däck	0.33	»
vinterhalvåret:		
under däck	0.2	»
på däck	0.4	»

Vid *kanalfart* beräknas premierna lika för hela året. Premierna utgå för kanalsträckan Stockholm—Göteborg enligt följande procent på värdet:

under däck	0.125	procent
på däck	0.250	»

Till jämförelse härmed kan meddelas, att enligt utredningen tillhandakommen uppgift vissa utländska assuradörer för godsförsäkring Göteborg—Stockholm kanalvägen betinga sig en premie av 0.1 resp. 0.125 procent för gods under och på däck. Härtill kommer, att vid försäkring hos berörda assuradörer man endast har att räkna med *ett* värde på godset, nämligen det försäkrade värdet. Vid svenska försäkringar skiljes däremot på verkligt och försäkrat värde, något som understundom kan vålla tvistigheter.

I *Norge* utgå premierna enligt samma grunder sommar och vinter samt för varor på och under däck. För varor, som utan försäkringstagarens vetskap befordras på däck, är assuradören ansvarig som för varor under däck.

Såsom exempel på de norska premierna torde följande få anföras:

Oslo—Mandal	eller	vice	versa	0.10 procent
» —Bergen	»	»	»	0.15 »
» —Trondheim	»	»	»	0.20 »
» —Tromsö	»	»	»	0.35 »
» —Kirkenäs	»	»	»	0.40 »

Vid bedömande av dessa premier i jämförelse med de svenska bör icke förbises det förhållandet, att norska kusten anses vara ett mycket vanskligt farvatten, i synnerhet längre norrut.

Beträffande de *danska* förhållandena hava följande uppgifter inhämtats.

Allmän sjöförsäkring för varor *under däck* mellan danska hamnar på ordinarie linjeångare — med undantag av Bornholm och Jyllands västkust — är 0.0375 procent. Från Köpenhamn till Bornholm med linjeångare är premien under däck likaledes 0.0375 procent. Till hamnar på Jyllands västkust är premien den dubbla, alltså 0.075 procent. Premien för varor *på däck* varierar mellan 0.075 och 0.1 procent. För transport med motorseglare och andra fartyg ligger premien något högre.

Ytterligare torde i detta sammanhang böra återgivas följande till utredningens förfogande ställda utdrag av en P. M. till Göteborgs speditörförenings medlemmar beträffande skrivelse från sjöassuradörernas tarifförening, Göteborg, om stödåtgärder för den svenska sjöförsäkringsmarknaden.

»Från en del håll har det vidare antytts, att de svenska bolagens möjligheter att komma över *försäkringar i trafik på grannländerna ävensom i rent svensk trafik* skulle bliva större om premierna kunde modifieras. Några exempel torde kanske belysa, att de svenska speditörerna härvidlag ha svårare att göra sig gällande än sina kolleger i grannländerna. Medan således en Köpenhamnsspeditör kan täcka assurans från Köpenhamn till Göteborg eller vice versa till $^1/_{10}$ procent i danskt bolag, måste den göteborgske speditören för samma risk räkna med en premie i svenska bolag av $^1/_8$ procent. Den svenske speditören har alltså icke sin danske kollegas möjligheter att vinna försäkringsuppdraget. Samma är förhållandet med en speditör, som exempelvis från Malmö för en utländsk uppdragsgivares räkning har skeppningar att verkställa till Göteborg och Oslo. Anlitar han då ett svenskt bolag är premien till Göteborg 0.15 procent och premien till Oslo $^1/_8$ procent, alltså till sistnämnda hamn billigare än till Göteborg, även detta ett egendomligt förhållande. I Oslo eller Köpenhamn torde bägge dessa försäkringar kunna täckas till $^1/_8$ procent, och även i detta fall ligger alltså den svenska kollegan efter i konkurrensen. Jämför man premierna mellan svenska hamnar med premierna mellan grannländernas hamnar på motsvarande distanser, finner man likaledes betydande differenser till förmån för utländska bolags ackvisition. Under det att den danska premien är 0.05 procent för sträckan Köpenhamn—Aarhus eller Aalborg, är den svenska premien för motsvarande distans, exempelvis Göteborg—Hälsingborg, 0.15 procent eller tre gånger högre. De svenska försäkringsbolagens tariff på västkusten innefattar sträckan Strömstad—Malmö, ett avstånd av 215 nautiska mil. Ser man på premierna i norsk kustfart gäller denna premiesats exempelvis från Oslo upp till Bergen eller nära nog dubbla distansen mot svenska kusten. Ett flertal liknande exempel skulle kunna anföras, som visa, att en reduktion av de svenska sjöförsäkringspremierna på de närmaste farvattnen synes vara ofrånkomlig för åstadkommande av ökad ackvisition för de inhemska bolagen.

Man har även att för Sveriges vidkommande vid jämförelse med Norge fästa uppmärksamheten på den intensiva konkurrens från järnvägar och bilar — tack vare gynnsamma topografiska förhållanden — som kanal- och kustsjöfart här i landet ha att kämpa emot och som gör att de nämnda premierna ibland komma att få en nästan prohibitiv verkan för sjötransportens del.

Tager man som exempel en vara med ett värde av 5 kronor per kilogram (= 5 000 kronor per ton) utgör den svenska premien Göteborg—Hälsingborg 7 kronor 50 öre per ton, medan densamma å motsvarande distans över Kattegatt i danskt bolag kostar 2 kronor 50 öre per ton. Vad detta betyder vid valet av såväl transportmedel som försäkringssätt säger sig självt.

I kust- och kanalfart fraktas vidare en hel del speditionsgods på däck, och härvidlag tillämpas 100 procent förhöjning av normalpremien. Detta tillägg synes också vid vissa speditionsuppdrag verka försvårande för sådana speditörer, som intressera sig för svensk sjöförsäkringsverksamhet, ty den hundraprocentiga förhöjningen accentuerar ytterligare differenserna vis-à-vis de utländska bolagens premiesatser.»

Även från andra håll hava anmärkningar riktats mot det i promemorian påtalade förhållandet, att premierna för gods på däck äro — på samma sätt som vid befordring i utrikes fart — dubbelt så höga som för gods under däck.

Emot detta förfaringssätt har anförts bland annat följande: I inrikes trafik, särskilt i inomskärstrafik och trafik på kanaler och inre vattendrag, torde det gods, som transporteras i lastrummet, vara i lika eller till och med understundom större utsträckning utsatt för skada genom vatten m. m. än gods, som lastas på däck. Haverierna i berörda trafik torde nämligen i betydande utsträckning utgöras av grundstötningar, varvid vatten inträngер i lastrummet. Till detta särförhållande vid inomskärs- och kanaltrafik tages emellertid vid bestämmandet av gällande assuranspremier ingen hänsyn. Förutom höga kostnader medför detta för den inrikes sjöfarten en ur organisatorisk synpunkt oförmånlig bundenhet med avseende på godsets inlastning.

I detta sammanhang torde slutligen uppmärksamheten böra fästas på provisions- och mäklarkostnaderna inom den svenska assuransrörelsen.

Enligt till trafikutredningens förfogande ställda uppgifter uppgår provisionen för kaskoförsäkring som regel till 10 procent på premien, understundom ytterligare 2 à 3 procent, när fråga är om nyförvärv av förbindelse eller försäkringen sker genom en generalagentur. För gods utgör den vanligen utgående agentprovisionen 15 procent men kan understundom, särskilt när försäkring sker genom generalagenturer, stiga ända till 20 procent.

Nu berörda provisioner uppgå för den inrikes sjöfartens vidkommande till icke oväsentliga belopp, och en minskning härav skulle givetvis vara önskvärd. Härvid bör jämväl beaktas, att agenters eller andra mellanhänders verksamhet är av ringa värde vid sjöförsäkringsverksamheten i förhållande till exempelvis brand- och livförsäkringsverksamheten. I all synnerhet gäller detta de försäkringar, som tagas av rederierna själva. Här finnes intet behov av att för vederbörande påpeka försäkringarnas behövlighet. Rederierna äro själva medvetna därom; större rederiföretag göra som regel upp sina försäkringar direkt med bolagen. Även i dessa fall utgår dock provision. I fråga om godsförsäkring är förhållandet givetvis något annorlunda, särskilt när det gäller assuransföretagens inbördes konkurrens om trafikanterna. Men även här torde icke besparingar vara omöjliga att genomföra.

Jämväl administrationskostnaderna vid assuransbolagen synas uppgå till betydande belopp.

3. Speditions-, kommissions- etc. kostnader.

Den inrikes linjesjöfartens kostnader för spedition, kommission etc. för såväl redare som trafikanter uppgingo år 1933 enligt i betänkandet återgivna uppgifter till 1.6 milj. kronor, motsvarande 6.7 procent av totalkostnaderna. Trafi-

kanternas kostnader för spedition etc. uppgingo under samma år till 1 milj. kronor, d. v. s. 4.2 procent av deras totalkostnader.

Spedition förekommer huvudsakligen beträffande gods i utrikes linjefart och särskilt beträffande importgodset, framför allt för sådant gods, som vidarebefordras med land- eller sjötrafikmedel. Beträffande linjefarten förekommer egentlig speditionsverksamhet huvudsakligen i samband med genomgångsbefraktning av gods. Av detta gods går å andra sidan den övervägande delen genom speditörer, som här hava en betydande uppgift att fylla. De få sålunda taga emot godset, befordra det till vederbörande båt eller järnvägsvagn samt ombesörja, att vederbörliga konossement utskrivas. I vissa fall ingå dessa kostnader i frakten. Härutöver ombesörja speditörer hämtning och utkörning av gods.

Linjerederierna hava vanligen på de platser, till vilka trafik upprätthålles, ombud, kommissionärer, vilka hava till uppgift att tillvarataga rederiets intressen på platsen, bedriva ackvisitionsverksamhet samt för rederiets räkning mottaga och utlämna gods. Dessa ombesörja även ytterligare speditionsuppdrag i egentlig mening. Nämnda uppdrag innefatta främst förvaring tillsvidare av gods samt hemforsling och hämtning av gods.

Kommissionärerna äro på de viktigaste platserna vanligen föreståndare för rederiernas egna kontor, under det att andra kommissionärer äro mer eller mindre självständiga. Kostnaderna för kommissionärerna bestridas av rederiet och återfinnas således för trafikanternas del i de av dem till rederiet betalda frakterna.

4. Hamnavgifter, kanalavgifter och andra sjöfartsavgifter.

År 1933 uppgingo den inrikes linjesjöfartens kostnader för hamn- och kanalavgifter, erlagda av såväl redare som trafikanter, till 4.4 milj. kronor, utgörande 18.3 procent av totalkostnaden. De av trafikanterna under samma år erlagda hamnavgifterna för varor uppgingo till 2 milj. kronor, motsvarande 8.3 procent av deras totalkostnader.

Uppbörden av *hamnavgifter för fartyg* utgjorde inklusive grundpenningavgifter totaliter år 1933 i inrikes fart 2.7 milj. kronor och i utrikes fart 3 milj. kronor eller totalt 5.7 milj. kronor. Grundpenninguppbörden utgjorde 165 000 kronor i inrikes fart och 468 000 kronor i utrikes fart.

Uppbörden av *hamnavgifter för varor* utgjorde år 1933 i inrikes fart 3.4 milj. kronor och i utrikes fart 7 milj. kronor. Av berörda avgifter i inrikes fart beräknas omkring 2 milj. kronor komma på linjefart.

Gällande allmänna bestämmelser rörande hamnavgifter återfinnas i förordningen den 31 december 1907 (nr 137) angående taxor å hamnavgifter.

Avgiftsbeloppens storlek fastställes av Kungl. Maj:t efter förslag av hamnägaren, vilken i Sverige vanligen är en stad eller annan kommun, och efter det vederbörande länsstyrelse och kommerskollegium yttrat sig. Hamnavgifterna äro avsedda att utgöra ersättning för begagnande av hamnen med densamma tillhörande inrättningar och få användas allenast för hamnens direkta behov, där ej tillstånd till annan användning meddelats av Kungl. Maj:t. Avgifternas storlek fastställes med hänsyn till detta ändamål. Avgifterna utgå, med vissa undan-

tag och begränsningar, dels för *fartyg* (båt eller pråm), varje gång både vid ankomst till och avgång från hamnen, dels ock för *varor,* som i hamnen lossas eller lastas. Avgifterna bestämmas olika för olika hamnar och äro oberoende av det avstånd, över vilket godset transporterats eller skall transporteras.

Hamnavgifter för fartyg beräknas efter nettodräktigheten; dock att för fartyg av mindre nettodräktighet än 10 ton avgift utgår med ett enhetligt belopp. Fartygsavgifterna bruka för fartyg, vilka ankomma från eller avgå till utrikes ort, bestämmas till annat belopp än för fartyg i inrikes trafik och äro (med undantag allenast för en hamn, Sigtuna) i det senare fallet lägre. Däremot få dessa avgifter, enligt hamntaxeförordningen § 8 mom. 8, icke för utländskt fartyg bestämmas annorlunda än för svenskt fartyg, så framt det utländska fartyget tillhör nation, i vilkens hamnar svenska fartyg behandlas lika med samma nations egna. För fartyg, som kvarligga i hamn mer än 60 dygn, utgår särskild avgift. Fartyg, vilka göra regelbundna resor (efter turlista), fartyg, som passera hamnen utan att utväxla gods eller passagerare, ävensom fartyg, vilka av trängande nöd göra uppehåll i hamnen, äga åtnjuta lättnad i eller befrielse från avgiften.

Befriade från hamnavgifter för fartyg äro båtar av tre tons nettodräktighet eller därunder, kronans fartyg samt utländska örlogsfartyg, fartyg tillhörande privilegierat segelsällskap, dykeri- och bärgningsfartyg, bogseringsfartyg, då de användas för bogsering till och från hamnen av andra fartyg, fartyg på prov- och besiktningsresa samt fartyg, vilka av trängande nöd anlöpa eller återvända till hamnen utan att utväxla gods eller passagerare.

Hamnavgifter för varor bestämmas efter stycketal, vikt eller rymd samt efter godsslag (godsets värde). Varor till eller från utrikes ort bruka beläggas med högre avgifter än varor till eller från inrikes ort. Befriade från hamnavgifter äro varor, tillhöriga försvarsverket, ävensom kronan tillhörande varor, som icke äro avsedda att användas vid bedrivande av industriell eller därmed jämförlig verksamhet; postförsändelser, passagerares reseffekter, varor för vilka avgift å järn- och metallvåg betalas samt varor, vilka tillfälligt ilandsättas från fartyg, som av trängande nöd anlöpt hamnen. För transit- och vederlagsgods gälla vissa särskilda bestämmelser. Gods, som lastas från ett fartyg till ett annat, må endast undantagsvis beläggas med avgift och högst med halv sådan.

Lindring i eller befrielse från fastställd hamnavgift eller andra fastställda taxebestämmelser må ej medgivas viss trafikant utan skall efter bestämd, på förhand kungjord samt kommerskollegium och Kungl. Maj:ts vederbörande befallningshavande delgiven grund tillkomma en var trafikant under lika förhållanden.

Grundpenningar kallas den avgift, som upptages vid anlitande av vissa lastageplatser, d. v. s. enskilda företag tillhöriga förtöjningsplatser för fartyg. Bestämmelser därom äro meddelade i förordning den 31 december 1907 (nr 137).

Enligt densamma kan ägare eller innehavare av lastageplats, varifrån utskeppning i större omfattning av trävaror eller vissa andra varor är avsedd att äga rum och varest särskilda anstalter för sjöfartens trygghet och bekvämlighet åvägabragts, erhålla Kungl. Maj:ts fastställelse av taxa å avgifter (grundpenningar) för fartyg, som anlöpa platsen och begagna sig av berörda anstalter. Avgiften fastställes att utgå för fartyg, som vid platsen lastar eller lossar viss eller vissa i sådant hänseende i taxan angivna varor och begagnar sig av de därstädes åvägabragta sjöfartsanstalterna. Avgiften utgår efter det s. k. bestuvningstonnaget, d. v. s. för varje fartyg med visst belopp för det antal registerton, som enligt i taxan upptagna beräkningsgrunder motsvarar den lastade och lossade mängden av sådana varor.

För fartyg, som huvudsakligen för andra fraktändamål än som nyss nämnts anlöper platsen och begagnar sig av därstädes för sjöfartens trygghet och bekvämlighet åvägabragta anstalter, må grundpenningar uppbäras, dock endast där sådant är i taxan särskilt medgivet. För sådant fall bestämmes i taxan avgiften att utgå med visst belopp vare sig för fartyget eller ock för varje ton av dess avgiftspliktiga dräktighet.

Avgiftsbeloppen må icke under några omständigheter beräknas så högt, att uppbörden för år av samtliga grundpenningavgifter kan antagas överstiga summan av dels 5.5 procent å de värden å anläggningarna, som upptagits i föreskrivet besiktnings- och värderingsinstrument, dels ock underhållskostnaderna, sådana de angivits i värderingsinstrumentet. Det är att märka, att grundpenningar utgå även i de fall, då varor lastas och lossas för lastageplatsägarens räkning.

Vad *kanalavgifter* beträffar torde följande böra framhållas.

Uppbörden av kanalavgifter — som icke i den officiella statistiken specificeras på inrikes och utrikes fart — utgjorde år 1933 1.1 milj. kronor för fartyg och 1.2 milj. kronor för varor eller sammanlagt 2.3 milj. kronor. Av denna summa torde i runt tal två tredjedelar eller ungefär 1.6 milj. kronor kunna uppskattas komma på den inrikes sjöfarten.

Någon författning motsvarande hamntaxeförordningen finnes icke beträffande kanalernas taxeväsende.

Taxorna för statens kanaler fastställas av Kungl. Maj:t efter förslag av vattenfallsstyrelsen. Jämlikt gällande instruktion för vattenfallsstyrelsen med underlydande lokalförvaltningar vid statens vattenfallsverk tillkommer det styrelsen att i särskilda fall medgiva sådan nedsättning i de för kanal fastställda avgifter, vilken kan anses främja kanalens eget ekonomiska intresse eller i övrigt anses skälig. Något direkt förbud mot att medgiva nedsättning för viss trafikant finnes sålunda icke. Från vederbörande i vattenfallsstyrelsen har emellertid upplysts, att beträffande fraktnedsättningar den praxis tillämpas, att var och en, som uppfyller för en viss nedsättning föreskrivna villkor, blir delaktig av densamma.

I här förevarande sammanhang torde vidare böra lämnas en redogörelse för vissa hittills verkställda utredningar rörande sjöfartsavgifterna i allmänhet ävensom för denna frågas nuvarande läge.

Sedan kommerskollegium den 26 september 1921 erhållit uppdrag att verkställa utredning rörande möjligheten och lämpligheten av en omläggning av nuvarande system för beräknandet och uppbörden av allmänna sjöfartsavgifter, med undantag av lotsavgifter jämte hemvägsersättning, samt kollegium år 1924 tillkallat vissa sakkunniga för att biträda vid utredningen, avgåvo dessa sakkunniga (sjöfartsavgiftssakkunniga av 1924) den 23 mars 1927 till kollegium betänkande med förslag i frågan (Statens off. utredn. 1927: 7).

De sjöfartsavgifter, som inbegrepos i utredningen, voro lastpenningar (numera avskaffade), fyr- och båkavgift, statlig isbrytaravgift, hamnavgifter, hamnisbrytaravgifter, grundpenningar, kanal-, sluss- och farledsavgifter, bropenningar, tonavgift, avgift till svenska kyrkan i London samt Danvikspenningar och fattigpenningar i Stockholm.

Över berörda betänkande inhämtade kollegium yttranden från åtskilliga av frågan berörda myndigheter och sammanslutningar. Under år 1929 verkställdes därjämte genom försorg av generaltullstyrelsen och svenska hamnförbundet vissa provdebiteringar beträffande fyr- och båkavgiften, den s. k. sjömanshusavgiften samt rörande hamnavgifterna med huvudsaklig tillämpning av de av sjöfartsavgiftssakkunniga gjorda förslag, varefter resultaten av nämnda provdebiteringar bearbetades av kollegium och hamnförbundet.

Efter det vidare de s. k. 1928 års lotsförfattningssakkunniga den 31 januari 1930 avgivit betänkande med förslag till lotsförordning samt andra författningar och föreskrifter rörande lotsverket, remitterades jämväl detta betänkande med förslag för yttrande till bland andra kommerskollegium.

Sedan ytterligare yttranden inhämtats från myndigheter och sammanslutningar, som beröras av de hithörande spörsmålen, avgav kollegium den 8 mars 1935 utlåtande angående nämnda båda betänkanden, i vad angick vissa principfrågor.

Sedan generaltullstyrelsen, lotsstyrelsen och statskontoret yttrat sig över berörda utlåtande, anmäldes ärendet den 20 juni 1935 av statsrådet och chefen för handelsdepartementet för Kungl. Maj:t.

Departementschefen framhöll därvid till en början, att sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag beträffande de allmänna sjöfartsavgifterna innebure dels en genomgripande omläggning av själva avgiftssystemet och dels åtskilliga andra ändringar i de gällande reglerna för dessa avgifter.

I det förra hänseendet hade de sakkunniga föreslagit, att avgifter av fartyg i allmänhet skulle bestämmas att utgå som en kombination av avgift, beräknad efter fartygets totala inre rymd — totala bruttodräktigheten (tonnageavgift), och av avgift, beräknad efter viktsmängden lossat och lastat gods (lastavgift), samt att åtgärder förty måtte vidtagas dels för sådan omarbetning av skeppsmätningslagstiftningen, att mätningen komme att avse bestämmande av fartygens totala bruttodräktighet såsom grund för beräkning av sjöfartsavgifter i Sverige, dels för sådana tillägg till bestämmelserna i tullstadgan och frihamnsstadgan, att viktsmängden av det gods, som av fartyg lastades och lossades, skulle kunna utrönas.

Gentemot de sakkunnigas förslag om övergång från det nuvarande systemet att beräkna fartygsavgifterna å fartygets nettodräktighet till en beräkning efter den s. k. totala bruttodräktigheten hade, anförde vidare departementschefen, kommerskollegium framfört flera vägande invändningar.

Departementschefen gav sin anslutning till kollegii ståndpunkt, att det nuvarande systemet med nettodräktigheten såsom grund för avgiftsberäkningen tillsvidare borde bibehållas.

Vidkommande därefter det föreslagna systemet att beräkna sjöfartsavgiften hade det — fortsatte härefter departementschefen — allmänt erkänts att detsamma vilade på teoretiskt rättvisa grunder och jämväl skulle medföra vissa påtagliga praktiska fördelar. Det hade emellertid visat sig, att systemet i den praktiska tillämpningen även skulle medföra åtskilliga ogynnsamma eller olämpliga verkningar. Med hänsyn till betydelsen av de invändningar, som sålunda kunde göras mot införandet av det ifrågasatta avgiftssystemet, fann departementschefen sig icke kunna tillstyrka de sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag härutinnan utan ansåg att de nuvarande grunderna för beräknande och uttagande av avgifterna tillsvidare borde i huvudsak tillämpas.

I detta sammanhang erinrade departementschefen om att 1928 års lotsförfattningssakkunniga i sitt betänkande föreslagit en omläggning av lotsavgiftssystemet, därvid till grund för lotsavgifternas beräknande i viss utsträckning skulle läggas det av sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagna, nyss berörda systemet för avgiftsberäkning. Med förmälan, att han senare samma dag komme att i annat sammanhang anmäla frågan om fortsatt utredning beträffande bland annat lotsavgifterna, framhöll nu departementschefen, att samma skäl, som talade mot sjöfartsavgiftssakkunnigas nämnda system, jämväl gjorde sig gällande beträffande lotsavgifterna, i den mån deras beräknande grundades å detta system.

Såväl sjöfartsavgiftssakkunniga som kommerskollegium och statskontoret hade, meddelade härefter departementschefen, uttalat den uppfattningen, att en sänkning av de allmänna sjöfartsavgifterna, närmast fyr- och båkavgiften, vore

önskvärd. Departementschefen förklarade sig hava för avsikt att framdeles anmäla denna fråga för Kungl. Maj:t.

Sjöfartsavgiftssakkunniga hade, anförde härefter departementschefen, förordat införande av skyldighet jämväl för den inrikes sjöfarten att erlägga fyr- och båkavgift. Med hänsyn till det relativt ringa belopp, en sådan avgift beräknades inbringa, samt till den komplicering av avgiftssystemet och den ökade kontroll, dess införande förutsatte, ansåg departementschefen sig ej böra tillstyrka detta förslag.

Härefter fortsatte departementschefen: Frånsett de mera principiella spörsmål, som han nu berört, innefattade sjöfartsavgiftssakkunnigas betänkande och kommerskollegii nämnda utlåtande åtskilliga förslag till ändringar i olika avseenden beträffande de allmänna sjöfartsavgifterna. Det syntes önskvärt att i anslutning till dessa förslag och med utgångspunkt från vad departementschefen förut anfört, en förnyad undersökning verkställdes, i vad mån gällande regler rörande sjöfartsavgifterna borde revideras eller kompletteras. Särskilt syntes därvid böra komma i fråga bestämmelserna om hamnavgifter och om grundpenningar. Beträffande de sistnämnda hade sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagit, att statens befattning med fastställande av taxor å dessa avgifter skulle efter viss period helt avvecklas. Häremot hade kommerskollegium framfört sådana invändningar, att enligt departementschefens åsikt de sakkunnigas förslag på denna punkt icke borde föranleda någon åtgärd. Däremot borde vissa reformer på detta område komma under fortsatt övervägande.

Sjöfartsavgiftssakkunniga hade slutligen, anförde härefter departementschefen, föreslagit vidtagande av åtgärder för avskaffande av nu utgående avgifter till svenska kyrkan i London samt de s. k. Danvikspenningarna och fattigpenningarna i Stockholm. Det vore, framhöll departementschefen, hans avsikt att efter fortsatt utredning inom handelsdepartementet av dessa frågor anmäla dem för Kungl. Majt.

Departementschefen framhöll slutligen, att den undersökning angående de allmänna sjöfartsavgifterna, som han sålunda förordade, torde böra verkställas av kommerskollegium. Därvid borde kollegium, i den mån så funnes möjligt och lämpligt, under utredningens gång till Kungl. Maj:t avgiva förslag i särskilda delar av ämnet.

I anslutning till vad sålunda anförts hemställde departementschefen, att Kungl. Maj:t ville uppdraga åt kommerskollegium att, med utgångspunkt från vad departementschefen i ärendet anfört, verkställa en förnyad utredning angående de allmänna sjöfartsavgifterna med undantag av lotsavgifter och hemvägsersättning, samt till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Departementschefens sålunda gjorda hemställan bifölls av Kungl. Maj:t.

Härefter torde få lämnas en redogörelse för vissa av kommerskollegium till trafikutredningen överlämnade framställningar, vilka hava avseende på, bland annat, frågan om hamnavgifter m. m.

I skrivelse till kommerskollegium den 16 september 1931 berörde *Stockholms rederiaktiebolag Svea* konkurrensen mellan sjöfarten samt järnvägarna och biltrafiken och framhöll därvid, att en av de faktorer, som i hög grad försvårat sjöfartens ställning i konkurrensen, vore de orimligt höga hamnavgifter, som debiterades i de flesta svenska hamnar. Efter meddelande av vissa exempel på

kostnaderna för hamnavgifter framhöll bolaget, att det sade sig självt, att det under berörda förhållanden ställde sig svårt för att icke säga omöjligt för ett rederi att konkurrera om gods av i skrivelsen omnämnt slag med järnvägar och lastbilar, som icke hade att erlägga hamnavgifter och icke heller behövde räkna med lastnings- och lossningsavgifter eller assuranskostnader. Bolaget ansåge givetvis, anfördes vidare i skrivelsen, att hamnarna för sin existens vore beroende av vissa intäkter i form av hamnpenningar på icke blott fartyg utan också gods. Bolaget anhölle emellertid, att i den mån på kommerskollegium kunde bero allt måtte göras för att för vederbörande hamnmyndigheter framhålla nödvändigheten av en väsentlig reducering av gällande hamnavgifter för gods mellan *inrikes* hamnar.

I skrivelse till kommerskollegium den 18 september 1931 framhöll vidare *rederiaktiebolaget Halland & Nornan*, Göteborg, de svårigheter i konkurrenshänseende, som på grund av hamnavgifterna uppstode för den inrikes sjöfarten.

I en den 22 september 1931 dagtecknad promemoria yttrade *generaldirektören och chefen för järnvägsstyrelsen* sig med anledning av nu berörda båda framställningar.

Häri framhölls till en början, att järnvägsstyrelsen icke hade någon erinran mot en sänkning av hamntaxorna. Järnvägsstyrelsen hade med Kungl. Maj:ts gillande vidtagit en analog åtgärd, nämligen undanröjandet i sammanhang med den nya godstaxans införande av praktiskt taget alla hamnspåravgifter. Rederiernas krav på sänkning av hamnavgifterna torde också vara fullt berättigat, åtminstone i fråga om de dyrbaraste varorna.

Den 7 oktober 1931 avgav *föreningen för inre vattenvägar* yttrande över Sveabolagets framställning och anförde därvid bland annat följande:

Även om enligt föreningens mening den synpunkten kunde anläggas, att varje kommuns hamnföretag borde vara berättigat att uttaga avgifter, så avvägda att de årliga driftkostnaderna täcktes och därutöver på längre sikt en förräntning och amortering av det kapital, som av vederbörande kommun investerats i hamnanläggningen, möjliggjordes, torde man icke böra bortse ifrån, att hamnanläggningarna vore avsedda att bereda de samhällen, som i dem nedlagt kapital, betydande såväl direkta som indirekta förmåner, för vilkas ernående vissa uppoffringar kunde vara berättigade. Vid hamntaxornas bestämmande borde avvägning av båda dessa synpunkter äga rum. Att härvid gynna inrikestrafiken för att i stället belasta trafik till och från utlandet med relativt högre avgifter, syntes vara lämpligt i de fall, där så läte sig göra, och i en del taxor för hamnar med avsevärd utlandstrafik hade ju ett dylikt system redan blivit tillämpat. Om en sådan differentiering i ökad utsträckning skulle komma till stånd — givetvis under förutsättning att trafiken på in- och utlandet vore så fördelad, att differentieringen överhuvudtaget hade någon betydelse — torde dock bliva nödvändigt att en något så när enhetlig kutym i detta avseende genomfördes under statens medverkan, till förebyggande av en olämplig konkurrens mellan olika hamnar. Beaktas borde, att man vid avvägande av hamnavgifter för den utländska trafiken måste taga hänsyn även till avgiftsförhållandena i vissa icke svenska hamnar. Utan att i frågans nuvarande läge kunna taga ställning till huru en differentiering i hamnavgifterna mellan inrikes- och utrikestrafik borde skäligen avvägas, vore föreningen dock för sin del av den meningen, att en utredning härom vore väl motiverad, och ville förorda att en sådan utredning komme till stånd genom kommerskollegii försorg. Kunde därjämte en dylik utredning leda

till en större enhetlighet i taxesättningen de olika hamnarna emellan, alldeles frånsett nyssberörda differentiering med avseende på inrikes- och utrikestrafiken, torde därmed icke så litet vara vunnet i den riktning, varåt de remitterade framställningarna syftade.

Slutligen avgav *svenska hamnförbundet* den 30 januari 1932 utlåtande i ärendet och anförde därvid huvudsakligen följande:

Vid avvägningen av hamnavgifter strävade man efter att tillämpa den principen, att den sammanlagda årliga avgiftsuppbörden i en hamn icke finge beräknas större än summan av ränta och viss amortering å anläggningskapitalet samt drifts- och underhållskostnader för hamnen. Hänsyn toges också till hamnstadens direkta och indirekta fördelar av hamnen. Hamnarna utnyttjades icke i förvärvssyfte; deras medel finge användas endast för hamnarnas direkta behov, där ej tillstånd till annan användning meddelades av Kungl. Maj:t.

På grund av de synnerligen olika trafikförhållandena inom de svenska hamnarna hade hamnavgifterna avvägts så, att hamnavgiftsinkomsten på mycket olika sätt fördelats på fartygsavgifter och varuavgifter samt på in- och utrikestrafik. De synnerligen olika förutsättningar, under vilka våra hamnar arbetade, och den därav föranledda olikheten i hamntaxornas uppbyggande gjorde det mycket svårt för att icke säga omöjligt att överlag sänka hamnavgifterna för viss trafik. Det måste främst ankomma på vederbörande lokala myndigheter att själva bedöma i vad mån en sänkning kunde verkställas. Förbundet hade i cirkulärskrivelse till sina medlemmar framhållit vissa synpunkter på föreliggande spörsmål, samt uppmanat sina medlemmar att vid verkställande av taxesänkningar taga hänsyn därtill, att hamnavgifter i likhet med övriga kostnader för en sjötransport vore att betrakta såsom en del av frakten. Huvudparten av klagomålen mot hamnavgifternas höjd torde sammanhänga därmed, att spänningen mellan högsta och lägsta varuavgiftssatsen vore alltför stor. Principen för varuavgiftssatsernas avvägning hade tidigare varit och vore i viss utsträckning alltjämt den, att avgifterna fastställdes huvudsakligen med hänsyn till varornas värde. Självfallet vore varuvärdet en betydande faktor att räkna med härvidlag. Men den vore icke den enda. Ett ensidigt tillämpande av värdeprincipen vid taxans differentiering medförde också skärpta anpassningssvårigheter under tider av starkt prisfall såsom under de senaste åren. Hamnarnas möjligheter att verkställa avgiftssänkningar vore emellertid ganska begränsade. Under en taxas giltighetstid av i regel fem år kunde som bekant väl sänkningar äga rum men icke höjningar, varför varje ändring medförde en inkomstminskning för en hamn, försåvitt icke ökad trafik kunde bli en följd av densamma. Mera genomgripande ändringar i taxorna kunde därför verkställas blott i samband med uppgörande av förslag till ny taxa.

Skulle en allmän nedsättning av hamnavgifter för den reguljära inrikes trafiken verkställas, så innebure detta en särskild förmån för denna sjöfart, vilken, i den mån den icke utginge på annan sjöfarts bekostnad, finge betalas av kommunerna. I själva verket torde den reguljära inrikessjöfarten redan nu genom de ganska allmänna och betydande nedsättningar i hamnavgifter, som gällde för densamma, erhålla en icke obetydlig särskild förmån, då hamnarnas prestationer för denna sjöfart väl snarare vore större än mindre än de, som komme annan sjöfart till del.

Det låge emellertid i de olika hamnarnas eget intresse att var för sig vidtaga de åtgärder, som de funne lämpliga och ekonomiskt möjliga, för att upprätthålla

den inrikes sjöfarten. Förbundet hade erhållit meddelande från sina medlemmar, att ett betydande antal hamnar gjort avsevärda nedsättningar i varuavgifterna samt att många hade för avsikt att ytterligare verkställa sådana. I regel torde emellertid en nedsättning av hamnavgifterna icke spela en avgörande roll för sjöfarten. Av större betydelse syntes vara, att mottagnings- och lastningskostnaderna nedbringades, och härutinnan kunde även rederierna medverka till ett önskat resultat. Detta gällde också rederiernas fraktpolitik, som självfallet kunde föranleda att transporter undandroges sjöfarten. Även i övrigt torde olika sjöfartsintressenter kunna medverka till en rationalisering inom sjötransportväsendet.

Vad beträffade statens ställning till inrikessjöfarten erinrades därom, att nämnda sjöfart vore befriad från statliga sjöfartsavgifter. Föreliggande förslag till sjöfartsavgifternas omreglering innebure också i stort sett avgiftsbefrielse för densamma. Några lättnader i avgiftshänseende syntes alltså statsmakterna icke kunna bereda den inrikes sjöfarten.

Undersökning rörande annonsering i Post- och Inrikes tidningar av fraktnedsättningar, medgivna av olika järnvägsförvaltningar.

I kap. III. D. 1 b) har redogörelse lämnats för gällande bestämmelser rörande offentliggörande av utav järnvägsförvaltning gjord ändring av befordringsavgifterna eller villkoren för dessas tillämpning m. m.

För att giva en överblick av betydelsen och omfattningen av den genom nämnda bestämmelser påbjudna annonseringen i Post- och Inrikes tidningar hava vissa undersökningar utförts. För vart tredje år från och med år 1926, d. v. s. 1926, 1929, 1932 och 1935, hava annonserna undersökts under månaderna april—september för varje år.

Resultatet av undersökningarna har åskådliggjorts i bifogade tabell, vilken visar annonseringen av nedsättningar i statens järnvägars inrikes och utrikes trafik samt i de enskilda järnvägarnas trafik.

Undersökningen visar, att samtliga järnvägsförvaltningar sammanföra ett flertal nedsättningar i samma annons.

Av landets till omkring 80 uppgående järnvägsförvaltningar hava under varje undersökt period, förutom järnvägsstyrelsen, högst fyra haft annonser införda. Härvid är dock att märka, att nedsättningar i samtrafik över statens järnvägar jämte enskild järnväg bliva kungjorda i statens järnvägars annons även vad beträffar den enskilda delsträckan.

Beträffande statens järnvägars nedsättningar införas annonser för inrikes och utrikes trafik var för sig en à två gånger per månad. De enskilda järnvägsförvaltningar, som överhuvudtaget annonserat, hava företagit annonsering i genomsnitt varannan månad. Av de enskilda järnvägsförvaltningarna är det endast en (Göteborg—Dalarna—Gävle) som i alla undersökta fall haft minst en annons per månad. Genomsnittliga antalet annonser per järnväg och månad visar tendens att sjunka.

Antalet nedsättningar per annons är störst beträffande statens järnvägars inrikes trafik med maximum för år 1932 med i genomsnitt ett sextiotal. Att märka är vidare, att nedsättningar i statens järnvägars inrikes trafik ofta innefatta en mångfald stationsrelationer i samma nedsättningsfall. För statens järnvägars utrikes trafik och de enskilda järnvägarna äro annonserna vanligen så avfattade, att fallen avse enstaka eller ett fåtal stationsrelationer.

Prolongationer, ändrade villkor m. m. annonseras endast beträffande statens järnvägars inrikes trafik.

Av särskilt intresse är att se, huru de olika järnvägsförvaltningarna uppfattat begreppet ofördröjligen i järnvägstrafikstadgans § 7. Det visar sig, att vissa annonser från enskilda järnvägar innehållit fraktnedsättningar, vilka börjat att gälla mer än ett halvt år före annonsens datum. Beträffande såväl statens som enskilda järnvägar börja ett stort antal nedsättningar att gälla tidigare än en månad före annonsens datum. Detta antal är beträffande statens järnvägars inrikes trafik i genomsnitt knappast hälften, för utrikestrafiken knappt en fjärdedel och för de enskilda järnvägarna närmare två tredjedelar. Siffrorna för statens järnvägars inrikes trafik visa en utpräglad stegring med högsta siffran, omkring tre fjärdedelar, för år 1935.

Bland de av statens järnvägar annonserade nedsättningarna i inrikes trafik finnas några, som redan upphört att gälla vid annonsens datum. Övervägande antalet av dessa fall kommer på år 1935, vilket torde sammanhänga därmed, att detta år nedsättningar fastställts att gälla för viss bestämd tid i betydligt större utsträckning än tidigare, då ett stort antal nedsättningar gällde tills vidare.

I nedsättningsannonserna angivas godsslag, stationsförbindelser och nedsättningens giltighetstid. Vanligen angivas även nedsättningsvillkor och nedsatt frakt. Undantag äro annonserna om statens järnvägars nedsättningar i utrikes trafik de senaste åren samt en i en enskild järnväg det senaste året, vilka för närmare upplysningar hänvisa till vederbörande tjänsteställe.

Sammanställning av undersökning rörande i Post- och Inrikes tidningar annonserade fraktnedsättningar under månaderna april—september åren 1926, 1929, 1932 och 1935.

	Statens järnvägars inrikes trafik				Statens järnvägars utrikes trafik				Enskilda järnvägar			
	1926	1929	1932	1935	1926	1929	1932	1935	1926	1929	1932	1935
Antal annonserande järnvägsförvaltningar	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	4	3
Genomsnittligt antal annonser per järnvägsförvaltning och månad	1.7	1.3	1.0	1.0	2	2.2	1.5	1.5	0.8	0.5	0.6	0.3
Genomsnittligt antal nedsättningar per annons	17	27	64	50	2	5	5	5	12	20	14	9
Genomsnittligt antal prolongationer m. m. per annons . . .	2	5	10	26	—	—	—	—	—	—	—	—
Av annonserade nya nedsättningar hava i genomsnitt trätt i kraft före annonsens datum: tidigare än 6 månader procent	—	—	—	—	—	—	—	—	9	15	—	—
» » 1 månad »	22	40	40	74	5	27	31	9	55	60	59	60
Antalet fall, som upphört att gälla före annonsens datum . .	2	—	2	11	—	—	—	—	—	—	—	—

Bilaga 6.

Redogörelse för i vissa länder gällande bestämmelser angående rätten att medgiva fraktnedsättningar i järnvägstrafik särskilt i konkurrens med andra trafikföretag.

1. Danmark.

Statsbanetaxan fastställes i Danmark genom lag. Nedsättningar lämnades tidigare överhuvud icke av direktoratet för statsbanorna eller ministern, utan fordrades härför av riksdagen godkänd ändring i taxelagen. År 1925 infördes emellertid i dansk takstlov § 65 följande bestämmelser:

»Ministeren for offentlige Arbejder kan fastsætte Regler, hvorefter Generaldirektøren i særlige Tilfælde, hvor Hensynet til Driftens Økonomi maatte gøre det ønskeligt, kan nedsætte Taksterne med indtil 50 p Ct. for Personer og 33⅓ p. Ct. for Gods og levende Dyr.»

Rörande anledningen till och innebörden av denna författningsändring har trafikutredningen från järnvägsledningen i Danmark under hand inhämtat följande.

Anledningen till nedsättningsinstitutets införande var, att biltrafiken upphävt järnvägarnas tidigare faktiska monopol. Den nya lagbestämmelsen tillkom utan gensagor från något håll, varvid emellertid är att märka, att någon egentlig motsvarighet till de svenska handelskamrarna eller kommerskollegium icke finnes.

Nedsättningar av stor eller principiell betydelse lämnas av generaldirektoratet, andra nedsättningar lämnas av transportagenter, 15 till antalet, som äro spridda i landets olika delar och som ha att följa givna direktiv. Nedsättningar med medgivna 33⅓ procent lämnas sällan och aldrig beträffande låga tariffer.

Nedsättningar lämnas oftast i form av avtal, vilka äro hemliga. Ej ens stationerna ha kännedom om dem. Alla tänkbara villkor förekomma i avtalen. Med trafikens omfattning stigande nedsättningar äro vanliga.

Antalet avtal överstiger 2 000. De löpa i regel med tre månaders uppsägning.

Något större missnöje i landet har denna ordning icke framkallat. Klagomål över olika behandling av trafikanterna hava icke varit vanliga. I regel tillser man ock, att trafikanter i samma förbindelser och med ungefär lika stora mängder av samma slags gods få motsvarande nedsättningar.

Den danska ordinarie taxan, som senast sänktes år 1929, är på grund av sjökonkurrensen starkare fallande än den svenska. Någon formell motsvarighet till den svenska samtrafiktaxan, gällande även för enskilda järnvägar, finnes ej. Vid de enskilda järnvägarna tillämpas i samtrafik snittariffer, men statsbanornas tariffer i samtrafik äro lägre än i egen trafik. Å danska statsbanorna tillämpas alltid principen »egen väg».

Enskilda järnvägar hava högre tariffer än statsbanorna och rätt att vidtaga nedsättningar med procent som bestämmes av ministern.

2. England.[1]

Genom the Road and Rail Traffic Act av år 1933 befriades de engelska järnvägsbolagen från några av de begränsningar i deras rätt att handhava taxeväsendet, som under äldre tider införts i syfte att förebygga missbruk av järnvägarnas dåvarande monopolställning. För att rätt fatta innebörden av denna ändring i författningarna är det nödvändigt känna tidigare stadganden i berörda avseende, vilka därför nedan i korthet anges.

Maximifrakter i järnvägstrafik stipulerades redan tidigt i de parlamentsakter, genom vilka koncession till viss järnväg beviljades. Allmänna bestämmelser rörande taxeväsendet intogos i the Railway Regulation Acts av 1840 och 1842 samt the Railway Clauses Consolidation Act av 1845. I den sistnämnda förpliktades järnvägsbolagen att tillämpa lika avgifter för trafik under lika omständigheter, d. v. s. vid befordran av gods tillhörande samma varuslag mellan samma orter, en bestämmelse, som intagits även i svensk författning.

I the Railway and Canal Traffic Act av år 1854 förpliktades järnvägsbolagen att icke gentemot någon trafikant eller beträffande någon vara tillämpa frakter, som innebure ett obilligt tillbakasättande eller oberättigad förmån. Bevisskyldigheten huruvida en förmån, som medgavs viss trafikant eller trafikantgrupp, vore berättigad eller icke, ålåg härvid järnvägen. Den skulle anses som berättigad, när den var motiverad av ett allmänt intresse, när större godsmängder lämnades för befordring av viss trafikant, när godset lämnades i lämpligare förpackningar, i fulla vagnslaster eller på regelbundna tider.

Efterlevnaden av bestämmelserna angående lika behandling av alla trafikanter övervakades noga av härför bildade trafikantsammanslutningar. Järnvägsbolagen kunde härvid icke undandraga sig vaksamheten från trafikanter, vilkas verksamhet ofta starkt påverkades av att förmåner i frakthänseende, som de själva icke kunde erhålla, lämnades åt deras konkurrenter.

En allmän taxereform påbjöds genom the Railway and Canal Traffic Act av år 1888, varvid avsågs att införa enhetlighet i godsindelning och taxebestämmelser för alla banor. Uppgjorda förslag till taxor vid olika banor granskades därefter av Board of Trade och fastställdes genom parlamentsakter. Järnvägsbolagen förblevo emellertid oförhindrade att fastställa lägre taxa, grundad på principen, vad trafiken kan bära, samt medgiva särskilda nedsättningar, förutsatt att de ej medförde en oberättigad förmån.

Järnvägsbolagens strävanden att i början av 1890-talet införa viss taxehöjning framkallade en stark opposition, vilken ledde till the Railway and Canal Traffic Act av år 1894. Genom denna påbjöds, att det skulle åligga järnväg att vid överklagande bevisa, att taxehöjning, som gjorts efter år 1892, vore motiverad, detta oberoende av om taxehöjningen låge inom de maximitariffer, som fastställts genom parlamentsakter. Vid 1892 års slut tillämpade frakter (inkl. nedsättningar) blevo härvid praktiskt taget maximitariffer. Höjning fick ifrågakomma huvudsakligen endast i samband med ökning av driftkostnaderna.

Till lättnad av de allmänna domstolarnas arbetsbörda, som starkt ökats genom mängden av järnvägstaxemål, inrättades år 1888 en järnvägsdomstol, kallad the Railway and Canal Commission, med uppgift att handlägga frågor

[1] Använd litteratur (förutom lagtext m. m.):

E. Gilbert Woodward: »The Road and Rail Traffic Act 1933. The complete text as passed by parliament, edited, with an introduction, explanatory notes, tables of cases and statutes and a complete index.»

rörande av järnvägsbolagen beviljade förmåner i frakthänseende, skäligheten av fraktavgifter samt tvistemål mellan järnvägsbolagen och trafikanterna eller mellan järnvägarna inbördes. Till 1921 handlade denna domstol järnvägsfrågor av de flesta slag; efter 1921 års nyordning av det engelska järnvägsväsendet och inrättandet av en ny taxedomstol har kommissionens betydelse starkt minskats.

Genom 1921 års Railway Act övergav man det gamla systemet med sinsemellan konkurrerande olika järnvägar och avsåg få till stånd ett samarbete mellan ett fåtal stora järnvägsbolag, som bildats genom fusionering.

Särskilt kommunikationsdepartement upprättades redan år 1919, och det blev ett av departementets viktigaste åligganden att revidera järnvägsbolagens taxor. En ny godsklassifikation utarbetades av en år 1919 tillsatt rådgivande kommitté, Advisory Committee, och en ny domstol, the Railway Rates Tribunal, upprättades genom 1921 års lag. Utarbetade nya taxor fastställdes att gälla från den 1 juni 1928.

I 1921 års akt föreskrevs, att den för varje järnvägsbolag fastställda järnvägstaxan skulle betraktas som en standardtaxa. Med standardtaxan avsågs att åstadkomma en standardinkomst, vilken vid ekonomisk drift skulle säkerställa en nettoinkomst, motsvarande de fusionerade bolagens samlade nettoinkomst år 1913. Det ålåg the Railway Rates Tribunal att varje år revidera taxorna och att härvid ha uppmärksamheten fäst på, vilka taxor bäst vore ägnade att leda till en i allmänt intresse liggande utveckling av järnvägstrafiken.

För det fall att ett bolags nettoinkomst väsentligt överstege dess standardinkomst, hade bolaget rätt att för egen räkning behålla endast 20 procent av överskottet, medan övriga 80 procent skulle reserveras för taxesänkningar. Därest å andra sidan nettoinkomsten bleve mindre än standardinkomsten, så kunde domstolen, om bristen icke föranleddes av otillbörligt kostsam drift, höja standardtaxan. Sådan höjning har dock hittills icke begärts eller blivit beviljad. Taxedomstolen hade vidare befogenhet att modifiera avgifterna enligt standardtaxan på framställning av ett annat järnvägsbolag eller vissa av Board of Trade nämnda trafikantsammanslutningar m. fl.

Åt taxedomstolen gavs befogenhet att bland annat handlägga frågor om undantagsfrakter. I 1921 års Railway Act föreskrevs att bolagen skulle äga medgiva undantagstariffer för godsbefordring, på villkor att meddelande härom inom fjorton dagar ingavs till kommunikationsdepartementet. Ingen sådan taxenedsättning fick emellertid träda i kraft utan medgivande av taxedomstolen, såvida den var mindre än 5 procent eller mer än 40 procent lägre än motsvarande standardtariffer. Allmänhetens och trafikanternas intressen tillgodosågos även genom den bestämmelsen, att ministern borde hänvisa annan fråga om taxenedsättning till taxedomstolen, om han ansåg, att ifrågavarande taxenedsättning vore menlig för viss trafikantgrupp eller skulle äventyra uppnåendet av järnvägsbolagets standardinkomst. Domstolen ägde vidare att efter företagen undersökning revidera järnvägsbolagens standardtaxor ävensom upphäva eller modifiera undantagsfrakterna.

Ett järnvägsbolag finge icke vare sig höja eller upphäva en undantagstariff, som blivit fastställd av taxedomstolen, utan dennas medgivande, men bolaget ägde däremot att när som helst upphäva eller reducera en undantagstariff, så snart den, utan att hava blivit fastställd av taxedomstolen, vore begränsad till högst 40 procent under standardtariffen och åtgärden inom föreskriven tid anmälts till departementet.

Härvid gällde 30 dagars uppsägning; dock att, om någon erinran häremot gjordes av trafikant hos domstolen, denna ägde träffa avgörande efter att ha hört järnvägen. Efter uppsägningstiden ägde en trafikant icke rätt att resa erinran, såvida icke verkan av undantagstariffens upphävande komme att medföra högre fraktsatser än som gällde vid tiden före undantagstariffens medgivande.

Taxedomstolen ägde även inskrida vid besvär över otillbörlig konkurrens gentemot kust- och kanaltrafiken. För att dylikt besvär skulle med utsikt till framgång kunna anföras, fordrades emellertid, att det skulle kunna visas, att medgivna frakter vore skadliga icke för sjöfarten utan för allmänheten, ävensom att de vore otillräckliga ur självkostnadssynpunkt. I praktiken har det visat sig vara fullständigt omöjligt att under angivna omständigheter vinna framgång i sjöfartens besvärsmål över för låga järnvägsfrakter.

Genom vissa bestämmelser i lagen sörjdes även för offentliggörandet av standardfrakter och villkor i övrigt för godsbefordringen. Vidare voro järnvägsbolagen skyldiga att vid varje godsexpedition för inspektion av offentlig myndighet tillhandahålla en taxebok, innehållande samtliga detaljer rörande taxorna, nedsättningstariffer från stationen samt avgifter för forsling å väg av gods från och till stationen.

Beträffande persontarifferna hava järnvägsbolagen erhållit större rättigheter att bevilja nedsättningar än beträffande frakterna för gods. De äga sålunda göra huru stora nedsättningar som helst utan att nedsättningen behöver underställas taxedomstolen. Godkännande av järnvägsbolagens förslag till persontaxa lämnas undantagslöst, försåvitt icke viss nedsättning anses vara skadlig för viss trafikantgrupp eller äventyra uppnående av standardinkomsten. Verkan av nedsättning i personavgifterna för andra transportföretag är icke föremål för taxedomstolens övervägande.

Med 1921 års Railway Act avsågs att följa en gyllene medelväg mellan tidigare tillstånd av fri konkurrens mellan skilda järnvägar och ett statsbanesystem. Vid en sådan organisation förmenades varken trafikanter eller aktieägare i järnvägarna skola bliva lidande; alla skulle de erhålla del i järnvägssystemets välsignelse under statens ledning och kontroll. Olyckligtvis kom emellertid lagen till stånd under en tid, då man ännu trodde på fortvaron av det blomstrande affärslivet under de första efterkrigsåren. När detta tog slut och affärslivet minskades, började emellertid motortrafiken att blomstra upp. Till följd härav har icke något järnvägsbolag kunnat uppnå sin avsedda standardinkomst. I stället hava förlusterna blivit så allvarliga, att de blygsamma lättnader, vilka staten numera medgivit, få väntas bliva otillräckliga, såvida icke en kraftig återuppblomstring av affärslivet kommer att äga rum.

Sedan år 1928 hava utredningar fortgått i syfte att få till stånd en reglering av förhållandet mellan järnvägs- och landsvägstrafik. The Royal Commission of Transport avgav sitt slutbetänkande år 1930. Bortsett från the Road Traffic Act av år 1930, varigenom licenser infördes för automobiler i persontrafik, vidtogos emellertid icke några omedelbara steg i anledning härav, utan tidigare konkurrens mellan järnvägar och bilar om godstrafiken fortgick obehindrad. I april 1932 anordnades emellertid en konferens mellan ledande personer i järnvägs- och biltrafik, som efter ordföranden är känd under namnet Salter-konferensen. Konferensen avgav sitt betänkande i juni 1932 och uttalade sig här i stort sett till förmån för en reglering av landsvägstrafiken snarare än för järnvägsbolagens befriande från dem åvilande förpliktelser. Vid

framläggande av Road and Rail Traffic Act av år 1933 har regeringen försökt befria järnvägsbolagen från även vissa andra dem åvilande förpliktelser, än som föreslagits av Salter-konferensen. Regeringen har härvid tydligt tagit intryck av domstolsutslaget i det s. k. Robinsonfallet, i vilket järnvägens handicap i taxehänseende gentemot landsvägstrafiken tydligt ådagalagts.

Berörda fall hänförde sig till en fraktnedsättning, som av Great Western Railway Company medgivits till en kvarnfirma Robinson i Bristol, och som innebär tillämpandet av en enhetsfrakt av 7 sh. 2 d. från en ort Avonmouth till alla Great Westerns stationer. Nedsättningen trädde i kraft år 1931 utan att dessförinnan ha underställts taxedomstolens godkännande. Detta innebar ett uppenbart brott emot lagen, enär nedsättningen var dels mindre än 5, dels större än 40 procent och helt och hållet bortsåg ifrån befordringslängdens storlek, medan enligt gällande författning fraktsatserna alltid skulle bygga på viss avgift per tonmil (tonkm). Å andra sidan skulle uteblivandet av berörda fraktnedsättning ha föranlett firman Robinson att sända alla sina godstransporter på landsväg. Först i september 1932 vände sig järnvägsbolaget till taxedomstolen för fastställande av fraktnedsättningen, vilken på ovan anförda skäl nekades. Bolaget vädjade då till högre rätt, som dock avvisade framställningen i de mest eftertryckliga ordalag. Efter att ha påvisat, att, hur lämplig överenskommelsen i fråga än kunde vara för firman Robinson och järnvägsbolaget, den likväl måste anses skadlig för andra trafikanter, vilka icke hade några motsvarande fraktsatser, uttalades i domen, att det brott emot lagen, som bolaget fortsättningsvis begick, vore oförlåtligt och beklagligt, och att järnvägsbolagen hade mottagit stora och på samma gång verkligt värdefulla privilegier i utbyte mot vissa förpliktelser och måste fullfölja dessa, även om det gällde the Great Western Railway Company.

I the Road and Rail Traffic Act av år 1933 fingo järnvägarna, med ändring av tidigare bestämmelser, rätt att träffa överenskommelse med viss trafikant om tillämpning av »avtalade» frakter, vilka icke längre behövde baseras på befordringslängden. För tillämpning av avtalade frakter kräves dock godkännande av taxedomstolen, som kan ges för viss period eller utan tidsinskränkning.

Efter framställning om sådant godkännande kan gensaga avges av annan trafikant, vars affärsrörelse ogynnsamt påverkas av fraktnedsättningen eller av sammanslutning. Taxedomstolen har vid prövning av ärendet att taga hänsyn till de avtalade frakternas inverkan i avseende dels på järnvägsbolagets nettoinkomst, dels på den klagandes affärsrörelse, samt huruvida de avtalade frakterna äro nödvändiga för att säkerställa kvarhållandet vid järnvägarna av den trafik, varom fråga är i avtalet, eller om ej detta syfte kan lämpligen vinnas genom en allmän undantagstariff. Befinnes så vara fallet, får den avtalade frakten ej godkännas. Har avtal godkänts utan tidsinskränkning, äger annan därav intresserad trafikant eller sammanslutning att kräva revision när som helst efter ett års förlopp, varvid frågan upptages till förnyad prövning av taxedomstolen. En trafikant, som anser viss åt annan lämnad nedsättning skadlig för sin rörelse, äger ock att hos taxedomstolen alternativt begära tillämpning för egen räkning av de avtalade frakterna.

I mån som en avtalad frakt kan anses innebära ett oberättigat företräde eller medföra olikhet i frakthänseende för skilda trafikanter, så innebär densamma tydligen en avvikelse från vissa stadganden i 1845 och 1854 års järnvägsakter. En undantagsbestämmelse har emellertid, på framställning av intressenter för hamnarna, vilka under någon tid känt konkurrensen från hamnar, som ägas

av järnvägar, blivit inskjuten, genom vilken de av järnvägarna ej ägda hamnarna avses skola skyddas från alltför svår konkurrens på grund av avtalade frakter. Om sådana hamnintresserade ha anledning anse, att vissa hamnar bliva på ett oberättigat sätt tillbakasatta, ha de rätt att inlägga gensaga hos the Railway and Canal Commission och äga härvid att åtnjuta samma skydd mot oberättigat företräde som enligt 1854 och 1888 års järnvägsakter. Det torde förutsättas, att sådana framställningar skola avgöras hos taxedomstolen, om nämnda kommission avskaffas.

Alla avtalade frakter skola inberättas till vederbörande minister och äro föremål för årlig revision i likhet med undantagstariffer enligt 1921 års järnvägsakt. I själva verket innebär 1933 års lag i berörda hänseende endast, att taxedomstolen numera har rätt att stadfästa en undantagstariff, som gäller för viss trafikant, även om den icke är grundad på befordringslängden och ur tarifftteknisk synpunkt kan anses innebära en oberättigad förmån. Den ger däremot icke järnvägsbolagen fria händer att efter godtycke tillämpa olika frakter för olika trafikanter.

Järnvägsbolagen kunna vidare icke omedelbart få i kraft en avtalad frakt, på sätt deras konkurrenter kunna. I praktiken torde emellertid detta icke få anses vara någon allvarligare olägenhet, enär järnvägsbolagen icke torde komma att träffa fraktavtal med andra än större firmor eller grupper av småfirmor för gods i stora partier och för längre tider, antagligen på villkor att all dylik trafik skall skickas med järnväg. Beträffande sådana fraktavtal har man icke så stort behov av snabba avgöranden som när fråga är om enstaka sändningar.

Kort sagt, järnvägarna ha enligt den engelske kommentatorn Woordwards åsikt i berörda avseenden endast fått viss lättnad, vilken för länge sedan bort lämnas, och handelsintressena, vilka önska legitim och rättvis tävlan mellan olika befordringsmedel, behöva icke hysa någon oro över en lagstiftning, som gör järnvägs- och biltrafiken mera likställda i konkurrensen.

Såsom tidigare anförts har den inrikes sjöfarten genom 1921 års lag erhållit visst teoretiskt skydd, som dock av sjöfarten befunnits vara fullkomligt ineffektivt. Med viss bestämmelse i 1933 års akt avses att tillrättalägga detta förhållande. Genom densamma äger varje representant för kustsjöfarten att till kommunikationsministern inlägga gensaga i fall, då vare sig avtalad frakt eller undantagstariff vid järnväg innebär nackdel för sjöfarten. Om ministern efter hörande av Board of Trade finner, att framställningen sammanhänger med nationella intressen, så kan han hänskjuta ärendet till taxedomstolen. Vid ärendets prövning har denna att taga i betraktande frakternas storlek vid befordring med fartyg, järnväg eller lastbil, varjämte domstolen kompletteras med en medlem, som äger särskild förfarenhet beträffande den inrikes sjöfarten.

Genom denna bestämmelse ha representanterna för den inrikes sjöfarten kommit uti ett vida bättre läge än enligt 1921 års akt, särskilt i betraktande av att de själva äga att tillämpa vilka frakter som helst utan någon statlig kontroll.

I övrigt innehåller 1933 års akt vissa lättnader för järnvägarna, vilka emellertid ur taxesynpunkt sakna större betydelse. Sålunda ha järnvägarna medgivits rätt att medgiva nedsättningar med mindre än 5 procent utan att sådan nedsättning skall behöva prövas av taxedomstolen.

Taxedomstolens sammansättning framgår icke av tillgänglig litteratur. The Railway and Canal Commission enligt 1888 års lag bestod emellertid av tre

medlemmar, två fast utsedda, den tredje, som tillika var president, skulle vara överdomare (High Court Judge). Däremot finnes ett utdrag ur 1921 års Act, som i viss mån belyser domstolens arbetsmetoder.

Domstolen äger anställa sekreterare och nödig personal i övrigt, dock högst 10.

Samtliga utgifter förskotteras av staten, men gäldas av järnvägsbolagen.

Arbetsordning för taxedomstolen utarbetas av denna och fastställes av lordkanslern, lordpresidenten för sessionsdomstolen och transportministern.

Domstolens säte är London, men sessioner kunna hållas å annan ort, som med hänsyn till målets art befinnes tjänlig.

Två juryer tillsättas:

en allmän jury, bestående av 36 personer, uptsedda

22 av presidenten för the Board of Trade, representerande näringslivet,

12 av socialministern (Minister of Labour), representerande personalens (»the Labour») och de resandes intressen,

2 av ministern för jordbruk och fiske.

en järnvägsjury, bestående av

11 representanter för de stora järnvägsbolagen och

1 representant för småbanor, utsedda av transportministern.

Vid förfall för presidenten respektive ordinarie medlem av domstolen inträder jurymedlem, varvid president utses av lordkanslern, medlem av ministern.

Vid behov kan domstolen utökas med två extra medlemmar, utsedda en ur allmänna och en ur järnvägsjuryn, av ministern.

Dom faller efter röstetal.

Vad får erläggas efter ärendets art till Court of Appeal eller Court of Session.

3. Frankrike.[1]

Taxeväsendet vid de franska järnvägsnäten står under statlig kontroll. Av ålder har gällt, att ingen tariff eller därå beviljad nedsättning fått träda i kraft, innan den blivit stadfäst av vederbörande minister. En sådan »homologation» har kunnat meddelas först efter rundlig tid, enär handelskammare m. fl. dessförinnan skolat höras. Medgiven nedsättning har icke heller kunnat upphävas eller höjas förrän efter ett års uppsägningstid. Dessa stadganden, vilka blivit i viss mån uppmjukade genom dekret av 30 december 1933 och 19 januari 1934, ha inneburit ett svårt handicap för järnvägarna i deras konkurrens med automobiler och sjöfart.

Viktigare än de åtgärder, som vidtagits i syfte att giva järnvägarna ökad möjlighet att i sin taxepolitik tillämpa kommersiella synpunkter och metoder, hava emellertid hittills de många åtgärder varit, genom vilka man vill uppnå *dels* en fördelning av olika slag av trafik på för trafiken mest lämpliga kommunikationsmedel, *dels* i samband härmed begränsning av tonnaget i biltrafik och sjöfart och *dels* ett närmande av de villkor, under vilka sagda transport-

[1] Använd litteratur:

»Le problème des transports». Rapport av M. Josse, godkänd av le conseil national économique.

»La tariffication des chemins de fer français» av M. Brion. Revue génerale des chemins de fer 1934: 5.

»Neuordnung der französischen Eisenbahnen». Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1934: 5.

»Wettbewerb durch Kraftwagen, Schiff und Flugzeug». Monatschrift der internationalen Eisenbahnkongress-Vereinigung 1935: 3.

Hamacher: »Die Neuordnung des Eisenbahnwesens und der Kraftwagenwettbewerb in Frankreich» 1935.

grenar göra sin prisbildning, till de villkor och bestämmelser, som gälla för järnvägarna. Innan taxeväsendet blir närmare behandlat, skall därför redogörelse lämnas för nyssberörda åtgärder.

Nedan anföras några uppgifter till belysande av konkurrensens omfattning. Vad först angår den inrikes sjöfarten, så visar denna, sedan snabbgående motorskutor insatts i trafik, en mycket stark utveckling. Det använda nettotonnaget i kanalfart har från 1928 till 1933 ökats med 4 procent, medan järnvägstrafiken under samma tid minskats med 24 procent.

Lastbilarnas antal har ökats från 201 000 år 1924 till 434 000 år 1932. Ökningen i lastbilstonnage är vida större, då nyanskaffade bilar haft större lastförmåga än de äldre. Man räknar med en ökning av antalet nettotonkilometer i lastbilstrafik under åren 1928 till 1932 från 2.1 till 6.5 miljarder, medan samtidigt antalet godstonkilometer å järnvägarna minskats från 40 till 32 miljarder.

Här må erinras, att Frankrike varit det land i Europa, där automobiltrafiken utvecklats starkast. Anledningarna härtill äro givetvis flera, bland annat tidigare frihet att utan tillstånd bedriva sådan trafik såväl för person- som för godsbefordran. Följden av automobilismens tillväxt har blivit, att järnvägarnas ekonomi, ogynnsamt påverkad även av andra omständigheter, fullständigt undergrävts.

År 1921 genomfördes visst enhetliggörande av det franska järnvägsväsendet i administrativt och finansiellt hänseende. Som gemensamma organ för samtliga järnvägsnät (även statsbanans) skapades dels ett allmänt järnvägsråd (conseil supérieur des chemins de fer), dels en inre förvaltningskommitté (Comité de Direction des grandes réseaus), av vilka det förra är regeringens rådgivare, det senare företräder järnvägarnas särintressen.

Driftöverskotten från de numera fem enskilda järnvägsnäten liksom från de numera två autonoma statsbanenäten skulle vidare inflyta i en gemensam fond »Fond commun», från vilken finansiella utgifter bestridas. Uppkommande brister i järnvägarnas budget voro avsedda att utjämnas genom taxehöjningar, men man har föredragit att upptaga lån för deras täckande. För sådana lån liksom för järnvägarnas äldre obligationslån har staten att teckna säkerhet. Järnvägarnas årliga förluster visa en enorm ökning, nämligen från 189 milj. francs år 1929 till 3 993 milj. år 1933 och 4 276 milj. år 1934. Den härav följande starka ökningen av järnvägsskulder, för vilka staten tecknat säkerhet, utgör en av huvudanledningarna till de kända statsfinansiella svårigheterna i Frankrike. Statsbudgetens årskostnader härför överstiga redan miljarden.

Från och med 1933 har ett flertal åtgärder vidtagits för sanering av de franska järnvägarnas ekonomiska förhållanden.

Genom överenskommelse den 6 juli 1933 mellan vederbörande minister och de fem stora järnvägsnäten (sedermera stadfäst genom lag) ändrades i vissa delar 1921 års överenskommelse. Staten tillförsäkrades härvid ökat inflytande på de enskilda järnvägarnas ledning, främst genom att representanter för staten (administrateurs d'Etat) skulle få säte i järnvägarnas styrelser.

Genom kungörelse den 4 december 1933 lades den statliga överledningen av järnvägsväsendet och av vägväsendet under gemensam förvaltning. Denna lyder under ministern för offentliga arbeten.

Genom förordning den 30 december 1933 lossades järnvägarna delvis från vissa deras handlingsfrihet hämmande band. Betydelsefullast var, att fristen för ikraftträdande av beslutade taxeändringar förkortades.

Genom kungörelse den 19 januari 1934 befriades vidare järnvägarna från

vissa deras driftsekonomi tyngande förpliktelser. Exempelvis måste tidtabellen ej längre upptaga minst tre tågpar; inhägnad av järnvägen blev ej längre under alla förhållanden obligatorisk; ministern berättigades medgiva partiellt nedläggande av järnvägsdriften å vissa sträckor på villkor, att trafiken betjänades av andra kommunikationsmedel; antalet vagnsklasser finge reduceras. Ett flertal andra lättnader medgåvos utöver de anförda, alla syftande till att möjliggöra driftskostnadsbesparingar. Betydelsefullast torde det lämnade medgivandet till driftsnedläggning vara. Detta har i största utsträckning tagits i anspråk vid senare beslutad fördelning av trafiken på järnvägs- respektive landsvägsbefordran.

Under åren 1934—1935 har man vidtagit åtgärder för genomförande av en sådan fördelning av trafiken. De ledande synpunkterna för en reglering av förhållandet mellan järnvägs- och biltrafik framlades i februari 1934 i ett betänkande »Le problème des transports» av Conseil national économique.

I detta konstaterades befintligheten av en inflation i trafikväsendet, som icke vore till fördel för det allmänna. En samverkan mellan järnvägs- och biltrafik vore nödvändig och borde gå ut på att tillförsäkra trafikanterna största möjliga fördelar vid förbrukning av lägsta samhälleliga kostnad, ett mål som ansågs bäst vinnas genom att åt vardera trafikmedlet hänvisades sådan trafik, för vars besörjande det vore mest lämpat. En reglering i sådant syfte borde vara souple, progressive et équitable, d. v. s. den borde vara smidig, den borde genomföras successivt under hänsynstagande till den fortgående utvecklingen inom trafikväsendets olika grenar och den borde tillgodose båda trafikmedlens berättigade intressen. Statens medverkan borde i huvudsak begränsas till fastställande av de överenskommelser, som kunde bliva träffade mellan vederbörande intressenter.

I betänkandet beröres även i någon mån frågan om en reglering av förhållandet mellan järnvägar och sjöfart. De karakteristiska dragen av den sistnämnda anges av föredraganden i rådet vara följande.

Sjöfarten ställer (i konkurrens med andra kommunikationsföretag) transportmedel till förfogande, som äro i stånd att mottaga stark trafik och äro driftsekonomiska, men som medföra långsam befordran och som äro begränsade till användning mellan hamnar och bryggor. Saknande verklig betydelse för personbefordran kan sjöfarten i godsbefordran göra sig gällande varken beträffande varutransporter på korta avstånd — där nödvändigheten av lokaltransporter medför mångdubbling av befordringsavgiften för sjöbefordringen — eller beträffande värdefulla varor, för vilka befordringshastigheten oftast har avgörande betydelse, eller beträffande småförsändelser. Den inrikes sjöfarten synes då ha särskilda förutsättningar endast beträffande befordran av tunga, lågvärdiga varor å längre distanser.

De stora järnvägsnäten anlägga i sitt gemensamma yttrande till rådet nedan angivna synpunkter på frågan.

Ett rationellt samarbete mellan järnvägar och sjöfart är svårare att få till stånd än ett sådant mellan järnvägar och biltrafik, väsentligen beroende på att sjötransporterna till största delen utföras genom smärre rederiföretag, vilka sakna anledning böja sig under vissa regler för en fördelning av trafiken. (Här torde syftas på kanalfartens många småbåtar.) Järnvägsnäten ställa sig emellertid ingalunda avvisande till tanken på överenskommelser med sjöfarten, men sådana kunna endast avse särskilda angivna fall och varuslag.

Oundgängligt är, att största möjliga likhet i de båda transportgrenarnas rättigheter och skyldigheter genomföres, varvid järnvägarna böra erhålla största frihet att tillämpa kommersiellt betingade frakter och erhålla lättnad i dem åliggande avgifter (trafikskatt utgår som bekant vid järnvägarna).

På samma sätt som tunga lastbilar böra åsättas en mot sin åverkan å vägarna svarande högre beskattning, böra vidare motorfartyg, vilka genom sin snabbhet skada vattenledernas strandbankar, obestridligt i det allmännas intresse åsättas en särskild skatt.

Av det nationella ekonomiska rådet föreslogos emellertid inga andra åtgärder till reglering av förhållandet mellan järnvägar och sjöfart eller luftfart än inrättandet av ett allmänt kommunikationsråd, bestående till en tredjedel av representanter för statliga och allmänna intressen, en annan tredjedel av representanter för trafikanterna, och en sista tredjedel av representanter för olika slag av transportföretag och i dessa anställd personal.

Härefter utfärdades den 19 april 1934 en förordning, genom vilken rättsliga förutsättningar skapades för en trafikfördelning mellan järnvägar och allmän automobiltrafik. Berörda trafikfördelning skulle genomföras i form av lokala avtal. Uppdrag att stimulera till sådana och verka medlande vid deras uppgörande lämnades åt en samarbetskommitté, Comité de Coordination, bestående av vissa representanter för järnvägarna och andra för biltrafikföretag, med en skiljedomare, som utses av kommittén eller, om valet icke blir enhälligt, utnämnes av trafikministern. Träffade överenskommelser skola prövas av ministern. Nämnden skall fastställa tidtabeller och turlistor, vilka skola grundas på principen av trafikens regelbundna upprätthållande.

Beträffande persontrafiken hava nio dylika avtal redan träffats. Det första, omfattande även godstrafiken, avsåg trafikens fördelning i departementet Seine inférieur med Rouen som centrum. Det går ut på nedrustning till godsbanor av hela sekundärbanenätet inom departementet; även den lokala styckegodstrafiken skulle i huvudsak övertagas av biltrafiken. I gengäld skulle viss långdistanstrafik med automobil nedläggas. I princip hävdas, att man å en viss sträckning skall upprätthålla antingen järnvägs- eller biltrafik, icke samtidigt båda slagen av trafik, enär detta leder till förlust.

Ehuru det ekonomiska rådet ej föreslagit något sådant, har dock även sjöfarten blivit underkastad en ingående reglering genom ett flertal förordningar. I en sådan av den 31 mars 1934 infördes koncessionstvång för regelbunden sjöbefordran med linjefartyg.

Tillstånd skall sökas hos ministern för offentliga arbeten (trafikministern) och beviljas för 5 år i sänder.

I tillstånden fastställas bland annat maximi- och minimitariffer i reguljär sjöfart.

En förordning av den 15 maj 1934 går ut på träffande av lokala överenskommelser mellan järnvägar och den inrikes sjöfarten. För befordran av sådana avtal tillsättas inom vederbörande ministerium två förlikningsmän, företrädande en järnvägarna och en den inrikes sjöfarten, med skiljedomare, som utses av förlikningsmännen eller, om enighet ej vinnes, av ministern. Därjämte tillsättas lokala utskott till hjälp för avtals träffande. Vid uppgörande av sådana skall beaktas, att en skälig del av godstrafiken bibehålles åt sjöfarten och härvid främst fulla båtlaster av massgods. Järnvägen skall erhålla befordran av styckegods. Sjöbefordran av styckegods, som tidigare ej ägt rum, får upptagas endast efter medgivande av ministern. Tariffkrig mellan järn-

vägar och sjöfart böra förhindras. Med hänsyn till omöjligheten att binda den inrikes sjöfartens taxeväsen på samma sätt som äger rum vid järnvägarna skall man söka förebygga tariffkrig på annat sätt. Orsaken till att i sjötrafik tillämpas så låga frakter, att täckning ofta icke vinnes för självkostnaderna, varvid även järnvägarna tvingas sänka taxan till oskäligt låga fraktsatser, ligger i förefintligheten av alltför många båtar. Dessas antal bör därför minskas och i varje fall ej ökas. Nya båtar få insättas i trafik först efter tillstånd av ministern. Sådant meddelas endast i samband med utrangering.

I till synes viss motsättning till nyssnämnda motiv till begränsning av båtarnas antal träffades genom förordning av den 30 juni 1934 bestämmelser, som lägga sjöfartens taxeväsen om icke under offentlig kontroll så dock i öppen dag. Berörda bestämmelser gå i huvudsak ut på:

att alla fraktöverenskommelser angående sjöbefordran skola avfattas skriftligt enligt visst av offentlig myndighet fastställt formulär,

att sådana fraktöverenskommelser skola avslutas vid öppen sjöfartsbörs och bekräftas av offentliga fraktbyråer, som upprättas av handelskammare eller grupp av sjöfartsidkare,

att det i övrigt åligger fraktbyråerna att sörja för offentliggörande av tillämpade fraktsatser, anordna offentlig börsmarknad för sjöbefordran och grunda syndikat för fraktmäklare med ensamrätt att företräda allmänheten.

Överenskommelser angående reglering av sjöfarten hava enligt uppgifter för mars 1935 träffats i fråga om sjöfarten dels på Rhône och dels beträffande kanalfarten i södra Frankrike.

Härefter skall i korthet redogöras för utvecklingen av taxeväsendet i Frankrike, i vad godstaxan angår.

Före kriget hade utbildat sig godstaxor vid de olika järnvägsnäten, vilka visserligen voro ytterligt komplicerade och svåröverskådliga men vilka dock, med hjälp av ett otal nedsättningar av olika slag och överenskommelser mellan de olika järnvägsnäten, ansågos i det hela tillgodose landets och näringslivets intressen.

Vid reorganisation av järnvägsföretagen efter kriget sökte man till en början uppnå såväl enhetlighet i taxehänseende inom landet i dess helhet som en stark förenkling av tarifferna. Alla tidigare undantagstariffer upphävdes och man införde år 1920 för olika varor tariffer, vilka intogo ett mellanläge mellan tidigare gällande tariffer. Tarifferna skulle tillämpas vid alla järnvägsnäten inom landet. Denna på teoretiska principer grundade reform ledde emellertid till så starka störningar i näringslivet, att man redan år 1922 tvangs börja återgå till äldre förhållanden på taxeväsendets område. Närmast infördes ett flertal allmänna undantagstariffer, därefter började efter hand även särskilda nedsättningar med fastställda pris i vissa stationsrelationer (s. k. »prix fermes») att lämnas. Man införde även abonnemangstariffer, som reglera frakten med hänsyn till transporternas samlade storlek under viss tidsperiod, ävensom säsongtariffer. Till slut har man, under anpassning till lastbilarnas taxesystem, sedan mars 1933 tillåtits tillämpa avgifter, som utgå per vagnkilometer, utan beaktande av det i godsvagnen lastade godsets storlek eller natur.

I mars 1928 genomfördes en allmän taxehöjning, som framkallade ett utomordentligt stort behov av nedsättningar, ytterligare ökat av att konkurrensen från sjöfart och lastbilar då började starkt tillväxa. Från taxehöjningens inträde till första årets slut ingåvos av järnvägsbolagen till ministern cirka 400 framställningar om fastställelse av undantagstariffer eller särskilda nedsätt-

ningar. Vidare infördes låga export- och transitotariffer. Cirka 90 procent av allt gods befordras för närvarande enligt undantagstariffer.

På grund av de efter hand genomförda allt flera undantagstarifferna och särskilda nedsättningarna har emellertid den franska järnvägstaxan blivit ytterst komplicerad och svår att tillämpa såväl för järnvägarnas eget folk som för allmänheten. Det anses vara ett allmänt intresse, att man kommer tillbaka till enklare taxeförhållanden. Detta har emellertid icke ansetts möjligt, innan man först gjort ett slut på den fullständiga frihet i taxehänseende, som järnvägarnas konkurrenter, sjöfart och lastbilar, tidigare åtnjutit. Såsom av förestående redogörelse framgår har man nu kommit så långt, att sjöfartens fraktavgifter skola bliva offentliga och att man i sjöfartens linjetrafik skall vara bunden till av ministern fastställda maximi- och minimitariffer. Vad lastbilstrafiken angår hava motsvarande bestämmelser införts beträffande departementet Seine inférieur.

Tidpunkten för genomförande av en mycket behövlig taxereform vid de franska järnvägsnäten torde härmed ha ryckt närmare. Med hänsyn till nödvändigheten att uppnå jämvikt mellan inkomster och utgifter torde emellertid härvid knappast åsyftas att sänka järnvägstaxan, vilken i guldvärde räknat ligger i genomsnitt över förkrigstaxan. Beaktas må ock, att vidtagna anordningar till reglering av sjöfart och lastbilstrafik ävensom taxeväsendet inom dessa transportgrenar ytterst syfta till en begränsning av konkurrensen med därav följande möjlighet att hålla järnvägarnas taxenivå uppe.

Man synes vidare icke åsyfta att i högre grad frigöra järnvägarnas taxepolitik från den kontroll över densamma, som regeringen av ålder utövat, i det att vidtagna åtgärder mera gå ut på bindandet av konkurrenternas handlingsfrihet i taxehänseende än på medgivande av ökad sådan åt järnvägarna. Den ökade frihet i taxehänseende, som järnvägarna hittills erhållit, synes, jämförd med svenska förhållanden, på taxeväsendets område vara rätt så obetydlig, men anses ur fransk synpunkt vara betydelsefull. En närmare redogörelse kan då vara befogad.

Från franskt järnvägshåll har gjorts gällande, att den procedur, som följts vid stadfästande av taxeåtgärder, försatte järnvägarna i ett dåligt läge vid konkurrens med andra samfärdsmedel. I och med att framställning gjordes om stadfästande av viss nedsättning, fingo nämligen konkurrenterna kännedom om vilka avgifter de behövde underbjuda för att behålla eller förvärva viss trafik. Gingo järnvägarna ytterligare ned, så kunde konkurrenterna snabbt vidtaga härav betingade ytterligare sänkningar.

Före stadfästande genom ministern av viss tariff eller nedsättning pläga förslagen kungöras dels genom publicering i Journal officiel, dels genom anslag. De delgivas även för eventuellt yttrande till vederbörande prefekter, handelskammare m. fl. korporationer. Denna praxis följes alltjämt, men genom dekretet av 30 december 1933 har möjlighet vunnits att få taxenedsättningar provisoriskt i kraft, därest ministern icke inom en månad efter delfående av viss framställning gör erinran däremot. Göres sådan, bör hans avgörande i frågan falla inom två månader; i annat fall får nedsättningen provisoriskt lämnas. Vidare stadgas, att beträffande tariffer, för vilka maximi- och minimiavgifter blivit fastställda, nedsättning *inom* sådana gränser må genomföras 15 dagar efter anmälan, såvida icke ministern gör gensaga häremot.

Vilka ledande grundsatser från regeringshåll pläga anläggas vid prövning av järnvägarnas framställningar om taxeändringar eller taxenedsättningar fram-

går icke av det material, som varit tillgängligt vid nedskrivning av denna redogörelse. I betraktande av att under senare tid vidtagna åtgärder, som beröra konkurrensen mellan olika transportföretag, ytterst synas åsyfta en förbättring och sanering av järnvägarnas och härmed statens ekonomi, så torde, åtminstone under senare tid, föga hänsyn ha tagits till, huruvida en för järnvägarna förmånlig taxeåtgärd kunnat vara till skada för andra företag, av vilkas ekonomi staten icke är direkt berörd.

4. Tyskland.[1]

Enligt tysk statsrätt tillkommer det statsledningen att öva uppsikt över järnvägarnas taxeväsen. Denna rätt utövas numera centralt för hela riket av trafikministern (Verkehrsminister).

Riksbanelagen innehåller i berörda hänseende följande stadgande: Riksregeringens godkännande kräves för ändringar av verkställighetsbestämmelser angående järnvägstrafikstadgan, av normaltariffer, allmänna taxebestämmelser, godsindelning och extra avgifter ävensom för införande, ändring eller upphävande av internationella tariffer och undantagstariffer, liksom slutligen för alla övriga nedsättningar i tariffhänseende.

Förslag till taxeändring anses godkänt, därest svar å av riksbanan gjord hemställan icke ingår inom 20 dagar. Har trafikministern icke inom 6 månader träffat avgörande eller har godkännande av förslag till viss taxeåtgärd helt eller delvis vägrats, så kan riksbanan vädja till riksbanerätten. Taxeåtgärder av mindre betydelse för det allmänna få vidtagas utan föregående godkännande.

Järnvägstaxornas enhetliggörande har i Tyskland genomförts mera konsekvent än i något annat land. Redan 1877 infördes enhetlig godsindelning och enhetliga allmänna bestämmelser för alla Tysklands järnvägar av allmän betydelse. I samband härmed bildades en alltjämt bestående ständig tariffkommission, sammansatt av delegerade för skilda järnvägsnät i Tyskland. Kommissionen har att förbereda viktiga taxeändringar, besluta i mindre viktiga. Ett rådgivande utskott företräder trafikanternas intressen.

Efter riksbanans tillkomst år 1920 är taxan enhetliggjord även i materiellt hänseende beträffande de ordinarie tarifferna. Återstående större enskilda järnvägar hava att tillämpa riksbanans normaltariffer oförändrade.

Vid sidan av normaltarifferna förekomma emellertid även nedsättningar. Kvantitativt ha dessa synnerligen stor betydelse, i det att hela koltrafiken, utgörande 40 procent av godsvikten, går enligt undantagstariffer, varjämte sådana finnas för övrigt gods i sådan omfattning, att omkring en tredjedel av detta taxeras enligt skilda undantagstariffer. Större delen av det gods, som befordras enligt undantagstariffer, faller, även frånsett kol, på lågvärdigt gods, som icke förmår bära så höga fraktsatser som den lägsta normaltariffen upptar. Sagda tariff ligger i ett läge, motsvarande tariff 12 vid statens järnvägar. Till statens järnvägars tariffer 13 och 14, enligt vilka 27 procent av statens järnvägars vagnslastgods taxeras, saknas motsvarighet i Tyskland.

Alla nedsättningar lämnas i form av undantagstariffer, som efter godkän-

[1] Litteratur:
L. Wehrmann: Die Verwaltung der Eisenbahnen 1913.
E. Adolph: Eisenbahngütertarifwesen 1933.
W. Graff: Die Tarifpolitik und Finanzgebarung der deutschen Reichsbahngesellschaft 1928.
Moormann: Leitfaden für den Verkehrsdienst.

nande av ministern kungöras i viss taxepublikation. Skriftliga nedsättningar förekomma icke. Nedsättningarnas antal är i jämförelse med motsvarande svenska förhållanden obetydligt. I februari 1934 uppgick det vid riksbanan enligt en verkställd sammanfattning, se bilaga A, till 389, varav

240	undantagstariffer	i inrikes järnvägstrafik
20	»	från och till kanalhamnar
41	»	vid befordran över landgränser
60	»	från och till havshamnar, samt
28	»	i export.

Den tyska järnvägstrafikstadgan innehåller i likhet med den svenska (§ 6) bestämmelser om de villkor, enligt vilka nedsättningar må lämnas i godstrafik. De tyska bestämmelserna äro till ordalagen lika med dem, som finnas intagna i »internationella fördraget angående godstrafik å järnväg», vilket fördrag beträffande utländsk samtrafik är gällande även för Sverige. Artikel 10 i nämnda fördrag lyder i översättning som följer:

Förbud mot särskilda överenskommelser.

»Särskilda överenskommelser, varigenom en eller flera avsändare skulle beredas nedsättning av de enligt taxorna utgående befordringsavgifterna, äro uttryckligen förbjudna och ogiltiga.

Däremot äro sådana fraktnedsättningar tillåtna, som blivit vederbörligen offentliggjorda och på samma villkor komma alla till godo, så ock nedsättningar, som medgivas vid järnvägstjänsten eller för offentliga eller välgörande ändamål.»

Principen om järnvägstaxors offentlighet och likhet för alla har i Tyskland gammal hävd och stadgas redan i 1838 års preussiska järnvägslag. Under privatbanetiden tillämpades i stor utsträckning s. k. Refaktien, d. v. s. nedsättningar i form av återbetalning av viss del av frakten, oftast reglerade genom hemliga avtal. Efter statsbanesystemets genomförande under 1880-talet ha sådana hemliga och illegala avtal kommit ur bruk. Man har icke heller under förkrigstiden — i varje fall icke i nämnvärd utsträckning — tillämpat kungjorda speciella nedsättningar, gällande endast i vissa bestämda stationsrelationer. Nedsättningarna gåvos vid stationsbanorna under förkrigstiden, såsom de i formellt hänseende alltjämt givas, i form av undantagstariffer, men voro ock i sakligt hänseende att anse som sådana, i det att de omfattade stora grupper av stationsrelationer. Havshamnstariffer, transitotariffer, tariffer från och till omlastningsstationer, exporttariffer, koltariffer äro exempel på dylika nedsättningsformer. Från slutet av 1880-talet till krigstiden upprätthölls härvid principen om järnvägstaxornas likhet för alla i sin fulla stränghet. Speciella nedsättningar eller säravtal förekommo praktiskt taget icke.

Under efterkrigstiden ha tidigare bestämmelser om de villkor, under vilka nedsättningar under taxans normaltariffer få lämnas, kvarstått oförändrade i järnvägstrafikstadgan, men en uppluckring i tolkningen av berörda bestämmelser har ägt rum, i samband varmed man i praktiken övergått till friare nedsättningsformer och en allmännare användning av nedsättningsförfarandet. De huvudsakliga anledningarna härtill äro av tre slag. Den första sammanhänger med järnvägarnas förändrade rättsliga ställning. I samband med att delstaternas olika statsbanor, vilkas inkomster och utgifter reglerades i budgetväg, år 1920 sammanslogos till ett autonomt statsföretag, Deutsche Reichsbahn, ändrades riktlinjerna för järnvägarnas ledning därhän, att denna, visserligen under beak-

tande av allmänekonomiska synpunkter, skulle ha att förvalta järnvägarna som ett kommersiellt affärsföretag. Vid ett sådant måste givetvis konkurrenssynpunkter bliva i ökad grad beaktade. Speciella fraktnedsättningar visade sig, där konkurrens förelåg, ofta vara ett lämpligt medel för uppnående av ökad trafik och ökad nettoinkomst.

Ett andra skäl till nedsättningsinstitutets utbyggnad låg i näringslivets behov därav. I betraktande av de snabba växlingar, som internationella pris- och konkurrensförhållanden varit underkastade, ävensom av starkt skiftande förhållanden inom hemmamarknaden har det för näringslivet varit av synnerlig betydelse, att modifikationer i frakthänseende kunnat uppnås på snabbare och smidigare sätt än som varit möjligt, därest nedsättningar fått lämnas endast genom sänkning av normaltarifferna eller i form av allmänna undantagstariffer.

Som ett tredje skäl får anföras den ännu icke avslutade utvecklingen från 1920-talet av en lastbilskonkurrens, genom vilken järnvägarnas monopol i fråga om landtransporter upphävts och härmed förutsättningarna i stort sett bortfallit för trafikstadgans bestämmelser om offentliga taxor, gällande lika för alla, som fullgöra samma villkor.

Berörda utvidgning av nedsättningsförfarandet har ägt rum dels så att speciella nedsättningar, gällande vissa eller några få stationsrelationer, numera lämnas, dels så att till nedsättningarna knytas villkor, vilka i praktiken göra dem tillgängliga endast för viss eller några få trafikanter.

Speciella nedsättningar, gällande endast i viss eller vissa stationsrelationer, äro lämpliga vapen i konkurrens med andra trafikföretag. Riksbanan har på sin tid infört sådana nedsättningar, s. k. K-Tarife, i konkurrens med lastbilstrafiken — år 1928 funnos 60 sådana tariffer — men av flera skäl funnit sig böra (år 1931) frångå denna nedsättningsform. Nedsättningar, vilka avsetts eller i varje fall verka som konkurrensåtgärder gentemot sjöfarten, finnas emellertid alltjämt.

Av till nedsättningar knutna villkor, ägnade att begränsa undantagstariffernas tillämplighet, finnas många slag, vilka ansluta sig till föreliggande lokala förhållanden. Vanligast förekommande är kravet, att viss minsta godsvikt skall befordras, varvid nedsättningen beräknas så, att nettoinkomsten av den ökade trafiken skall bliva minst lika stor som nettoinkomsten av tidigare mindre trafik. Såsom exempel på andra villkor må nämnas, att befordringen skall äga rum i stora slutna tåg, att återgående tomma vagnar skola användas och att nedsättningen är begränsad till viss säsong, exempelvis tid, då sjöfart upprätthålles.

Beträffande nedsättnings giltighetsområde har den praxis utbildat sig, att högre frakt i regel icke får ifrågakomma för kortare än för längre sträcka, därest transporterna äga rum å samma linje och i samma riktning under lika befordringsvillkor och avse samma varuslag, *dock* att denna regel icke finner tillämpning beträffande trafik från och till havshamnar eller överhuvud när konkurrens gentemot andra vägar eller kommunikationsmedel finnes. Den friare tolkning av trafikstadgans bestämmelser angående nedsättningars begränsning, som sålunda numera tillämpas i Tyskland, överensstämmer med vad i kommentarer till internationella fördragets enahanda bestämmelser utsäges. Enligt dessa må nämligen begreppet »lika villkor» fattas i sin vidaste bemärkelse.

Huvudanledningen till att man vid riksbanan avstod från att bekämpa lastbilskonkurrensen med fraktnedsättningar genom K-Tarifen var enligt närlagda

studierapport (bil. b)[1], att försöket att möta en över allt uppträdande konkurrens med taxeåtgärder i varje särskilt fall icke slagit väl ut. Vad man härvid vann var relativt obetydligt. K-tarifferna ansågos därjämte medföra osäkerhet i taxeväsendet och framkalla oro i näringslivet. Man fann i stället nödigt övergå till lastbilskonkurrensens mötande genom generellt verkande åtgärder. Dessa hava som bekant gått ut på *dels* järnvägstaxans allmänna sänkning, *dels* statlig reglering av de taxor, som få tillämpas i yrkesmässig lastbilstrafik å längre avstånd. Sedan det visat sig omöjligt att i praktiken genomföra sistnämnda reglering, så länge det fanns ett otal helt fria utövare av lastbilstrafik, har en lag utfärdats, som inordnar dem i en ekonomisk förening, som göres ansvarig för lastbilstrafikutövarnes fraktdebitering i fjärrtrafik. Man hoppas på detta sätt kunna uppnå stabilitet i taxeväsendet och kunna upprätthålla principen om likhet i fraktvillkor för alla trafikanter.

[1] Avser en handlingarna i ärendet bifogad, av byråcheferna i järnvägsstyrelsen Aldo Almqvist och Sven Norrman den 18 juli 1932 upprättad »P.M. angående studieresa till Berlin».

Antal undantagstariffer, exkl. för kol, vid tyska riksbanorna enligt förteckning februari 1934.

Varugrupp	Undantagstariffer					Summa
	i inrikes trafik	från och till kanalhamnar, vid vilka omlastning mellan järnvägsvagn och fartyg äga rum (Binnenumschlagplätze)	i utrikes trafik			
			över landgräns (in- och utförsel)	över havshamn (in- och utförsel)	exporttariffer	
	Antal tariffer					
Trävaror	11	2	5	5	—	23
Sten, oarbetad, jord, sand	34	—	1	4	—	39
Sten, arbetad, tegel, porslin	6	—	2	2	2	12
Kalk, cement	18	2	2	2	3	27
Vägbyggnadsämnen	6	—	—	—	2	8
Malmer	21	1	3	2	—	27
Järn och stål	6	2	7	3	—	18
Andra metaller	9	—	1	2	—	12
Papp och papper	5	1	1	2	—	9
Gödnings- och jordförbättringsmedel	15	1	2	7	3	28
Kemikalier, färger	25	2	2	6	5	40
Salter, syror	9	1	2	—	1	13
Oljor, tjäror	17	1	1	—	—	19
Fisk, skaldjur	6	—	5	—	—	11
Frukt, rotfrukter	8	—	—	—	2	10
Spannmål och mjöl	6	2	1	—	1	10
Närings- och njutningsmedel, ej spec.	11	3	1	8	3	26
Fodermedel	6	—	1	—	—	7
Torv	3	—	—	1	—	4
Garn och vävnader	3	—	—	5	—	8
Glas	1	—	1	1	—	3
Övriga varor	9	1	—	3	6	19
Samlastningsgods	4	1	3	7	—	15
Mjölk	1	—	—	—	—	1
Summa	**240**	**20**	**41**	**60**	**28**	**389**

Rapport från Nationernas Förbunds specialkommitté för utredning rörande konkurrens mellan järnvägar och vattenvägar.

Ifrågavarande undersökning av år 1928 avser huvudsakligen den internationellt betonade konkurrensen mellan olika länder om trafiken på Rhen och Donau. Den har tillkommit i anledning av framkomna klagomål från belgiska, holländska, franska och tyska sjöfartsintressenter över den ogynnsamma inverkan, som den uppkomna konkurrensen från järnvägarna utövat på sjöfarten på Rhen och i viss mån även på Donau.

Undersökningen har utförts av en subkommitté till Nationernas Förbunds kommitté för kommunikationer och transitotrafik. Ordförande i subkommittén har varit svensken, professor Eli Heckscher.

Kommittén har i föreliggande situation tillrått, att alla järnvägstaxor, såväl de allmänna som specialtaxorna, prövas med hänsyn till förhandenvarande självkostnader. Härom har kommittén anfört följande:

»Detta är icke liktydigt med att taxesättningen skall läggas i en Prokrustesbädd. Att utforma en taxa är helt visst en konst och icke en vetenskap, och man har att taga hänsyn till en mångfald omständigheter. Måhända är intet slag av prisbildning så komplicerat som järnvägarnas. Men detta upphäver på intet sätt nödvändigheten av att grunda järnvägstaxan på en ingående kunskap om rådande förhållanden — i främsta rummet sådana fakta, som bestämma de med trafikens ökning föränderliga kostnaderna.

Som allmän regel bör enligt kommitténs mening den principen följas, att inga fraktsatser böra fastställas under den direkta och föränderliga transportkostnaden, och att ingen befordringsväg bör föredragas framför en mindre kostnadsdragande sådan, varvid hänsyn skall tagas till olikheten i befordringens art och värde.

Om det icke desto mindre av politiska eller andra skäl skulle befinnas nödvändigt att handla annorlunda, är det högeligen att rekommendera, att ett sådant steg aldrig tages utan full kännedom om fakta och utan att meddelande om dem offentliggöres.

I den mån som järnvägarna tagas i bruk för politiska syften, som äro för dem främmande, kan det även vara önskvärt, att andra medel än järnvägstaxorna tillgripas. Enligt kommitténs åsikt skulle verkliga anslag till förmån för trafiken på vissa hamnar vara att föredraga framför järnvägarnas läggande under bidragsplikt, varav följer antingen minskat överskott eller ökade taxor för andra trafikanter. En sådan politik skulle göra situationen klarare och underlätta internationella uppgörelser.»

Bilaga 8.

Sammanställning av antal särskilda nedsättningar i inrikes vagnslastgodstrafik, som under oktober 1935 tillämpats vid statens järnvägar, på framställning av 1932 års trafikutredning verkställd i järnvägsstyrelsen.

Sammanställningen avser nedsättningsbeslut, vilka kunna avse en eller ett flertal stationsrelationer. Till belysande av denna fråga har en specifikation lämnats rörande beslut, som avse högst 3 respektive flera stationsrelationer.

Till nedsättningarna äro i allmänhet knutna villkor, som variera från fall till fall. Vanligast förekommande äro villkor om viss minsta befordringsmängd samt om uteslutande järnvägsbefordring i de stationsrelationer och beträffande de varor, för vilka nedsättning lämnats. Nämnda villkor uppställas ofta samtidigt.

I sammanställningen specificeras antalet nedsättningsbeslut, vilka upptaga berörda villkor ävensom sådana, vilka gälla endast under viss säsong. Nedsättningar gällande endast under seglationstid förekomma enligt utredningen icke vid statens järnvägar.

I sammanställningen specificeras antal nedsättningar, vilka beviljats av skilda motiv, betecknade enligt nedanstående teckenförklaring.

Fraktnedsättning medgiven:

A. *för förvärv*
   - I. av transporter, som tidigare befordrats
     - a) å sjön eller kanal
     - b) å annan järnväg
     - c) landsvägsledes
   - II. av nya transporter, som bevisligen kunna befordras billigare genom annat trafikföretag, såsom
     - a) å sjön eller kanal
     - b) å annan järnväg
     - c) landsvägsledes
   - III. av transporter, som på grund av annan ej förut nämnd orsak eljest icke hade kommit till stånd.

B. *till skydd mot bortledning av redan befintlig trafik*
   - I. på grund av konkurrens från andra trafikföretag, såsom
     - a) båtar
     - b) andra järnvägar
     - c) automobiler
   - II. på grund av konkurrens från med trafikanten konkurrerande företag, liggande utanför statens järnvägars intresseområde.

C. *till stöd för ökad handelsomsättning med förväntad åtföljande trafikökning från resp. till av järnvägen beroende trafikanter inom följande näringsgrenar:*
   - a) lantbruket
   - b) fiskerinäringen
   - c) skogshanteringen

d) sågverksindustrien
e) cellulosaindustrien
f) bergshanteringen
g) järnindustrien
h) kalkindustrien
i) stenindustrien
j) kemiska industrien
k) andra industrier eller kommersiella företag.

D. *i syfte att söka åstadkomma för statens järnvägar fördelaktigaste ekonomiska utbyte av redan befintlig eller ny trafik:*

a) genom möjliggörandet av godsutförsel över en längre bort men för avsättningen fördelaktigare belägen exportplats än den närmaste
b) av annat skäl.

Slutligen specificeras även antalet nedsättningar för olika varugrupper enligt taxans nomenklatur.

De medgivna nedsättningarna äro givetvis av mycket varierande betydelse i fråga om såväl nedsättningarnas storlek som ock kvantiteterna fraktat gods. Någon sammanställning belysande även dessa förhållanden har icke begärts och skulle icke kunna åstadkommas utan betydande kostnad.

Sammandrag.

Nedsättningsmotiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i		Antal nedsättningsbeslut med villkor om			
		högst 3 stationsrelationer	flera än 3 stationsrelationer	viss minsta befordringsmängd	stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	giltighet endast under viss säsong
Antal[1] i oktober 1935 gällande nedsättningsbeslut.							
Förvärv från eller skydd mot befordring:							
sjöledes	407	320	87	181	8	279	1
å andra järnvägar	38	36	2	11	5	6	—
landsvägsledes	923	746	177	253	2	677	1
ej spec.	253	206	47	93	7	32	—
Ernående av ökad handelsomsättning och trafik	264	201	63	32	7	30	—
Möjliggörande av export över längre bort belägen hamn	93	86	7	22	6	21	—
Övriga	26	22	4	19	—	6	—
Summa nedsättningsbeslut	**1 907**	**1 553**	**354**	**565**	**29**	**983**	**1**

[1] Nedsättningsbeslut, som fattats av flera motiv, t. ex. på grund av konkurrens i såväl sjö- som landsvägsbefordring, upptagas i denna tablå enligt flera rubriker. I slutsumman äro emellertid sådana nedsättningar medräknade endast en gång.

I. Nedsättningar i konkurrens med sjöfart.

Varugrupp	Motiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i		Antal nedsättningsbeslut med villkor om			
			högst 3 stationsrelationer	flera än 3 stationsrelationer	viss minsta befordringsmängd	stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	giltighet endast under viss säsong
Sammandrag.								
	AI a	92	80	12	54	—	70	—
	AI a, b	4	4	—	2	1	2	—
	AI a, c	30	16	14	15	1	20	—
	AII a	115	93	22	52	—	66	—
	AII a, b	2	1	1	1	1	—	—
	AII a, c	23	15	8	16	—	21	—
	BI a	104	84	20	29	2	76	—
	BI a, b	8	8	—	—	2	—	—
	BI a,b,c	1	1	—	—	—	1	—
	BI a, c	28	18	10	12	1	23	1
	Summa	**407**	**320**	**87**	**181**	**8**	**279**	**1**
Specifikation med fördelning på varugrupper.								
I. Livsmedel, animaliska	AI a	1	1	—	1	—	1	—
	AI a, c	4	1	3	1	—	3	—
	AII a	1	1	—	—	—	1	—
	BI a	5	5	—	2	—	5	—
	BI a, c	5	3	2	1	—	3	—
	Summa	**16**	**11**	**5**	**5**	—	**13**	—
II. Livsmedel, vegetabiliska	AI a	23	18	5	13	—	21	—
	AI a, c	9	4	5	3	—	4	—
	AII a	15	10	5	10	—	10	—
	AII a, c	4	2	2	4	—	3	—
	BI a	16	11	5	4	—	12	—
	BI a, c	5	4	1	2	—	4	—
	Summa	**72**	**49**	**23**	**36**	—	**54**	—
III. Drycker och sprit	AI a	1	1	—	1	—	—	—
	BI a	2	1	1	—	—	2	—
	BI a, c	2	—	2	—	—	2	—
	Summa	**5**	**2**	**3**	**1**	—	**4**	—
IV. Kreatursfoder	AI a	4	4	—	1	—	4	—
	BI a	5	2	3	1	—	5	—
	Summa	**9**	**6**	**3**	**2**	—	**9**	—

Varugrupp	Motiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i		Antal nedsättningsbeslut med villkor om			
			högst 3 stationsrelationer	flera än 3 stationsrelationer	viss minsta befordringsmängd	stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	giltighet endast under viss säsong
V. Växter, frö m. m.	AI a	1	1	—	—	—	1	—
	AII a	1	1	—	—	—	—	—
	BI a	1	1	—	—	—	—	—
	Summa	**3**	**3**	—	—	—	**1**	—
VI. Textilvaror	AI a	3	3	—	1	—	3	—
	AI a, c	1	1	—	1	—	—	—
	AII a	6	6	—	—	—	6	—
	BI a, c	1	1	—	—	—	1	—
	Summa	**11**	**11**	—	**2**	—	**10**	—
VII. Hudar m. m.	AI a	5	2	3	2	—	4	—
	AII a, c	1	1	—	1	—	1	—
	BI a	2	1	1	—	—	—	—
	Summa	**8**	**4**	**4**	**3**	—	**5**	—
VIII. Talg, oljor m. m.	AI a	8	8	—	5	—	4	—
	AI a, c	1	1	—	1	—	—	—
	AII a	11	9	2	2	—	10	—
	AII a, c	3	3	—	2	—	2	—
	BI a	6	4	2	—	—	1	—
	BI a,b,c	1	1	—	—	—	1	—
	Summa	**30**	**26**	**4**	**10**	—	**18**	—
IX. Trävaror	AI a	2	2	—	1	—	1	—
	AII a	10	7	3	7	—	5	—
	BI a	3	3	—	1	—	1	—
	BI a, c	1	—	1	—	—	1	—
	Summa	**16**	**12**	**4**	**9**	—	**8**	—
X. Snickerier	AI a	1	—	1	—	—	1	—
	AII a	1	1	—	1	—	—	—
	BI a	4	4	—	—	—	4	—
	BI a, c	1	1	—	1	—	1	—
	Summa	**7**	**6**	**1**	**2**	—	**6**	—
XI. Div. ämnen ur växtriket	AII a	**1**	**1**	—	**1**	—	**1**	—

Varugrupp	Motiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i stationsrelationer		Antal nedsättningsbeslut med villkor om			
			högst 3	flera än 3	viss minsta befordringsmängd	stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	giltighet endast under viss säsong
XII. Trämassa, papper, papp m. m.	AI a	16	16	—	11	—	9	—
	AI a, c	3	2	1	1	—	3	—
	AII a	26	18	8	4	—	22	—
	AII a, c	2	2	—	—	—	2	—
	BI a	17	14	3	2	—	11	—
	BI a, c	2	2	—	—	1	1	—
	Summa	**66**	**54**	**12**	**18**	**1**	**48**	—
XIII. Färger och färgningsämnen		—	—	—	—	—	—	—
XIV. Stenkol, koks m. m.	AI a	5	5	—	3	—	4	—
	AI a, b	1	1	—	—	1	—	—
	AI a, c	1	1	—	—	1	1	—
	AII a	5	2	3	3	—	—	—
	AII a, b	1	1	—	—	1	—	—
	BI a	9	9	—	2	1	4	—
	BI a, b	6	6	—	—	1	—	—
	BI a, c	1	1	—	—	—	—	—
	Summa	**29**	**26**	**3**	**8**	**5**	**9**	—
XV. Sten och jordarter	AI a	3	3	—	3	—	2	—
	AI a, b	1	1	—	—	—	1	—
	AI a, c	3	1	2	3	—	1	—
	AII a	9	9	—	4	—	4	—
	AII a, c	1	1	—	—	—	1	—
	AIII	—	—	—	—	—	—	—
	BI a	1	1	—	1	—	1	—
	BI a, b	2	2	—	—	1	—	—
	Summa	**20**	**18**	**2**	**11**	**1**	**10**	—
XVI. Fabrikat av sten, lera m. m.	AI a	2	1	1	1	—	1	—
	AII a	9	8	1	7	—	4	—
	AII a, b	1	—	1	1	—	—	—
	AII a, c	7	5	2	5	—	7	—
	BI a	12	8	4	2	—	6	—
	Summa	**31**	**22**	**9**	**16**	—	**18**	—

Varugrupp	Motiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i		Antal nedsättningsbeslut med villkor om			
			högst 3 stationsrelationer	flera än 3 stationsrelationer	viss minsta befordringsmängd	stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	giltighet endast under viss säsong
XVII. Kemikalier	AI a	4	4	—	2	—	1	—
	AII a	1	1	—	—	—	1	—
	AII a, c	1	1	—	—	—	1	—
	BI a	2	1	1	—	—	—	—
	BI a, c	1	1	—	1	—	1	—
	Summa	**9**	**8**	**1**	**3**	—	**4**	—
XVIII. Gödslingsämnen	BI a	**2**	**2**	—	**2**	—	**1**	—
XIX. Expl. varor, tändstickor	BI a	**2**	**2**	—	**1**	—	**2**	—
XX. Järn och stål	AI a	1	1	—	1	—	1	—
	AI a, b	1	1	—	1	—	—	—
	AII a	4	4	—	3	—	2	—
	BI a	5	5	—	3	1	2	—
	Summa	**11**	**11**	—	**8**	**1**	**5**	—
XXI. Järn och stålvaror	AI a	1	—	1	1	—	1	—
	AII a	9	9	—	6	—	4	—
	BI a	3	3	—	3	—	3	—
	Summa	**13**	**12**	**1**	**10**	—	**8**	—
XXII. Andra metaller än järn och stål	AI a	3	2	1	—	—	3	—
	AII a	6	6	—	4	—	6	—
	AII a, c	4	—	4	4	—	4	—
	BI a	1	1	—	1	—	1	—
	Summa	**14**	**9**	**5**	**9**	—	**14**	—
XXIII. Maskiner, apparater m. m.	AI a, c	**1**	**1**	—	—	—	**1**	—
Begränsad samlastning	AI a	2	2	—	1	1	2	—
	AI a, c	2	2	—	1	—	2	—
	BI a	3	3	—	2	—	3	—
	Summa	**7**	**7**	—	**4**	**1**	**7**	—

Varugrupp	Motiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i		Antal nedsättningsbeslut med villkor om			
			högst 3 stationsrelationer	flera än 3 stationsrelationer	viss minsta befordringsmängd	stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	giltighet endast under viss säsong
Samlastning	AI a	6	6	—	6	—	6	—
	AI a, b	1	1	—	1	—	1	—
	AI a, c	5	2	3	4	—	5	—
	BI a	3	3	—	2	—	2	—
	BI a, c	9	5	4	7	—	9	1
	Summa	**24**	**17**	**7**	**20**	—	**23**	**1**

II. Nedsättningar i konkurrens med annan järnväg.

Sammandrag.

	AI b	7	6	1	2	1	2	—
	AII b	7	7	—	4	—	1	—
	BI b	9	9	—	2	—	—	—
	Summa	**23**	**22**	**1**	**8**	**1**	**3**	—
Härtill kommer från grupp I	AI a, b	4	4	—	2	1	2	—
	AII a, b	2	1	1	1	1	—	—
	BI a, b	8	8	—	—	2	—	—
	BI a,b,c	1	1	—	—	—	1	—
	Summa	**38**	**36**	**2**	**11**	**5**	**6**	—

Specifikation med fördelning på varugrupper.

II. Livsmedel, vegetabilier	AI b	**1**	**1**	—	—	—	**1**	—
IX. Trävaror	AII b	**3**	**3**	—	**2**	—	**1**	—
XII. Trämassa, papper, papp m. m.	AI b	1	1	—	—	—	—	—
	AII b	1	1	—	1	—	—	—
	BI b	2	2	—	—	—	—	—
	Summa	**4**	**4**	—	**1**	—	—	—
XIV. Stenkol, koks m. m.	AI b	4	4	—	2	1	1	—
	AII b	3	3	—	1	—	—	—
	BI b	6	6	—	2	—	—	—
	Summa	**13**	**13**	—	**5**	**1**	**1**	—

Varugrupp	Motiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i		Antal nedsättningsbeslut med villkor om			
			högst 3 stationsrelationer	flera än 3 stationsrelationer	viss minsta befordringsmängd	stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	giltighet endast under viss säsong
XX. Järn och stål	BI b	**1**	**1**	—	—	—	—	—
Samlastning	AI b	**1**	—	**1**	—	—	—	—
	Summa	**23**	**22**	**1**	**8**	**1**	**3**	—

III. Nedsättningar i konkurrens med landsvägsbefordring.

Sammandrag.

	AI c	179	147	32	67	—	167	—
	AII c	150	126	24	48	—	105	—
	BI c	512	423	89	95	—	340	—
	Summa	**841**	**696**	**145**	**210**	—	**612**	—
Härtill kommer från grupp I	AI a, c	30	16	14	15	1	20	—
	AII a, c	23	15	8	16	—	21	—
	BI a,b,c	1	1	—	—	—	1	—
	BI a, c	28	18	10	12	1	23	1
	Summa	**923**	**746**	**177**	**253**	**2**	**677**	**1**

Specifikation med fördelning på varugrupper.

I. Livsmedel, animaliska	AI c	14	12	2	4	—	14	—
	AII c	5	**5**	—	—	—	**5**	—
	BI c	56	50	6	5	—	44	—
	Summa	**75**	**67**	**8**	**9**	—	**63**	—
II. Livsmedel, vegetabiliska	AI c	33	28	5	11	—	31	—
	AII c	12	9	3	4	—	11	—
	BI c	91	74	17	20	—	66	—
	Summa	**136**	**111**	**25**	**35**	—	**108**	—
III. Drycker och sprit	AI c	1	1	—	—	—	1	—
	BI c	4	4	—	1	—	3	—
	Summa	**5**	**5**	—	**1**	—	**4**	—
IV. Kreatursfoder	BI c	**9**	**7**	**2**	**2**	—	**5**	—
V. Växter, frö m. m.	BI c	**3**	**2**	**1**	—	—	**2**	—

Varugrupp	Motiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i		Antal nedsättningsbeslut med villkor om			
			högst 3 stationsrelationer	flera än 3 stationsrelationer	viss minsta befordringsmängd	stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	giltighet endast under viss säsong
VI. Textilvaror	AI c	1	1	—	1	—	1	—
	AII c	3	2	1	—	—	3	—
	BI c	12	10	2	1	—	11	—
	Summa	**16**	**13**	**3**	**2**	—	**15**	—
VII. Hudar m. m.	AI c	7	7	—	5	—	7	—
	AII c	2	2	—	—	—	2	—
	BI c	12	12	—	2	—	11	—
	Summa	**21**	**21**	—	**7**	—	**20**	—
VIII. Talg, oljor m. m.	AI c	1	1	—	1	—	1	—
	AII c	2	2	—	—	—	—	—
	BI c	11	7	4	2	—	11	—
	Summa	**14**	**10**	**4**	**3**	—	**12**	—
IX. Trävaror	AI c	15	12	3	4	—	12	—
	AII c	67	50	17	21	—	44	—
	BI c	57	41	16	5	—	26	—
	Summa	**139**	**103**	**36**	**30**	—	**82**	—
X. Snickerier	AI c	1	1	—	—	—	1	—
	AII c	4	4	—	—	—	4	—
	BI c	13	12	1	—	—	10	—
	Summa	**18**	**17**	**1**	—	—	**15**	—
XI. Div. ämnen ur växtriket	AII c	1	1	—	1	—	1	—
	BI c	1	1	—	—	—	1	—
	Summa	**2**	**2**	—	**1**	—	**2**	—
XII. Trämassa, papper, papp m. m.	AI c	15	15	—	2	—	15	—
	AII c	7	7	—	2	—	5	—
	BI c	33	30	3	6	—	26	—
	Summa	**55**	**52**	**3**	**10**	—	**46**	—
XIII. Färger och färgningsämnen	AI c	1	1	—	—	—	1	—
	AII c	1	1	—	1	—	1	—
	Summa	**2**	**2**	—	**1**	—	**2**	—

Varugrupp	Motiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i		Antal nedsättningsbeslut med villkor om			
			högst 3 stationsrelationer	flera än 3 stationsrelationer	viss minsta befordringsmängd	stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	giltighet endast under viss säsong
XIV. Stenkol, koks m. m.	AI c	6	6	—	2	—	4	—
	AII c	3	3	—	2	—	2	—
	BI c	39	37	2	6	—	15	—
	Summa	**48**	**46**	**2**	**10**	—	**21**	—
XV. Sten- och jordarter	AI c	4	4	—	1	—	3	—
	AII c	10	10	—	5	—	4	—
	BI c	14	12	2	1	—	5	—
	Summa	**28**	**26**	**2**	**7**	—	**12**	—
XVI. Fabrikat av sten, lera m. m.	AI c	20	7	13	6	—	18	—
	AII c	7	6	1	3	—	5	—
	BI c	29	20	9	5	—	18	—
	Summa	**56**	**33**	**23**	**14**	—	**41**	—
XVII. Kemikalier	AI c	2	2	—	1	—	2	—
	AII c	2	2	—	—	—	1	—
	BI c	2	2	—	—	—	—	—
	Summa	**6**	**6**	—	**1**	—	**3**	—
XVIII. Gödslingsämnen	AII c	1	1	—	—	—	1	—
	BI c	6	3	3	1	—	—	—
	Summa	**7**	**4**	**3**	**1**	—	**1**	—
XIX. Expl. varor, tändstickor	BI c	**1**	—	**1**	—	—	**1**	—
XX. Järn och stål	AI c	3	2	1	2	—	3	—
	AII c	6	6	—	5	—	5	—
	BI c	2	2	—	—	—	1	—
	Summa	**11**	**10**	**1**	**7**	—	**9**	—
XXI. Järn- och stålvaror	AI c	12	12	—	1	—	11	—
	AII c	6	6	—	2	—	5	—
	BI c	18	17	1	2	—	15	—
	Summa	**36**	**35**	**1**	**5**	—	**31**	—

Varugrupp	Motiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i		Antal nedsättningsbeslut med villkor om			
			högst 3 stationsrelationer	flera än 3 stationsrelationer	viss minsta befordringsmängd	stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	giltighet endast under viss säsong
XXII. Andra metaller än järn och stål	AI c	2	1	1	1	—	2	—
	BI c	4	4	—	—	—	3	—
	Summa	**6**	**5**	**1**	**1**	—	**5**	—
XXIII. Maskiner, apparater m. m.	AI c	3	3	—	1	—	3	—
	AII c	3	3	—	—	—	2	—
	BI c	4	4	—	1	—	4	—
	Summa	**10**	**10**	—	**2**	—	**9**	—
XXIV. Fordon, båtar m. m.	AII c	2	1	1	—	—	2	—
	BI c	3	2	1	—	—	3	—
	Summa	**5**	**3**	**2**	—	—	**5**	—
Levande djur	BI c	**1**	**1**	—	—	—	**1**	—
Tomgods återgående	AII c	2	1	1	—	—	—	—
	BI c	2	2	—	—	—	—	—
	Summa	**4**	**3**	**1**	—	—	—	—
Begränsad samlastning	AI c	5	5	—	5	—	5	—
	AII c	1	1	—	—	—	—	—
	BI c	6	6	—	3	—	5	—
	Summa	**12**	**12**	—	**8**	—	**10**	—
Samlastning	AI c	33	26	7	19	—	32	—
	AII c	3	3	—	2	—	2	—
	BI c	79	61	18	32	—	53	—
	Summa	**115**	**90**	**25**	**53**	—	**87**	—

IV. Nedsättningar på grund av konkurrens från med trafikanter konkurrerande företag, liggande utanför statens järnvägars intresseområde.

				Sammandrag.				
	AIII	195	160	35	68	6	27	—
	BII	58	46	12	25	1	5	—
	Summa	**253**	**206**	**47**	**93**	**7**	**32**	—

Varugrupp	Motiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i		Antal nedsättningsbeslut med villkor om			
			högst 3 stationsrelationer	flera än 3 stationsrelationer	viss minsta befordringsmängd	stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	giltighet endast under viss säsong
Specifikation med fördelning på varugrupper.								
I. Livsmedel, animaliska	AIII	**1**	**1**	—	—	—	—	—
IV. Kreatursfoder	AIII	**1**	—	**1**	—	—	—	—
VIII. Talg, oljor m. m.	AIII	6	4	2	—	—	4	—
	BII	1	1	—	—	—	—	—
	Summa	**7**	**5**	**2**	—	—	**4**	—
IX. Trävaror	AIII	**58**	**36**	**22**	**14**	**1**	**2**	—
X. Snickerier	AIII	**1**	**1**	—	**1**	—	—	—
XII. Trämassa, papper, papp m. m.	AIII	28	27	1	13	—	11	—
	BII	2	2	—	2	—	—	—
	Summa	**30**	**29**	**1**	**15**	—	**11**	—
XIV. Stenkol, koks m. m.	AIII	18	16	2	3	1	1	—
	BII	6	4	2	2	—	—	—
	Summa	**24**	**20**	**4**	**5**	**1**	**1**	—
XV. Sten- och jordarter	AIII	56	50	6	18	4	3	—
	BII	24	22	2	11	—	3	—
	Summa	**80**	**72**	**8**	**29**	**4**	**6**	—
XVI. Fabrikat av sten, lera m. m.	AIII	15	14	1	12	—	2	—
	BII	7	5	2	4	—	1	—
	Summa	**22**	**19**	**3**	**16**	—	**3**	—
XVII. Kemikalier	AIII	4	4	—	2	—	2	—
	BII	4	3	1	2	—	1	—
	Summa	**8**	**7**	**1**	**4**	—	**3**	—
XVIII. Gödslingsämnen	BII	**1**	**1**	—	**1**	—	—	—
XX. Järn och stål	AIII	4	4	—	3	—	—	—
	BII	6	5	1	3	—	—	—
	Summa	**10**	**9**	**1**	**6**	—	—	—

Varugrupp	Motiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i		Antal nedsättningsbeslut med villkor om			
			högst 3 stationsrelationer	flera än 3 stationsrelationer	viss minsta befordringsmängd	stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	giltighet endast under viss säsong
XXI. Järn- och stålvaror	AIII	1	1	—	1	—	—	—
	BII	3	1	2	—	—	—	—
	Summa	**4**	**2**	**2**	**1**	—	—	—
XXV. Div. varor t. ex. is	BII	**4**	**2**	**2**	—	**1**	—	—
Begränsad samlastning	AIII	**1**	**1**	—	**1**	—	**1**	—
Samlastning	BII	**1**	**1**	—	—	—	**1**	—

V. Nedsättningar till stöd för ökad handelsomsättning och trafik.

Sammandrag.								
	C a	2	1	1	—	—	—	—
	C b	2	2	—	—	—	—	—
	C c	12	7	5	—	—	—	—
	C d	47	37	10	6	4	5	—
	C e	31	21	10	3	2	9	—
	C f	8	8	—	3	—	—	—
	C g	43	38	5	6	1	4	—
	C h	39	33	6	8	—	—	—
	C i	37	30	7	2	—	—	—
	C j	12	6	6	2	—	3	—
	C k	31	18	13	2	—	9	—
	Summa	**264**	**201**	**63**	**32**	**7**	**30**	—
Specifikation med fördelning på varugrupper.								
I. Livsmedel, animaliska	C a	1	1	—	—	—	—	—
	C b	2	2	—	—	—	—	—
	C k	1	1	—	—	—	—	—
	Summa	**4**	**4**	—	—	—	—	—
II. Livsmedel, vegetabiliska	C a	**1**	—	**1**	—	—	—	—
III. Drycker och sprit	C e	**2**	**1**	**1**	—	—	—	—
VII. Hudar m. m.	C k	**1**	**1**	—	—	—	—	—

Varugrupp	Motiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i stationsrelationer: högst 3	Härav giltiga i stationsrelationer: flera än 3	Antal nedsättningsbeslut med villkor om: viss minsta befordringsmängd	Antal nedsättningsbeslut med villkor om: stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	Antal nedsättningsbeslut med villkor om: uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	Antal nedsättningsbeslut med villkor om: giltighet endast under viss säsong
VIII. Talg, oljor m. m.	C j	**2**	**1**	**1**	—	—	—	—
IX. Trävaror	C c	12	7	5	—	—	—	—
	C d	47	37	10	6	4	5	—
	C e	11	4	7	1	1	—	—
	C k	11	1	10	—	—	—	—
	Summa	**81**	**49**	**32**	**7**	**5**	**5**	—
X. Snickerier	C k	**2**	**1**	**1**	—	—	**2**	—
XII. Trämassa, papper, papp m. m.	C e	18	16	2	2	1	9	—
	C k	5	4	1	—	—	5	—
	Summa	**23**	**20**	**3**	**2**	**1**	**14**	—
XIV. Stenkol, koks m. m.	C f	1	1	—	1	—	—	—
	C g	1	—	1	—	—	—	—
	C h	1	1	—	1	—	—	—
	C k	8	8	—	1	—	1	—
	Summa	**11**	**10**	**1**	**3**	—	**1**	—
XV. Sten- och jordarter	C f	7	7	—	2	—	—	—
	C g	14	14	—	2	1	—	—
	C h	38	32	6	7	—	—	—
	C i	33	28	5	1	—	—	—
	Summa	**92**	**81**	**11**	**12**	**1**	—	—
XVI. Fabrikat av sten, lera m. m.	C g	4	3	1	—	—	—	—
	C i	2	1	1	—	—	—	—
	Summa	**6**	**4**	**2**	—	—	—	—
XVII. Kemikalier	C i	2	1	1	1	—	—	—
	C j	6	3	3	—	—	3	—
	Summa	**8**	**4**	**4**	**1**	—	**3**	—
XVIII. Gödslingsämnen	C j	**4**	**2**	**2**	**2**	—	—	—
XX. Järn och stål	C g	**22**	**19**	**3**	**4**	—	**3**	—

Varugrupp	Motiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i stationsrelationer: högst 3	Härav giltiga i stationsrelationer: flera än 3	Antal nedsättningsbeslut med villkor om: viss minsta befordringsmängd	Antal nedsättningsbeslut med villkor om: stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	Antal nedsättningsbeslut med villkor om: uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	Antal nedsättningsbeslut med villkor om: giltighet endast under viss säsong
XXI. Järn- och stålvaror	C g	1	1	—	—	—	1	—
	C k	1	—	1	1	—	—	—
	Summa	**2**	**1**	**1**	**1**	—	**1**	—
XXII. Andra metaller än stål och järn	C k	**1**	**1**	—	—	—	—	—
Tomgods återgång	C g	**1**	**1**	—	—	—	—	—
Samlastning	C k	**1**	**1**	—	—	—	**1**	—

VI. Nedsättningar i syfte att söka åstadkomma för statens järnvägar fördelaktigaste ekonomiska utbyte av redan befintlig eller ny trafik.

Sammandrag.								
	D a	93	86	7	22	6	21	—
	D b	26	22	4	19	—	6	—
	Summa	**119**	**108**	**11**	**41**	**6**	**27**	—
Specifikation med fördelning på varugrupper.								
I. Livsmedel, animaliska	D a	**1**	—	**1**	—	—	—	—
II. Livsmedel, vegetabiliska	D a	2	2	—	—	—	1	—
	D b	1	—	1	1	—	1	—
	Summa	**3**	**2**	**1**	**1**	—	**2**	—
VIII. Talg, oljor m. m.	D a	**2**	**1**	**1**	—	—	—	—
IX. Trävaror	D a	**41**	**38**	**3**	**11**	**3**	**2**	—
X. Snickerier	D a	**4**	**4**	—	—	—	**1**	—
XII. Trämassa, papper, papp m. m.	D a	25	25	—	5	1	11	—
	D b	1	1	—	—	—	—	—
	Summa	**26**	**26**	—	**5**	**1**	**11**	—
XIV. Stenkol, koks m. m.	D a	3	1	2	1	—	—	—
	D b	5	5	—	3	—	—	—
	Summa	**8**	**6**	**2**	**4**	—	—	—

Varugrupp	Motiv	Nedsättningsbeslut	Härav giltiga i		Antal nedsättningsbeslut med villkor om			
			högst 3 stationsrelationer	flera än 3 stationsrelationer	viss minsta befordringsmängd	stigande fraktnedsättningar vid stigande trafik	uteslutande järnvägsbefordring av ifrågavarande gods	giltighet endast under viss säsong
XV. Sten- och jordarter	D a	5	5	—	1	3	2	—
	D b	18	15	3	14	—	4	—
	Summa	**23**	**20**	**3**	**15**	**3**	**6**	—
XVI. Fabrikat av sten, lera m. m.	D a	**1**	**1**	—	—	—	—	—
XVII. Kemikalier	D a	1	1	—	—	—	1	—
	D b	1	1	—	1	—	1	—
	Summa	**2**	**2**	—	**1**	—	**2**	—
XX. Järn och stål	D a	**5**	**5**	—	**3**	—	**3**	—
XXI. Järn- och stålvaror	D a	**3**	**3**	—	**1**	—	—	—

Bilaga 9.

P. M.
rörande den inrikes linjesjöfartens prisbildning.

Det har ansetts vara av intresse att undersöka prisbildningen vid sådana inrikes linjerederier, vilka arbeta på längre distanser, där, med undantag av vissa huvudlinjer,[1] den mest kännbara konkurrensen från landtrafikmedlens sida utövas av järnvägar. Denna undersökning, som undertecknad i egenskap av trafikutredningens tekniska biträde utfört i samråd med vederbörande företags ledning, har i första hand inriktats på Stockholms rederiaktiebolag Svea. Detta rederi är nämligen det, som bedriver den mest omfattande inrikes godslinjefarten på längre distanser. Av de godsfrakter, som inseglas i dylik linjefart i egentlig bemärkelse, torde drygt två tredjedelar falla på båtar tillhörande detta rederi.

Den andel av det totala transportarbetet, som ombesörjes av rederiet i fråga, är vidare större än vad som framgår av ovan angivna tal på grund av att det i större utsträckning än övriga linjerederier arbetar på de längsta inrikes distanserna.

Det av Sveabolaget tillämpade prisbildningssystemet torde dessutom i stort sett vara normgivande för en större del av inrikes godslinjefarten än vad som angives av storleken av rederiets trafik. Sveabolaget samarbetar nämligen sedan lång tid tillbaka med de flesta andra rederier, som upprätthålla egentlig linjefart på längre distanser. Samarbetet går bland annat ut på tillämpning av gemensamma frakter. Dessa rederier äro ångfartygsaktiebolagen Gotland, Visby, och Göta kanal, Göteborg, Hallands ångbåtsaktiebolag, Göteborg, ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska kusten, Uddevalla, rederiaktiebolaget Norden, Norrköping, ångfartygsaktiebolaget Gamleby och Tjusts nya ångfartygsaktiebolag, Västervik, samt Blekinge ångbåtsaktiebolag, Karlshamn m. fl.

Innan en närmare redogörelse för Sveabolagets prisbildningssystem lämnas, torde det vara lämpligt att något beröra vissa allmänna förhållanden.

För ett rederi kan det vara ekonomiskt fördelaktigt — vilket för övrigt gäller varje företag, som arbetar med till en del fasta kostnader — att sänka sitt pris under den nivå, som enligt erfarenhet är den, som genomsnittligt erfordras för att alla kostnader skola bliva täckta, därest genom denna åtgärd transport, som eljest skulle övergått till en konkurrent, kan kvarhållas vid det egna företaget, eller därest transport, som ombesörjes av konkurrenten, kan dragas över till det egna företaget.

Vad sålunda sagts gäller samtliga om en transport konkurrerande företag. Vid nyssberörda prispolitik från ett trafikföretag nödgas alltså de övriga att i eget intresse sänka sina frakter, vilken reduktion i sin tur kan komma att mötas med nya prissänkningar. Den undre gräns, till vilken den genom ett dylikt priskrig förorsakade successiva sänkningen av prisnivån tenderar, angives av de med ifrågavarande transport för vederbörande företag direkt förenade kostnaderna (föränderliga kostnader). Några faktorer, som motverka denna tendens, finnas icke.

[1] Erfarenheten visar, att bilkonkurrens på längre distanser huvudsakligen förekommer i sådana huvudförbindelser, där väsentliga mängder högtarifferat gods finnes att transportera i bägge riktningar, t. ex. Stockholm—Göteborg och Göteborg—Malmö.

Vid linjerederier måste en dylik utveckling — därest icke åtgärder för avspänning av konkurrensen företagas — väntas få synnerligen allvarliga konsekvenser. Detta beror främst därpå, att vid dessa rederier de direkta (föränderliga) kostnaderna äro icke oväsentligt lägre än totalkostnaderna.

Följderna av en hänsynslös konkurrens mellan parallellt arbetande linjerederier hava visat sig vara så avskräckande, att man som regel icke upprättar nya linjeförbindelser i konkurrens med redan existerande sådana. I de fall, där trafik upprätthålles av två eller flera företag, söker man genom överenskommelser och särskilt genom bestämmande av gemensamma priser undanröja de olägenheter, som konkurrensen eljest skulle medföra. Särskilt större rederier emellan respekteras denna sedvänja i så stor utsträckning, att den för dessa torde kunna betraktas som en oskriven lag (gentlemen's agreement).

Sådana företag, som ej hava att vänta några påtagliga nackdelar av att ifrågavarande sedvänja icke tillämpas gentemot dem, synas emellertid understundom mindre tillfredsställande respektera densamma. Särskilt under tider, då begränsad tillgång på sysselsättning gör sig gällande, bruka sådana rederier, vilka icke bedriva trafik, som har karaktär av linjefart, erbjuda sig att mot ofta mycket låga frakter med sina fartyg transportera sådant gods, som eljest plägar gå med vissa linjefartyg.

I inrikes linjefart tillämpas olika prissystem.

För trafikanter, som tillfälligt sända styckegods och s. k. blandgods, *strögods,* tillämpas ett särskilt prissystem.

Ansluten till detta är, såsom av det följande framgår, prissättningen för s. k. *kontraktgods,* d. v. s. sådant styckegods och blandgods, som stadigvarande transporteras med ett rederis fartyg och beträffande vars befordran kontrakt upprättats.

För sådana trafikanter — huvudsakligen större utrikes linjerederier eller deras agenter — som med inrikes fartyg direkt vidarebefordra eller genom dessa hopsamla sådant gods, som har befordrats eller skall befordras med utrikes linjefartyg, *import- och exportgods i genomgående trafik,* tillämpas särskilda tariffer.

Vid transport av sådant gods, som vanligen går i kvantiteter, utgörande en hel eller väsentlig dellast för ett fartyg, s. k. *partigods,* tillämpas ett särskilt prissystem.

För *strögods* tillämpas en taxa, som i stort sett följer statens järnvägars system. Sålunda återfinnas, med vissa undantag, i denna taxa förefintlig indelning i olika sändningsstorlekar samt godsindelning och tariffer. Frakterna räknas dock icke såsom i järnvägstaxan efter ett i kilometer angivet avstånd utan efter en zonindelning, vilken dock i stort sett följer avståndet. Denna zonindelning är vid Sveabolaget (så när som på smärre justeringar) oförändrad sedan år 1919.

Fraktsatserna i tarifferna äro däremot olika. Läggas emellertid till sjöfrakterna de avsevärda kostnader, trafikanten ytterligare har att vidkännas vid transport av gods sjöledes, finner man i stort sett en proportionalitet mellan järnvägstaxans frakter och trafikantens totala transportkostnad för strögods vid sjöbefordran.

I motsats till vad tidigare varit fallet offentliggöras frakttarifferna för strögods icke numera, utan noteringar lämnas vid förfrågan av rederiet och dess kommissionärer.

Strögodset uppskattas utgöra 10, högst 20 procent av Sveabolagets godstrafik (utom partigods) mätt i ton. Ett på uppgifter för år 1934 företaget stickprov visar 16 procent.

Trafikanter, vilka mera stadigvarande transportera gods med ett rederis fartyg, erhålla genom *kontraktuppgörelse* lägre frakter än de, som gälla för strögods. I dessa kontrakt får trafikanten förbinda sig att i angivna hamnförbindelser med det ifrågavarande eller med detta samarbetande rederiers fartyg under seglationstiden transportera allt sådant sjöledes gående, i kontraktet upptaget gods, över vars transportsätt han har att bestämma. Med sjöledes gående gods menas härvid allt sådant gods, som av trafikanten sändes sjöledes.

Denna bestämmelse har tidigare formulerats »allt gods», men den nyare formuleringen »allt sjöledes gående gods» har införts i alla omarbetade eller nya, d. v. s. i de flesta nu gällande kontrakt, då den anses bättre motsvara den tillämpning, kontraktsbestämmelserna numera erhållit, och lika väl som den äldre formuleringen motsvara det mål, man vill vinna med kontraktet, nämligen att förhindra att gods vid enstaka oberäkneliga tillfällen kommer att transporteras med andra rederiers fartyg, utan att samtidigt den olägenheten uppstår för trafikanten, att han för tillgodoseende av brådskande transporter icke kan anlita de snabbare landtrafikmedlen.

Kontrakten gälla som regel för en tid av ett år, oftast för kalenderår, med automatisk prolongering om icke uppsägning skett minst en månad före kontraktstidens utgång. Kontrakten (utom för partigods) angiva som regel icke enstaka fraktsatser utan äro tarifflistor, vanligen gällande för alla hamnar inom visst större område — exempelvis Stockholm—Norrland — för olika stora sändningar och oftast för flera eller alla varor i en, eventuellt flera varugrupper.

Skillnaden mellan fraktsatserna i kontrakten och i taxan för strögods är icke betydande. Den relativa skillnaden för olika varor och sändningsstorlekar är ungefärligen densamma. Tarifferingsvillkoren äro, frånsett avvikelser av mindre betydelse, desamma som för strögodset. Berörda avvikelser bero på att prisbildningen i kontrakten är konservativare än den för strögodset, vilket i sin tur sammanhänger med nyssberörda prolongering av kontrakten. Sålunda uppvisa kontrakten i vissa fall tarifferingsvillkor, som övertagits från numera upphävda taxor vid statens järnvägar, exempelvis 8-tonstariffer, värdetariffer för styckegods och 2½-tonssändningar. En utmärkande egenskap för kontraktfrakterna är, att vid deras upprättande den av trafikanten årligen transporterade totala kvantiteten gods icke spelar avgörande roll för skillnaden mellan dessa frakter och strögodsfrakterna.

Överensstämmelsen mellan frakterna för samma varuslag i olika kontrakt är för hela den period, som kunnat överblickas, omkring 10 år, god. Tidigare förekommo visserligen understundom smärre avvikelser mellan kontrakten. Under senare år hava emellertid dessa avvikelser bortarbetats och överensstämmelse mellan de olika kontrakten ernåtts i högre grad än tidigare.

Såsom motiv härför har anförts, att skärpningen av konkurrensen mellan de olika köpmännen — trafikanterna, som blivit en följd av den senaste krisen, medfört, att dessa med ökat intresse följt de frakter, de haft att betala för sina olika varor. Härvid har ett starkare krav på lika frakter för olika trafikanter framkommit. Vid nyteckning av kontrakt har man därför under senare år sökt erhålla exakt överensstämmelse mellan de tarifflistor, som förekomma i olika kontrakt, vilka gälla transport av samma slag av varor.

Fraktpriserna för kontraktgods — vilket, såsom av det föregående framgår, omfattar den vida övervägande delen av godset utom partigods — hava från vissa håll uppfattats som en motsvarighet till järnvägarnas genom särskilda fraktnedsättningar bildade priser. Denna uppfattning är dock endast riktig, när det gäller den s. k. omsättningsrabatten, vilken, såsom av det följande kommer att framgå, icke har nämnvärd betydelse. Frakterna för kontraktgods äro i stort sett ensartade i olika stationsrelationer och för olika trafikanter i motsats till förhållandet vid järnvägarna, där nedsättningarna variera för olika stationsrelationer och i högre grad anpassas efter storleken av de olika befraktarnas godsmängder. Fraktsatserna för linjefartens kontraktgods måste därför i stort sett anses innebära en tariffmässig prisbildning.

Mera omfattande omläggningar av frakterna för kontrakt- och strögods företagas endast i samband med allmänna förändringar i statens järnvägars ordinarie taxa. Därutöver företagas vid varje seglations början eventuellt erforderliga mindre justeringar. I de fall, då taxereformer vid järnvägarna trätt i kraft under pågående seglation, har man som regel icke ändrat frakterna utan i fall av behov arbetat med provisoriska rabatter till seglationens slut.

Särskilda fraktnedsättningar från järnvägarnas sida mötas så vitt möjligt är genom de ovannämnda årliga justeringarna i frakterna, varvid i stort sett alla trafikanter bli delaktiga av uppkommande fraktlättnader.

Att denna väg kan anlitas beror på följande förhållande. Den marginal mellan sjöfrakten med tillagda sekundära kostnader och järnvägsfrakten, som rederierna måste hålla för att kompensera den längre transporttiden sjöledes, är, särskilt vad kontraktgodset beträffar, icke oväsentlig. Trafikanten behöver därför icke alltid göra någon direkt förlust, om han till den pågående seglationens slut anlitar sjötransport mot tidigare överenskommen frakt trots att järnvägsfrakten under samma tid blivit sänkt.

Ändring av frakter och tarifferingsvillkor för kontraktgods under pågående seglation för mötande av järnvägarnas särskilda fraktnedsättningar förekommer ytterst sällan; någon sådan ändring har — frånsett ett fåtal smärre justeringar — icke förekommit inom Sveabolaget under år 1935.

Såsom av det föregående framgår avse kontrakten icke att utesluta annat transportmedel. En dylik bestämmelse vore ej heller möjlig, då trafikant måste ha tillgång till de snabbare landtrafikmedlen. Då det ofta icke enbart är fraktpriset, som är avgörande för trafikantens val av transportmedel, är det långt ifrån alltid förmånligt att söka möta konkurrens från dessa trafikmedel med fraktlindring.

Konkurrens beträffande stycke- och blandgods från fartyg, som icke samarbeta med rederiet, mötes mera sällan genom särskilda fraktlindringar. Såsom tidigare framhållits avser villkoret om befordran av »allt sjöledes gående gods» i de kontrakt, som upprättas med trafikanterna, att förhindra avledning av gods till dylika fartyg. Då konkurrensen om sagda godsslag från dylika fartyg i allmänhet torde vara av mera sporadisk karaktär, torde berörda villkor i kontrakten på ett i det stora hela tillfredsställande sätt motverka godsavledning.

Den extra rabatt utöver de i regel likartade kontraktfrakterna, som vissa större trafikanter i särskilda fall kunna komma i åtnjutande av och som kan betraktas såsom ett slags omsättningsrabatt, uppgår till relativt obetydliga belopp.

I vissa fall erhålla vidare trafikanter, vilka väsentligen transportera gods i större partier, i de enstaka fall, då de transportera gods i mindre partier, dessa transporter för samma pris, som gälla för de större, eller i varje fall för ett pris, som är lägre än det, som eljest skulle utgått för ett mindre parti.

Då gods transporteras med omlastning genom försorg av två eller flera rederier eller genom kombinerad sjö- och landtransport, tillämpas ofta beträffande sjötransporten lokalfrakter (snittfrakter), som äro lägre än de frakter, som begäras för direkt transport med respektive rederiers fartyg på motsvarande delsträckor.

Enligt internationell sedvänja noteras frakter vid befordring av högvärdigare gods i linjefart mellan olika länder endast mellan de större export- och importhamnar — terminal ports — mellan vilka direkt förbindelse upprätthålles. Vid sidan av dessa frakter noteras tilläggsfrakter till eller från mindre kusthamnar. Dessa tilläggsfrakter följa därvid systemet för huvudbefordran. Terminal ports äro i Sverige företrädesvis Stockholm, Göteborg och Malmö.

Mellan dessa terminal ports och mindre hamnar ombesörja inrikesrederier befordran av *import- och exportgods* i genomgående trafik. Detta gods är som regel sådant som enligt köpeavtalet skall befordras sjöledes mellan en utrikes hamn och en mindre kusthamn eller vice versa. Godset är därvid vanligen sjöassurerat för hela transporten.

För import- och exportgods tillämpade tarifferingsvillkor äro andra än de, som gälla för inrikes fart. Frakterna uppvisa en utpräglad värdedifferentiering, vilken dock följer en annan skala än i inrikes fart.

Gods, som transporteras i linjefart i kvantiteter, utgörande en hel eller väsentlig dellast för ett fartyg, benämnes, såsom förut nämnts, *partigods*. Transporten kan därvid ske antingen genom utnyttjande av hela eller en del av lastutrymmet i ett linjefartyg eller därigenom att ett särskilt fartyg befraktas för ändamålet.

Partigods, som vanligen transporteras i konkurrens med trampfart, skeppas till frakter, vilka ligga praktiskt taget vid den nivå, som för trampfrakter utbildas i allmänna marknaden. Emellertid söker man hålla även dessa frakter fasta, och de ändras sällan under året. Under tider, då inga störningar förekomma på fraktmarknaden, är variationen i dessa frakter jämförelsevis ringa från år till år.

Skeppning av partigods sker oftast enligt fraktkontrakt, vilka, liksom i fråga om kontrakt för styckegods, vanligen gälla för ett år. Överenskommelser om befordring av partigods i linjefart gälla ofta relativt regelbundna skeppningar under en längre period. När partigods understundom transporteras i mindre partier för en sådan kunds räkning, som vanligen skeppar stora partier, tillämpas, på sätt jämväl förut framhållits, de för större partier gällande frakterna.

Stockholm den 21 februari 1936.

Tore Svennberg.
Civilingenjör.

Undertecknad vitsordar härmed riktigheten av de i ovanstående P. M. intagna uppgifterna i vad de avse Stockholms Rederiaktiebolag Svea.

Stockholm den 29 februari 1936.

Eman. Högberg.
Verkst. direktör i Stockholms Rederiaktiebolag Svea.

INNEHÅLL

Sid.

Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet 3

I. Utredningens uppgift 7

II. Inrikessjöfartens omfattning och betydelse 9

A. Inrikessjöfartens omfattning 9

B. Olika slag av inrikes sjöfart 12

C. I inrikes sjöfart använda fartyg och deras frakter 14

D. Omfattningen av inrikessjöfarten i förhållande till den utrikes sjöfarten . 16

E. Omfattningen av inrikessjöfarten i förhållande till järnvägarna 17

III. Förhållandet mellan järnvägar och sjöfart 19

A. Sammanfattning av från sjöfartshåll framförda erinringar och synpunkter 19

B. Förutsättningar och villkor för skilda trafikmedel 21

1. Allmänna synpunkter 21

2. Sjöfartens driftkostnader 31

C. Inre kommunikationsproblem 34

1. Järnvägarna 34

2. Sjöfarten 37

a) Rationalisering 37

b) Sekundära kostnader 38

c) Inre konkurrens inom sjöfarten 43

D. Taxepolitiken 48

1. Järnvägarnas taxepolitik 48

a) Taxan för transporter av gods å statens järnvägar 48

b) Järnvägarnas fraktnedsättningar 53

Författningsbestämmelser angående fraktnedsättningar sid. 53. — Tillämpning av gällande bestämmelser sid. 58. — Utländska förhållanden sid. 61. — Fraktnedsättningspolitiken vid statens järnvägar under efterkrigsåren sid. 62. — Fraktnedsättningarnas nuvarande omfattning sid. 64. — Ändringsförslag beträffande järnvägarnas handläggning av fraktnedsättningsfrågor sid. 72. — Järnvägsrådet sid. 76.

2. Den inrikes sjöfartens prisbildning 80

IV. Sammanfattning och förslag 87

BILAGOR

Sid.

1. Godstransporter över gränsstationer, inklusive färjförbindelser 99

2. Tonnage och inkomster i inrikes sjöfart år 1934 102

3. Sammandrag av i ämnet gjorda framställningar m. m. 104

4. Sjöfartens sekundära kostnader: 125

   1. Lastnings- och lossningskostnader (Stuverikostnader) sid. 125. — 2. Assuranskostnader sid. 129. — 3. Speditions-, kommissions- etc. kostnader sid. 132. — 4. Hamnavgifter, kanalavgifter och andra sjöfartsavgifter sid. 133.

5. Undersökning rörande annonsering i Post- och Inrikes tidningar av fraktnedsättningar, medgivna av olika järnvägsförvaltningar 141

6. Redogörelse för i vissa länder gällande bestämmelser angående rätten att medgiva fraktnedsättningar i järnvägstrafik, särskilt i konkurrens med andra trafikföretag: 143

   1. Danmark sid. 143. — 2. England sid. 144. — 3. Frankrike sid. 149. — 4. Tyskland sid. 155.

7. Rapport från Nationernas Förbunds specialkommitté för utredning rörande konkurrens mellan järnvägar och vattenvägar 160

8. Sammanställning av antal särskilda nedsättningar i inrikes vagnslastgodstrafik, som under oktober 1935 tillämpats vid statens järnvägar, på framställning av 1932 års trafikutredning verkställd i järnvägsstyrelsen 161

9. P. M. rörande den inrikes linjesjöfartens prisbildning 177

Statens offentliga utredningar 1936

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till lag om behandling av förbrytare, hemfallna åt alkoholmissbruk, m. m. [4]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Betänkande med förslag ang. revision av lagstiftningen rörande tillverkning, beskattning och försäljning av maltdrycker. [5]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Utredning med förslag rörande bidrag åt barn till änkor och vissa invalider samt åt föräldralösa barn. [6]
Socialiseringsproblemet. Allmänna synpunkter. [7]
Ur socialiseringens »europeiska» idékrets. [8]
Socialiseringsidéer och socialiseringspraxis i Sovjetunionen. 1. [9]
Betänkande ang. förlossningsvården och barnmorskeväsendet samt förebyggande mödra- och barnavård. [12]
Betänkande ang. familjebeskattningen. [13]
Betänkande ang. dels planmässigt sparande och dels statliga bosättningslån. [14]
Betänkande ang. moderskapspenning och mödrahjälp. [15]

Hälso- och sjukvård.

Betänkanden 1 rörande serafimerlasarettets ekonomi samt 2 rörande lasarettets ställning och verksamhet. [1]

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Betänkande med förslag om vissa föreskrifter beträffande konsumtionsmjölk. [3]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Statligt kaffemonopol. [10]

Kommunikationsväsen.

Utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel. [16]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. [11]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Förslag till konvention mellan Sverige och Schweiz om erkännande och verkställighet av domar och skiljedomar m. m. [2]

Stockholm 1936, Ivar Hæggströms Boktryckeri A. B.
360548