



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1939: 3
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

TILL

TAXA

FÖR BEFORDRING AV GODS M. M.
Å STATENS JÄRNVÄGAR

AVGIVET AV

1938 ÅRS JÄRNVÄGSTAXEKOMMITTÉ

S T O C K H O L M

1 9 3 9

Statens offentliga utredningar 1939

Kronologisk förteckning

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Betänkande angående grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll ävensom angående statsbidrag till enskilda vägar. Svenska Tryckeri a.-b. 59 s. K.2. Utredning och förslag rörande plats i Stockholms skärgård för förläggning av Stockholms örlogsbas. Beckman 30, 87 s. 6 kartor. Fö. | <ol style="list-style-type: none">3. Betänkande med förslag till taxa för befordring av gods m. m. å statens järnvägar. Beckman. 206 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 1939: 3
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

TILL

TAXA

FÖR BEFORDRING AV GODS M. M.

Å STATENS JÄRNVÄGAR

AVGIVET AV

1938 ÅRS JÄRNVÄGSTAXEKOMMITTÉ

STOCKHOLM 1939

K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[2588 38]



STATE OF NEW YORK
IN SENATE



REPORT OF THE
COMMISSIONER OF THE LAND OFFICE

IN

FOR THE YEAR ENDING JULY 31, 1892

ALBANY:

1893

PRINTED BY THE STATE PRINTING OFFICE

ALBANY:

PRINTED BY THE STATE PRINTING OFFICE



INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikations- departementet.....	5
I. Inledning.	
Historik	9
Kommitténs arbetsuppgift.....	10
II. Ekonomiska förutsättningar för taxerevisionen.	
Ekonomisk innebörd av taxeförslaget i järnvägsstyrelsens utredning	13
Inkomst- och utgiftsunderlag för taxerevisionen.....	14
Omprövning av möjligheterna till inkomstökning	23
Taxerevideringens allmänna inriktning.....	26
III. Undersökning av driftkostnader och allmänna fraktläget.	
Minimitariffer	27
Nu praktiserade lastbilfrakter.....	30
Fraktnedsättningarnas betydelse	34
IV. Tariffer för vagnslastgoods exkl. för 2.5 ton.	
Höjning av tariffeschemat i järnvägsstyrelsens utredning	38
Tariffeschemats allmänna struktur.....	39
15-tons tariffer.....	40
Tariffernas konstruktion	42
V. Tariffer för fraktstycke gods och vagnslaster om 2.5 ton.	
Fraktstycke godsstraffkens utveckling	45
Yrkesmässig samlastning	46
2.5-tons tariffen	47
Tariffernas konstruktion	48
Fraktstycke gods i sändningar om högst 50 kg	49
VI. Tariffer för ilgods, paketgods och expressgods samt levande djur.	
Ilgods	50
Ilgods i vagnslaster	52
Lättfördärvligt ilgods	54
Paketgods	56
Expressgods	56
Levande djur	57

VII. Diverse fraktberäkningsbestämmelser samt godsindelningen.

Täckningsavgift	58
Befordring i varm- och kylvagnar	59
Träkolstransporter	61
Godsindelningen	62

VIII. Sammanfattning av taxeförslagets ekonomiska innebörd.

Finansieringen av 1929 års och senare taxereformer	65
Ekonomisk innebörd för statsbaneföretaget av taxekommitténs förslag	66
Förslag till taxa för befordring av gods m. m. å statens järnvägar.....	69
Speciell motivering till taxeförslaget	132
Särskilt uttalande av herr Svennberg	138

B I L A G O R.

1. Utdrag av statsrådsprotokollet den 25 februari 1938	145
2. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 17 november 1937.....	153
3. Utvecklingen av statens järnvägars vagnslastgodstrafik	159
4a. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 9 juli 1938	175
4b. Svenska järnvägsföreningens skrivelse den 7 april 1938	181
5. Minimitariffer	183
6. Fraktjämförelser jämte diagram.....	185
7. Beräkning av inkomständeringar.....	203

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Genom beslut av Kungl. Maj:t den 25 februari 1938 bemyndigades dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst nio sakkunniga för att inom nämnda departement, med beaktande av vad departementschefen till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden samma dag anförde, biträda med verkställande av utredning rörande ny taxa för transporter av gods å statens järnvägar m. m. och inkomma med de förslag, vartill utredningen för-
anledde.

Jämlikt detta bemyndigande tillkallade departementschefen för sagda ändamål såsom sakkunniga f. d. generaldirektören Axel Granholm, byråchefen i järnvägsstyrelsen Aldo Almqvist, förste aktuarien i järnvägsstyrelsen Tage Berger, trafikdirektören N. A. Hjelmér, Gävle, ombudsmannen Ceve Byström, Prästmon, direktörsassistenten Henning Johansson, Stockholm, disponenten N. Arvid Ericsson, Stockholm, direktören Hjalmar Degerstedt, Stockholm, och lantbrukaren Knut Lindström, Sörby säteri, Hidingsta. Därjämte uppdrog departementschefen åt Granholm att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete, ävensom åt Berger att vara de sakkunnigas huvudsekreterare samt förordnade bokhållaren i järnvägsstyrelsen Harry Hellström att vara biträdande sekreterare åt de sakkunniga. På därom gjord framställning entledigades Johansson den 28 juni 1938 från sitt uppdrag och tillkallades i hans ställe civilingenjören T. Svennberg, Stockholm.

Enligt i statsrådsprotokollet bland andra meddelade direktiv ankomme det på de sakkunniga — vilka antagit benämningen 1938 års järnvägstaxekommitté — att till noggrann omprövning-upptaga frågan, huruvida och i vad mån en ny godstaxa för statsbanorna kunde uppbyggas med hänsyntagande till de enskilda järnvägarnas förhållanden ävensom huruvida denna nya taxa kunde bli tjänlig för den allmänna godssamtrafiken vid nuvarande system i stort sett bibehållet eller om det kunde bli nödigt att beträffande godssamtrafiken tillskapa ett nytt system, och syntes det angeläget, att de sakkunniga på ett relativt tidigt stadium av utredningsarbetet toge ståndpunkt till sist berörda

spörsmål och härom gjorde anmälan till Kungl. Maj:t, som på sådant sätt vunno möjlighet att i lämplig tid förordna om de åtgärder, som i förevarande avseende kunde vara påkallade.

Till fullgörande härav har kommittén, efter infordrat utlåtande från verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik, i underdånig skrivelse den 20 september 1938 framhållit, att ett uttömmande svar på det i direktiven framställda spörsmålet näppeligen kunde lämnas med mindre detsamma gjordes till föremål för särskild undersökning och utredning. I anslutning härtill har kommittén i nämnda skrivelse hemställt, att Kungl. Maj:t måtte utse sakkunniga eller måhända lämpligen blott en sakkunnig med uppgift att, i nödig kännning med kommittén och verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik, verkställa utredning rörande 1929 års godssamtrafiksföreskrifter och framlägga förslag om deras numera i varje fall påkallade revision. Denna hemställan har emellertid vid tidpunkten för avslutandet av det härmed överlämnade taxeförslagets beredning inom kommittén icke hunnit föranleda någon åtgärd.

Kommittén har enligt direktiven jämväl haft att i erforderlig omfattning samråda med 1936 års trafikutredning. Med stöd härav har kommittén gjort hänvändelse till trafikutredningen och därvid blivit underrättad om, att de resultat beträffande godstariffernas lägen, vartill kommitténs utredningsarbete lett, enligt trafikutredningens mening icke stode i strid mot den allmänna läggning, utredningen vid dåvarande tidpunkt preliminärt givit sitt förslag om den yrkesmässiga biltrafiken.

I anledning av en av järnvägsstyrelsen redan i januari 1933 väckt fråga rörande åstadkommande av statistiskt underlag för den yrkesmässiga lastbiltrafiken och denna frågas ogynnsamma utveckling har kommittén dessutom i skrivelse den 30 juni 1938 till 1936 års trafikutredning hemställt, att i det förslag till förordning angående allmän automobiltrafik, som utredningen kunde komma att avgiva, sådana bestämmelser intoges, att därigenom löpande statistiska uppgifter över de yrkesmässiga lastbiltransporternas omfattning och art verkligen erhöles.

För fullgörande av det emottagna uppdraget har kommittén, där så ansetts nödigt, trätt i förbindelse med järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen. I och för erhållande av underlag för bedömande av godstrafikens sannolika omslutning under närmast följande tidsperiod har kommittén ansett erforderligt anlita praktiskt-vetenskapligt betonad expertis och därför, efter ordförandens samråd med chefen för kommerskollegium och statssekreteraren i finansdepartementet, fått hänvända sig till föreståndaren för det till finans-

departementet knutna konjunkturinstitutet, docenten Erik Lundberg, vilken biträtt kommittén med särskild utredning.

Till kommittén har, för att tagas under övervägande vid dess utredningsarbete, från kommunikationsdepartementet överlämnats ett flertal framställningar, vilka nedan äro förtecknade. De hava i de olika sammanhangen och i den mån de kunnat vara för kommitténs arbetsuppgifter aktuella vederbörligen i sak av kommittén beaktats vid utarbetandet av dess förslag.

Kommittén, som slutfört sitt uppdrag i vad det avser den allmänna godstaxan för statens järnvägar, får härmed vördsamt till Herr Statsrådet överlämna betänkande och förslag till sådan taxa, och är det kommitténs avsikt att, till fullbordande av det erhållna uppdraget, omedelbart härefter till behandling upptaga frågan om särskilda exporttariffer.

Särskilt uttalande av undertecknad Svennberg bifogas.

Stockholm den 25 januari 1939.

AXEL GRANHOLM

ALDO ALMQVIST

TAGE BERGER

AUG. HJELMÉR

CEVE BYSTRÖM

TORE SVENNBERG

ARVID ERICSSON

HJ. DEGERSTEDT

KNUT LINDSTRÖM

FÖRTECKNING

över till 1938 års järnvägstaxekommitté från kommunikationsdepartementet för övervägande överlämnade handlingar och skrivelser, vilka beaktats vid ställandet av kommitténs förslag.

1. a) Järnvägsstyrelsens skrivelse den 17 november 1937 med utredning av den 1 november 1937 angående revidering av statens järnvägars godstaxa och byråchefen Olofssons skrift den 6 november 1937 m. m. (Den sistnämnda närmare behandlad i betänkandet å sid. 24, 25);
 - b) Sveriges lasttrafikbilägares riksförbunds, Sveriges trafikbilägares riksförbunds och Lastbilägareförbundets av S. T. R. gemensamma skrivelse den 15 december 1937 med anledning av under a) nämnd skrivelse;
 - c) Stockholms Rederiaktiebolag Sveas och Ångfartygsaktiebolaget Göta kanals gemensamma skrivelse den 24 januari 1938 med anledning av under a) nämnd skrivelse samt därtill anslutande skrivelser från ett flertal rederier och föreningar;
 - d) Svenska hamnförbundets skrivelse den 29 januari 1938 med anledning av under a) nämnd skrivelse;
 - e) herr M. Högfeldts skrivelse den 5 februari 1938 med bilagor.
 2. Föreningens för inre vattenvägar skrivelse den 27 maj 1937 med begäran om officiell utredning av kanalsjöfartens framtida betingelser m. m., jämte bilagor och utlåtanden.
 3. 1932 års trafikutrednings skrivelse den 29 februari 1936 med utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel, jämte utlåtanden.
 4. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 18 oktober 1933 angående ändringar i järnvägstrafikstadgans § 6 mom. 2 och § 7 mom. 1 angående fraktnedsättningar, jämte utlåtanden. (Närmare behandlad i betänkandet å sid. 37.)
 5. Herr Otto Sahlins m. fl. skrivelse den 28 augusti 1937 angående ändring av statens järnvägars taxebestämmelser för hö, jämte yttrande.
 6. Sveriges industriförbunds skrivelse den 21 januari 1938 angående införande av allmänna 15-tons tariffer vid statens järnvägar, jämte utlåtande.
 7. Rederiaktiebolaget Mälartrafiks m. fl. rederibolags gemensamma skrivelse den 7 mars 1938 i anslutning till under 1 c) nämnd skrivelse.
 8. Svenska plywoodfabrikanternas förenings skrivelse den 27 juli 1938 angående ändring av lastningsvillkor för rundvirke, jämte utlåtanden.
-

I. Inledning.

Historik.

Den nu gällande taxan för transporter av gods m. m. å statens järnvägar fastställdes av Kungl. Maj:t den 27 juni 1929. Beträffande de utredningar, som lågo till grund för denna taxa, alltifrån 1907 års järnvägstaxekommittés betänkande intill järnvägsstyrelsens med skrivelse den 28 mars 1929 överlämnade slutliga taxeförslag, hänvisas till den korta sammanfattning därav, som statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet lämnat i sitt anförande till statsrådsprotokollet den 25 februari 1938 med direktiv för 1938 års järnvägstaxekommitté, av vilket protokoll utdrag är bifogat detta betänkande som *bilaga 1*. I nämnda statsrådsuttalande redogöres även närmare för taxefrågans vidare utveckling efter år 1929, varför kommittén vill inskränka sig till att här endast i korthet erinra om följande.

Vid fastställandet av nuvarande taxa år 1929 förutsattes, att densamma skulle undergå periodiska revideringar, varvid en första revidering skulle komma till stånd inom fem år. Så blev emellertid icke fallet främst av den orsak, att utvecklingen inom näringslivet och ej minst inom kommunikationsväsendet till följd av det allmänna konjunkturläget under berörda tid föredde alltför stor oregelbundenhet. I avvaktan på dylik revision ha dock, med hänsyn till det genom landsvägstrafikens allt starkare inflytande framkallade behovet av anpassning till det därigenom ändrade fraktläget på den allmänna transportmarknaden, vissa provisoriska taxeåtgärder för sådan anpassning vidtagits under åren 1931—1934.

Behovet av en allmän revision av statens järnvägars godstaxa har under de därefter följande åren ytterligare accentuerats och bragts i förgrunden i samband med frågan om en ytterst ur allmän samhällelig transporthushållningssynpunkt angelägen reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken. Sedan Kungl. Maj:t på grundval av 1932 års trafikutrednings i vissa hänseenden omarbetade förslag avlåtits proposition till 1936 års riksdag med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik — vilken proposition icke vann riksdagens bifall — yttrade andra lagutskottet i sitt av riksdagen i denna del godkända utlåtande bl. a., att det syntes angeläget att, innan man eventuellt ginge att vidtaga en mera genomgripande reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken, en ingående prövning skedde, huruvida icke åsyftat resultat kunde vinnas genom en lösning i nära anslutning till visst förslag, som järnvägsstyrelsen framlagt.

I detta förslag — framlagt i järnvägsstyrelsens utlåtande den 2 juli 1935 över 1932 års trafikutrednings förenämnda betänkande och förslag — hade järnvägsstyrelsen förordat, att Kungl. Maj:t måtte vid den av styrelsen som

erforderlig ansedda vidare utredningen rörande regleringen av förhållandet mellan sjöfart, biltrafik och järnvägar till undersökning upptaga innebörden av och möjligheterna för en allmän sänkning av statens järnvägars taxor såsom en för regleringen grundläggande åtgärd. Därvid framhöll styrelsen bl. a., vad som sålunda ock omfattats av riksdagen, att en lämplig kombination av åtgärder fallande inom järnvägstaxans, motorfordonsförordningens och jämväl automobilbeskattningens områden enligt styrelsens mening skulle lämna största möjlighet att inom rimlig tid åvägabringa en samhällsekonomiskt tillfredsställande trafikfördelning.

Kommitténs arbetsuppgift.

Kommittén har jämlikt de statsrådsdirektiv, som givits, haft att i sitt arbete bygga på ett inom järnvägsstyrelsen åstadkommet första grundläggande taxeutrednings- och förslagsmaterial, vilket med skrivelse den 17 november 1937 (*bilaga 2*) överlämnats till Kungl. Maj:t. Kommittén hänvisar i det följande till detta material under benämningen järnvägsstyrelsens utredning. Frågan om reglering av statens järnvägars godstaxa har emellertid givits och äger en större räckvidd än den har, ensamt taget och sett, för det inom landets kommunikationsväsen ledande trafikföretaget, statens järnvägar. Det förhållandet, att ifrågavarande godstaxa med densamma given struktur och höjdläge i sin tillämpning spänner över ett flertal intresse-*rayoner*, har gjort den omprövning och det slutliga förslagsställande, som anförtratts kommittén, i avsevärd grad komplicerad. Kommittén, som till fullo insett betydelsen av dessa komplikationer och svårigheter, har emellertid såsom vägledande ur desamma och såsom i någon mån förenklande frågeställningen haft att beakta vissa mera framträdande synpunkter i de givna direktiven. Dessa må därför här i korthet särskilt beröras.

I direktiven säges sålunda bl. a., att vid den nya taxans uppbyggande den beräkneliga inverkan på statens järnvägars egen ekonomi skall vara av grundläggande betydelse och att därvid som ledande princip bör uppställas, att statens järnvägar i egenskap av affärsföretag skola hava att i konkurrens med andra på transportmarknaden arbetande företag förränta det bokförda statsbanekapitalet. Kommittén vill här förutskicka, att härmed skall i sammanhanget förstås det efter numera av statsmakterna anlagda normer såsom räntepliktigt angivna och bokförda lånekapitalet. Vidare finnes inlagt i direktiven, att om än de fördelar för hela näringslivets utveckling, som låga transportkostnader innebära, väl skola beaktas, så synes dock förräntningen av sagda såsom förräntningspliktigt bokförda statsbanekapital få vara normerande för taxenivåns genomsnittliga höjd.

Vid försök att tillgodose detta krav på statsbaneföretagets räntabilitet mötte kommittén omedelbart en komplikation i den allvarliga och besvärande omständigheten, att statens järnvägars driftkostnader starkt ökat under de allra senaste årskvartalen. Detta har skett i sådan grad, att inverkan därav på driftresultatet och därigenom på statsbanekapitalets reella affärsvärde är

av betydligt större mått än den kalkylatoriska inkomstminskning, som de i järnvägsstyrelsens förenämnda utredning föreslagna taxesänkningarna representera. Genom denna omständighet har kommittén förts in på undersökningar, i vad mån förhöjningar av det i järnvägsstyrelsens utredning framlagda tarifförslaget eller eventuellt andra åtgärder kunna och böra vidtagas till det ifrågavarande statsbanekapitalets värdebevarande och skydd. Svårigheterna att inom taxeåtgärdernas ram finna det rätta avvägandet äro emellertid betydande. Dels måste hänsyn tagas till trafikanternas allmänna möjligheter att under de skiftande konjunkturerna bära relativa fördyringar av transporterna, dels måste man beakta den i direktiven berörda konkurrensen från andra på transportmarknaden arbetande företags sida, vilken kan göra dylika taxeförändringar för järnvägen praktiskt omöjliga att tillgripa, emedan de kunna föranleda trafikavledningar och därmed, i stället för ökning, förlust av trafikinkomster. Värdet av ett högre taxeläge kan uppenbarligen bli fiktivt, och det kan äventyras, att det utgående resultatet av statsbanornas rörelse blir försämrat och än mer tyngande för affärens förläggare — d. v. s. svenska folket som skattebetalare.

Nu berörda komplikation förvärras därigenom, att, samtidigt med ovan nämnda krav på ett för statsbanan godtagbart inkomstöverskott, jämlikt direktiven en sådan avvägning av tarifferna bör eftersträvas, att andra trafikföretag i landet icke påverkas på sätt och i omfattning, som — åtminstone ur samhällsekonomisk synpunkt — kan anses otjänligt.

Kommittén har sålunda vid sitt utredningsarbete haft att fästa särskild uppmärksamhet på viktiga punkter avseende till synes åtminstone delvis oförenliga hänsyn, men därbakom finnes dock en mera fix hållpunkt för kommitténs arbete i och med det uttalande av ytterst bestämmande vikt i direktiven, som gjorts från *regeringshåll*, nämligen att ett positivt syfte med utredningsarbetet bör vara, att statsbanetaxan med kommersiellt riktig anpassning till inträdda och förutsebara förändringar på den allmänna transportmarknaden blir ägnad att befordra det nationalekonomiska intresset av en god allmän samhällelig hushållning med de realnyttigheter — personal och materiel — som tillsammans behöva ianspråktagas för det allmänna transportarbetets verkställande och det allmänna samfärdselbehovets tillfredsställande. Det är påtagligen också ytterst vinnandet av en bättre sådan allmän transporthushållning, som åsyftats av *riksdagen*, då den som förut nämnts velat omfatta den framförda tanken, att en reglering av det rådande (konkurrens-)förhållandet mellan sjöfart, biltrafik och järnvägar bäst skulle åstadkommas genom en lämplig kombination av åtgärder fallande inom järnvägstaxans, motorfordonsförordningens och automobilbeskattningens områden, varvid för järnvägstaxans vidkommande den grundläggande åtgärden skulle vara dess allmänna sänkning, underförstått, som väl ligger i sakens natur, till ett planläge i möjligaste mån väl anpassat till det transportkostnadsplan, som särskilt av bilväsendet utvecklats och för tilltagande transportavstånd och ökande rayer bestämts för vissa viktiga transportslag.

Kommittén har i ovanberörda transporthushållningssyfte visserligen ej vågat tänka sig några mera radikalt verkande taxeåtgärder för vinnande av direkta materiella avkortningar och organisatoriska besparingar inom landets befintliga samlade transportapparat, men den taxerevision, som kommittén går att föreslå, anser kommittén likväl vara ägnad att föranleda ett konsoliderat användande av transportapparaten sådan den är. Kommittén anser sitt taxeförslag därmed ägnat att i väsentlig mån medverka till ett samhälls-ekonomiskt angeläget förebyggande eller åtminstone tyglade av transportapparatens annars med acceleration fortgående överdimensionering i förhållande till de transportbehov den skall tjäna.

Inledningsvis har erinrats dels om de periodiska revideringar, som vid fastställandet av nu gällande taxa jämlikt statsrådsprotokollet av den 27 juni 1929 avsågs böra ske efter vissa års tillämpning, första gången inom fem år, dels om de särskilda orsaker, som föranlett ett uppskjutande av sålunda anbefalld revidering. Kommittén har funnit, att den utveckling och omgestaltning av landets transportväsen såväl i ekonomiskt som i tekniskt hänseende, som för närvarande pågår, i väl så hög grad som tidigare motiverar behovet av dylika periodiska revideringar. I överensstämmelse härmed anser sig kommittén böra framhålla, att med det nu framlagda taxeförslaget icke är avsett att åstadkomma en godstaxa, som skulle kunna vara bestående ens under hela nästkommande decennium. Kommittén har räknat med att de förutsättningar i olika avseenden, från vilka den haft att utgå vid uppgörandet av föreliggande taxeförslag, kanske inom ej alltför många år kunna komma att hava undergått växlingar, som vid förutsatta periodiskt förnyade revideringar av statens järnvägars godstaxa kunna föranleda mer eller mindre vittgående ändringar av densamma.

II. Ekonomiska förutsättningar för taxerevisionen.

Ekonomisk innebörd av taxeförslaget i järnvägsstyrelsens utredning.

Då jämlikt statsrådsdirektiven kommitténs uppdrag att utarbeta och framlägga nytt förslag till godstaxa vid statens järnvägar borde utföras med beaktande av ovan omnämnda såsom arbetsmaterial till kommittén överlämnade taxeutredning inom järnvägsstyrelsen, må först i korthet redogöras för den ekonomiska innebörden av sistnämnda utredning och förslag.

Det taxeförslag, vari ifrågavarande utredning resulterade, innebar huvudsakligen en förändring av tariffschemastrukturer i syfte att åstadkomma en systematisering av tarifferna och förenkling av godsindelningens uppgifter beträffande tariffsättningen för olika varuslag samtidigt med en dels uti ovan omförmälda transporthushållningssyfte, dels uti näringspolitiskt syfte be-
tingad realsänkning av tariffnivån såväl för styckegodset som för vagns-
lastgodset. Den kalkylatoriska inkomstminskning, som ett realiserande av detta förslag skulle medföra, beräknades på grundval av 1935 års godstrafik-
mängd uppgå till 7·8 miljoner kronor. Av detta belopp beräknades av utredning-
en emellertid endast cirka 1·8 miljoner kronor komma att till en tid kvar-
stå som resultatförsämring, medan cirka 6 miljoner kronor finge enligt utred-
ningen väntas komma att ersättas av genom tariffsänkningarna föranledd ny
trafik (eller motsvara större inkomstminskning, som skulle inträda om tarif-
ferna bibehölles oförändrade).

I nedanstående uppställning framvisas de fiktiva årsresultat av statsbane-
affären, som med tillämpning av i järnvägsstyrelsens utredning angivna
beräkningsgrunder skulle ha uppstått, därest de av utredningen föreslagna
tarifferna tillämpats under de tre driftsåren 1935, 1936 och 1937. För de sist-
nämnda tvenne åren med deras större trafikunderlag har den ovan berörda
kalkylatoriska inkomstminskningen beräknats till 8·3 respektive 9·3 miljoner
kronor. Sammanställas dessa belopp med den faktiska nettobehållningen vid
statens järnvägar, skulle följande resultat erhållits för ifrågavarande tre år:

	1935	1936	1937
	Miljoner kronor		
Driftöverskott	35·1	39·2	48·7
Avgår reserverat för event. underskott vid malm- banan under perioden 1937—1941	—	—	6·2
Återstår	35·1	39·2	42·5
Räntekostnad	32·0	32·6	33·0
Nettoöverskott	3·1	6·6	9·5
Bruttominskning genom tariffsänkning	7·8	8·3	9·3
Fiktivt affärsresultat	— 4·7	— 1·7	+ 0·2

Om man som sig bör även tager hänsyn till taxesänkningens animerande och skyddande inverkan på trafikstorleken, så är det tydligt, att det av järnvägsstyrelsens utredning framlagda taxeförslaget — som avsåg dels att för vissa tariffer åstadkomma en bättre anpassning efter läget å den allmänna transportmarknaden, dels att speciellt för de lägre tarifferna genom deras allmänna sänkning erbjuda näringslivet en anpart av den fortskridna drift-rationaliseringens gynnsamma effekt på järnvägens ekonomi — skulle för de års vidkommande, då järnvägsstyrelsen arbetade med sin utredning, låtit sig obeskuret genomföra utan något allvarligare äventyrande av den fixerade räntabiliteten.

Inkomst- och utgiftsunderlag för taxerevisionen.

Redan under senare hälften av år 1937 visade sig emellertid starka tendenser till ogynnsamma förskjutningar av det järnvägsekonomiska läget genom utgiftsökningar, som hänförde sig dels till betydande prisstegringar för ett flertal för järnvägsdriften erforderliga materialier, särskilt bränsle, trä- och järnvaror, dels till höjningar av personalkostnaderna, beroende på en del av statsmakterna beslutade provisoriska avlöningsförstärkningar m. m. samt på den genom höjningen av levnadskostnadsindex automatiskt verkande ökningen av dyrtidstillägget. Berörda förskjutningar på utgiftssidan, vilka endast delvis gjorde sig gällande under 1937, fingo därjämte, särskilt vad personalkostnaderna beträffar, beräknas göra sig ännu starkare gällande under 1938 för att även sedan bliva till stor del bestående. Detta senare gällde också i betydande grad materialkostnaderna, trots att priskurvan för materialier vänt nedåt.

Samtidigt med nämnda tendens till bestående driftkostnadsökning har från och med år 1938 en med den allmänna konjunkturavmattningen sammanhängande tendens till inkomstminskning och stagnation gjort sig märkbar för godstrafikens mera betydelsefulla grenar, d. v. s. för transporterna av vagnslastgoods och fraktstyckegods. Inkomstgivningens utveckling för dessa grenar liksom för den av konjunkturerna mera obundna övriga godstrafiken och persontrafiken belyses i sammanställningen å nästa sida.

Det nuvarande järnvägsekonomiska läget, som karaktäriseras av ovan nämnda väsentliga rubbningar på såväl utgifts- som inkomstsidan, gör den för kommitténs arbetsuppgift fundamentala frågan om det framtida beräkningsbara utfallet av statsbanans affärsrörelse särdeles svårbedömd. Kommittén har därför trätt i förbindelse med järnvägsstyrelsen för att finna vägledning vid fastställande av ett såsom genomsnittligt normalt betraktat år i avseende såväl på driftkostnaderna som på inkomstgivningen. De överväganden, som därvid gjorts, ha lett till följande resultat.

Beträffande *inkomsterna* rekommenderades från järnvägsstyrelsens håll att som underlag räkna med 1936 års godstrafik men med 1937 års trafik för

Å r	Person- trafik	Post- trafik	Express-, paket- och ilgods	Frakt- stycke- gods	Vagnslast- gods, exkl. lapplands- malm
	I n k o m s t e r, m i l j o n e r k r o n o r				
1929	65·8	7·3	12·4	22·0	71·3
1930	70·4	7·8	12·0	20·0	63·8
1931	65·9	8·2	10·4	19·1	56·8
1932	61·1	8·0	9·6	17·1	48·3
1933	60·0	8·0	9·8	17·7	49·6
1934	66·0	8·3	10·4	20·0	57·8
1935	70·9	8·4	10·8	21·5	61·9
1936	75·9	8·9	11·2	23·1	65·4
1937	82·1	9·4	11·7	25·2	75·5
Jan.—sept. 1937	63·1	6·7	8·4	18·5	55·8
» — » 1938	67·6	7·0	8·7	18·5	54·8

resande och post m. m. Kommittén har helt anslutit sig till denna uppfattning ifråga om sistnämnda trafik och även ansett, att den till sin art med persontrafiken och dess större obundenhet av de allmänna konjunkturerna mera jämförbara trafiken av express-, paket- och ilgods bör i genomsnitt kunna kvarbliva vid 1937 års nivå. Däremot har kommittén icke kunnat undgå att hysa viss tveksamhet beträffande ett antagande av 1936 års trafikvolym såsom normerande för godstrafiken i övrigt, d. v. s. för fraktstyckegodset och vagnslastgodset. Kommittén har därför ansett lämpligt anlita också praktisktvetenskapligt betonad expertis för frågans bedömande och har hänvänt sig till det till finansdepartementet knutna konjunkturinstitutet med en anhållan att verkställa utredning rörande den utveckling av vagnslastgodstrafiken, som inför erfarenheter ett par konjunkturperioder bakåt kan förväntas under en kommande motsvarande tidsperiod. Konjunkturinstitutets utredning, som verkställes av docenten Erik Lundberg och här bifogas som *bilaga 3*, är baserad på en analys av ett flertal större varugrupperns transportförhållanden under en tid tillbaka, som omsluter betydande konjunktursskiftningar. Den har givit som resultat, att man under vissa angivna förutsättningar skulle ha att förvänta en samlad vagnslastgodstrafik under tidsperioden 1940—1948, som i årligt genomsnitt ligger cirka 3 procent över 1936 års. Kommittén har beaktat de reservationer, som gjorts i utredningen beträffande de grundläggande antagandena för densamma, men har ej velat våga sig in på någon vetenskaplig kritik av dess prognoser, utan har endast ansett sig böra ställa konjunkturinstitutets inlägg invid vad som från järnvägsstyrelsens håll lancerats. Kommittén har därvid velat i viss mån finna och taga ett stöd även i konjunkturinstitutets inlägg, då kommittén vid sina beräkningar anser sig böra kunna använda och bygga på en framtida genomsnittlig nivå för ifrågavarande godstrafik motsvarande 1936 års.

De framtida inkomster, som man alltså skulle hava att vid tillämpning av nu gällande taxa räkna med vid *statens järnvägar exklusive malmбанan*, bliva följande:

Inkomster av	Milj. kronor
Persontrafik	80·8
Posttrafik	9·2
Godstrafik	102·0
Diverse	3·0
	Summa 195·0

Ifråga om *utgifterna* har kommittén efter råd och uppgifter från järnvägsstyrelsens håll utgått ifrån 1938 års kostnadsstat, vilken för statens järnvägar exklusive malmбанan slutar på ett belopp av 187·6 miljoner kronor. Då emellertid utgifterna böra korrespondera med storleken av 1936 års och ej 1938 års godstrafikrörelse, har man att reducera ovanstående belopp med de kostnader, som kunna anses motsvara trafikökningen från 1936 till 1938 och vilka inom järnvägsstyrelsen beräknats till 3·2 miljoner kronor. Kostnadsstatens slutsumma för 1938 hänför sig också till ett större bannät än 1936 års, varför av denna anledning ett belopp på 2·0 miljoner kronor, fortfarande enligt järnvägsstyrelsen, bör frändragas. Vidare ingår i kostnadsstaten för 1938 en extraordinär i konsolideringssyfte under högtrafiksårens goda inkomstläge ökad avsättning till förnyelsefonden på 3·7 miljoner kronor, med vilket belopp kostnadsstatens slutsumma likaledes bör för mera normala affärsår reduceras. Slutligen har man att beakta, att kostnadsstaten för 1938 uppgjordes vid en tidpunkt, då förenämnda prissänkning för vissa materialier ännu icke gjort sig märkbar, varför en viss nedräkning av kostnadsstatens slutbelopp även ur denna synpunkt bör ske. Härvid har antagits, att hälften av prisförhöjningen från 1937 till 1938 återgår, vilket motsvarar ett belopp på 3·3 miljoner kronor. I motsatt riktning invercade 1938 års riksdagsbeslut rörande lönerna, varför ett till 2·7 miljoner kronor uppskattat belopp bör tilläggas kostnadsstatens slutbelopp.

Kommittén vill i detta sammanhang framhålla, att den även beaktat den inverkan, som affärsresultatet vid statens järnvägar kan röna av de under år 1937 inkorporerade enskilda järnvägarna. Kommittén har därvid funnit, att det underskott av deras drift, varmed på förhand av statsbaneledningen kalkylerats, kan på grund av siffrans relativt låga storleksordning betraktas som utan betydelse i sammanhanget och lämnas åsido. Kommittén har ej heller förbisett de under senaste året gjorda aktieförvärven i enskilda järnvägar, men ej heller beträffande dessa har kommittén funnit anledning att räkna med några ogynnsamma återverkningar på statens järnvägars samlade överskott, alldenstund det pris, till vilket aktierna förvärvats, i regel baserats på en förräntning efter 4 procent.

Man får på grund av det anförda följande sammanfattning av driftkostnaderna vid *statens järnvägar exklusive malmбанan*:

Milj. kronor

<i>Utgifter</i> enligt 1938 års kostnadsstat	187·6
Avgår för	
trafikökning 1936—1938	3·2
bannätets utökning 1936—1938	2·0
extra förnyelsefondsavsättning	3·7
materialkostnader	3·3
Återstår	175·4
Tillkommer för löneökningar	2·7
Summa driftkostnader	178·1

Driftöverskottet för ett genomsnittsår vid *antagande av den nu gällande taxan bibehållen* utgör sålunda för *statens järnvägar exklusive malmbanan* 195·0 — 178·1 = 16·9 miljoner kronor.

Beträffande *malmbanan* äro statens järnvägar garanterade viss avkastning å det i banan investerade kapitalet, för närvarande uppgående till 140 miljoner kronor, och beräknas denna avkastning efter 6 procent till 8·4 miljoner kronor. Detta belopp är emellertid att betrakta som ett minimibelopp, som kommittén efter gjorda överväganden i kännning med järnvägsstyrelsen funnit skäl räkna med i verkligheten bliva större. Härom må följande anföras.

Gällande avtal mellan Svenska staten och Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag m. fl. innehåller bestämmelser för järnvägsfrakterna å malmbanan för tiden 1 oktober 1927—30 september 1947. Från och med den 1 januari 1938 skola dessa utgöra för transporter

	Kronor per ton
Kiruna—Riksgränsen	3·01
Kiruna—Svartön	3·85
Malmberget/Koskullskulle—Riksgränsen	3·78
Malmberget/Koskullskulle—Svartön	3·10

Därest bolaget under ett bokslutsår erhåller högre medelförsäljningspris, fritt ombord Narvik eller Svartön, än 16·75 kronor per ton, skall bolaget emellertid för varje under året bortfraktad ton malm erlägga en fraktökning motsvarande en femtedel av det belopp, varmed medelförsäljningspriset överskjuter 16·75 kronor.

Därest inkomsten av malmbanan under något år skulle understiga kostnaden för järnvägens drift och underhåll, däri inräknad avsättning till förnyelsefond, jämte ränta å nuvarande och blivande anläggningskostnad för järnvägen, skall bolaget därjämte erlägga frakttillägg till täckande av nyssnämnda kostnader och ränta. Räntan skulle under åren 1927—1937 beräknas efter 5 procent vid en bortfraktad kvantitet om högst 5 miljoner ton och ökas med 0·05 procent för varje påbörjat hundratusental ton över 5 miljoner. Från och med den 1 januari 1938 räknas räntan utgående med 6 i stället för 5 procent vid högst 5 miljoner ton men i övrigt på nyss angivet sätt.

Bolaget skall dock icke erlägga stadgade frakttillägg, därest under en femårsperiod — den första räknades från år 1927 till och med år 1931 — de sammanlagda kostnads- och räntebeloppen icke överstigit inkomsterna.

Under tioårsperioden 1927—1936 har den genomsnittliga förräntningsprocenten utgjort 5.515, alltså cirka en halv procent över den i avtalet som minimum fastställda. Förutsätter man, att transporterernas omfattning under därpå följande tioårsperiod icke kommer att understiga motsvarande under förenämnda period, skulle man på grund av den i avtalet fastställda, från och med den 1 januari 1938 gällande minimigarantin ha att räkna med en minsta genomsnittlig avkastning på 6.5 procent, vilket innebär en ökning av här ovan beräknad avkastning med cirka 0.7 miljoner kronor.

Härvid har man icke tagit hänsyn till den ökning av fraktinkomsten, som kan uppstå på grund av inträdande högre medelförsäljningspris för malmen än kronor 16.75 per ton, och som jämlikt avtalet får tillgodoräknas efter den 30 september 1937. Sådan merinkomst kan tillföras statens järnvägar endast, om under en femårsperiod den transporterade malmkvantiteten och därmed fraktinkomsten uppnår sådan storlek, att klausulen om garanti för avkastningen icke behöver träda i tillämpning. Under femårsperioden 1932—1936 skulle sålunda — därest bestämmelsen om fraktökning på grund av högre försäljningspris då gällt — en rimlig prisstegring icke ha medfört annan effekt, än att det av bolaget erlagda frakttillägget i motsvarande mån reducerats. Däremot skulle under den första femårsperioden 1927—1931 redan en obetydlig prisstegring hava medfört, att statens järnvägar kommit i åtnjutande av en fraktökning. För år 1938 liksom för år 1939 har räknats med att statens järnvägar komma att tillföras dylikt tillskott till malmfrakterna med 0.60 kronor per ton, vilket förutsätter ett medelförsäljningspris på kronor 19.75 per ton. Därest klausulen om ökning av frakten på grund av ökning av malmpriset gällt alltifrån avtalets begynnelse, skulle statens järnvägar för perioden 1927—1931 — under vilken den bortfraktade malmkvantiteten uppgick till cirka 30 miljoner ton — under förutsättning att nuvarande högre försäljningspris då varit gällande, fått uppbära ytterligare cirka 18 miljoner kronor, vilket belopp utfördelat på hela tioårsperioden 1927—1936 skulle ha inneburit en resultatförbättring för statsbanorna på 1.8 miljoner kronor per år.

Kommittén har ansett sig böra taga hänsyn till de på bedömandet av det framtida resultatet av malmbaneaffären väsentligen inverkan omständigheterna dels att tidsläget föranlett en höjning av den i avtalet ursprungligen medgivna kvantiteten årligen bortfraktad malm från 9 till 11 miljoner ton, dels att malmpriset för närvarande ligger icke obetydligt över tidigare nivå. I anslutning härtill och med hänvisning till ovan i kännning med järnvägsstyrelsen gjorda utläggningar beträffande återverkningarna på inkomstgivningen dels av malmkvantiteternas ökning dels av malmprisstegringen vill kommittén antaga sannolika skäl föreligga för att under återstående giltighetstid för nu gällande avtal och med stöd av dess till fördelaktigare effekt för statens järnvägar syftande bestämmelser räkna med — utöver förestående

garanterade minimiavkastning på 8·4 miljoner kronor — ett ytterligare inkomstbelopp från malmbanan på lågt räknat 2 miljoner kronor per år.

För beräkning av *räntekostnaden* har kommittén haft att utgå ifrån det enligt av statsmakterna nyligen antagna grunder som räntepliktigt ansedda kapitalet, vilket vid ingången av år 1938 var bokfört till 856·7 miljoner kronor. Ökningen härav under år 1938 har beräknats till 14 miljoner kronor, vilket ger en summa av cirka 870 miljoner kronor. Räntefoten för den beräknade andelen i statskulden har under åren 1933—1937 utgjort i medeltal 4·275, 4·160 4·090, 4·030 respektive 3·930 procent och är alltså avtagande. För erhållande av ett auktoritativt bedömande av det framtida ränteläget har kommittén under hand hänvänt sig till riksgäldskontoret, som ansett sig böra angiva en för år 1942 gällande sannolik räntefot av 3·2 procent. Den beräknade räntekostnaden för hela det räntepliktiga statsbanekapitalet utgör efter sistnämnda räntefot 27·8 miljoner kronor.

Kommittén har vid angivandet av denna framtida räntekostnad utgått ifrån det räntepliktiga lånekapitalets beräknade storlek vid 1938 års utgång. Därest ytterligare investeringar av lånemedel göras efter denna tidpunkt, förutsätter kommittén, att i överensstämmelse med en sedan länge i stort sett genomgående tillämpad praxis dessa påföras det räntepliktiga kapitalets konto endast i den mån, de kunna påvisas vara för framtiden nöjaktigt räntabla.

Förestående utläggningar resultera sålunda uti, att man under angivna förutsättningar rörande trafikomfattningen och på grundval av nu förutsebara årliga drift- och räntekostnader skulle hava att, med nu gällande taxa oförändrad, för statens järnvägars affärsrörelse räkna med ett genomsnittligt underskott på $27·8 - 16·9 - 8·4 = 2·5$ miljoner kronor, vilket dock på grund av beräkningsbar större avkastning från malmbanan reduceras till cirka 0·5 miljoner kronor.

För bedömandet av denna frameducerade siffra för affärsresultatet anser sig kommittén emellertid böra erinra om att den nuvarande godstaxan, på grund av sin i viktiga partier bristande anpassning till den allmänna transportmarknaden i landet, är ägnad att föranleda fortsatt trafikavledning från järnvägen, och att det ovan angivna underskottet i det verkliga förloppet torde med skäligen visshet kunna förväntas komma att bli väsentligen större. Såsom i någon mån belysande för vad som kan vedervägas för statsbaneföretaget och dess förläggare med nuvarande godstaxas bibehållande vill kommittén hänvisa till följande.

Under de senaste decennierna har det materiella samhällslivet undergått en utveckling, som genomsnittligt sett kan anslås till några procent per år. Man har skäl förutsätta, att i stort sett landets samlade inre samfärdsel bör ha utvecklats i ungefär samma omfattning. Därest de olika transportmedlen vid en sådan successiv utvidgning inom näringslivet erhålla någor-

lunda lika anpart av den dem berörande ökade omslutningen, synes man däruti äga ett kriterium på en god avvägning av konkurrensförhållandet mellan dessa. Man vill då fråga sig, hur förhållandena därvidlag varit under ovannämnda tidsperiod, som börjar med biltrafikens mera märkbara insats inom samfärdseln i mitten av 1920-talet. Efterföljande uppgifter avse att i erforderlig mån belysa denna fråga.

Statistiska bedömningsgrunder saknas som bekant för *lastbiltrafiken*, men utvecklingen inom hela dess operationsområde kan belysas med vissa siffror för antalet lastbilar. I efterföljande tablå är angivet antalet dylika fordon av olika lastförmåga vid slutet av åren 1924 och 1937. Den statistiska indelningen är, såsom framgår av tabellen, i avseende på viktgränserna icke densamma för de båda åren, varför jämförelsen icke är fullt rättvisande. På grundval av viss antagen genomsnittlig lastförmåga inom de olika viktintervallerna har den sammanlagda lastkapaciteten beräknats för ifrågavarande båda år.

Lastbilar lastande	Antal lastbilar		Antagen lastförmåga per bil ton	Beräknad lastkapacitet	
	1924	1937		1924 ton	1937 ton
Högst 1 ton	11 088	—	0·8	8 870	—
Under 1 ton	—	10 406	0·8	—	8 325
Över 1 t. o. m. 2 ton ..	2 243	—	1·5	3 365	—
Minst 1 intill 2 ton....	—	8 877	1·5	—	13 316
Över 2 t. o. m. 3 ton ..	1 399	—	2·5	3 498	—
Minst 2 intill 3 ton....	—	20 678	2·5	—	51 695
Över 3 ton	516	—	3·5	1 806	—
Minst 3 ton	—	11 497	3·5	—	40 240
Summa	15 246	51 458	—	17 539	113 576

Hela antalet lastbilar har som synes mer än tredubblats, men ökningen ligger till övervägande del på de lastdrygare fordonen, vilket avspeglar sig i den beräknade ökningen av lastkapaciteten, som mer än sexdubblats.

Denna ökning av fordonens sammanlagda kapacitet innebär givetvis, att det årligen utförda transportarbetet ökat sannolikt minst i samma proportion, alldenstund även andra faktorer ytterligare härtill bidra, bl. a. den genom fortgående vägförbättringar möjliggjorda större körhastigheten. Särskilt under senaste åren torde lastbiltrafikens utveckling försiggått i ett forcerat tempo. Härpå tyda följande uppgifter. 1932 års trafikutredning beräknade, att landets samtliga 40 000 lastbilar under år 1932 utförde ett transportarbete på 590 miljoner tonkm. Enligt en av Kungl. Maj:t anbefalld försöksutredning¹, verkställd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, beräknades de under 1937 till ett antal av cirka 16 500 i yrkesmässig trafik sysselsatta lastautomobilerna hava utfört ett transportarbete på 640 miljoner tonkm. Lastautomobiler, som icke operera i yrkesmässig trafik, utföra som känt torde vara betydligt mindre transportarbete per fordon räknat. Om man för

¹ Statens offentliga utredningar 1938: 31.

samtliga dessa, cirka 35 000 stycken, försiktigtvis uppskattar det utförda transportarbetet till sammanlagt samma kvantitet som för yrkesmässiga, vilket innebär, att ett dylikt fordon utför per år knappt 50 procent av vad en i yrkesmässig trafik sysselsatt lastbil presterar, erhålles en siffra på 1 280 miljoner tonkm såsom mått på det av landets samtliga lastautomobiler under år 1937 utförda transportarbetet. Detta innebär alltså, säkerligen lågt räknat, att motortrafikens insats inom samfärdseln under de senaste fem åren fördubblats.

Beträffande den *inrikes sjöfarten* finnes icke heller tillgång till något fullständigt och rättvisande statistiskt underlag för bedömande av dess utveckling. Vissa utförda beräkningar tyda emellertid på, att ökningen från 1924 till 1937 av de transporter, som utförts inom denna trafikgren, kan angivas till i runt tal 15 procent. Att den inrikes sjöfarten under en så lång tidsperiod, som för övrigt börjar i en konjunktursänka och slutar i en konjunkturtopp, uppvisar en så relativt obetydlig ökning av prestationerna, torde i icke ringa mån bero på de även vid valet av transportmedel inverkan förändringar av prisen inom den allmänna transportmarknaden, som framkallats av det nya samfärdsmedlet på landsvägarna.

För *järnvägarnas* vidkommande föreligger ett tillräckligt statistiskt bedömningsmaterial, av vilket framgår, att dessa i långt mindre grad än lastbilstrafiken och även än sjöfarten uppnått skäligen delaktighet i den med näringslivets successiva utvidgning fortgående utvecklingen av landets inre samfärdsl. Till bevis härför tarvas näppeligen mer än att sammanställa den industriella produktionens ökning, 76 procent från 1924 till 1935, med ökningen av å statens järnvägar befördrat vagnslastgoods under samma tid, 7 procent. Denna disproportion blir ännu mera markerad, om man tar i betraktande, att statsbanenätet under ifrågavarande tidrymd ökat med 30 procent.

Enligt järnvägsstyrelsens utredning har den trafikavledning, som efter 1924 ägt rum till lastbilarna, beräknats till cirka 4 miljoner ton för år 1936. I betraktande av att den år 1936 totalt befördrade godsmängden å statens järnvägar exkl. lapplandsmalm uppgick till 9·5 miljoner ton, framstår denna trafikavledning även om den avser relativt kortväga transporter som synnerligen betydande.

Inkomsterna av det å statens järnvägar år 1936 befördrade vagnslastgodset fördelade sig på följande sätt:

	Å avstånd		Summa
	1—200 km	över 200 km	
	Miljoner kronor		
Tariff 3	0·8	3·1	3·9
” 4—9	1·5	6·2	7·7
” 5 A—9 A	3·7	13·6	17·3
” 10—14	17·9	16·3	34·2
Summa	23·9	39·2	63·1

Om man gör det mycket försiktiga antagandet, att ett bibehållande av nuvarande läge för vagnslasttarifferna under närmaste tioårsperiod skulle medföra en avledning med 25 procent av transporter under 200 km, skulle detta innebära en minskning av statens järnvägars fraktinkomster med 6·0 miljoner kronor. Om den kostnadsbesparing, som härigenom uppstode, uppskattas till 25 procent av nämnda inkomstbelopp eller 1·5 miljoner kronor, skulle nettominskningen för statens järnvägar uppgå till 4·5 miljoner kronor. Räknar man med en trafikavledning på 50 procent under tio år, vilket med motorfordonsteknikens fortgående utveckling utan anpassningsåtgärder beträffande statens järnvägars taxa vore sannolikare, uppstode alltså för statens järnvägar en årlig nettoförlust på 9·0 miljoner kronor.

Beträffande fraktstyckegodset visar statistiken en inkomstminskning från 25·8 miljoner kronor år 1924 till 17·7 miljoner kronor år 1933 eller med 8·1 miljoner kronor, motsvarande drygt 31 procent. Med hänsyn till denna starka avledning genomfördes, förutom vissa successiva åtgärder under de närmast föregående åren, från och med 1 januari 1934 en tariffreglering i starkt sänkande riktning, som kalkylatoriskt motsvarade 1·7 miljoner kronor minskade inkomster. I verkligheten uppnåddes emellertid redan under 1934 och de följande två åren positiv effekt av sänkingsåtgärden, i det att inkomsten av styckegodset med samtidig ringa utgiftsökning steg.

Inkomsten av fraktstyckegods fördelade sig år 1936 på följande sätt:

Km	Milj. kronor
1—200	6·0
201—400	8·2
över 400	8·9
	23·1

Lastbilkonkurrensen gör sig här gällande på allt längre och längre avstånd. Under det försiktiga antagandet, att 25 procent av trafiken under 400 km skulle efter hand falla bort vid tariffernas bibehållande å nuvarande nivå under närmaste tioårsperiod, skulle statens järnvägar slutligen åsamkas en årlig nettointkomstminskning på 3·5 miljoner kronor. Under antagande av 50 procents avledning skulle förlusten belöpa sig till 7·0 miljoner kronor. I dessa belopp äro kostnadsbesparingar icke medräknade. Nämnvärda sådana torde icke heller vara att förvänta för själva transportererna men däremot i någon mån för expeditions- och magasinsarbetet.

Ett bibehållande av fraktgodstarifferna å nuvarande nivå med avstående från varje anpassning till det främst genom lastbilarnas taxepolitik konstituerade allmänna fraktläget skulle således för statens järnvägar medföra förluster, för vilka som ett minimum torde kunna angivas ett belopp av omkring $4·5 + 3·5 = 8$ miljoner kronor. Sannolikare böra dessa förluster dock angivas till åtskilligt högre belopp eller till 10 å 15 miljoner kronor. Med hänvisning till det sist anförda och med stöd av erfarenheten från senast förfluten tidsperiod torde det vara tillräckligt framhäva de ur ekonomisk och allmän

transporthushållningssynpunkt destruktiva följder, som skulle uppstå, därest statens järnvägars godstaxa icke nödigt anpassades efter tidslägets krav.

Omprövning av möjligheterna till inkomstökning.

Med rekapitulering av i det föregående gjorda beräkningar skulle med de gjorda antagandena rörande ett framtida normalt trafikår och de nya driftkostnaderna ett genomförande av järnvägsstyrelsens utredningsförslag för ett dylikt år lämna följande ekonomiska resultat för statsbaneaffären, ifall tills vidare icke räknas med någon trafikfrekvensen animerande eller skyddande inverkan av taxeändringen.

	Milj. kronor
Inkomster för SJ exkl. malmbanan.....	195·0
Utgifter » » » »	178·1
Driftöverskott » » » »	16·9
Garanterad minimiavkastning från malmbanan	8·4
Beräkningsbar övertvinst » »	2·0
Summa avkastning för hela SJ.....	27·3
Beräknad ränteandel i statsskulden	27·8
Underskott.....	0·5
Kalkylatorisk bruttoinkomstminskning genom järnvägsstyrelsens utredningsförslag	8·3
Summa kalkylatoriskt underskott.....	8·8

Av ovanstående framgår, att ett realiserande av järnvägsstyrelsens utredningsförslag skulle, även om man beaktar det belopp på cirka 6 miljoner kronor, som av utredningen beräknats bliva skyddat, icke lämna ett fullt tillfredsställande resultat av statens järnvägars affärsrörelse. Kommittén har därför nödgats gå till undersökning av de olika åtgärder för ernående av en något ökad inkomstgivning, som möjligen kunna vidtagas för att söka täckning av ovannämnda kalkylatoriska underskott.

Oaktat kommittén icke har i uppdrag att verkställa utredning angående persontaxan, har kommittén vid dessa undersökningar likväl, på grund av sambandet mellan persontrafikinkomstens bidrag till statsbaneaffärens balansering och det ekonomiska underlaget för godstaxans revidering, icke helt kunnat skjuta åt sidan frågan om eventuell höjning av persontaxan för bättre inkomstgivning, detta desto mer som det synes angeläget, att varje möjlighet att skapa ekonomiskt underlag för ett förbilligande av godstransporterna i näringslivets intresse tillvaratages, samt att alltså ej alltför mycket skall behöva inhiberas av vad som i järnvägsstyrelsens utredning var förutsatt att givas näringslivet till förmån. Kommittén har emellertid härvid icke kunnat komma till någon övertygelse om en gynnsam effekt av en höjning av persontaxan i anförda syfte. Statens järnvägars egna erfarenheter visa nämligen, att i

stället företagna sänkningar av persontaxan i regel medfört gott ekonomiskt utbyte. Detta gäller bl. a. den senast år 1933 vidtagna tariffnedsättningen, och liknande erfarenheter kunna åberopas även från utlandet bl. a. från U. S. A. och Norge.

Om man sålunda närmast på grund av erfarenhetsmässiga taxeekonomiska hänsyn icke lär kunna påräkna något ökat inkomstbelopp av persontrafiken att ställas till disposition vid kalkylerna för en sänkning av godstaxan, så torde icke heller den förhanden varande storleken av intäkten från persontrafiken i och för sig få anses berättiga till större anspråk på medverkan från denna trafikgrens sida till utgiftstäckning. Det torde i detta sammanhang vara av intresse att till jämförelse erinra om de antaganden rörande förutsebar trafikstorlek och därmed följande inkomstgivning, som lades till grund vid de utredningar, som resulterade i 1929 års taxa. Skillnaden mellan dessa och nu gjorda motsvarande antaganden belyses lämpligen genom att sammanställa dem med de faktiska förhållandena för åren 1927 respektive 1936, vilka år i förevarande hänseende kunna anses jämförbara. Man erhåller därvid för person- och godstrafiken exklusive lapplandsmalm följande inkomstbelopp avseende *hela statens järnvägar*:

	Inkomster i miljoner kronor		
	1929 års antaganden	1927 års trafik	Antagen trafikökning
Persontrafik	65.0	63.4	+ 1.6
Godstrafik	111.0	98.7	+ 12.3
Summa	176.0	162.1	+ 13.9
	1938 års antaganden	1936 års trafik	Antagen trafikökning
Persontrafik	81.8	75.9	+ 5.9
Godstrafik	103.3	102.7	+ 0.6
Summa	185.1	178.6	+ 6.5

Av denna sammanställning framgår, att man nu replierar på en avsevärt mycket större faktisk trafikökning och därav följande relativt taget mycket större inkomstandel från persontrafiken än fallet var vid antagandena för 1929 års taxereform. Man torde därför även av detta skäl få nöja sig med ett bibehållande av nuvarande taxenivå för persontrafikens vidkommande, försvarad med övertygelsen om att ett skäligt bidrag till den samlade driftskostnadstäckningen redan gives från denna trafik.

I visst samband med nu berörda spörsmål beträffande höjning av persontaxan står ett av byråchefen Olofsson i olika med remisshandlingarna till kommittén överlämnade skrifter framlagt program för revidering av statens järnvägars taxa.

Innebörden av detta taxeprogram synes vara

- 1) höjning av persontaxan;
- 2) höjning av styckegodstaxan genom borttagande av den lägre fraktstyckegodstariffen; den högre fraktstyckegodstariffen skulle bibehållas i nuvarande läge;
- 3) sänkning av vagnslasttarifferna för 5- och 10-tons sändningar genom införande av endast två tariffer för vardera viktklassen i ungefärligt läge med nuvarande tariffer 8 och 9 respektive 10 och 12;
- 4) införande av 15-tons tariffer allmänt i ungefärligt läge med nuvarande tariffer 11, 13 och 14, samt därtill införande av 20-tons tariff för vissa varuslag i läge med tariff 14.

Ifrågavarande taxeprogram måste enligt kommitténs uppfattning innebära en radikal och till sina järnvägsekonomiska följder oöverskådlig brytning med nuvarande taxeväsen. Kommittén har därför aktat nödigt underställa detsamma såväl järnvägsstyrelsens som Svenska järnvägsföreningens sakkunniga bedömande. De till betänkandet som *bilaga 4 a* och *4 b* fogade utlåtanden, som kommittén i anledning härav emottagit, stödjade, samstämmiga som de äro, den bestämda uppfattning, som kommittén också efter sina egna bedömanden kommit till, att de av Olofsson framlagda förslagen varken kunna anses järnvägsekonomiskt försvarbara eller praktiskt genomförbara. Kommittén har bl. a. icke kunnat underlåta att taga hänsyn till samhälls- och näringslivets behov även av goda möjligheter för mot rimlig och skälig ersättning utförda person- och styckegodstransporter, och likaså måste kommittén jämlikt de givna statsrådsdirektiven beakta taxeåtgärdernas inflytande på andra transportföretag, enkannerligen i detta fall de av de tänkta vittgående sänkningarna av vagnslasttarifferna berörda enskilda järnvägarna. Kommittén anser alltså, att man kan bortse från byråchefen Olofssons inlägg i taxefrågan.

Då det sålunda icke kan anbefallas att genom åtgärder på persontaxans område söka finna ytterligare medverkan till täckning av det underskott, som för närmaste tidsperiod beräknats uppstå i statsbaneaffären, har kommittén nödgats gå till en omprövning av möjligheterna att åstadkomma en större inkomstgivning genom lämplig avvägning av och inom den nya godstaxan, åsyftande ett allmänt högre läge för taxepланet, än som skulle hava följt med ett realiserande av järnvägsstyrelsens utrednings förslag. Detta innebär givetvis, att kommittén måst giva visst avkall på de förhoppningar om allmänna nedsättningar vid taxerevisionen, som vid olika tillfällen kommit till uttryck i den allmänna diskussionen i taxefrågan, men det har emellertid icke uteslutit att för vissa varuslag, som på grund av värdeförskjutningar eller omständigheter i övrigt påvisbart äro i särskilt behov av fraktlättnad, detta kunnat beaktas vid placering i tariffklass vid revideringen av godsindelningen.

Taxerevideringens allmänna inriktning.

Kommittén har i enlighet med det nu anförda haft att inrikta sin undersökning företrädesvis på möjligheterna för en allmän eller delvis inom vissa segment applicerad lyftning av det av järnvägsstyrelsens utredning föreslagna tariffschema. Gränserna för ifrågavarande möjligheter äro avhängiga av vissa järnvägssekonomiska förhållanden, till vilka avgörande hänsyn tagits vid järnvägsstyrelsens utredning och vilkas fundamentala betydelse för tariffschema's konstruktion jämväl kommittén vill vitsorda. Bäst torde dessa förhållanden och deras samband med tariffläggna belysas genom en kort redogörelse för grunddragen i det av sagda utredning föreslagna tariffschema.

Detsamma innebar en sänkning dels av styckegodstarifferna, dels av de högsta vagnslasttarifferna i akt och syfte att anpassa dem till den främst genom lastbiltrafiken utbildade fraktnivån på den allmänna transportmarknaden. På grund av de konsekvenser sådan anpassning i sänkande riktning skulle medföra för tariffläggna på de längre avstånd, där det allmänna transportprisläget är mera oberört av lastbiltrafikens prisbildning, nödgades man moderera denna anpassning i förhållande till det mest trängande behovet av densamma. Vid avvägandet av nu berörda tariffsänkning ansågs också påkallat taga hänsyn till angelägenheten av att hålla förutsättningarna för yrkesmässig samlastning måttliga genom att icke förrycka nuvarande proportion mellan styckegodstarifferna och de högsta vagnslasttarifferna. Vidare innebar förslaget en systematisering och rationalisering av tariffschema därhän, att antalet tariffkombinationer minskades, samtidigt som fasta relationer infördes mellan olika vikttariffer. Vid därigenom föranledd sammanslagning av vissa tariffer fixerades de nya tariffernas lägen så, att i regel höjningar av nuvarande tariffer undvekos. För att erhålla ett vägledande underlag för tariffschema's uppbyggande verkställdes analys av 1934 års driftkostnader resulterande i uppställandet av s. k. minimitariffer för styckegods och vagnslaster av olika storlek.

Vid taxeförslagets utarbetande ansågs även, med beaktande av vissa framställda önskemål om en i möjligaste mån fast godstaxa, hänsyn böra tagas till förekomsten av särskilda fraktnedsättningar. Av verkställd utredning framgick emellertid, att dessa, även om de avsågo vissa till transportmängden relativt betydande varuslag, dock icke kunde motivera någon sänkning av de allmänna tarifferna, utan ansågs vederbörlig hänsyn i detta avseende kunna tagas endast i samband med revisionen av godsindelningen.

I det följande kommer kommittén att närmare undersöka, vilka förändringar i nu omnämnda förhållanden, som inträtt under den tid, som förflutit efter det förenämnda utredning verkställdes inom järnvägsstyrelsen.

III. Undersökning av driftkostnader och allmänna fraktläget.

Minimitariffer.

Vid de utredningar avseende godstariffernas lämpliga lägen, som på sin tid verkställdes av 1907 års järnvägstaxekommitté, företogs även ingående undersökningar av järnvägarnas driftkostnader, vilket bl. a. resulterade i uppställandet av s. k. minimitariffer. Sagda kommitté föranleddes härtill av ett inom näringslivet ådagalagt behov av möjligast låga tariff lägen, främst för vagnslastgodset, och för att kunna angiva dessa lägen var det nödvändigt att erhålla kännedom om de av transporterne direkt förorsakade kostnaderna. Såsom mest ändamålsenligt för det åsyftade bruket vid godstariffernas konstruktion angåvos dessa kostnader i tabellform i belopp per 100 kg vid olika kilometeravstånd och gåvos därvid benämningen »minimitariffer». Enär denna benämning vid åtskilliga tillfällen givit anledning till missförstånd, anser kommittén det vara på sin plats att här först något närmare klarlägga minimitariffernas principiella innebörd, sådan denna angavs av 1907 års taxekommitté. Vid uppgörandet av dessa tariffer togs hänsyn endast till en del av järnvägarnas driftkostnader, nämligen de med trafiken *föränderliga* kostnaderna, och självfallet måste därför godstarifferna läggas så mycket ovanför minimitarifferna, att fraktinkomsterna enligt de olika tarifferna sammantagna även lämnade täckning av järnvägarnas övriga såsom *fasta* betraktade kostnader. Minimitarifferna avsågo att giva ett uttryck för de *merkostnader*, som uppstå samtidigt med att trafiken ökas, och i denna sin egenskap voro de att betrakta som ett undre gränsläge för godstarifferna. Därest dessa sistnämnda lades under minimitariffernas nivå, skulle detta medföra direkt driftförlust, som vid stigande trafik sedan ytterligare ökades. Ej heller var det tillräckligt låta godstarifferna sammanfalla med minimitarifferna, då därvid, såsom ovan nämnts, intet bidrag erhöles till bestridande av de fasta kostnaderna. Av det nu anförda framgår också, att minimitarifferna icke äro några tariffer i ordets egentliga mening, tillämpningsbara för trafikanterna, utan endast motsvara vissa i tabellform angivna kostnader, varom kännedom ansetts erforderlig vid avvägningen av godstariffernas lägen.

Den av 1907 års taxekommitté sålunda uppställda principen för minimitarifferna har senare i huvudsak följts vid de utredningar, som företagits inom järnvägsstyrelsen dels vid beredningen av 1929 års taxa, dels i samband med järnvägsstyrelsens till kommittén nu överlämnade utredningsförslag. Den under sistförflutna decennier skedda och väl kända allmänna utvecklingen inom järnvägsväsendet, varigenom detta berövats sin tidigare intagna monopolställning inom samfärdseln, har emellertid länge övat sin inverkan på sagda princip och har givetvis i mycket beskurit den relativt obetingade giltighet, som tidigare tillagts minimitarifferna.

Vid minimitariffernas beräkning förutsatte 1907 års taxekommitté, att trafikökningen skulle vara av viss måttlig omfattning och sålunda icke alltför obetydlig och ej heller alltför stor. I förra fallet kunde man ej vänta, att driftkostnaderna rönt någon inverkan, och i senare fallet påverkades de i alltför hög grad, så att även en del eljest såsom fasta betraktade kostnader kunde tänkas bliva ökade. Vidare förutsatte taxekommittén, att merkostnaderna i stort sett förändrade sig proportionellt mot trafikökningen, vilket kom till uttryck i det sätt, varpå själva beräkningarna utfördes. Detta skedde nämligen så, att samtliga drift- och underhållskostnader efter ingående analys av deras art först uppdelades på *föränderliga* och *fasta*, varefter de förstnämnda ställdes i relation till vissa trafikenheter, tonkilometer, vagnkilometer, växlade vagnar, sändningar etc.

Nu anförda förutsättningar — vilka redan då voro av alltför allmän natur och, såsom 1907 års taxekommitté också tillstod, inneburo en approximation — kunde emellertid vid dåvarande tidpunkt användas för det förevarande syftemålet. Den viktigaste frågan gällde då, såsom redan nämnts, hur långt man kunde gå ned med vissa vagnslasttariffer, medan för styckegodset något annat än en höjning av tarifferna aldrig var ifrågasatt. Icke alltför stor vikt lades därför på att söka beräkna de verkliga merkostnaderna, utan man nöjde sig med ovannämnda i praktiken ej giltiga approximativa förutsättning, att de såsom föränderliga betraktade kostnaderna ökades proportionellt mot trafiken.

I själva verket kunna de kostnader, som enligt de av förenämnda taxekommitté uppställda principerna betecknades som *merkostnader*, icke betraktas som sådana i egentlig mening utan torde snarare vara att betrakta som på visst trafikslag fallande *delkostnader* av de som föränderliga ansedda kostnaderna. Genom en fördelning av de föränderliga kostnaderna proportionellt mot den under undersökningsåret befintliga trafiken erhåller man icke något uttryck för de i praktiken förekommande kostnadsändringarna vid en måttlig ökning respektive minskning av trafiken. Det är ju t. ex. tydligt, att en reducering av styckegodstrafiken, antag med 10 procent, icke — relativt sett — föranleder någon nämnvärd besparing av driftkostnaderna.

De på anført hittills vanligt sätt beräknade minimitarifferna kunna därför sedan lång tid tillbaka ej få tillskrivas någon utslagsgivande betydelse för tarifflägenas fastställande, och när kommittén det oaktat låtit verkställa en revidering av de minimitariffer, som beräknats och framlagts av järnvägsstyrelsens utredning, är det under uttryckligt framhållande av att desamma icke motsvara de merkostnader, som i verkligheten uppstå i samband med viss trafikökning. Sålunda behöver vid något särskilt av de oändligt många skiftande trafikfallen ett tariffäge, förlagt till och med betydligt under dessa teoretiska minimitariffer, icke medföra driftförlust, och likaledes kan även en allmän tariff å visst avstånd understiga minimitariffen utan att medföra sådana konsekvenser. Men minimitarifferna kunna dock enligt kommitténs med järnvägsstyrelsens utredning sammanfallande uppfattning även numera tjäna som viss vägledning för tarifflägenas fastställande och därvid särskilt vid bedömandet av den skäligen relationen mellan tarifferna för olika lastvikter.

Som redan i det föregående antytts innebär beräkningsmetoden för minimitarifferna, i det värde de alltså nu över huvud kunna äga, en fördelning av de årliga driftkostnaderna på föränderliga och fasta och de förstnämndas sammanställande med motsvarande transportarbete. Det framgår redan härav vilken väsentlig betydelse det ligger däruti, att man för dessa kalkyler väljer ett lämpligt år, som med hänsyn såväl till driftkostnaderna som till trafikens omfattning kan betraktas som normalt eller som sannolikt genomsnittligt motsvarande förhållandena under den närmast avsedda kommande tidsperioden. Bortser man härifrån och exempelvis baserar kalkylerna på ett år med relativt obetydlig trafik, varvid järnvägens transportkapacitet icke är i tillfredsställande grad utnyttjad, erhållas kalkylationsvis alltför stora kostnader per transportenheter och således för högt liggande minimitariffer.

På vissa anförda skäl hava de av järnvägsstyrelsens utredning verkställda beräkningarna av minimitarifferna baserats på 1934 års förhållanden. Kommittén har efter vissa överväganden för sin del ansett lämpligt att som grundval för en liknande beräkning av sagda tariffer välja 1936 års trafikförhållanden. Bidragande skäl härtill hava varit, att trafiken under sistnämnda år var av en mera normal storlek än 1934 års, varigenom transportkapaciteten bättre utnyttjades. Dessutom ha antagandena om den framtida godstrafikens sannolika omfattning baserats på 1936 års trafik. Därtill kommer som särskilt betydelsefullt, att de drifttekniska förhållandena undergått betydande förändring från 1934 till 1936 främst genom att banelektrifieringen framdrivits till sådan utsträckning, att den övervägande delen av transportarbetet, 72 procent av det totala antalet vagnkm, under år 1936 utfördes i elektrisk drift, medan år 1934 endast för omkring hälften, 51 procent, så var fallet. Härigenom ha i stor utsträckning vissa föränderliga kostnader kommit att överföras till de fasta, vilket givetvis återverkar på minimitariffernas nivå. Även i övrigt ha på minimitarifferna inverkan drifttekniska förändringar inträtt exempelvis beträffande vagnparken, som efter 1934 undergått en avsevärd förbättring, varifrån icke får bortses. Det har varit angeläget att för undersökningen ifråga välja ett år, under vilket driftförhållandena tett sig i möjligaste mån likartade med vad de kunna komma att bli under närmast följande tidsperiod, för vilken taxerevisionen kan komma att gälla.

På grund av i det föregående redan omnämnda, efter år 1936 inträdda förändringar såväl i lönerna som i materialpriserna kunna emellertid kostnadsförhållandena under nämnda år icke läggas till grund för ifrågavarande utredning, utan driftkostnaderna hava måst omräknas med hänsyn till nämnda förändringar, så att även de bringats att svara mot den kostnadsnivå, som kan anses sannolik under närmast följande tidsperiod.

Beräkningarna ha sedan utförts i stort sett analogt med de av järnvägsstyrelsens utredning verkställda, vilka senare avvika från den av 1907 års taxekommitté angivna metoden endast i det avseendet, att enligt sistnämnda viss kostnad för banunderhållet hänfördes till de föränderliga kostnaderna, medan samtliga kostnader för banunderhållet av järnvägsstyrelsens utredning

betraktats som fasta. Sistnämnda betraktelsesätt har ansetts välgrundat. Praktiskt erfarna banteknici, med vilka överläggningar ägt rum, hava nämligen uttalat den uppfattningen, att med banelektrifieringens genomförande en ökning av godstågrörelsen i bredd med den i varje fall framgående och banan på ett bestämmande sätt ansträngande persontrafiken numera icke förorsakar någon nämnvärd och beräkningsbar merkostnad för banunderhållet. I övrigt har hänsyn tagits till den inträdda ökningen av vagnarnas genomsnittliga taravikt. Resultaten av beräkningarna äro återgivna i *bilaga 5*, upptagande även jämförelser med de av järnvägsstyrelsens utredning framlagda minimitarifferna.

Nu praktiserade lastbilfrakter.

Till bedömande av det läge, som godstarifferna lämpligen borde intaga med hänsyn till det allmänna fraktläge lastbiltrafiken skapat, har i järnvägsstyrelsens utredning visst material förebragts avseende förhållandena år 1936. Beträffande styckegodsbefordringen ansågs därvid fraktläget bäst belyst med de fraktofferter, som innehöllos i av vissa mera betydande godsbilcentraler publicerade taxor. Rörande fraktnivån för större lastbilsändningar, till vilken hänsyn ansågs böra tagas vid avvägningen av de högre vagnslasttariffernas nivå, verkställdes särskild utredning på grundval av införskaffade uppgifter från statens järnvägars trafikombud.

Kommittén har med hänsyn till den snabba utveckling, som kännetecknar den motoriserade landsvägstrafiken, funnit angeläget att undersöka, i vad mån de av järnvägsstyrelsens utredning förebragta uppgifterna rörande ifrågavarande fraktlägen redan kunna anses föråldrade och behöva ersättas med nya och mera aktuella.

Kommittén har under omprövning av förevarande fråga till fullo insett svårigheterna att finna en någorlunda riktig sammanfattande bild av de verkliga förhållandena. Beträffande styckegodstrafiken uppvisa de officiella fraktsatserna som regel av befodringssträckans längd oberoende variationer, vilka i stället äro betingade av andra omständigheter (såsom förekomsten inom transportrytmen av järnvägs- eller sjöförbindelser, orternas betydelse ur transportsynpunkt etc.).

De i järnvägsstyrelsens utredning omnämnda godsbilcentralerna offentliggöra liksom övriga, efter samma system arbetande företag fortfarande sina taxor. Av nu tillgängliga dylika taxor har kommittén kunnat utläsa en viss tendens till höjda frakter. Även om man av visst bedömningsmaterial kan konstatera en ökad betydelse av de fasta frakterna, så är dock ifrågavarande fraktmarknad icke i tillfredsställande grad stabiliserad, vilket huvudsakligen har sin grund i frakttjänst från företagare, som icke äro anslutna till de mot en mera ordnad fraktmarknad strävande organisationerna.

Ifråga om de för större lastbilsändningar tillämpade genomsnittliga frakterna har kommittén låtit verkställa utredning på grundval av nya uppgifter från statens järnvägars trafikombud. Ifrågavarande uppgifter, som hänföra sig till för-

hållandena i juni 1938, avsågo, liksom fallet var vid den tidigare utredningen för mars 1936, kända större och mera regelbundna i yrkesmässig trafik verkställda landsvägstransporter mellan orter, som hava statsbaneförbindelser. Antalet från statens järnvägars trafikombud införskaffade uppgifter utgjorde 651 stycken mot 603 vid nyssnämnda tidigare utredning, och den befordrade godsmängden beräknades uppgå till 287 000 ton år 1938 mot 240 000 ton år 1936, innebärande en ökning med 20 procent, medan den totala årliga trafikinkomsten ökat med 53 procent från 2 285 000 kronor till 3 502 000 kronor.

Den ifrågavarande utredningen avsåg närmast att giva en viss vägledning för bedömande av lastbilfrakternas genomsnittliga läge, men resultaten, som givetvis dock ej kunna tillmätas ett absolut riktighetsvärde — bl. a. på grund av att undersökningen måst förläggas till olika trafikmånader — kunna vara i sin mån belysande även för trafikens utveckling i avseende på avståndsgrupper. Jämfört med 1936 har utredningen givit följande fördelning av transportkvantiteten:

Avstånds- grupp Km	Befordrad godsmängd ton per år		Procentuell fördelning	
	1936	1938	1936	1938
1—50	66 820	81 764	27·8	28·5
51—100	69 858	55 940	29·1	19·5
101—200	71 634	84 903	29·8	29·6
201—300	17 545	31 101	7·3	10·8
301—400	9 364	18 714	3·9	6·5
401—500	3 313	7 454	1·3	2·6
501—600	1 260	4 168	0·5	1·5
över 600	640	2 860	0·3	1·0
Summa	240 434	286 904	100·0	100·0

Av sammanställningen synes framgå, att en avsevärd förskjutning ägt rum under mellanliggande två år från kortväga till långväga transporter. Den relativa andelen av transporterna under 100 km utgjorde 57 procent år 1936 men har därefter sjunkit till 48 procent.

Beträffande de tillämpade fraktsatserna har utredningen givit det resultat för olika avståndsgrupper, som tabellen å följande sida utvisar. Av den samma framgår, att en avsevärd höjning av fraktkostnaden synes ha ägt rum i närtrafik, inom avståndsgrupp 1—50 km, vilket givetvis då beror på den allmänna stegringen av personalutgifterna, vilka i form av terminalkostnader spela relativt större roll vid korta transporter än vid längre. Med bortseende från nu berörda närtrafik kan man ur samma tabell utläsa en ökningstendens på maximalt 10 procent.

Den lastbiltariff, som lades till grundval för tariffkonstruktionen vid järnvägsstyrelsens utredning och som baserades på ovannämnda uppgifter för

Avståndsgrupp Km	Fraktkostnad i öre per tonkilometer år		Ökning (+) resp. minskning (-) i procent
	1936	1938	
1— 50	14·0	20·1	+ 44
51—100	9·7	10·6	+ 9
101—200	8·7	9·5	+ 9
201—300	8·2	8·7	+ 6
301—400	8·4	8·2	— 2
401—500	7·4	8·1	+ 10
501—600	7·1	7·1	—
över 600	6·6	6·7	+ 1
Summa	9·4	10·3	+ 10
Härav över 50 km	9·1	9·8	+ 8

mars 1936, uppbyggdes med en avgift av 9 öre per tonkm under 50 km, så att tariffen vid sistnämnda avstånd uppgick till 45 öre per 100 kg, varefter tariffen byggdes rak med ett tillägg av 7 öre per tonkm. Nu föreliggande resultat synes giva anledning att höja denna tariff, så att man räknar med en fraktsats av 50 öre vid 50 km och därefter ökar tariffen med 8 öre per tonkm.

Vid utredningens tariffkonstruktion tog man vid jämförelsen mellan järnvägs- och lastbilfrakterna även hänsyn till den utkörningskostnad och eventuella övergångsavgift i samtrafik, som förekommer vid järnvägsbefordran, varför lastbiltariffen för att bli jämförbar reducerades med 35 öre per 100 kg, varav 25 öre motsvarade utkörnings- respektive hämtningskostnaden. Då man får förutsätta, att jämväl dessa sistnämnda kostnader ökat sedan 1936, har ansetts riktigast att reducera den nya lastbiltariffen med 40 öre i stället för tidigare 35 öre.

Kommittén har i det föregående sökt angiva det fraktläge, som tillämpas av de utanför det egentliga närtrafikområdet opererande, på större sändningar inriktade yrkesmässiga lastbiltrafikutövarna. Det kan synas, som om det erhållna resultatet på grund av primärmaterialets relativt ringa storlek icke finge tillmätas full beviskraft, men tveksamheten härutinnan torde kunna lämnas åsido, om man tager i betraktande den fullgoda överensstämmelse, som, åtminstone på de mera betydelsefulla avstånden, faktiskt föreligger mellan 1936 och 1938 års serier av fraktbelopp per tonkm. En bekräftelse på resultatens riktighet erhålles också vid jämförelse med de motsvarande fraktbelopp, som framkommit vid den försöksutredning¹ beträffande yrkesmässig godstrafik med automobil, som på anbefallning av Kungl. Maj:t verkställdes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för tiden 5—18 juli 1937. För transporter över 50 km har vid sagda utredning erhållits en genomsnittlig fraktkostnad av 9·6 öre per tonkm, vilket synes väl korrespondera med det av kommittén funna värdet.

¹ Statens offentliga utredningar 1938: 31.

beskattningen därhän, att de kostnader för vägväsendet, som olika fordonskategorier förorsakade, komme att i praktiken åvila dessa. Genom de av 1938 års riksdag antagna nya bestämmelserna rörande automobilbeskattning ha förenämnda synpunkter emellertid icke till fullo beaktats, och det torde väl därför också vara skäligen ovisst, huruvida statsmakterna inom den närmare tidsperiod, under vilken godstaxan är avsedd att tillämpas, skulle vilja vidtaga åtgärder för tillgodoseende av eventuellt upprepade krav på en mera jämnverkande beskattning. Kommittén anser därför beträffande automobilbeskattningen tillräckligt begränsa sig till ett påpekande av att de nya, av 1938 års riksdag antagna bestämmelserna till sina verkningar torde vara omstridda och ovissa men dock synas innebära en avsevärd reduktion för de redan tidigare i hög grad gynnade tunga och väl utnyttjade lastbilar, som användas för långväga transporter, på bekostnad av personbilarna och de för den lokala trafiken använda lastbilarna.

Slutligen vill kommittén icke underlåta att här omnämna den yrkesmässiga lastbiltrafikens organisationsfråga och de strävanden till lösning av densamma, som resulterat i den under sommaren år 1938 genomförda sammanläggningen av dittills existerande tvenne yrkesförbund, vilket kan förväntas medföra bl. a. en viss stabilisering av lastbilfrakternas läge.

Några bestämda slutsatser rörande lastbiltrafikens framtida fraktläge och dess inverkan på den allmänna transportmarknaden kunna uppenbarligen icke dragas av de olika omständigheter, som nu anförts. Förskjutningar i det nuvarande läget måste man givetvis räkna med, såsom fallet är inom varje företagsgren, som är beroende av den tekniska utvecklingen och av allmänna priskonjunkturer. Då emellertid även järnvägsdriften i detta hänseende torde vara utsatt för motsvarande växlingar, anser kommittén, att det nuvarande aktuella bilfraktläget, sådant detta över huvud kunnat angivas genom ovannämnda nu verkställda utredningar, med för ändamålet tillräcklig noggrannhet kan, i den mån hänsyn till detsamma anses böra tagas, läggas till grund för den förestående revideringen av järnvägstaxans högre tariffer i syfte att anpassa dessa till lämpligt läge på den allmänna transportmarknaden.

Fraktnedsättningarnas betydelse.

Järnvägsstyrelsen har sedan ålder haft befogenhet att medgiva nedsättningar i den allmänna taxan. Nuvarande bestämmelser härom äro intagna i § 11 av gällande instruktion för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl. Jämlikt sagda paragraf äger järnvägsstyrelsen beträffande godstrafiken för trafik mellan särskilda stationer vid statens järnvägar medgiva dylika nedsättningar, vilka kunna anses vara av behovet påkallade och förenliga med statens järnvägars eget ekonomiska intresse samt icke medföra ändring i godstariff eller godsindelning.

Ifrågavarande rätt att medgiva nedsättningar i fastställd taxa tillkommer jämväl enskilda järnvägar med stöd av bestämmelser i § 6 av järnvägstrafikstadgan, enligt vilka järnvägsförvaltningen och styrelsen för statens järnvägar

med iakttagande av den för samma styrelse gällande instruktion äger 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 villkoren.

I § 7 av samma stadga föreskrives skyldighet för järnvägsförvaltning att i Post- och Inrikes tidningar ofördröjligen offentliggöra gjord ändring av befodringsavgifterna eller villkoren för deras tillämpning med utsättande av tiden, då ändringen träder i kraft. Undantag härifrån är sedermera genom beslut av Kungl. Maj:t den 3 februari 1928 medgivet för styckegebefordring å sträcka av högst 100 km.

Vid statens järnvägar har den instruktionsenliga befogenheten att operera med dylika fraktnedsättningar också redan tidigt tagits i anspråk och tillämpats i en omfattning, som vid olika tider och under olika omständigheter givetvis varierat, men om vilken det dock alltid kan sägas, att den på grund av konkurrenstrycket från andra samfärdsmedel och den ordinarie godstaxans otillfredsställande anpassning till samtida allmänna transportkostnadsplan starkt ökat under 1920- och 1930-talen.

I järnvägsstyrelsens utredning lämnas en redogörelse för nedsättningarnas omfattning och fördelning på olika tariffer och avstånd samt till vilka viktigare varuslag de hänföra sig, allt avseende förhållandena år 1935. Efter sistnämnda år hava transporterna mot nedsatt frakt i stort sett bibehållit sin relativa andel, som framgår av följande sammanställning.

	1935	1936	1937
Befordrad godsmängd vagnslastgoods:			
Egen trafik, tusen ton	4 705	4 897	5 488
Samtrafik, " "	4 400	4 645	5 333
Summa " "	9 105	9 542	10 821
Härav mot nedsatt frakt:			
Egen trafik, tusen ton	2 273	2 448	2 699
Samtrafik, " "	1 501	1 612	1 874
Summa " "	3 774	4 060	4 573
Mot nedsatt frakt befordrad godsmängd utgör i procent av hela godsmängden:			
Egen trafik, procent	48·3	50·0	49·2
Samtrafik, " "	34·1	34·7	35·1
Summa " "	41·4	42·5	42·3

För de månader under år 1938, för vilka statistiskt material föreligger, har kommittén likväl kunnat konstatera en viss inskränkning av fraktnedsättningarnas relativa omfattning.

1932 års trafikutredning har emellertid i sitt slutbetänkande av den 29 februari 1936 rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel framhållit de

fördelar, som en relativt fast taxa anses innebära för näringslivet, enär därigenom stabilitet i handelsförbindelserna säkerställes 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. Dessa fördelar hava, säger utredningen, väsentligen gått förlorade, sedan numera den fasta prisbildningen i kommunikationsväsendet genombrutits av lastbiltrafikens varierande frakter och som konsekvens härav även av järnvägarnas taxenedsättningar. Emellertid, anser utredningen, 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. Liknande synpunkter angående betydelsen för näringslivet av fasta och enhetliga taxor ha anlagts även av Sveriges industriförbund i dess yttrande den 8 juni 1936 över nyssnämnda trafikutrednings betänkande, vilka synpunkter förbundet också anser förenliga med den av trafikutredningen hävdade ståndpunkten, att jämväl efter en taxereform särskilda fraktnedsättningar kunna visa sig i viss omfattning påkallade.

Vidare har järnvägsrådet i skrivelse den 26 maj 1936 i anledning av förenämnda betänkande uttalat, att behovet och önskvärdheten av en skyndsam taxereform äro till fullo ådagalagda genom den synnerligen betydande omfattning, i vilken särskilda fraktnedsättningar enligt verkställd utredning förekomma. Järnvägstaxornas relativa fasthet och deras likhet för alla trafikanter anser järnvägsrådet vara av stor betydelse för näringslivet.

Vad från berörda håll här anförts rörande sambandet mellan taxerevideringen och omfattningen av särskilda fraktnedsättningar, har av järnvägsstyrelsens utredning beaktats, men utredningen hade som också förut nämnts efter verkställd undersökning emellertid icke kunnat taga någon större hänsyn till sagda omständigheter. Utredningen hade nämligen funnit, att en nedpressning av tarifferna till sådan nivå, att därmed någon väsentlig del av fraktnedsättningarna försvunne, skulle medföra synnerligen stor, järnvägsekonomiskt ej försvarbar inkomstminskning.

Kommittén har efter egna undersökningar kommit till samma ståndpunkt som järnvägsstyrelsens utredning, varför lägena av de allmänna godstariffer, som kommittén går att föreslå, fastställts väsentligen oberoende av de individuella nedsättningarnas befintlighet. I stort sett gäller detta även kommitténs förslag till godsindelning, där endast i undantagsfall arten och omfattningen av sådana fraktnedsättningar för visst varuslag kunnat föranleda nedflyttning i tariffklass för detsamma.

Om sålunda kommittén vid taxeförslagets utarbetande icke kunnat bygga på förekomsten av särskilda nedsättningar ens tillnärmelsevis i den utsträckning, som från nyssnämnda håll måhända förutsatts, så kommer dock på grund av den generella sänkning, som förslaget innebär, behovet av dylika nedsättningar säkerligen att minska och därmed föranleda en reduktion av dessa senares antal. Detta behov kommer dock alltid att växla med konjunkturförhållandena, och i sak är kommitténs uppfattning sammanfallande med

den som framförts av 1932 års trafikutredning, nämligen att nedsättningsförfarandet såsom sådant fortfarande måste bestå och tillämpas vid järnvägarna. Detta utgör en förutsättning bland andra för att dessa skola i bredd med övriga trafikföretag kunna med naturlig jämvärdighet på ett affärs-mässigt sätt deltaga i den allmänna transporthandeln. Även ur trafikanternas synpunkt synes angeläget, att järnvägarna icke bindas vid ett byråkratiskt stelt tillämpat taxeväsen, vilket icke ens på den tid, då järnvägarna intogo monopolställning beträffande landtransporter, ansågs ändamålsenligt.

Till kommittén har, för att tagas i övervägande vid dess utredning, överlämnats en av järnvägsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 18 oktober 1933 gjord framställning om viss ändring av järnvägstrafikstadgans bestämmelser i fråga om fraktnedsättningar jämte i ärendet avgivna utlåtanden. Järnvägsstyrelsen har i sagda framställning ifrågasatt, huruvida icke inom en nära framtid skulle kunna till Kungl. Maj:ts prövning upptagas ett av järnvägs-ekonomisakkunniga den 19 december 1928 framlagt förslag till bl. a. ändring av trafikstadgans §§ 6 och 7 innebärande dels att för transporter av styckegods å avstånd om högst 200 och för andra transporter om högst 100 km lämnade fraktnedsättningar icke skola behöva äga allmän giltighet utan kunna föreskrivas skola gälla endast viss trafikant eller vissa trafikanter, dels att samma nedsättningar icke skola, på sätt i sistnämnda paragraf stadgas, behöva kungöras eller på angivet sätt hållas tillgängliga.

Svenska järnvägsföreningen har i yttrande den 13 juli 1929 över järnvägs-ekonomisakkunnigas betänkande föreslagit, att förenämnda gräns om 200 km skulle få gälla för allt gods, medan järnvägsstyrelsen i yttrande den 5 oktober 1929 över samma betänkande föreslog, att från allmän giltighet skulle undantagas nedsättningar för styckegods och 2½-tons sändningar å högst 200 km och för 5-tons sändningar å högst 100 km, och förutsatte att nedsättningar, som icke hava allmän giltighet, självfallet undantogs från publicering.

Kungl. Maj:t hade, som ovan nämnts, redan den 3 februari 1928 förordnat, att omförmälda bestämmelser i trafikstadgans § 7 angående publicering icke skola äga tillämpning vid nedsättningar för styckegodsbefordring å sträcka av högst 100 km.

Kommittén har vid prövning av nu ifrågavarande framställningar och förslag för sin del funnit, att viss ytterligare lindring av bestämmelsen i trafikstadgans § 7 beträffande publiceringstvänet bör kunna införas. Kommittén föreslår därför, att från kungörande undantagas nedsättningar, avseende befordring av styckegods å sträcka av högst 200 km och annat gods högst 100 km. Vad beträffar den andra delen av här föreliggande spörsmål, anser kommittén det vara mindre behöfligt, att ändring av nu gällande bestämmelser åstadkommes. Kommittén utgår nämligen från att en järnväg, som för vissa transporter lämnat en nedsättning mellan två givna stationer, är villig att även för andra transporter mellan stationerna i fråga tillämpa samma nedsättning under samma förutsättningar, som givit anledning till förstberörda nedsättningsbeviljande.

IV. Tariffer för vagnslastgoods exkl. för 2½ ton.

Höjning av tariffschemat i järnvägsstyrelsens utredning.

I det föregående har framvisats, att ett realiserande av det av järnvägsstyrelsens utredning framlagda taxeförslaget skulle under gjorda antaganden rörande framtida genomsnittliga trafikinkomster och driftkostnader medföra ett kalkylatoriskt årligt underskott på cirka 9 miljoner kronor i det ekonomiska utfallet av statsbanornas affärsrörelse, därvid hänsyn dock icke tagits till taxeändringens animerande inverkan på trafikfrekvensen. Vid de strävanden att i möjligaste mån genom åtgärder för ökad inkomstgivning finna täckning för detta underskott, som kommittén inriktat sig på och vilka på anförda skäl måst begränsas till godstrafiken och därvid företrädesvis på en lyftning av förenämnda av järnvägsstyrelsens utredning framlagda tariffschema, ha bestämmande hänsyn tagits till de av statsmakterna anlagda trafikreglerande synpunkterna. Kommittén har inledningsvis erinrat om den av järnvägsstyrelsen framförda och av riksdagen omfattade tanken att söka åstadkomma reglering av förhållandet mellan sjöfart, biltrafik och järnvägar genom en lämplig kombination av åtgärder inom järnvägstaxans, motorfordonsförordningens och automobilbeskattningens områden. Kommittén, som självfallet haft att överväga åtgärder endast inom järnvägstaxans område, betraktar sitt här framlagda tarifförslag som ett praktiskt möjligt och tjänligt steg mot den åstundade lösningen av frågan om varandra kompletterande åtgärder för vinnande av en ur allmän transporthushållnings- och samhällsekonomisk synpunkt bättre trafikfördelning. Med hänsyn till angelägenheten av att kommitténs tarifförslag korrespondera och i samhällsekonomiska syften ändamålsenligt samverka med de åtgärder inom motorfordonsförordningens område, som 1936 års trafikutredning kunde väntas komma att föreslå, har kommittén redan på ett tidigt stadium hänvänt sig till sagda utredning och därifrån fått mottaga utlåtandet, att de av kommittén föreslagna tarifferna icke torde stå i strid mot den allmänna läggning, som utredningen vid dåvarande tidpunkt preliminärt givit sitt förslag om den yrkesmässiga biltrafiken.

Det är också kommitténs uppfattning, att ett bibehållande av statens järnvägars godstaxa vid nuvarande läge och konstruktion vore ägnat att genom förlust av trafik successivt försämra statsbanornas finansiella ställning. Fortsatt trafikförlust för statens järnvägar skulle medföra ej endast en belastning på landets skattebetalare utan även en ur nationalekonomisk synpunkt icke önskvärd disproportion mellan å ena sidan den sammanlagda transportapparaten, å andra sidan det inom landet förefintliga transportbehovet, vars tillfredsställande ytterst måste samfällt av alla betalas.

Det förslag till godstariffer, som framlagts av järnvägsstyrelsens utredning, var enligt kommitténs uppfattning i stort sett ägnat att på berörda taxeråden tillgodose de krav på järnvägstaxans anpassning till det dåvarande läget på den allmänna transportmarknaden inom de avstånd, där befordring med järnväg på grund av driftkostnadernas relativa storlek är ur allmän samhällelig transporthushållningssynpunkt gynnsam. Med hänsyn till den efter nämnda utredningsförslags utarbetande inträdda förskjutningen uppåt av det allmänna fraktläget på transportmarknaden, som genom kommitténs i det föregående berörda utredning kunnat konstateras, bör det föreslagna tariffschema kunna lyftas i viss mot denna förskjutning svarande grad, utan att den eftersträfvade trafikreglerande effekten därigenom äventyras. När kommittén gått till utarbetande av förslag till nya tariffjägen, har sålunda all nödig hänsyn tagits till den allmänna transportprisnivå. Beträffande de högre vagnslasttarifferna har sålunda det av kommittén föreslagna läget på bestämmande avstånd erhållit sin naturliga övre begränsning i nyss nämnda uppåt förskjutna allmänna fraktprisnivå.

Den höjning i övrigt av det av järnvägsstyrelsens utredning föreslagna tariffschema liksom de olika uppflyttningar av vissa varuslag i godsindelningen, som kommittén går att föreslå, äro, som framgår av det föregående, påkallade i och med det framträdde behovet av ökad inkomstgivning åt statens järnvägar. Det är givet att trafikanterna, enkannerligen näringslivet, genom dessa tariffhöjningar respektive uppflyttningar i godsindelning få i motsvarande mån vidkännas ökade fraktkostnader i förhållande till dem, som skulle uppträtt vid ett realiserande av järnvägsstyrelsens utredningsförslag. Härvid får man emellertid icke bortse ifrån, att den allmänna prisnivå inom landet, som visserligen sjunkit från sitt senaste toppläge under 3:e kvartalet 1937, för närvarande dock ligger på ett högre plan än vid den tidpunkt, då järnvägsstyrelsens utredning planlade och bedrev utarbetandet av sitt taxeförslag. Den höjning av det av järnvägsstyrelsens utredning framlagda taxeförslaget, som nu föreslås, bör sålunda betraktas som en i och för sig naturlig anpassning även till de i förevarande hänseende nyinträdda förhållandena och böra relativt sett icke innebära någon ytterligare belastning för näringslivet. För övrigt må framhållas, att de driftkostnadsökningar, som statens järnvägar liksom andra transportföretag fått vidkännas efter 1936 och vilka närmast föranlett kravet på ökad inkomstgivning, även äro att betrakta som för järnvägarnas vidkommande naturliga återverkningar av denna höjning av den allmänna prisnivå.

Tariffschemaets allmänna struktur.

Kommittén skall i det följande närmare redogöra för hur i detalj förfarits vid fastställandet av de olika tariffernas lägen men skall dessförinnan här något beröra det föreslagna tariffschema såsom sådant och dess allmänna struktur. Kommittén har efter omprövning funnit den av järnvägsstyrelsens utredning föreslagna förenklingen och systematiseringen av tariffschema

ändamålsenlig och väl ägnad att eliminera de olägenheter för såväl trafikanter som järnvägens expeditiönsarbete, som äro förbundna med gällande tariffschema för vagnslastgods. Särskilt vill kommittén understryka fördelarna av att nuvarande stora antal tariffkombinationer reduceras till sex. Genom det nya tariffsystemet erhålles ock en rättvisare fraktberäkning för olika stora viktmängder av en och samma vara än för närvarande.

Vid upprättandet av det nya schemat ha införts särskilda tariffer för 15 tons laster, vilka tariffer byggts med hänsynstagande till framföringskostnaderna för dylika laster. Enligt nuvarande taxa tillämpas vissa lägre tariffer för såväl 10 som 15 tons laster, vilket måste betraktas som driftsekonomiska och tarifftekniska inadvikter. Dessa ha undvikits genom införandet av särskilda 15-tons tariffer.

Kommittén har sålunda velat föreslå, att ifrågavarande vagnslasttariffer indelas i sex grupper, vilka lämpligen böra benämnas tariffklasser (järnvägsstyrelsens utredning har föreslagit benämningen varuklasser), av vilka de fyra första A, B, C och D vardera skola bestå av tre viktтарiffer för 5, 10 och 15 ton, medan i de två övriga E och F endast två viktтарiffer skola ingå nämligen för 10 och 15 ton. För varuslag tillhörande sistnämnda tariffklasser skall tillämpas 5-tons tariffen i tariffklass D.

15-tons tariffer.

Järnvägsstyrelsens utredning har föreslagit allmänt införande av 15-tons tariffer, alltså icke blott för de fall, då 15-tons tariffer redan nu finnas, utan även i sådana fall, då viss lägre tariff tillämpas vid lastning av full vagn, samt för varuslag, för vilka icke finnas lägre tariffer än för 10 tons laster. Såsom skäl för åtgärden har åberopats den sedan år 1929 väsentligt ökade genomsnittliga bärigheten av godsvagnarna. Ersättandet av tariffer för fulla vagnslaster med 15-tons tariffer har motiverats med dels diverse klagomål från trafikanternas sida beträffande svårigheten att avpassa lasterna efter vagnarnas bärighet, dels ock vissa olägenheter för järnvägarna, som taxevillkoret om full last per vagn medfört.

Vid omprövningen av tariffschema har kommittén, i syfte att åstadkomma ökad inkomstgivning, haft under övervägande att frångå det av järnvägsstyrelsens utredning föreslagna allmänna införandet av 15-tons tariffer och därvid ifrågasatt att reservera 15-tons tarifferna för massgods och annat grövre eller lågttariffat gods. Närmast skulle därvid tarifferna A 15 och B 15 utgå ur tariffschema. Då det emellertid från det berörda näringslivets sida framhållits som synnerligen önskvärt att erhålla tillgång till allmänt gällande 15-tons tariffer och då dessutom de tekniska förutsättningarna för sistnämnda viktsvillkor numera förefinnas vid statens järnvägar och för transporter i samtrafik med statens järnvägar, har kommittén likväl velat biträda utredningens förslag till fullo. Som allmängiltigt motiv för kommitténs ståndpunkt i denna fråga må anföras, att då den höjning av 10-tons tarifferna i förhållande till utredningens förslag jämte den omflyttning i godsindelningen av vissa

varuslag, som nu föreslås, i vissa ej oväsentliga fall innebär en höjning även gentemot nuvarande fraktavgifter, det synes skäligt, att med hänsyn till näringslivets behov den möjlighet till lägre frakter, som förefintligheten av allmänna 15-tons tariffer innebär, som kompensation erbjudes trafikanterna. Vidare må framhållas, att vid angivandet av lägena för 15-tons tarifferna — särskilt gäller detta tarifferna A 15 och B 15, vilkas borttagande ur tariff-schemat närmast ifrågasatts — sådan relation till motsvarande 10-tons tariff eftersträfvats, att skillnaden mellan respektive 10- och 15-tons tariffer understiger differensen mellan minimitarifferna för 10- respektive 15-tons vagnslaster. Detta innebär alltså, i motsats till en tidigare hävdad doktrin, att den kostnadsbesparing, som uppstår vid godsets sammanförande i större vagnslaster, icke uteslutande kan komma trafikanten till godo. Ett införande av nu berörda tariffer A 15 och B 15 med deras av kommittén föreslagna lägen är således ur ren driftekonomisk synpunkt försvarbar. Kommittén förbiser härvid icke, att för sådana varuslag, som för närvarande, trots att för dem gällande 15-tons tariffer saknas, i mera betydande omfattning befordras i vagnslaster om 15 ton, ett införande av sagda tariffer innebär en ren nettoinkomstminskning för järnvägen. Detta torde emellertid i regel icke vara fallet beträffande de varuslag, som hänföras till tariffklasserna A och B, men däremot i viss mån beträffande det lägre tarifferade godset, för vilket alltså med införandet av 15-tons tariffer viss fraktlindring utan motsvarande kostnadsbesparing för järnvägen komme att uppstå. Särskilt beträffande sådana varuslag, för vilka »fullvagns»-tariff nu gäller, innebär 15-tons tariffens införande en viss nettoinkomstminskning för järnvägen på grund av det lindrade lastningsvillkoret, men man torde kunna utgå från att, vad de flesta godsslagen beträffar, vagnarnas lastförmåga i regel kommer att utnyttjas, vid vilket förhållande det mindre fordrande lastningsvillkoret icke medför någon järnvägs-ekonomisk olägenhet.

Vid införandet av 15-tons tariffer för samtliga varuslag underlättas, åtminstone teoretiskt, den yrkesmässiga samlastningsrörelsen därigenom, att i den mån speditörer kunna sammanföra styckegods till 15 tons laster, skillnadsbeloppen mellan tariff A 15 och styckegodstarifferna bliva större än om 10-tons tariff vore den lägsta tariff, som kunde uppnås. Detta utgör en förbättring av förutsättningarna för den yrkesmässiga samlastningsverksamheten, vars värde för järnvägarna såväl som för trafikanterna är mycket omstridd och till vilken transportform kommittén skall i det följande återkomma. Förbättringen för densamma i här förevarande fall bör emellertid i praktiken icke överskattas. Dels visar erfarenheten, att det till samlastning förekommande godset i regel endast med svårighet låter sig inlastas till 15 ton i vagnarna, dels torde kraven på en viss regelbundenhet och snabbhet i transportererna även vid samlastningsförfarandet svårligen låta sig tillgodoses på grund av den tidsspillan, som måste uppstå vid godsets hopsamlande till 15 tons laster. Kommittén har därför icke ansett nu berörda omständigheter böra på något sätt avgörande få inverka på det föreslagna införandet av allmänna 15-tons tariffer.

Tariffernas konstruktion.

För ett tillgodoseende i möjligaste mån av behovet av ökad inkomstgivning och under nogsamtt beaktande av övriga i det föregående anförda synpunkter har kommittén stannat vid följande konstruktion och schema för vagnslasttariffer (utom 2½-ton):

Fraktsats för 10 km Tillägg per km:	Tariffer								
	A 5	A 10	A 15	B 5	B 10	B 15	C 5	C 10	C 15
	Öre per 100 kg								
	28	22	20	28	22	20	26	20	18
11—100 km	0·57	0·51	0·48	0·57	0·51	0·44	0·55	0·47	0·40
101—200 "	0·57	0·51	0·48	0·48	0·45	0·44	0·42	0·42	0·40
201—300 "	0·57	0·51	0·48	0·48	0·41	0·38	0·42	0·35	0·31
301—400 "	0·57	0·51	0·48	0·48	0·40	0·38	0·42	0·30	0·26
401—600 "	0·57	0·51	0·48	0·45	0·35	0·32	0·38	0·21	0·18
601—700 "	0·57	0·18	0·17	0·45	0·18	0·16	0·38	0·18	0·16
öfver 700 "	0·32	0·18	0·17	0·31	0·18	0·16	0·30	0·18	0·16

Fraktsats för 10 km Tillägg per km:	Tariffer						
	D 5	D 10	D 15	E 10	E 15	F 10	F 15
	Öre per 100 kg						
	26	19	17	18	16	17	15
11—100 km	0·55	0·42	0·36	0·36	0·33	0·32	0·30
101—200 "	0·36	0·33	0·31	0·31	0·26	0·28	0·21
201—300 "	0·36	0·28	0·22	0·24	0·20	0·22	0·18
301—400 "	0·36	0·24	0·22	0·22	0·17	0·21	0·17
401—600 "	0·30	0·19	0·16	0·18	0·16	0·18	0·16
601—700 "	0·30	0·18	0·16	0·18	0·16	0·18	0·16
öfver 700 "	0·30	0·18	0·16	0·18	0·16	0·18	0·16

På grundval av detta schema hava fraktsatserna för olika avstånd, såsom de äro angivna i till detta betänkande fogat taxeförslag, beräknats, varvid uppkommande delar av öre avrundats uppåt till hela öretal. För tarifferna C 5 och D 5 ha fraktsatserna å avstånden 32—38, 52, 72—80, 92 och 94 km avrundats nedåt till undvikande av för högt läge i förhållande till tarifferna A 5 och B 5, när täckningsavgift beräknas. Tariffernas lägen framgå av ett flertal i *bilaga 6* sammanförda diagram och tabeller, utvisande jämväl deras av-

vikelser för ett visst antal representativa avstånd såväl från nuvarande närmast motsvarande tariffer som från de av järnvägsstyrelsens utredning föreslagna.

Som tidigare framhållits ansåg sig järnvägsstyrelsens utredning i regel böra undvika höjningar av nuvarande tariffer, varför i sådana fall, där genom tariffschemaets förenkling sammanslagning av två eller tre tariffer ägde rum, den lägsta av dessa fått utgöra högsta gräns för det nya tariffväsendet. De av utredningen föreslagna tarifferna hava härigenom kommit att uppvisa mycket oregelmässiga lägen i förhållande till nu gällande tariffer. Den av de uppträdande driftkostnadsökningarna föranledda lyftningen av tariffväsendena i utredningens förslag har härvidlag medfört, att man icke längre kan undgå höjningar av vissa tariffer gentemot de nu gällande, och härigenom har möjlighet givits att bortarbета eller åtminstone reducera nyssnämnda oregelmässigheter. I övrigt må här lämnas följande kortfattade kommentarer till de olika tarifferna.

Den högsta 5-tons tariffen, A 5, har av järnvägsstyrelsens utredning icke föreslagits lagd fullt så lågt, som med hänsyn till dåvarande allmänna fraktprisnivå syntes önskvärdt, vilket berodde på tarifftekniska skäl; man skulle nämligen vid sådant fall till undvikande av risk för omexpediering nödgas sänka tariffen även på längre avstånd i en omfattning, som icke vore järnvägssekonomiskt försvarbar. På grund härav har ifrågavarande tariff för anpassning till nuvarande något höjda allmänna fraktprisnivå givits en gentemot utredningens förslag relativt modererad höjning. Samma är förhållandet med tariff B 5, där hänsyn även ansetts böra tagas till vissa i fraktavseende känsliga varuslag (bl. a. sill och mjöl). Enligt järnvägsstyrelsens utredningsförslag, vilket kommittén härutinnan biträder, skall den lägre täckningsavgiften (se vidare härom i kap. VII) beräknas för tariffklasserna A och B och den högre för tariffklasserna C—F. Det är därför angeläget, att C-tarifferna inklusive högre täckningsavgift icke överstiga B-tarifferna inklusive lägre täckningsavgift, vilket krav tillgodosetts genom att i erforderliga fall en större spännvidd införts mellan B 5 och C 5 än mellan A 5 och B 5 respektive C 5 och D 5. Sistnämnda tariff är avsedd att ersätta såväl nuvarande tariff 9 som den för vissa varuslag (huvudsakligen tillhörande järn- och stålgruppen) gällande rabatterade tariff 9 (10 procent rabatt om frakt erlägges för minst 50 km och 15 procent för minst 300 km). Kommittén har föreslagit viss höjning av det läge densamma givits av järnvägsstyrelsens utredning, som för undvikande av frakthöjningar angivit läget till ungefär ifrågavarande rabatterade tariff 9.

Beträffande den högsta 10-tons tariffen, A 10, gäller i viss mån vad som anförts beträffande tariff A 5, varför en relativt begränsad höjning föreslås. Vid fastställandet av lägena för A 10 och B 10 har deras relation till motsvarande 5-tons tariffer beaktats. Den av järnvägsstyrelsens utredning föreslagna tariff C 10 innebar en sänkning av gällande tariff 9 A, som den jämte tariff 10 var avsedd att ersätta. Av kommittén föreslås en höjning av tariffväsendet, varvid dock hänsyn tagits till det förhållandet, att för nuvarande tariff 9 A den lägre

täckningsavgiften skall tillämpas, medan för tariff C 10 som redan nämnts högre täckningsavgift skall beräknas. Tariff C 10 kommer därför fortfarande att ligga under tariff 9 A. De lägre 10-tons tarifferna D 10, E 10 och F 10 ha å längre avstånd höjts utöver motsvarande av järnvägsstyrelsens utredning föreslagna procentuellt mindre än övriga tariffer av hänsyn till känsligheten hos de lågvärdiga varuslag, som befordras enligt dessa tariffer. Å kortare avstånd har med hänsyn till prisstegringen på den allmänna transportmarknaden höjningen av desamma kunnat göras relativt något starkare.

De nya tarifferna för 15 ton, A 15 och B 15, ha under trycket av de järnvägs-ekonomiska behoven ansetts kunna läggas på ett relativt högt plan, alldenstund deras införande i tariffsystemat samtidigt dock innebär en betydande nytillkommande förmån för trafikanterna. Med det läge, som av järnvägsstyrelsens utredning föreslagits för tariff C 15, skulle större spännvidd hava uppstått mellan tariff C 10 och C 15 än mellan motsvarande A- och B-tariffer, vilket föranlett kommittén att lyfta tariff C 15 relativt mer än tariff C 10. Beträffande de lägre 15-tons tarifferna D 15, E 15 och F 15 ha å längre avstånd samma hänsyn till näringslivets behov av billiga massgodstransporter tagits som beträffande motsvarande 10-tons tariffer. På kortare avstånd hava relativt större höjningar vidtagits såväl av tariff D 15 som av tariff E 15 och F 15.

V. Tariffer för fraktstycke gods och vagnslaster om 2½ ton.

Fraktstycke godsstrafikens utveckling.

Av tillgänglig statistik framgår, att under förra konjunkturuppsvinget fram till åren 1929/1930 stycke godsstrafiken icke blev delaktig i detta utan visade en fortgående sjunkande tendens, vartill orsaken måste vara att söka i ett alltför högt taxeläge, vilket underlättade avledningen till andra transportmedel. Efter år 1933 har emellertid stycke godsstrafiken, sedd ur samlad synpunkt, utvecklats tillfredsställande, till vilket tvenne faktorer medverkat, nämligen dels den radikala taxesänkningen från och med den 1 januari 1934, dels den starka förbättringen av det allmänna konjunkturläget. Under år 1938 har ett omslag ägt rum i stycke godsstrafiken, såsom framgår av följande uppgifter, vilka sammanförts från och med år 1935, det första år, under vilket tariffen för smärre stycke gods sändningar om högst 50 kg tillämpades.

Å r	Sändningar om högst 50 kg		Sändningar över 50 kg		Samtliga sändningar	
	Tusen kronor	Ändring från före- gående år procent	Tusen kronor	Ändring från före- gående år procent	Tusen kronor	Ändring från före- gående år procent
1935	4 110	—	17 456	—	21 566	—
1936	4 799	+ 16·8	18 287	+ 4·8	23 086	+ 7·0
1937	5 319	+ 10·8	19 862	+ 8·6	25 181	+ 9·1
Jan. — sept. 1937	3 722	—	14 764	—	18 486	—
» — » 1938	3 931	+ 5·6	14 611	— 1·0	18 542	+ 0·8

Av sammanställningen framgår, att det är det tyngre och ur järnvägens inkomstekonomiska synpunkt betydelsefullare stycke godsset, som företer vikande tendens under år 1938, medan den lättare stycke godsstrafiken i likhet med paket gods och ilstycke gods väl hävdar sig trots konjunkturavmattningen.

Det är en mycket vanskelig sak att söka bedöma, i vad mån nyssnämnda båda faktorer — taxesänkningar och konjunkturer — bidragit till stycke godsstrafikens tillfredsställande utveckling under senaste åren från 1934. Att trafikens andel i konjunkturuppsvinget dessa år icke skulle nått samma storlek, om 1934 års tariffreglerande åtgärder ej vidtagits, torde dock vara obestriddligt. Det bör därför också vara angeläget att fortgå med dylika åtgärder i den mån det skulle visa sig, att trafikavledning äger rum trots ett ur konjunktursynpunkt gynnsamt läge, enär man eljest, när det sistnämnda försämras — vilket man torde böra räkna med — skulle stå inför en accelererad trafikavledning och

inkomstförsämring. Någon löpande statistisk redovisning av trafiken på olika avståndsgrupper i likhet med vad fallet är beträffande vagnslastgodset finnes icke för fraktstyckegodset, men en representativ undersökning företages för maj månad varje år. Denna visar följande bild av utvecklingen från år 1935 till 1938 för statens järnvägars egen trafik av fraktstyckegods i sändningar över 50 kg.

Avståndszon	Befordrad godsmängd, ton		Ökning resp. minskning procent
	1935	1938	
1—50 km	7 017·2	6 223·3	— 11·3
51—100 »	5 345·1	5 132·9	— 4·0
101—200 »	5 704·5	5 871·8	+ 2·9
201—300 »	2 718·5	3 116·8	+ 14·6
301—400 »	1 831·9	2 077·1	+ 13·4
401—500 »	1 253·5	1 436·7	+ 14·6
över 500 »	2 779·3	3 350·1	+ 20·5
Summa	26 650·0	27 208·7	+ 2·1

Därest man betraktar ökningen med 20·5 procent på avstånd över 500 km — där trafiken hittills får anses relativt oberörd av prisändringarna på transportmarknaden — som den normala återverkningen av konjunkturerna, finner man, att redan på mellanavstånd 201—500 km dessa icke kunnat helt göra sig gällande. Inom avståndszone 101—200 km kan trafikavledningen sägas praktiskt taget helt ha eliminerat effekten av konjunkturuppsvinget, och på avstånd under 100 km fortfar avledningen trots att produktionen inom landet framskapat ett större transportbehov.

Den bild av utvecklingen, som framträder genom förestående analys, bör enligt kommitténs uppfattning styrka det av järnvägsstyrelsens utredning framförda kravet på en bättre anpassning av fraktgodstarifferna för styckegodssändningar över 50 kg med hänsyn till gällande fraktläge inom berörda delar av transportmarknaden. Ifrågavarande fraktläge har som tidigare uppvisats undergått viss höjning under den tid, som förflutit efter järnvägsstyrelsens utredning, varför en förskjutning uppåt av de av utredningen föreslagna tarifferna även bör kunna ske, utan att därigenom förtages något av den anpassningsrelation och trafikskyddande effekt, som taxeutredningen avsett.

Yrkesmässig samlastning.

Vid den höjning av de av utredningen framlagda tarifförslagen, som kommittén enligt det föregående finner erforderlig, är emellertid nödvändigt att beakta också i vad mån det inbördes förhållandet mellan styckegodstarifferna och de högsta vagnslasttarifferna kan inverka på förutsättningarna för den

yrkesmässiga samlastningsrörelsen. För närvarande gälla, tillämpningsbara för denna transportform, taxans generella bestämmelser om fraktberäkning enligt det högst tarifferade godsslaget vid samlastning av gods i vagnslastsändningar. Därest för allt slags gods hänförligt till högsta tariffen i 5- eller 10-tons laster nedsättning för stipulerad minsta befördrad godsmängd per år är medgiven viss trafikant, gäller under samma villkor i överensstämmelse med trafikstadgans bestämmelser denna självfallet även de speditiönsföretag, som utöva yrkesmässig samlastningsverksamhet. Även om denna verksamhet väl ännu äger viss betydelse för järnvägen ur trafikvärnande synpunkt, äro likväl vissa nackdelar för järnvägarnas ekonomi därmed förbundna, i det att den yrkesmässiga samlastningen främst tager sikte på och tillägnar sig den styckegodstrafik, som på grund av sin regelbundenhet och större omfattning förorsakar järnvägen relativt minsta kostnader. Vid tidigare taxerevideringar liksom vid järnvägsstyrelsens utredning har därför aktats uppå, att förutsättningarna för yrkesmässig samlastning icke skulle göras ännu gynnsammare genom ökning av spännvidden mellan styckegodstarifferna och de högsta vagnslasttarifferna. En ytterligare förstoring av den yrkesmässiga samlastningen skulle nämligen tvärt emot önskemålet om en bästa möjliga samfällida transporthushållning innebära en utvidgning av den redan nu alltför stora samlade trafikapparaten, alldenstund järnvägarna för besörjande av den i varje fall för samhällsbehovens tillfredsställande erforderliga kvarblivande styckegodstrafiken måste ha kvar i föga reducerad omfattning sina styckegodsvagnar och expeditioner.

Vid fastställandet av de föreslagna tariffernas lägen har också kommittén ansett sig böra eftersträva åtminstone, att den nuvarande inbördes relationen mellan styckegodstarifferna och vagnslasttarifferna icke på sådant sätt förtryckes, att godsets fördelning på olika beförderingsformer undergår en trafikens ekonomi äventyrande förändring.

2.5-tons tariffen.

Järnvägsstyrelsens utredning har framhållit svårigheterna för järnvägarna att göra sig gällande särskilt beträffande vagnslastsändningar om 2.5 ton. Dels svarar denna vikt ungefär mot en lastbils hela bärighet, dels är ur järnvägarnas taxebildningssynpunkt relationen mellan netto och tara synnerligen ogynnsam vid järnvägsbefordring i så små vagnslaster. Kommittén har därför velat pröva också ett tänkbart alternativ, nämligen att för sändningar av ifrågavarande storlek införa en styckegodstariff, varigenom järnvägen, bl. a. i syfte att ernå ett bättre utnyttjande av alla i varje fall erforderliga styckegodsvagnar, övertog arbetet med godsets lastning och lossning. Vid omprövningen har kommittén dock funnit vissa icke oväsentliga nackdelar, såsom att magasinens kapacitet skulle bli ytterligare starkt belastad och merkostnaderna för magasinsarbetet betydande, varjämte inbesparing av vagnmateriel i en mängd fall icke skulle kunna åstadkommas. Större ansvar för anförtrött gods skulle uppstå för järnvägen med risk likaledes för ökade

utgifter på grund av reklamationer. Kommittén har därför ansett lämpligt bibehålla 2·5-tonns tariffen som vagnslasttariff och har inskränkt sig till att föreslå en modererad sänkning av densamma gentemot nuvarande läge.

Tariffernas konstruktion.

Trots att avledning från järnvägs- till landsvägstransport alltjämt fortgår på kortare transportavstånd, kan det på grund av lastbilarnas ur drift-ekonomisk synpunkt påtagliga företräden, när det gäller dessa avstånd, icke vara förenligt med god samhällelig transporthushållning att där gå till någon ytterligare sänkning av styckegodstarifferna. Kommittén har därför icke velat föreslå någon taxesänkning avseende transportavstånd, där den teoretiska minimitariffen understiger nuvarande tariff lägen. Detta är fallet beträffande tariffen för sändningar under 500 kg på avstånd under 100 och beträffande tariffen för sändningar om minst 500 kg på avstånd under 50 km. Från dessa avståndsgränser har däremot en uträtning av tariffkurvorna skett, så att dessa ansluta till nuvarande tariff lägen vid 500 respektive 600 km. Beträffande 2·5-tonns tariffen har nyssnämnda modererade sänkning företagits på så sätt, att tariffkurvan med ett mindre knä vid 600 km i stort sett uträtats på avstånd över 100 km. Bestämmande härför har varit dels läget på lägsta 5-tonns tariffen, dels ovannämnda uträtningar av styckegodstarifferna.

De föreslagna tarifferna för styckegods- och 2·5-tonns vagnslastsändningar — för vilka utredningens benämningar föreslås bibehållna sålunda att styckegodstarifferna 2 och 3 avse sändningar under respektive om minst 500 kg och 2·5-tonns tariffen betecknas tariff 4 — ha i enlighet med det anförda konstruerats efter följande schema:

	Tariffer		
	2	3	4
	Öre per 100 kg		
Fraktsats för 10 km	40	36	31
Tillägg per km:			
11— 50 km	1·73	1·37	0·96
51—100 "	1·73	0·99	0·90
101—200 "	1·30	0·99	0·75
201—400 "	1·30	0·99	0·75
401—500 "	1·30	0·99	0·75
501—600 "	0·68	0·99	0·75
över 600 "	0·68	0·60	0·60

De erhållna fraktsatserna i tarifferna 2 och 3 hava först avrundats till 10-tal öre sålunda, att belopp under 5 öre ej medräknats och belopp på 5 öre eller däröver räknats som 10 öre; därefter hava fraktsatserna dividerats med 10 att

gälla per 10 kg såsom föreslagits av järnvägsstyrelsens utredning. Fraktsatserna i tariff 4 hava avrundats på samma sätt som fraktsatserna i övriga vagnslasttariffer.

De föreslagna tariffernas lägen äro angivna i *bilaga 6*, vari även angivits, huru de avvika dels från nuvarande dels från de av järnvägsstyrelsens utredning föreslagna.

Fraktstyckegods i sändningar om högst 50 kg

fraktberäknas, då frakten erlægges å avsändningsstationen, efter en särskild tariff med uträknade frakter för sändningar av olika vikt. Kommittén har i likhet med järnvägsstyrelsens utredning icke funnit skäl föreslå annan ändring av nu gällande tariff än som betingas av att frakten enligt nämnda tariff icke får överstiga frakten för 60 kg enligt den nya fraktstyckegodstariffen 2. För sändning om 40·1—50 kg å avstånd 201—300 km har med anledning härav nuvarande frakt 2·20 kronor ändrats till 2·10 kronor. I likhet med utredningen föreslår kommittén vidare, att tariffen erhåller beteckningen tariff 1.



Avstånd i km	Frakt per 10 kg	Frakt per stycke
0-100	1·10	1·10
101-200	1·20	1·20
201-300	1·30	1·30
301-400	1·40	1·40
401-500	1·50	1·50
501-600	1·60	1·60
601-700	1·70	1·70
701-800	1·80	1·80
801-900	1·90	1·90
901-1000	2·00	2·00

VI. Tariffer för ilgods, paketgods och expressgods samt levande djur.

Ilstyekegods.

För ilstyekegods fanns ursprungligen i 1929 års taxa endast en tariff, med beteckningen 1 i, vilken låg dubbelt så högt som den högre, tariff 1, av de två värdetarifferna för fraktstyekegods. När sedermera sistnämnda två värdetariffer år 1934 ersattes med tvenne viktтарiffer för sändningar under respektive om minst 500 kg, infördes en ny tariff 2 i för ilgodssändningar om minst 500 kg, i läge dubbelt så högt som den lägre av nämnda viktтарiffer. Den tidigare ilstyekegodstariffen 1 i fastställdes samtidigt med bibehållet läge att gälla för sändningar under 500 kg. Härigenom kom denna att ligga avsevärt högre än den dubbla fraktgodstariffen för dylika sändningar.

Järnvägsstyrelsens utredning har i sitt taxeförslag upptagit tarifferna för ilstyekegods oförändrade men förordat, att deras revidering överlämnas till en lämpligt sammansatt järnvägsberedning. Utredningen har därför åberopat bl. a. det samband, som tarifferingen för ilgods har med expeditions- och befodringsbestämmelserna.

Följande uppgifter belysa utvecklingen av ilstyekegodstrafiken under de senaste fem åren. Först från och med år 1935 redovisas inkomsten av ilgods särskilt för ilstyekegods respektive ilvagnslastgods, varför inkomstbeloppen för ilstyekegods här icke kunnat angivas för åren 1933 och 1934.

Å r	Befordrad godsmängd ton	Inkomst tusen kr.
1933	73 132	—
1934	74 351	—
1935	76 077	4 842
1936	78 287	4 945
1937	79 966	5 148
Jan.—sept. 1937	59 586	3 763
» — » 1938	62 217	3 958

Förestående uppgifter avse både egentligt ilstyekegods och s. k. lättfördärvligt ilstyekegods, vilket befordras mot fraktgodsfrakt med vissa tillägg. Statistiken lämnar icke någon uppdelning av ifrågavarande uppgifter på dessa

båda slag av ilstykkegoods, varför det icke är möjligt att direkt och exakt avläsa, huru den egentliga ilstykkegodstrafiken utvecklats sig. Enligt vissa andra bedömningsgrunder kan man emellertid sluta till, att den fortgående ökning av ilgodstrafiken, som avspeglar sig i ovanstående uppgifter, huvudsakligen hänför sig till det egentliga ilstykkegodset.

Beträffande den lägre tariffen 2 i för ilstykkegoods, vilken som ovan nämnts infördes år 1934, har konstaterats, att densamma kommit till synnerligen ringa användning, varför kommittén här föreslår dess avförande ur tariffschema. Enär större ilstykkegodssändningar ofta vålla vissa besvärigheter för snäll- och persontågens regelmässiga framförande, är ur järnvägarnas synpunkt tariffens slopande önskvärd. Den föreslagna åtgärden torde för övrigt icke bli till något större förfång för trafikanterna, alldenstund under senare år befordringshastigheten för fraktskyckegoods avsevärt ökat.

Den högre tariffen 1 i ligger för närvarande betydligt över motsvarande tariff 1 för fraktskyckegoods — på sina håll mer än 200 procent — och så skulle bli fallet även med det nya läge, som sistnämnda tariff enligt kommitténs förslag skulle erhålla. Kommittén har tagit under övervägande att genom sänkning av ifrågavarande ilgodstariff reducera denna skillnad men därvid funnit, att redan en måttlig sänkning skulle innebära alltför stora inkomstminskningar för järnvägen. Dessutom kan man befara, att en sådan sänkning skulle förorsaka överflyttning från fraktgodsbefordring till ilgodsbefordring i en omfattning, som med hänsyn till förenämnda drifttekniska besvärigheter icke vore önskvärd. Kommittén har därför föreslagit endast smärre justeringar av tariffen för åstadkommande av jämnare relation till föreslagen motsvarande fraktgodstariff 2. Tariffen, som med hänsyn till sistnämnda motsvarighet föreslås betecknad Ig 2, bildas enligt följande schema:

	Öre per 100 kg
Fraktsats för 10 km	80
Tillägg per km:	
11— 50 km	6.00
51—100 "	5.40
101—200 " .	3.40
201—400 "	2.10
401—500 "	1.60
över 500 "	1.40

I vad mån den föreslagna tariffen avviker från nu gällande liksom dess relation till motsvarande fraktgodstariff 2 framgår av följande sammanställning:

Km	Nuvarande tariff 1 i (avrundade fraktsatser)	Föreslagen tariff Ig 2	Föreslagen tar. Ig 2 understiger nuvarande tar. 1 i med	Föreslagen tar. Ig 2 över- stiger tar. 2 (oavrundad) med
	Öre per 100 kg			Procent
10	80	80	—	100
50	320	320	—	191
100	620	590	30	201
200	930	930	—	185
300	1 170	1 140	30	150
400	1 370	1 350	20	130
500	1 510	1 510	—	111
600	1 650	1 650	—	110
1 000	2 210	2 210	—	109
2 000	3 610	3 610	—	108

Ilgods i vagnslaster.

Befordring som ilgods i vagnslaster förekommer såväl av egentligt ilgods som av s. k. lättfördärligt gods, det förre dock endast i helt ringa omfattning (se nedan). Nu gällande tariffer för egentligt ilgods i vagnslaster äro

tariff 3 i för 2½ ton lika med fraktgodstariff 3 ökad med 50 proc.

» 4 i » 5 » » » » 4 » » 50 »
» 6 i » 10 » » » » 6 A » » 50 »¹

Järnvägsstyrelsens utredning har icke framlagt förslag till nya tariffer utan förordat, att frågan prövas i samband med den föreslagna utredningen rörande tarifferna för ilstyekegods. Utvecklingen av ilgodstrafiken i vagnslaster under de senaste fem åren framgår av följande sammanställning, som dock på grund

År	Befordrad godsmängd, ton			Inkomst tusen kr.
	Egentligt ilgods	Lätt- fördärligt ilgods	Summa	
1933	239	28 479	28 718	—
1934	491	29 367	29 858	—
1935	601	25 880	26 481	657
1936	743	34 135	34 878	900
1937	968	38 203	39 171	911
Jan.—sept. 1937	—	—	31 031	711
» — » 1938	—	—	26 532	595

¹ Mellan 400 och 600 km är höjningen gentemot tariff 6 A något mindre än 50 procent.

av bristande statistisk redovisning (se ovan) icke innehåller inkomstbelopp för tidigare år.

Trafiken företer relativt stora växlingar men har dock utvecklat sig i stort sett tillfredsställande, tydande på att taxehöjden kan bäras. Tillbakagången under 1938 års tre första kvartal beror till stor del på tillfälligt minskade transporter av färsk fisk till Tyskland.

Kommittén har funnit, att, därest principen för ifrågavarande ilgodstari-ffers lägen skulle bibehållas och alltså tarifferna för 5- och 10-tons vagnslaster läggas 50 procent över föreslagna tariffier A 5 och A 10 för fraktgods, alltför stora nedsättningar skulle uppstå på grund av att sistnämnda två tariffier ligga icke oväsentligt under motsvarande nu gällande tariff 4 respektive 6 A. Vid avvägandet av det procentuella tillägget till fraktgodstari-fferna, vilket kommittén sålunda anser nödvändigt något höja, bör tillses, att frakten för lättfördärligt ilgods, som enligt avsändarens begäran befordras med snälltåg, icke blir högre än frakten för egentligt ilgods. Det högsta tillägget å fraktgodsfrakten för lättfördärligt ilgods utgör 20 procent (ilgodstillägg) + 50 procent (snälltågstillägg) + 5 procent (täckningsavgift) eller tillsammans 75 procent. På grund härav föreslår kommittén, att tarifferna för ilgods i vagnslaster fastställas i läge 75 procent över motsvarande högsta vagnslast-tariffier för fraktgods, tariff 4, A 5, A 10 och A 15, och att alltså även 15-tons tariff införas för ilgods. De diskuterade tarifferna, som föreslås betecknade respektive Ig 4, Ig 5, Ig 10 och Ig 15, äro konstruerade efter följande schema.

	T a r i f f e r			
	Ig 4	Ig 5	Ig 10	Ig 15
	Öre per 100 kg			
Fraktsats för 10 km	55	49	39	35
Tillägg per km:				
11—100 km	1·56	1·00	0·90	0·84
101—600 »	1·32	1·00	0·90	0·84
601—700 »	1·05	1·00	0·32	0·30
över 700 »	1·05	0·56	0·32	0·30

Läget av de föreslagna tarifferna och deras avvikelser från nu gällande framgår av följande sammanställning:

Km	2½ ton			5 ton			10 ton			15 ton	
	Nuvarande tar. 3 i	Föreslagen tar. 4	Ändring	Nuvarande tar. 4 i	Föreslagen tar. 5	Ändring	Nuvarande tar. 6 i	Föreslagen tar. 10	Ändring	Föreslagen tar. 15	Ändring mot nuv. tar. 6 i
	Öre per 100 kg		Proc.	Öre per 100 kg		Proc.	Öre per 100 kg		Proc.	Öre per 100 kg	Proc.
10	46	55	+ 20	39	49	+ 26	33	39	+ 18	35	+ 6
50	100	118	+ 18	85	89	+ 5	73	75	+ 3	69	— 6
100	168	196	+ 17	141	139	— 1	123	120	— 2	111	— 10
200	303	328	+ 8	254	239	— 6	222	210	— 5	195	— 12
300	438	460	+ 5	367	339	— 8	321	300	— 7	279	— 13
400	573	592	+ 3	480	439	— 9	420	390	— 7	363	— 14
500	686	724	+ 6	586	539	— 8	468	480	+ 3	447	— 5
600	799	856	+ 7	692	639	— 8	516	570	+ 10	531	+ 3
1 000	1 123	1 276	+ 14	896	907	+ 1	624	698	+ 12	651	+ 4
2 000	1 933	2 326	+ 20	1 406	1 467	+ 4	894	1 018	+ 14	951	+ 6

Lättfördärvligt ilgods.

I samband med tarifferna för ilgods vill kommittén här behandla taxebestämmelserna för s. k. *lättfördärvligt ilgods*. Enligt nu gällande taxa beräknas frakten för nedanstående slag av lättfördärvliga varor vid beföring som ilgods (dock ej med snälltåg) på följande sätt:

Grupp	Styckegods		Vagnslastgods
	under 500 kg	minst 500 kg	
1) levande, färsk eller rimsaltad fisk	t. o. m. 200 km tar. 1 + 10 % öfver 200 » tar. 1 (utan tillägg) dock minst frakt enl. tar. 1 + 10 % för 200 km	tar. 2 + 10 %	Vederb. fraktgodstariiff + 10 % (jämte täckningsavgift)
2) fiskrom och fiskyngel för odling, rökt och stekt fisk, andra färdigberedda fiskrätter (ej konserver), skaldjur, levande eller kokta, pressjäst, färska grönsaker som icke tåla lagring; färsk svamp, färsk frukt, utom sydfrukter, färska bär, inkl. vindruvor, bin i kupa eller annan bibostad.	tar. 1 + 20 %	tar. 2 + 20 %	Vederb. fraktgodstariiff + 20 % (jämte täckningsavgift)

Vid beföring med snälltåg beräknas förutom ovan angivna tillägg 50 procents tillägg å fraktgodstakten. Den för fraktstyckegodssändningar om högst 50 kg nu gällande s. k. smågodstariiffen tillämpas icke, utan frakten

beräknas enligt nuvarande tariff 1 redan från och med 20 kg i stället för den för fraktstycke-gods tillämpade minsta vikten 60 kg.

Järnvägsstyrelsens utredning har för varuslag tillhörande grupp 1, befordrade i stycke-godssändningar under 500 kg, föreslagit borttagande av det 10-procentiga tillägget även för kortare avstånd, till och med 200 km.

Kommittén föreslår ingen ändring av nu gällande fraktdebiteringsbestämmelser annat än i fråga om befordring av till grupp 1 hörande sändningar under 500 kg:s fraktdragande vikt. Kommittén anser nämligen, med hänsyn till de icke oväsentligt ökade kostnader, som järnvägen dock har för ilgods-befordring, icke välbetänkt att borttaga nyssnämnda tillägg på 10 procent. Kommittén föreslår i stället, att sådant tillägg skall beräknas jämväl för vissa avstånd över 200 km. Att så för närvarande ej sker, beror på särskilda omständigheter, som måste beaktas i samband med fraktstycke-godstariffernas enhetliggörande år 1934. Emellertid skulle ett införande av nämnda tillägg å alla avstånd innebära en icke obetydlig förhöjning av nuvarande fraktavgifter å längre avstånd. Kommittén har därför stannat vid ett förslag, att 10 procents tillägg icke skall beräknas för avstånd från och med 450 km. I jämförelse med nu utgående fraktavgifter skulle enligt kommitténs förslag erhållas följande avgifter för ifrågavarande sändningar av lättfördärvligt gods tillhörande ovanstående grupp 1:

Km	Nuvarande fraktsatser (avrundade) med 10 procents tillägg å avstånd t. o. m. 200 km	Föreslagna fraktsatser med 10 procents tillägg å avstånd under 450 km	Ändring gentemot nuvarande fraktsatser
	Öre per 100 kg		
10	44	44	—
50	121	121	—
100	220	220	—
200	407	363	— 44
300	540	506	— 34
400	650	649	— 1
500	720	720	—
600	780	780	—
700	850	850	—
1 000	1 060	1 060	—
2 000	1 740	1 740	—

Paketgoods.

Trafiken av *paketgoods* företer en tillfredsställande utveckling, som framgår av följande uppgifter:

Å r	Befordrad godsmängd ton	Inkomst tusen kr.
1933	30 870	4 553
1934	32 630	4 878
1935	34 387	5 115
1936	34 819	5 187
1937	63 551	5 444
Jan.—sept. 1937	25 173	3 796
» — » 1938	26 370	3 994

Järnvägsstyrelsens utredning har erinrat om, att generalpoststyrelsen på framställning av Stockholms handelskammare i skrivelse till Kungl. Maj:t den 15 januari 1935 hemställt om vidtagande av åtgärder för viss sänkning av avgifterna för postpaket, varefter Kungl. Maj:t den 15 mars 1935, efter infortrat yttrande av järnvägsstyrelsen, anbefallt de båda verksstyrelserna att gemensamt företaga utredning rörande det lämpliga avvägandet av postverkets och järnvägarnas paketavgifter. Med hänsyn härtill anser sig kommittén i likhet med järnvägsstyrelsens utredning sakna anledning föreslå några ändringar i paketgodstaxan.

Expressgoods.

För *expressgoods* har av järnvägsstyrelsens utredning den nuvarande tariffen föreslagits oförändrad. Detta innebär, att frakten beräknas dels med samma avgift som för resgodsövertikt, dels med en inskrivningsavgift av 50 öre per 10 kg, minst 1 krona per sändning. För skrymmande gods beräknas frakten efter sändningens med 50 procent förhöjda vikt.

Expressgodset, vilken befordringsform infördes i samband med 1929 års taxa, har under senaste fem åren utvecklats sig på följande sätt.

Å r	Befordrad godsmängd ton	Inkomst tusen kr.
1933	418	90
1934	565	111
1935	713	141
1936	855	172
1937	1 018	206
Jan.—sept. 1937	688	140
» — » 1938	904	183

Som synes visar ifrågavarande trafikslag en synnerligen gynnsam utveckling, vilken icke minst framträder under 1938 års första tre kvartal. Omslutningen under sistnämnda tid ligger endast 10 procent under hela 1937 års. Kommittén har icke funnit anledning föreslå några ändringar av ifrågavarande tariff.

Levande djur.

Kommittén har icke funnit anledning föreslå någon ändring av nuvarande sedan den 1 januari 1935 gällande tariffer för levande djur. De i taxeförslaget intagna tarifferna för levande djur av klass II hava därför beräknats enligt följande schema:

	A Frakt för 1 djur	B Tillägg för varje ytterligare djur
Grundavgift	720 öre	80 öre
Tillägg per km:		
1—400 km.....	16·8 »	1·2 »
401—500 »	15·0 »	1·0 »
över 500 »	14·0 »	0·4 »

Frakten för 1 djur enligt A har avrundats uppåt till 10-tal öre. De uträknade tilläggen för varje ytterligare djur enligt B hava avrundats uppåt till helt öretal, och de i taxeförslaget intagna frakterna för olika antal djur (minst 2) hava därefter avrundats uppåt till 10-tal öre.

VII. Diverse fraktberäkningsbestämmelser samt godsindelningen.

Täckningsavgift.

Vid befordring i sluten vagn eller i öppen vagn med presenning uttages enligt gällande taxa särskild täckningsavgift i form av procentuellt tillägg till frakten sålunda:

Tariff	Vid befordring i	
	sluten vagn	öppen vagn med presenning
3—8 och 5 A—9 A	5 proc.	—
9—14	10 "	5 proc.

Järnvägsstyrelsens taxeutredning har analogt härmed föreslagit särskilda procentuellt utgående täckningsavgifter för sluten vagn respektive för öppen vagn med presenning knutna till vederbörande tariffklasser på följande sätt:

Tariffklass	Vid befordring i	
	sluten vagn	öppen vagn med presenning
A och B	5 proc. ¹	—
C, D, E och F.....	10 "	5 proc.

¹ Gäller även för tariff 4.

Vid tillämpning av sistnämnda bestämmelser på det av kommittén föreslagna tariffschema ha de sammanlagda täckningsavgifterna beräknats till ett årligt belopp av cirka 1·8 miljoner kronor, varav 25 procent avser täckning med presenning. Kommittén har tagit under övervägande att i förenklingens och rationaliseringens tecken införa för samtliga tariffer gemensamt procentuellt tillägg eller att eventuellt helt slopa sagda tilläggsavgift. Med hänsyn dels till storleken av det ovan angivna inkomstbelopp, som täckningsavgifterna sammanlagda representera, dels till de merkostnader, som järnvägen får vidkännas för transporterarnas utförande i sluten vagn respektive i öppen vagn med presenning — vilka kostnader lågt räknat belöpa sig till 1·2 miljoner kronor per år — har kommittén emellertid icke ansett sig kunna förorda täckningsavgiftens slopande. Teoretiskt skulle detta visserligen kunna tänkas genomfört på sådant sätt, att hänsyn toges till kostnaderna för täckning vid konstruktionen av tarifferna, vilka alltså lades på något högre nivå. Detta skulle emellertid

medföra den olägenheten, att trafikanterna — vilka icke kunde påräkna någon fraktbesparing vid befordring i öppen vagn respektive utan presenning — höjde sina anspråk på täckta vagnar mera än som skulle kunna av järnvägen tillgodoses. Jämväl ett enhetliggörande av täckningsavgiftens beräkningsgrunder, varvid närmast en reglering nedåt skulle ifrågakomma, har kommittén av järnvägssekonomiska hänsyn funnit mindre lämpligt.

I betraktande av storleksordningen å kostnaderna för täckning och å den sammantagna inkomsten av avgifterna har kommittén därför stannat vid det i och för sig rediga beräkningssätt, som föreslagits av järnvägsstyrelsens utredning, vilket också på grund av den föreslagna sänkningen av de flesta tarifferna innebär in summa ett förbilligande för trafikanterna.

Befordring i varm- och kylvagnar.

Enligt gällande taxa beräknas vid befordring i varm- och kylvagn särskilda tilläggsavgifter enligt följande bestämmelser.

	Vid befordring i	
	uppvärmd vagn	avkyld vagn
	beräknas tilläggsavgift med	
<i>Styckegods</i>	50 procent av frakten	50 procent av frakten ²
<i>Vagnslastgods</i>	30 ¹ procent av frakten dock minst 15 kr. per vagn	15 kr. per vagn plus 6 kr. per vagn och 100 km dock minst för 300 km ³

¹ För 2½ tons sändningar 50 procent.
² För mjölk erlägges ingen tilläggsavgift.
³ För mjölk erlägges hälften av dessa avgifter.

Vid befordring i varmvagn utan uppvärmning eller kylvagn utan isning erlägges 15 kronor per vagn, för mjölk dock endast 7·50 kronor. Täckningsavgift beräknas icke särskilt för uppvärmd vagn utan är inräknad i ovan nämnda tilläggsavgift.

Järnvägsstyrelsens utredning har i sitt förslag upptagit ovanstående bestämmelser oförändrade men föreslagit, att 15-tons tariff icke skall tillämpas vid befordring i varm- och kylvagn.

Den nu gällande bestämmelsen för *vagnslastgods*, enligt vilken en fast avgift utgår vid befordring i varm- och kylvagn utan uppvärmning eller isning, synes knappast rationell, då därigenom icke hänsyn är tagen till den tid, under vilken vagnen disponeras. För erhållande av täckning för de högre kostnader, som vagnen representerar, har därför ifrågasatts, att avgiften skulle beräknas med viss procent av frakten. Vid sådan beräkning skulle ändock icke rättvis kostnadstäckning erhållas, vilket förhållande särskilt skulle göra sig gällande vid transporter till utlandet. Kommittén har därför avstått från tanken på förslag i sådan riktning. För att emellertid i möjligaste mån taga

hänsyn till de med disponeringstiden förbundna kostnaderna har kommittén föreslagit en särskild vagnavgift att utgå sålunda:

Vid befordring å avstånd	Vagnavgift
om högst 200 km	10 kronor per vagn
201—600 »	15 » » »
över 600 »	20 » » »

Kommittén anser rationellt, att ovanstående vagnavgift även beräknas såväl vid befordring i varmvagn under uppvärmning som vid befordring i isad vagn, så att nuvarande olikformighet härutinnan försvinner. Utöver sagda vagnavgifter bör sedan vid befordring i varmvagn *under uppvärmning* visst procentuellt tillägg på frakten beräknas. Till undvikande av fraktförhöjningar och med hänsyn till att nu utgående tilläggsavgifter kunna synas höga, har kommittén funnit lämpligt föreslå, att detta tillägg, inkluderande täckningsavgift, beräknas med 20 procent av frakten. Innebörden av detta förslag framgår av följande jämförelse med nu gällande fraktberäkning och tariffer avseende frukt (äpplen) och potatis, vilka båda varuslag ofta förekomma till befordring i uppvärmd vagn.

Km	Nu gällande tilläggsavgifter				Föreslagna tilläggsavgifter			
	Äpplen		Potatis		Äpplen		Potatis	
	5 ton	10 ton	5 ton	10 ton	5 ton	10 ton	5 ton	10 ton
	K r o n o r				K r o n o r			
50	15·00	15·00	15·00	15·00	15·10	18·60	14·80	17·20
100	15·00	24·60	15·00	20·70	18·00	23·60	17·60	21·40
300	36·60	64·20	29·00	33·00	34·40	49·00	29·80	38·60
500	51·00	85·20	38·30	45·00	45·80	69·40	36·40	47·20
1 000	75·00	112·20	60·80	68·40	71·80	99·00	56·40	70·40
1 500	99·00	139·20	83·30	95·40	87·80	117·00	71·40	88·40

I fråga om den särskilda tilläggsavgiften vid befordring i av järnvägen *avkyld vagn*, den s. k. isningsavgiften, torde viss förenkling av nuvarande bestämmelser böra vidtagas. Det synes knappast rationellt, att denna avgift göres beroende av transportavståndet. Rätteligen borde den stå i relation till kvantiteten erforderlig is och avvägas så, att den täcker kostnaderna såväl för själva isen som för arbetet med vagnens isning med beaktande av ifrågakommande omisningar. Med hänsyn till de praktiska olägenheterna av sådant beräkningssätt och att i regel endast en isning numera förekommer för en och samma transport i avkyld vagn, föreslår kommittén, att tilläggsavgiften utgår med ett fixt belopp, vilket med stöd av verkställd kostnadsundersökning lämp-

ligen bör fastställas till 20 kronor per vagn. Härigenom erhålles, som nedanstående jämförelse visar, för de kortaste samt för de längre, betydelsefullare avstånden sänkning av nu utgående tilläggsavgifter, vilka i likhet med gällande varmvagnsavgifter torde få anses ligga för högt vad de längre avstånden beträffar.

Km	Tilläggsavgift vid befordring i isad vagn enligt	
	gällande bestämmelser	föreslagna bestämmelser
	Kronor per vagn	
100	33	30
300	33	35
500	45	35
1 000	75	40
1 500	105	40

I överensstämmelse med nu gällande principer föreslår kommittén, att vid befordring av mjölk som vagnslastgods i avkyld vagn endast hälften av vagnavgiften och isningsavgiften beräknas.

Järnvägsstyrelsens utredning har, som ovan nämnts, föreslagit, att 15-tons tarifferna icke skola tillämpas vid befordring i varm- och kylvagn, vilket förslag kommittén ansluter sig till. Som skäl härför må anföras, att innebörden av en sådan inskränkning av 15-tons tariffernas giltighetsområde i praktiken är av ringa betydelse för trafikanterna, alldenstund ifrågakommande varuslag i regel icke kunna inlastas i dylika vagnar. Vidare skulle vissa drifttekniska olägenheter uppstå, i det att vagnarna vid en belastning med 15 ton på grund av den höga taravikten icke kunna framföras på en stor del av statens och de enskilda järnvägarnas linjer, vartill kommer en icke oväsentlig ökning av kostnaderna för tomdragning.

Beträffande tilläggsavgifterna för befordring av *fraktstyckegods* i uppvärmd eller avkyld vagn föreslår kommittén i likhet med järnvägsstyrelsens utredning ingen ändring i nuvarande beräkningssätt.

Träkoltransporter.

Intill utgången av november månad 1937 tillämpades för träkol från stationer i norra Sverige vid försändning i sydlig riktning en särskild specialtariff, som medgivits av järnvägsstyrelsen i samförstånd med vissa enskilda järnvägsförvaltningar. Denna specialtariff, som särskilt på längre avstånd innebar synnerligen långt gående nedsättningar gentemot ordinarie tariff, upphäydes av järnvägsstyrelsen från och med den 1 december 1937 på grund av den inträdda högkonjunkturen för järnindustrien.

Vid behandlingen av godsindelningen har kommittén funnit, att under tider, då påvisbar högkonjunktur inom järnindustrien icke råder, ett skäligt behov av lägre fraktberäkning än enligt föreslagen ordinarie tariff D 10 föreligger. Även för ett animerande av träkolproduktionen inom skogsområden belägna på stora avstånd från konsumtionsorterna är sådan lägre fraktberäkning önskvärd. Med hänsyn till träkolstransporternas driftekonomiska egenart (100 procents tomdragning samt ogynnsam relation mellan netto- och taravikt) kan nämnda behov icke lämpligen tillgodoses genom sänkning till lägre tariffklass, utan bör i stället en specialtariff ifrågakomma. Beträffande läget av denna tariff anser kommittén dock icke nödvändigt och ej heller ur driftekonomisk synpunkt för järnvägen önskvärt att gå så långt ned som till den tidigare gällande, djupt pressade specialtariffen. Kommittén föreslår därför en specialtariff, som upp till 200 km sammanfaller med tariff D 10 och å avstånd 201—1 200 km bildas med följande tillägg per km i öre per 100 kg:

201— 300 km.....	0·25
301— 400 »	0·15
401—1 200 »	0·12

Över 1 200 km hava fraktsatserna i tariff F 15 insatts.

Beträffande villkoren för tillämpning av ifrågavarande specialtariff bör, synes det kommittén, järnvägsstyrelsen givas rätt att vid påvisbar högkonjunktur inom järnindustrien sätta tariffen ur kraft för ett år i sänder med iakttagande av följande. Med hänsyn till tiden för järnindustriens upphandling av träkol bör åtgärden kungöras före den 1 mars att då gälla tolv månadersperioden med början närmast därpå följande 1 juli. Under sådan period skall fraktberäkningen ske enligt vad i godsindelningen angives (enligt tariff D 10). Efter utgången av perioden skall specialtariffen åter gälla, såvida icke järnvägsstyrelsen ånyo sätter densamma ur kraft med iakttagande av förenämnda kungöringsfrist. Innan järnvägsstyrelsen handlar i fråga om specialtariffens tidvisa sättande ur kraft, skall styrelsen hava att inhämta Jernkontorets yttrande. Denna institution äger, om den finner en sådan av järnvägsstyrelsen vidtagen upphävning obefogad eller hämmande för träkolsanskaffningen, att i vanlig ordning hos Kungl. Maj:t överklaga styrelsens beslut.

Kommittén föreslår, att ifrågavarande specialtariff samt villkoren för dess tillämpning intagas i godstaxan.

Godsindelningen.

Det av järnvägsstyrelsens utredning framlagda förslaget till godsindelning är — vilket framhålles såväl av utredningen som av järnvägsstyrelsen i dess missivskrivelse av den 17 november 1937 (bilaga 2) — endast preliminärt och ansluter sig i stort sett till gällande godsindelning, i det att för olika varuslag enligt gällande taxa fastställda tariffer ersatts av mot dem närmast svarande tariffering enligt förslaget till ny taxa. Kommittén har också vid

sitt utredningsarbete och för sina kalkylationer fått utgå ifrån en sådan automatisk inplacering av de olika varuslagen i det föreslagna nya tariff-schemat, när kommittén, som i det föregående påvisats, haft att utöver genom den allmänna lyftningen av det av järnvägsstyrelsens utredning föreslagna tariff-schemat söka en ökad inkomstgivning även genom att för vissa varuslag företaga uppflyttningar i tariffklass. Vid undersökningarna och prövningen härvidlag har sådan uppflyttning kunnat föreslås för ett hundratal varuslag i godsindelningen, i vissa fall genom att hänsyn tagits till värdeskillnader inom hittills i avseende på tarifferingen icke differentierade varugrupper. Möjligheter för dylika partiella taxeförhöjningar ha dock varit relativt begränsade. Där någon uppflyttning synts böra ske på grund av varuvärdet och jämförligheten med liknande varuslag, har så likväl ofta ej kunnat föreslås med hänsyn till berörda näringsintressen, varvid dessutom måst tagas i betraktande det genom förekomsten av särskilda nedsättningar dokumenterade behovet av möjligast låga tariffering. I ett mindre antal fall har ock omfattningen av dylika nedsättningar föranlett nedflyttning till lägre tariff än den, som närmast motsvarar nu gällande.

I nuvarande godsindelning föreskrives i ett betydande antal fall för ett och samma varuslag olika tariffering, varvid åtnjutandet av den lägre tariffen är knuten till villkor, att frakt erlägges för ett visst minsta avstånd. Kommittén har ansett överensstämmande med taxerevideringens allmänna strävanden till förenkling och systematisering av taxebestämmelserna att ur taxan utesluta sådan med avståndsvillkor förbunden tariffering. I godsindelningen har alltså för varje varuslag föreslagits endast en tariffklass.

Ovannämnda ändringar av tariffklass innebära en inkomstökning på 540 000 kronor (se *bilaga 7*). Detta belopp representerar dock icke någon belastning för näringslivet i förhållande till nuvarande fraktkostnader, enär den allmänna sänkningen av tariff-schemat inverkar i motsatt riktning. Tages hänsyn både till tariffernas sänkning och ändringar av tariffklass erhålles sammanlagt för de varuslag, vilkas tariffering sålunda ändras, gentemot nuvarande inkomster en minskning på 20 000 à 30 000 kronor.

Kommittén har vidare underkastat godsindelningen en omfattande redaktionell omarbetning i syfte att ernå en förenklad uppställning med tillvaratagande av de möjligheter härtill, som det minskade antalet tariffkombinationer erbjuder. Med hänsyn till önskvärdheten av att icke vålla dröjsmål, som synes kunna undvikas, med fullgörandet av det kommittén anförtrodda utredningsuppdraget, har kommittén emellertid ansett praktiskt att icke driva arbetet med godsindelningens systematiserande redaktionella uppställning till en ändgiltig avslutning. Kommittén har räknat med att under taxeärendets vidare behandling efter kommittén ändringar och tillägg av tarifferingsdetaljer kunna förekomma och har även därför funnit sig böra utgå ifrån som ändamålsenligt, att den slutliga redaktionen av godsindelningen i förenklat väsen, som kommittén dock velat i sitt förslag giva en vägledning för, skall få verkställas av järnvägsstyrelsen i dess egenskap av sakkunnig myndighet. Kom-

mittén förutsätter även att det mera mekaniska arbetet med upprättandet av den alfabetiska förteckningen för olika varuslag liksom hittills utföres genom järnvägsstyrelsens försorg. Beträffande denna förteckning vill kommittén alltså inskränka sig till att framhålla angelägenheten av att i densamma intagas hänvisningar såväl till godsindelningen som till ifrågakommande para-
grafer i taxans bestämmelser.

VIII. Sammanfattning av taxeförslagets ekonomiska innebörd.

Finansieringen av 1929 års och senare taxereformer.

Vid bedömandet av den ekonomiska innebörden av kommitténs här framlagda förslag till taxereglering torde följande redogörelse för finansieringen av 1929 års taxereform och de åren 1931—1934 vidtagna provisoriska taxeatgärderna vara av intresse.

Kungl. Maj:t hade den 27 september 1924 utfärdat direktiv för den nya statsbanetaxans utformande, vilka bl. a. inneburo, att en om ock i underkant beräknad förräntning av det i statsbanorna bundna lånekapitalet borde eftersträvas. Härvid skulle såsom grundval för beräkningarna läggas en viss antagen trafikmängd, som var större än den då förhandenvarande. Järnvägsstyrelsen framlade sedan i sitt utlåtande den 29 december 1925 över 1907 års järnvägstaxekommittés betänkande ett i viktiga delar nytt taxeförslag.

Detta förslag beräknades medföra en kalkylatorisk årlig bruttoinkomstminskning på 8·9 miljoner kronor under förutsättning, att hela den antagna godstrafiken utfördes enligt ordinarie tariffer. Därest hänsyn togs till av den allmänna taxesänkningen täckta tillfälliga fraktnedsättningar och även till motsedd av taxesänkningen föranledd trafikökning, beräknades ovanstående belopp reducerat till 5·9 miljoner kronor. Av reduktionen, 3·0 miljoner kronor, beräknades hälften hänföra sig till täckta tillfälliga nedsättningar och hälften till trafikökning.

Från näringshåll framställdes emellertid krav på längre gående taxesänkningar, vilket ock understöddes av järnvägsrådet i dess yttrande över taxeförslaget den 11 november 1927. Rådet framhöll därvid det berättigade i att statens järnvägar i enlighet med järnvägsstyrelsens förut framförda önskemål erhöles större inkomster av transportererna på malmбанan, vilka utfördes mot affärsmässigt antikverade, från år 1907 kvarstående redan då djupsänkta undantagsfrakter. Härigenom skulle möjligheter öppnas för finansiering av ifråga-varande taxesänkningar. Frågan om statens järnvägars skäligt ökade reventy av malmtransporterna behandlades av 1928 och 1929 års riksdagar, och den förstnämndas i positiv riktning gående uttalande föranledde Kungl Maj:t att, med hänsyn till det därigenom påräkningsbara finansiella underlaget för statsbaneaffären, utfärda nya direktiv för arbetet med den under beredning varande godstaxan. Enligt dessa direktiv skulle vid taxeförslagets uppgörande få avses en uppskattningsbar nettoinkomstminskning på 8·5 miljoner kronor.

Järnvägsstyrelsen avgav i enlighet härmed den 28 mars 1929 nytt förslag till taxa, innebärande en kalkylerad bruttoinkomstminskning på 12·7 miljoner kronor. Detta belopp beräknades reducerat med 1·7 miljoner kronor för täckta tillfälliga nedsättningar och med 1·8 miljoner kronor för av taxesänkningen föranledd trafikökning. Nettoinkomstminskningen beräknades sålunda uppgå

till 9·2 miljoner kronor, alltså något över det i direktiven fixerade beloppet, vilket berodde på den hänsyn järnvägsstyrelsen ansett sig böra taga till vissa framställda önskemål från näringslivet om fraktlättnader för godset i de lägre tarifferna.

Kungl. Maj:t fastställde den nya taxan den 27 juni 1929 och tillgodosåg därvid ytterligare vissa genom lantbruksstyrelsen framförda krav på fraktlindringar särskilt för jordbruksprodukter, varigenom bruttoinkomstminskningen beräknades uppgå till 13·5 miljoner kronor och nettoinkomstminskningen till mellan 9 och 10 miljoner kronor. Den betydande fraktlättnad, som statens järnvägars trafikanter med 1929 års taxerevision alltså kommo i åtnjutande av, hänförde sig till övervägande del till sänkningar avseende för näringslivet betydelsefulla godstransporter och endast till en mindre del till sådana sänkningar av de högsta tarifferna, som ansågos påkallade till skydd mot eljest befarad trafikavledning.

Tager man i betraktande jämväl de under åren 1931—1934 genomförda provisoriska sänkningarna av vissa godstariffer, motsvarande en kalkylatorisk inkomstminskning på cirka 4·2 miljoner kronor, erhålles en sammanlagd årlig bruttoinkomstminskning på $13·5 + 4·2 = 17·7$ miljoner kronor som resultat av samtliga taxesänkningar från och med den 1 oktober 1930, då 1929 års taxa trädde i tillämpning i statens järnvägars egen trafik.

Av den nu lämnade redogörelsen framgår, att de belopp för de kalkylatoriska inkomständringarna, varom det rörde sig vid 1929 års och senare taxeregleringar, i sig själva voro av mycket betydande storlek. Ur statsfinansiell synpunkt voro dessa belopp också väsentligen större än de, vilka jämlikt kommitténs taxeregleringsförslag nu skola behöva komma ifråga att diskuteras.

Ekonomisk innebörd för statsbaneföretaget av taxekommitténs förslag.

På grundval av 1936 års godsmängd och dess fördelning å olika transportavstånd och tariffier ha beräkningar utförts för bestämmande rent kalkylatoriskt av den inkomstminskning, som skulle uppstå efter genomförandet av den av kommittén föreslagna taxeregleringen. Dessa beräkningar, vilka i detalj äro angivna i *bilaga 7*, ha givit som resultat följande belopp:

	Ökning (+) resp. minskning (—) gentemot nuvarande inkomster tusen kronor
Ändrade tariffägren för	
fraktgodis i vagnslaster	— 1 430
fraktstycke gods	— 1 450
lättfördärvtligt ilgods	— 180
	— 3 060
Införande av 15-tonis tariffier	— 1 360
Ändringar av fraktberäkningsbestämmelser	— 30
Omflyttningar i godsindelningen m. m.	+ 560
Summa inkomstminskning	3 890

Av intresse kan ock vara att i detta sammanhang angiva, huru denna inkomstminskning härflyter från tariffernas ombyggnad för järnvägstaxeplanets bättre anpassning till de transportprislägen, som numera gälla inom den allmänna transportmarknaden. Till belysande härav kunna följande belopp angivas:

	Ökning(+) resp. minskning (—) gentemot nuva- rande inkomster
Ändring av tariffernas byggnad	milj. kronor
inom områden, där starkare inverkan av allmänna fraktprisläget råder	— 3·4
utom nämnda områden	+ 0·3
Införande av 15-tons tariffer	— 1·4
Omflyttningar i godsindelningen m. m.	+ 0·6
Summa	— 3·9

På annat ställe har angivits det beräknade bruttounderskott, 8·8 miljoner kronor, som under gjorda antaganden rörande framtida trafikomfattning och driftkostnader skulle uppstå vid ett genomförande av det taxeförslag, som framlagts av järnvägsstyrelsens utredning. Vid analog beräkning och med införande av ovanstående belopp för den kalkylatoriska inkomstminskningen, i runt tal 3·9 miljoner kronor, framkommer följande underskott vid antaget tillämpande av kommitténs taxeförslag:

	Milj. kronor
Inkomster för SJ exkl. malmбанan	195·0
Utgifter » » » »	178·1
Driftöverskott » » » »	16·9
Garanterad minimiavkastning från malmбанan	8·4
Beräkningsbar övertvinst » »	2·0
Summa avkastning för hela SJ	27·8
Beräknad ränteandel i statsskulden	27·8
Underskott	0·5
Kalkylatorisk bruttoinkostminskning genom taxekommitténs förslag	3·9
Summa kalkylatoriskt underskott	4·4

Om också sistnämnda belopp i och för sig är av betydande absolut storlek och ej bör till sin betydelse i affärsanalysen underskattas, så får detsamma likväl anses relativt obetydligt, om det betraktas mot bakgrunden av de förekommande stora variationerna i statens järnvägars totala omslutning. Den marginal, inom vilken det över huvud taget är möjligt att kalkylatoriskt förutbestämma statens järnvägars nettoresultat, är i själva verket mycket bred. Under de senaste fem åren t. ex. hava de samlade inkomsterna vid statens

järnvägar växlat från ett minimibelopp på 166 miljoner kronor år 1933 till ett maximibelopp år 1937 på 239 miljoner kronor och alltså rört sig inom en marginal på 73 miljoner kronor.

Det må också i detta sammanhang beaktas, att kommittén i sina kalkylatoriska undersökningar hittills icke diskonterat något av den animerande effekt på trafikfrekvensen och inkomstgivningen, som en allmän taxesänkning erfarenhetsmässigt dock alltid övar. I detta hänseende må här särskilt framhållas, att de år 1929 och 1934 i sänkande riktning gående taxerevisionerna, av vilka den förstnämnda hänförde sig endast i ringa grad till sådana tariffer och avstånd, som sedermera visat sig mest påverkade av fraktlägets sänkning på den allmänna transportmarknaden, medfört en mycket gynnsam inverkan på trafikfrekvensen inom de tariffområden, som varit föremål för berörda taxesänkningar, vilket helt visst ej blott berodde på de efter hand inträdande bättre konjunkturerna. Man synes därför — liksom det gjordes vid diskuterandet av järnvägsstyrelsens utrednings taxeförslag — ha anledning förutsetta även beträffande den nu av kommittén föreslagna taxeregleringen, att den trafikfrekvensen animerande och skyddande effekten av densamma måste bli gynnsam och detta relativt sett i högre grad än fallet var beträffande förenämnda taxerevisioner i och med det att kommitténs taxeförslag mera än för dem sammantagna går ut på sänkning av tariffägena inom områden, där järnvägstrafiken står under starkare påverkan av fraktpriisen på den allmänna transportmarknaden.

Med beaktande av det nu anförda och med hänvisning även till vad som i berörda hänseende framhållits och kalkylerats vid järnvägsstyrelsens utredning, bör man kunna antaga, att ovanstående kalkylatoriskt framkomna negativa saldobelopp skall genom taxesänkningens gynnsamma effekt på trafikfrekvensen och inkomstgivningen i praktiken komma att täckas, samt att det alltså ej för sin del skall behöva giva anledning till att samtidigt med taxeförslagets genomförande och som en förutsättning därför företaga någon revidering av de för närvarande gällande bestämmelserna angående storleken av statens järnvägars såsom normalt och genomsnittligen förräntningsbart bokförda affärskapital.

till

**Taxa för befordring av gods m. m.
å statens järnvägar.**

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

Sid.

A. Allmänna bestämmelser.

Taxans omfattning. § 1	71
Tilläggsbestämmelser. § 2	71
Publicering. § 3	71
Fraktberäkningsregler och definitioner. § 4—11	72
Förfoganderätt över vagns lastutrymme. § 12	73

B. Bestämmelser angående fraktberäkning för gods.

I. Fraktgods.

Styckegods. § 13	73
Vagnslastgods. § 14	74
Täckningsavgift. § 15	75

II. Ilgods.

Egentligt ilgods. § 16	76
Lättfördärligt ilgods. § 17	76

III. Paketgods. § 18 77

IV. Särskilda bestämmelser.

Mjök och grädd. § 19	78
Explosiva varor av första klass. § 20	78
Dyrbarheter. § 21	78
Järnvägsfordon, maskiner och liknande, som rulla på egna hjul. § 22	78
Återgående emballage m.m. § 23	79
Träkol. § 24	80
Skrymmande gods. § 25	82
Gods av stort omfång eller stor längd. § 26	82
Partigods. § 27	82
Skyddsvagn. § 28	82
Befordring i privat godsvagn. § 29	83
Befordring i järnvägen tillhörig cisternvagn eller annan specialvagn. § 30	83
Fraktstyckegods i uppvärmd eller avkyld vagn. § 31	83
Vagnslastgods i varm- och kylvagn utan eller med uppvärmning resp. avkylning. § 32	84
Befordring under avkopplingsförbud. § 33	84

C. Bestämmelser angående fraktberäkning för lik. § 34 84

D. Bestämmelser angående fraktberäkning för levande djur.

Klassindelning. § 35	85
Djur av klass I, II och III. § 36—37	85
Djur av klass III i emballage och djur av klass IV. § 38	86
Vilda djur och i Sverige vanligen icke förekommande tama djur. § 39	87
Vårdare vid djurtransporter. § 40	87

E. Diverse extra avgifter.

Avgifter för lastning och lossning. § 41	88
Avgifter för vägning och räkning. § 42	88
Plats-, magasins-, vagns- och presenningspengar. § 43	88

Förteckning över skrymmande styckegods 90

Godsindelning för fraktgods i vagnslaster 93

Tariffer.

Fraktgods	115
Ilgods	123
Levande djur	126

A. Allmänna bestämmelser.

Taxans omfattning.

§ 1.

I denna taxa intagna bestämmelser avse transporter för allmänhetens räkning av fraktgods, ilgods och paketgods, lik och levande djur.

Bestämmelser rörande fraktberäkning för expressgods samt för levande djur, som åtfölja resande, äro intagna i »Taxa för befordring av personer, resgods och expressgods å statens järnvägar».

Tilläggsbestämmelser.

§ 2.

Järnvägsstyrelsen äger

1. att utfärda erforderliga bestämmelser rörande avgifter för transporter och i övrigt utförda arbeten eller för nyttjande av statens järnvägars egen- dom, allt i de fall då sådana avgifter icke blivit av Kungl. Maj:t i denna taxa eller eljest fastställda;

2. att beträffande vara, som icke finnes upptagen i taxans godsindelning, fastställa den tariffklass, till vilken den skall hänföras i överensstämmelse med taxans bestämmelser för den vara, med vilken den är till art, betyden- het och värde närmast jämförlig;

3. att i övrigt meddela sådana tilläggsbestämmelser till denna taxa, som kunna finnas erforderliga för att fullständiga eller närmare utveckla taxans föreskrifter;

4. att i hela kilometer fastställa de avstånd mellan olika stationer (tariff- avstånd), enligt vilka avgiftsberäkning skall äga rum.

Publicering.

§ 3.

Genom järnvägsstyrelsens försorg skall i tryck för allmänheten tillhanda- hållas

dels taxa för befordring av gods m. m. å statens järnvägar,
dels avståndstabell.

Taxepublikationen skall, utöver här och av Kungl. Maj:t i övrigt fastställda taxebestämmelser, innehålla av järnvägsstyrelsen fastställda avgifter och ut- färdade tilläggsbestämmelser till den omfattning, som av järnvägsstyrelsen prövas skäligt.

Avståndstabellen skall ange tariffavstånden mellan stationerna vid statens järnvägar.

Fraktberäkningsregler och definitioner.

§ 4.

Fraktberäkningen för gods ävensom levande djur i emballage är beroende av om sändningarna inlämnas till befordring såsom *fraktgods*, *ilgods* eller *paketgods*. Beträffande fraktgods och ilgods är fraktberäkningen därjämte beroende av om sändningarna inlämnas till befordring såsom *styekegods* eller *vagnslastgods*.

Såsom *styekegods* betraktas sändning under 2½ ton, såvida den icke enligt avsändarens önskan befordras i särskild vagn, samt större sändning, vilken med järnvägens tillåtelse befordras såsom styekegods. Frakt beräknas enligt taxans bestämmelser för styekegods; dock må frakt beräknas såsom för vagnslastgods med tillägg av vederbörliga avgifter för täckning, vägning, räkning av kolloantal, lastning, lossning m. m., om frakten, inklusive vederbörliga avgifter, härigenom blir lägre.

Såsom *vagnslastgods* betraktas sändning om minst 2½ ton per vagn, såvida den icke med järnvägens tillåtelse befordras såsom styekegods, samt mindre sändning, som enligt avsändarens önskan befordras i särskild vagn. Frakt beräknas enligt taxans bestämmelser för vagnslastgods.

§ 5.

Styekegods lastas och lossas genom järnvägens försorg; kolli, vars vikt överstiger 500 kg, ävensom vissa i taxan nämnda slag av styekegodssändningar skola dock lastas och lossas genom avsändarens respektive mottagarens försorg.

Vagnslastgods skall lastas och lossas genom avsändarens respektive mottagarens försorg.

§ 6.

Med en *sändning* förstås å en fraktsedel upptaget gods från en avsändare å viss station till en mottagare å viss annan station.

§ 7.

Med *vagn* förstås i denna taxa godsvagn med högst tre axlar; vagn med flera axlar räknas som två vagnar.

§ 8.

Frakt beräknas enligt i taxan angivna tariffer, upptagande avgifter eller fraktsatser för olika *avstånd* (tariffavstånd).

Beträffande i tabellerna ej angivna avstånd tillämpas avgifter eller fraktsatser för angivet närmast högre avstånd.

§ 9.

Beträffande gods beräknas frakt för sändnings *fraktdragande vikt*, varmed förstås sändningens verkliga vikt efter avrundning, i erforderliga fall, uppåt: till 10-tal kg för sändning, som fraktberäknas enligt tariff för styekegods, och

till 100-tal kg för sändning, som fraktberäknas enligt tariff för vagnslastgods.

I taxan särskilt föreskriven förhöjning av vikten göres å sändningens verkliga vikt före nyssnämnda avrundning liksom före viktens höjning till för olika tariffer föreskriven minsta fraktdragande vikt.

§ 10.

För en sändning uträknad frakt avrundas, i erforderliga fall, uppåt till 10-tal öre.

I taxan särskilt föreskriven förhöjning av frakten verkställes efter nyssnämnda avrundning, men före eventuell förhöjning till minsta frakt. Det belopp, varmed frakten förhöjes, avrundas för sig på samma sätt som den ursprungliga frakten.

§ 11.

a. Därest lägre frakt inklusive eventuella tilläggsavgifter erhålles genom tillämpning av en tariff, gällande för en *större viktmängd* än den till befordring avlämnade, beräknas frakt för den större vikten enligt för denna gällande tariff och villkor.

b. Därest enligt taxans bestämmelser lägre frakt inklusive eventuella tilläggsavgifter erhålles genom tillämpning av ett gynnsammare beräkningsätt, gällande för ett *längre avstånd* än det för sändningen ifrågakommande, beräknas frakt för det längre avståndet enligt för detta gällande beräkningsätt.

Förfoganderätt över vagns lastutrymme.

§ 12.

När vagnslastsändning icke till fullo upptager vagns lastrymd eller bärighet, är järnvägen berättigad att använda vagnen för befordring även av annat gods. Avsändaren kan dock på i fraktsedeln uttryckt begäran erhålla uteslutande förfoganderätt över viss vagn. Härför skall i de fall, då frakt beräknas för mindre vikt än 10 ton per vagn, för varje vagn erläggas en särskild tilläggsavgift, som för fraktgodssändning motsvarar frakt för 1 000 kg och för ilgodssändning frakt för 2 000 kg enligt tariff 4; täckningsavgift beräknas icke å tilläggsavgiften.

B. Bestämmelser angående fraktberäkning för gods.

I. Frakt gods.

Styckegods.

(Ang. mjölk och grädde se § 19, explosiva varor av första klass se § 20, återgående emballage se § 23, skrymmande gods se § 25, gods av stort omfång eller stor längd se § 26, partigods se § 27.)

§ 13.

a. Frakt för styckegods beräknas enligt

tariff 1 för sändning med en fraktdragande vikt av högst 50 kg, under villkor att frakten erlægges å avsändningsstationen;

tariff 2 för sändning med en fraktdragande vikt understigande 500 kg, såvida icke *tariff 1* är tillämplig; minsta fraktdragande vikt utgör 60 kg;

tariff 3 för sändning med en fraktdragande vikt av minst 500 kg.

- b. Därest frakt enligt tarifferna 2 och 3 helt eller delvis anvisas till betalning å bestämelsestationen, ökas frakten med 20 öre per sändning.

Minsta frakt för sändning är 60 öre, därest frakt erlägges å avsändningsstationen, och 80 öre, därest frakt erlägges å bestämelsestationen

Vagnslastgods.

(Ang. explosiva varor av första klass se § 20, järnvägsfordon m. m. på egna hjul se § 22, återgående emballage se § 23, träkol se § 24.)

§ 14.

- a. Frakt för vagnslastgods beräknas med i mom. d₂ nämnt undantag för varje i en sändning ingående vagnslast.
- b. För vagnslast med mindre fraktdragande vikt än 5 ton beräknas frakt enligt *tariff 4*, minst för 2½ ton, såvida icke lägre frakt erhålles vid fraktberäkning för 5 ton enligt i efterföljande mom. angivna grunder.
- c. För vagnslast med en fraktdragande vikt av 5 ton eller däröver beräknas frakt enligt skilda tariffier för olika varuslag och viktmängder. I godsindelningen angives, till vilken tariffklass olika varuslag hänföres. Inom varje tariffklass tillämpas skilda tariffier för vagnslaster med en fraktdragande vikt per vagn av minst 5 respektive 10 och 15 ton enligt nedanstående tablå.

Tariffklass enligt godsindel- ningen	Minsta fraktdragande vikt per använd vagn		
	5 ton	10 ton	15 ton
	T a r i f f		
A	A 5	A 10	A 15
B	B 5	B 10	B 15
C	C 5	C 10	C 15
D	D 5	D 10	D 15
E	D 5	E 10	E 15
F	D 5	F 10	F 15

- d₁. Omfattar en vagnslast flera varuslag, tillhörande *samma* tariffklass, beräknas frakt efter vagnslastens hela vikt.
2. Användas flera vagnar för en sändning av gods, som tillhör samma tariffklass, må för hela sändningen, oberoende av lastvikternas storlek å de särskilda vagnarna, den tariff tillämpas, som svarar mot medelvikten per vagn av hela sändningens vikt, såvida därigenom lägre frakt erhålles än vid fraktberäkning av varje vagnslast för sig.
- e. Omfattar en vagnslast flera varuslag, tillhörande *olika* tariffklasser, beräknas frakt, såvida icke i mom. f föreskrivna villkor äro uppfyllda, efter vagnslastens hela vikt med tillämpning av för denna vikt fastställd tariff för det i vagnslasten ingående varuslag, som är högst tarifierat.
- f. För en vagnslast, som omfattar flera varuslag, tillhörande olika tariffklasser, må frakt beräknas särskilt för varje till samma tariffklass hörande

del av vagnslasten enligt den tariff, som beträffande ifrågavarande tariffklass är stadgad för en vikt, svarande mot vagnslastens hela vikt, under förutsättning

att sändningen icke helt eller delvis omfattar gods, som inlämnas till befordring för flera trafikanters räkning med avsändaren som yrkesmässig förmedlare,

att avsändaren före godsets inlastning gjort framställning om fraktens beräkning för varje särskild tariffklass och å fraktsedeln angivit specificerade viktmängder för de olika varuslagen, samt

att olika varuslag äro så åtskilda, att de kunna vägas var för sig, och att inlastningen sker i den ordning, järnvägen finner skäl föreskriva.

För varje del, som fraktberäknas enligt samma tariff, avrundas vikten uppåt till 100-tal kg och frakten uppåt till 10-tal öre. Uppgår icke summan av de sålunda avrundade viktmängderna till den minsta fraktdragande vikt (5 ton, 10 ton eller 15 ton), som erfordras för tillämpning av ifrågakommande vikt-tariff, lägges den felande viktmängden till den del, som har den största vikten, eller om två eller flera av de största delarna hava samma vikt, till den lägst tarifferade av dessa delar.

Täckningsavgift.

§ 15.

- a. Därest sändning, som fraktberäknas enligt vagnslasttariff, befordras i sluten vagn antingen på grund av att sådan befordring är för varuslaget ifråga särskilt föreskriven¹, eller ock på grund av avsändarens i fraktsedeln uttryckta begäran,

skall täckningsavgift erläggas i form av procentuellt tillägg å frakten och härvid:

med 5 procent för varuslag, hänförliga till tariffklasserna A och B, ävensom för sändning, fraktberäknad enligt tariff 4, och

med 10 procent för varuslag, hänförliga till tariffklasserna C, D, E och F.

- b. Därest för täckning av å öppen vagn lastad sändning, som fraktberäknas enligt vagnslasttariff, en eller flera presenningar ställas till förfogande antingen på grund av gällande föreskrifter¹, eller ock på grund av avsändarens i fraktsedeln uttryckta begäran,

skall täckningsavgift erläggas med 5 procent av frakten för varuslag, hänförliga till tariffklasserna C, D, E och F, därest frakt erlägges för 5 ton eller högre vikt per vagn.

Bestämmelserna i detta mom. tillämpas även för det fall, att avsändaren begärt öppen vagn med presenning men järnvägen tillhandahåller sluten vagn.

¹ Sålunda är t. ex.

befordring i sluten vagn föreskriven för explosiva varor av första klass och film samt för klorsyrat kali och kalciumkarbid i viss förpackning.

befordring i sluten vagn eller öppen vagn med presenning föreskriven för natrium och kalium, för vissa slag av oljade och fernissade spånadsämnen och textilvaror, för godsslag, som lätt kunna antändas av gnistor, samt, i vissa fall, för tullgods.

befordring i öppen vagn med presenning föreskriven för djuravfall, som äro lätt utsatta för att skämmas, ävensom för illaluktande och vämjeliga föremål.

- c. Därest på grund av gällande föreskrifter eller ock på grund av avsändarens i fraktsedeln uttryckta begäran presenning tillhandahålles för i slutan vagn lastat gods, som fraktberäknas enligt vagnslasttariff, ökas den enligt förestående mom. a beräknade täckningsavgiften med ytterligare 5 procent av frakten.
- d. Täckningsavgift för vagnslast, som fraktberäknas enligt § 14 mom. f, beräknas enligt förestående grunder särskilt för den del, som är hänförlig till tariffklasserna A och B, och särskilt för den del, som är hänförlig till tariffklasserna C, D, E och F.

II. Ilgods.

Egentligt ilgods.

(Ang. dyrbarheter se § 21, skrymmande gods se § 25.)

§ 16.

- a. Frakt för *styekegods* beräknas enligt *tariff Ig 2*; minsta fraktdragande vikt utgör 30 kg.

Minsta frakt för sändning utgör 1 krona.

- b. Frakt för *vagnslastgods* beräknas enligt:

tariff Ig 4 för minst 2½ ton per vagn

» *Ig 5* » » 5 » » »

» *Ig 10* » » 10 » » »

» *Ig 15* » » 15 » » »

Täckningsavgift beräknas icke.

Lättfördärligt ilgods.

§ 17.

- a. Till lättfördärligt gods, som vid befordring såsom ilgods fraktberäknas enligt bestämmelser i denna paragraf, hänföras följande varuslag:

Grupp 1: Fisk, levande (ej fiskyngel), färsk (även frusen) eller rimsaltad;

Grupp 2: Fiskrom och fiskyngel för odling; fisk, rökt eller stekt, ävensom andra färdigberedda fiskrätter (ej konserver); skaldjur, levande eller kokta; färska grönsaker, vilka icke tåla lagring; färsk svamp; färsk frukt utom sydfrukter; färska bär, inkl. vindruvor; pressjäst; bin i kupa eller annan bibostad.

- b. Frakt för lättfördärligt *ilstyekegods* i andra tåg än snälltåg beräknas enligt *fraktgodstariff 2* för sändning med en fraktdragande vikt understigande 500 kg, dock för minst 20 kg,

fraktgodstariff 3 för sändning med en fraktdragande vikt av minst 500 kg. Sålunda beräknad frakt förhöjes

för till *grupp 1* hörande varuslag med 10 procent, dock förhöjes icke frakt beräknad enligt *tariff 2* för minst 450 km,

för till *grupp 2* hörande varuslag med 20 procent.

Därest frakten helt eller delvis anvisas till betalning å bestämelsestationen, ökas densamma med 20 öre per sändning.

Minsta frakt för sändning utgör 1 krona oberoende av om frakten erlägges å avsändningsstationen eller å bestämelsestationen.

- c. Frakt för *lättfördärligt ilgods som vagnslastgods* i andra tåg än snälltåg beräknas enligt i § 14 givna bestämmelser för fraktgods som vagnslastgods. Sålunda beräknad frakt förhöjes för till *grupp 1* hörande varuslag med *10 procent*,

» » » 2 » » » 20 » .

Täckningsavgift beräknas enligt bestämmelserna i § 15 i förhållande till fraktens storlek före nyssnämnda höjning.

- d. Vid befordring i snälltåg — i den mån sådana tåg äro upplåtna för befordring av *lättfördärligt ilgods* — beräknas frakten enligt förestående bestämmelser med ytterligare tillägg av *50 procent* av frakten (före i mom. b och c nämnda höjningar) för den eller de väglängder, å vilka godset framföres med snälltåg.

III. Paketgods.

§ 18.

- a. Till befordring såsom paketgods mottagas kollin med högst 20 kg:s vikt och högst 150 kubikdecimeters rymd, för vilka frakten erlägges å avsändningsstationen.
- b. För varje kolli erlägges frakt enligt nedanstående tariffer:

Avstånd kilometer	Tariff a	Tariff b	Tariff c	Tariff d	Tariff e
	Kolli med högst 50 kubikdecimeters rymd och vägande				
	högst 3 kg	3·1—5 kg	5·1—10 kg	10·1—15 kg	15·1—20 kg
	Kolli med över 50 men högst 150 kubikdecimeters rymd och vägande				
	—	högst 3 kg	3·1—5 kg	5·1—15 kg	15·1—20 kg
Frakt per kolli, kronor					
1— 60.....	0·50	0·70	0·90	1·00	1·00
61— 100.....	0·60	0·80	1·10	1·20	1·20
101— 150.....	0·70	1·00	1·50	1·60	1·60
151— 200.....	0·70	1·00	1·50	2·00	2·20
201— 300.....	0·70	1·00	1·50	2·40	2·80
301— 400.....	0·90	1·20	2·00	2·80	3·20
401— 600.....	0·90	1·20	2·00	3·20	3·80
601— 800.....	1·20	1·60	2·50	3·80	4·40
801—1 000.....	1·20	1·60	2·50	4·00	5·00
1 001—1 200.....	1·50	2·00	3·00	4·60	5·80
över 1 200.....	1·50	2·00	3·20	5·00	6·20

IV. Särskilda bestämmelser.

Mjölk och grädde.

§ 19.

För fraktstyckeogodssändning av färsk mjölk och grädde i kärl av plåt tillämpas tariff 4 som styckeogodstarriff, varvid minsta fraktdragande vikt utgör 20 kg. Järnvägen kan, när så påkallas, fordra att lastning och lossning utföres av avsändaren respektive mottagaren.

Vid tillämpning av tariff 4 som vagnslasttariff beräknas icke täckningsavgift.

Explosiva varor av första klass.

§ 20.

För explosiva varor av första klass tillämpas nedan angivna tariffer för fraktgods:

För *styckegods*: tariff 2; minsta fraktdragande vikt utgör 60 kg.

För *vagnslastgods* med en fraktdragande vikt per vagn

av minst 2½ ton: tariff 4,

» » 5 » : » A 5,

» » 10 » : » A 10.

Den sålunda uträknade frakten förhöjes med 50 procent för styckegods och med 100 procent för vagnslastgods.

För vagnslastgods beräknas täckningsavgift enligt bestämmelserna i § 15 i förhållande till fraktens storlek före nyssnämnda höjning.

Dyrbarheter.

§ 21.

För följande dyrbarheter, nämligen guld- och silvertackor, platina, penningar och mynt av ädla metaller, värdepapper, dokument, ädelstenar och äkta pärlor, beräknas frakten enligt tarifferna för egentligt ilgods, varefter den sålunda beräknade frakten förhöjes med 100 procent. Minsta fraktdragande vikt för styckegods utgör 30 kg och minsta frakt för sändning 2 kronor.

Järnvägsfordon, maskiner och liknande, som rulla på egna hjul.

(Se även § 29 och 30 ang. privata godsvagnar m. m.)

§ 22.

a. Vid befordring såsom fraktgods av *egentliga järnvägsfordon, som rulla på egna hjul*,

såsom lokomotiv, tendrar, motorvagnar, person- och godsvagnar, även cisternvagnar och andra specialvagnar, beräknas frakten efter fordonets i vederbörlig ordning avrundade egen vikt, dock för minst 5 ton per fordon, enligt för nedannämnda tariffklasser föreskrivna viktтарiffer:

- | | Tariffklass |
|--|-------------|
| 1) Vid försändning för ägande svensk järnvägs räkning: | |
| a) nya järnvägsfordon..... | E |
| b) begagnade järnvägsfordon..... | F |
| 2) Vid försändning i andra fall: | |
| a) nya järnvägsfordon..... | C |
| b) begagnade järnvägsfordon..... | E |
- b. Vid befordring såsom fraktgods av *maskiner, apparater och redskap m. m.*, som äro fast förbundna med underreden för transport å järnväg och *rulla å egna hjul*,
såsom transformatorer, omformare, grävmaskiner, kranar, snöplogar, beräknas frakten efter den sammanlagda, i vederbörlig ordning avrundade vikten av maskin m. m. och underrede, dock för minst 5 ton per transportföremål, enligt för nedannämnda tariffklasser föreskrivna viktтарiffer:
- | | Tariffklass |
|--|-------------|
| 1) Vid försändning för ägande svensk järnvägs räkning..... | E |
| 2) Vid försändning i andra fall..... | C |
- c. Vid befordring såsom ilgods förhöjes frakten enligt mom. a och b med 100 procent.
- d. Tillsyningsman, som i enlighet med järnvägstrafikstadgans bestämmelser åtföljer sändningen, befordras avgiftsfritt.

Återgående emballage m. m.

§ 23.

- a. Bestämmelserna i denna paragraf, vilka avse emballage och lastnings-tillbehör, som använts för å järnväg transporterade gods- och djursändningar, tillämpas under förutsättning:
- att* avsändaren av emballaget genom företeende av fraktsedel (fraktsedlar), varå kolliantal skall finnas angivet, vederbörligen styrker, att emballaget använts vid befordring av en eller flera sändningar av gods, bestående av samma eller likartade varuslag, eller av djur, som försänts till honom från den avsändare respektive station, till vilken det skall återsändas,
- att* emballaget inlämnas till befordring inom 30 dagar¹ från den dag, då sändningen eller den första av flera sändningar ankommit, sistnämnda dag oräknad,
- att* emballaget upptages å fraktsedel för fraktgods, å vilken annat gods ej finnes upptaget, och att å fraktsedeln under godsbeskrivningen antecknas »Återgående 30 dagar¹»,
- att* frakten för emballage som stycke gods betalas å avsändningsstationen.

¹ För emballage, som innehållit foderkonserveringsmedlet AIV-lösning, utsträcker åter-sändningstiden till sex månader.

- b. För återgående *mjölkflaskor av plåt* erlägges en frakt av 20 öre per sändning, oberoende av dennas storlek.

Beträffande *övrigt emballage* beräknas frakt för styckegods respektive vagnslastgods enligt nedanstående tariffer:

Avstånd kilometer	Tariff för styckegods Öre per 10 kilogram	Tariffer för vagnslast om minst	
		2½ ton	5 ton
1—30	3	27	21
31—70	6	54	42
71—100	9	81	63
101—200	12	108	84
201—400	15	135	105
401—600	18	162	126
över 600	21	189	147

Minsta fraktdragande vikt för styckegods utgör 20 kg. Minsta frakt för sändning utgör 40 öre.

Bestämmelserna i § 25 angående skrymmande gods tillämpas icke.

Då på avsändarens i fraktsedeln uttryckta begäran vagnslastgods försändes i sluten vagn respektive i öppen vagn med presenning, erlägges täckningsavgift med 10 respektive 5 procent av frakten.

- c. Därest mottagare av å järnväg försänt emballage inom 30 dagar använder detsamma vid transport av gods eller djur till avsändningsstationen och iakttagar vederbörliga, av järnvägen utfärdade kontrollföreskrifter, äger han att få skillnaden mellan den för emballaget erlagda frakten och frakten för samma emballage, beräknad enligt förestående bestämmelser, avdragen från frakten för godset eller djuren.
- d. Järnvägen äger beträffande återgående emballage tillgodoräkna sig dubbelt så lång leveransfrist som beträffande fraktgods i allmänhet och kan, om så påkallas, fordra, att avsändaren själv ombesörjer lastning av som styckegods återgående emballage.

Träkol.

§ 24.

Frakt för lösa träkol av furu eller gran, som försändas i s. k. träkolsvagnar i sydlig riktning från station vid eller norr om linjen Söderhamn—Kilafors—Bollnäs—Orsa, skall beräknas enligt nedanstående specialtariff i stället för i godsindelningen föreskriven tariff D 10. Frakt skall beräknas för den vikt, som svarar mot använd vagns fulla rymd, varvid vikten fastställes på i godsindelningen föreskrivet sätt.

Specialtariff för träkol.

Kilo- meter	Öre per 100 kg	Kilo- meter	Öre per 100 kg	Kilo- meter	Öre per 100 kg	Kilo- meter	Öre per 100 kg	Kilo- meter	Öre per 100 kg
200	90	600	154	1000	202	1400	258	1800	322
10	93	10	155	10	203	10	260	10	324
20	95	20	157	20	205	20	262	20	326
30	98	30	158	30	206	30	263	30	327
40	100	40	159	40	207	40	265	40	329
50	103	50	160	50	208	50	266	50	330
60	105	60	161	60	209	60	268	60	332
70	108	70	163	70	211	70	270	70	334
80	110	80	164	80	212	80	271	80	335
90	113	90	165	90	213	90	273	90	337
300	115	700	166	1100	214	1500	274	1900	338
10	117	10	167	10	215	10	276	10	340
20	118	20	169	20	217	20	278	20	342
30	120	30	170	30	218	30	279	30	343
40	121	40	171	40	219	40	281	40	345
50	123	50	172	50	220	50	282	50	346
60	124	60	173	60	221	60	284	60	348
70	126	70	175	70	223	70	286	70	350
80	127	80	176	80	224	80	287	80	351
90	129	90	177	90	225	90	289	90	353
400	130	800	178	1200	226	1600	290	2000	354
10	131	10	179	10	228	10	292	10	356
20	133	20	181	20	230	20	294	20	358
30	134	30	182	30	231	30	295	30	359
40	135	40	183	40	232	40	297	40	361
50	136	50	184	50	234	50	298	50	362
60	137	60	185	60	236	60	300	60	364
70	139	70	187	70	238	70	302	70	366
80	140	80	188	80	239	80	303	80	367
90	141	90	189	90	241	90	305	90	369
500	142	900	190	1300	242	1700	306	2100	370
10	143	10	191	10	244	10	308	10	372
20	145	20	193	20	246	20	310	20	374
30	146	30	194	30	247	30	311	30	375
40	147	40	195	40	249	40	313	40	377
50	148	50	196	50	250	50	314	50	378
60	149	60	197	60	252	60	316	60	380
70	151	70	199	70	254	70	318	70	382
80	152	80	200	80	255	80	319	80	383
90	153	90	201	90	257	90	321	90	385

Denna specialtariff kan av järnvägsstyrelsen sättas ur kraft, då handelskonjunkturerna så betinga, varje gång för en tolv månaders period räknad fr. o. m. juli månad ett år t. o. m. juni månad följande år, varvid kungörelse därom skall vara av järnvägsstyrelsen utfärdad senast den 1 mars närmast före periodens början.

Under sådan period, då specialtariffen är ur kraft, tillämpas för varuslaget i godsindelningen föreskriven tariff D 10.

Skrymmande gods.**§ 25.**

- a. För varuslag, som äro angivna i »Förteckning över skrymmande styckegods», beräknas frakten vid tillämpning av styckegodstariff för fraktgods eller ilgods efter sändningens med 50 procent förhöjda vikt, där ej i nämnda förteckning annorledes säges.
- b. Om ett kolli innehåller både skrymmande och icke skrymmande gods, betraktas hela kollit såsom skrymmande.
- c. Ingå i en och samma styckegodssändning både kollin med skrymmande gods och kollin, som icke innehålla skrymmande gods, beräknas frakt för den sammanlagda vikten, ökad med 50 procent av vikten för kollin med skrymmande gods.

Gods av stort omfång eller stor längd.**§ 26.**

- a. För fraktstyckegodssändning, innehållande gods av så stort omfång eller så stor längd, att det icke med lätthet kan lastas genom vagnsdörrarna i vanlig sluten vagn, skall minsta fraktdragande vikt utgöra 1 000 kg för varje vagn, som användes för sändningens uppbärande.

Sådan sändning skall lastas och lossas genom avsändarens respektive mottagarens försorg.

- b. Förestående bestämmelse om minsta fraktdragande vikt tillämpas dock icke för sändning, innehållande långt men ej samtidigt omfångsrikt gods, under förutsättning att avsändaren enligt anteckning i fraktsedeln medger, att transporten utföres först när den kan ske utan att särskild vagn behöver användas; överstiger godsets längd 10 meter, skall dock härvid frakt beräknas efter godsets med 50 procent förhöjda vikt.

Partigods.**§ 27.**

För fraktstyckegodssändning av sådan beskaffenhet, att varje i densamma ingående kolli icke lämpligen kan av avsändaren förse med omslag och adress, såsom tegel, lerrör, julgranar och bräder — s. k. partigods — skall minsta fraktdragande vikt utgöra 1 000 kg för varje använd vagn.

Sådan sändning skall lastas och lossas genom avsändarens respektive mottagarens försorg.

Skyddsvagn.**§ 28.**

Finner järnvägen, att vid befordring av viss godssändning till säkerhet för annan last eller för personal och materielen erfordras en eller flera skyddsvagnar — som alltså icke användas för att uppbära sändningen — tillkommer, utöver frakt för sändningen, för varje skyddsvagn en särskild avgift, som

vid fraktgodsbefordring beräknas för 5 ton enligt tariff F 15 och

vid ilgodsbefordring beräknas med samma avgift, ökad med 50 procent.

Befordring i privat godsvagn.

§ 29.

- a. Vid befordring av gods i privat godsvagn (cisternvagn eller annan godsvagn) beräknas frakt för det inlastade godset enligt för vagnslastgods gällande bestämmelser, dock för minst 10 ton per vagn.

Täckningsavgift för befordring i slutna vagn beräknas icke.

Därest privat två- eller fleraxlig godsvagns egen vikt *överskrider 12 ton*, förhöjes den vikt, för vilken frakten enligt förestående skall beräknas, och härvid:

om godsets vikt icke överskrider 12 ton, med en fjärdedel av skillnaden mellan 12 ton och vagnens egen vikt,

om godsets vikt överskrider 12 ton, med en fjärdedel av skillnaden mellan godsets vikt och vagnens egen vikt, förutsatt att denna vikt överskrider godsets vikt.

- b. Vid återbefordring från bestämmelsestationen av tom privat godsvagn inom 30 dagar till den station, från vilken vagnen senast avgått lastad, skall, därest vagnen inlämnas med fraktgodsfraktsedel och av järnvägen utfärdade kontrollföreskrifter iakttagas, frakt beräknas enligt tariff F 15 för fjärdedelen av vagnens egen vikt, varvid den reducerade vikten om erforderligt avrundas uppåt till 100-tal kg. Samma fraktberäkning tillämpas för vagn, vilken sändes tom för att hämta last, under villkor att vagnen inom 30 dagar återsändes lastad till den station, varifrån den tomma vagnen utgått, och att av järnvägen utfärdade kontrollföreskrifter iakttagas.

I andra fall beräknas frakt för tom privat godsvagn enligt bestämmelserna i § 22 för järnvägsfordon, som rulla på egna hjul.

Befordring i järnvägen tillhörig cisternvagn eller annan specialvagn.

§ 30.

- a. Vid befordring av gods i järnvägen tillhörig cisternvagn beräknas frakt enligt bestämmelserna i § 29 mom. a. För erforderlig tomdragning beräknas frakt enligt bestämmelserna i samma paragraf, mom. b.
- b. För befordring i järnvägen tillhörig specialvagn av annat slag gälla av järnvägsstyrelsen meddelade bestämmelser.

Fraktstyckegods i uppvärmd eller avkyld vagn.

§ 31.

För fraktstyckegodssändning, som efter avsändarens i fraktsedeln uttryckta begäran befordras i uppvärmd eller avkyld vagn, beräknas tilläggsavgift med *50 procent* av frakten; för färsk mjölk i avkyld vagn beräknas dock icke tilläggsavgift.

För skrymmande gods beräknas tilläggsavgiften med 50 procent av den frakt, som skulle hava beräknats, därest sändningen bestått av icke skrymmande gods.

**Vagnslastgods i varm- och kylvagn utan eller med uppvärmning
resp. avkylning.**

§ 32.

Därest fraktgods och ilgods i vagnslaster på avsändarens i fraktsedeln uttryckta begäran befordras i varm- eller kylvagn gälla följande bestämmelser:

- 1) För användningen av varm- eller kylvagn *utan av järnvägen verkställd uppvärmning eller avkylning* skall följande tilläggsavgift (vagnavgift) erläggas:

Avstånd	Vagnavgift
Högst 200 km.....	10 kronor per vagn,
201—600 »	15 » » » ,
Över 600 »	20 » » » .

Vid befordring av färsk mjölk erlägges endast hälften av vagnavgiften.

- 2) Därest befordringen på avsändarens begäran sker i av järnvägen *uppvärmd* vagn, erlägges *dels* vagnavgift enligt punkt 1), *dels* en särskild tilläggsavgift, inkluderande täckningsavgift, med 20 procent av frakten; denna tilläggsavgift beräknas på grundval av frakten före annan eventuellt föreskriven procentuell förhöjning.
- 3) Därest befordringen på avsändarens begäran sker i av järnvägen *avkyld* vagn erlägges *dels* vagnavgift enligt punkt 1), *dels* isningsavgift med 20 kronor per vagn, vid befordring av färsk mjölk dock endast 10 kronor per vagn.
- 4) De för minst 15 ton per vagn gällande tarifferna tillämpas icke.
- 5) Med undantag för det fall, som angives i punkt 2) härovan, beräknas täckningsavgift i vanlig ordning.
- 6) Is, som är inlastad i kylvagns fasta isbehållare, befordras fraktfritt.

Befordring under avkopplingsförbud.

§ 33.

För fraktgods och ilgods i vagnslaster, som järnvägen på av trafikant gjord framställning åtager sig att befordra med vissa angivna tåglägenheter (under s. k. avkopplingsförbud), skall en särskild tilläggsavgift erläggas med 50 procent av frakten för den sträcka, å vilken dylik befordring äger rum. Härvid skall tilläggsavgiften icke beräknas å täckningsavgift men däremot å andra tilläggsavgifter.

C. Bestämmelser angående fraktberäkning för lik.

§ 34.

- a. Frakten för *ett* lik beräknas såsom för 2½ ton fraktgods enligt fraktgodstarriff 4 med tillägg av täckningsavgift och för varje *ytterligare* i samma vagn inlastat lik, tillhörande samma sändning, med 20 procent av sålunda beräknad frakt.
- b. Därest befordringen, efter därom i fraktsedeln uttryckt begäran, å hela eller en del av befordringssträckan äger rum med persontåg eller snälltåg,

beräknas tilläggsavgift med 50 procent av frakten för den eller de väglängder, å vilka dylikt tåg användes.

- c. Frakten för lik för anatomiskt ändamål (obduktionslik) ävensom för aska efter lik beräknas, därest befordring i särskild vagn ej begäres, efter för gods gällande bestämmelser.

D. Bestämmelser angående fraktberäkning för levande djur.

Klassindelning.

§ 35.

Nedan angivna levande djur hänföras med avseende å fraktberäkningen till följande klasser:

Klass I: Hästar av större höjd än 1·4 meter, mätt över manken.

Klass II: Hästar av högst 1·4 meters höjd;
nötboskap av över 200 kg:s vikt;
älgar och hjortar;
åsnor och mulåsnor.

Klass III: a. Nötboskap och kalvar av över 60 men högst 200 kg:s vikt;
svin av över 100 kg:s vikt;
renar och rådjur.

b. Kalvar av högst 60 kg:s vikt;
svin av över 40 men högst 100 kg:s vikt;
får, lamm och getter.

c. Grisar av högst 40 kg:s vikt;
fjäderfä.

Klass IV: Hundar;
kattor;
smärre apor;
andra mindre, icke särskilt nämnda djur.

Beträffande andra levande djur, se § 39.

Djur av klass I, II och III.

§ 36.

- a. Frakten för levande djur av klass I och II ävensom för djur av klass III, då de icke sändas i emballage, beräknas för varje använd vagn enligt tarifferna för djur av klass II; antalet djur av klass I och III omräknas härvid till djur av klass II enligt följande bestämmelser:

1) Antalet djur av klass I fördubblas och ökas därefter med 4.

2) » » » » III a multipliceras med 0·35;

» » » » III b » » 0·20;

» » » » III c » » 0·10.

Det härigenom erhållna antalet djur av klass II avrundas till helt tal så, att bråkdel under 0·5 icke medräknas och bråkdel uppgående till 0·5 och däröver räknas som 1.

För varje vagn skall frakt dock alltid beräknas för minst två djur av klass II.

- För djur av klass III i emballage gälla bestämmelserna i § 38, mom. a.
- b. Diande ungar, vilka åtfölja modern, befordras utan särskild avgift.
 - c. Vid samlastning av djur, *tillhörande olika klasser*, beräknas frakt för det sammanlagda antalet djur av klass II, som erhålles sedan antalet djur av klass I och III omräknats enligt i mom. a givna bestämmelser. Härvid skall antalet djur av klass III alltid räknas som minst 1 djur av klass II.
 - d. Därest befordringen, efter avsändarens begäran, sker med *persontåg* eller *snälltåg* å hela eller en del av befordringssträckan, beräknas tilläggsavgift med 50 respektive 100 procent av frakten för den eller de väglängder, å vilka djuren framföres med persontåg respektive snälltåg.

§ 37.

- a. Önskar försändare av djur, att vid *olika stationer* inlastade och till en och samma bestämmelsestation avsända djur skola fraktberäknas såsom en sändning, erlägges *dels* frakt från första inlastningsstationen till bestämmelsestationen för samtliga i sändningen ingående djur, *dels* härutöver 4 kronor för varje inlastningsstation utom den första.

Önskar försändare av djur, att vid en station inlastade till flera bestämmelsestationer avsända djur skola fraktberäknas såsom en sändning, erlägges *dels* frakt från inlastningsstationen till sista bestämmelsestationen för samtliga i sändningen ingående djur, *dels* härutöver 4 kronor för varje avlastningsstation utom den sista.

För på dylikt sätt fraktberäknade sändningar ökas leveransfristen med tiden för uppehållen å mellanstationerna.

- b. För transporter i särskilda vagnar, med vissa av järnvägsstyrelsen *bestämda tåg* äger järnvägsstyrelsen medgiva, att frakten för varje djur av klass II får beräknas med $\frac{1}{3}$ av frakten för 5 djur av klass II, om därigenom lägre frakt erhålles.

Djur av klass III i emballage och djur av klass IV.

§ 38.

- a. För djur av klass III och här nedan icke nämnda djur av klass IV, vilka transporteras i burar, korgar eller annat emballage, beräknas frakten enligt för gods gällande bestämmelser med iakttagande av följande:
 - 1) Vid tillämpning av *styckegodstariiff* för fraktgods eller ilgods skall sändningens vikt förhöjas med 50 procent såsom för skrymmande gods.
 - 2) Vid befordring såsom *paketgods* skola även för kollin om högst 50 kubikdecimeters rymd tarifferna för kollin om 51—150 kubikdecimeters rymd komma till tillämpning.

- b. För hundar, såväl lösa som i burar, korgar eller annat emballage, gälla avgiftsbestämmelserna i »Taxa för befordring av personer, resgods och expressgods», § 00.
- c. För bin i kupa eller annan bibostad gälla bestämmelserna för gods, varvid frakten vid befordring som ilgods beräknas enligt bestämmelserna för lättfördärvligt ilgods.

Vilda djur och i Sverige vanligen icke förekommande tama djur.

§ 39.

- a. Frakt för vilda djur, som transporteras i särskild vagn, beräknas såsom för 16 djur av klass II enligt bestämmelserna i § 36.

Järnvägsstyrelsen äger att för i Sverige vanligen icke förekommande tama djur, som befordras lösa, utfärda erforderliga fraktberäkningsbestämmelser.

- b. Vilda djur i burar eller annat emballage, för vilka särskild vagn efter stationsbefälets å avsändningsstationen bedömande icke erfordras, kunna inlämnas till befordring såsom fraktstyckegods, ilstyckegods eller paketgods med fraktberäkning enligt i § 38 mom. a givna bestämmelser.

Vårdare vid djurtransporter.

§ 40.

Vårdare, som medfölja en sändning levande djur på grund av bestämmelserna i järnvägstrafikstadgan, befordras avgiftsfritt till bestämmelsestationen.

Vid befordring av levande djur, såväl större som mindre, vilka utan att vara förvarade i emballage befordras i särskild för transporten upplåten vagn, äger avsändaren, även om han enligt järnvägstrafikstadgan icke är skyldig medsända vårdare, rätt att avgiftsfritt till bestämmelsestationen medsända en sådan för varje vagn. Önskar avsändare, att flera vårdare skola medfölja, är han skyldig att för ytterligare vårdare lösa biljetter till tredje klassens vagn.

Vårdare, som enligt förestående bestämmelser avgiftsfritt medföljt en sändning levande djur, må färdas åter till avsändningsstationen över samma väg, som använts för djurtransporten, i tredje klass personvagn mot erläggande av hälften av härför stadgad avgift, dock att resan skall vara avslutad senast tionde dagen efter djurtransportens avsändningsdag.

Därest vårdare, som enligt förestående bestämmelser avgiftsfritt medföljt en sändning levande djur, inom tio dagar före djursändningens ankomst till bestämmelsestationen färdats å järnvägen från denna station till djurens inlastningsstation över samma väg, som använts för djurtransporten, och därvid erlagt avgift för enkel biljett i tredje klass, må till honom återbetalas hälften av den erlagda avgiften.

E. Diverse extra avgifter.

Avgifter för lastning och lossning.

§ 41.

Om förhållandena så medgiva, kan järnvägen på avsändarens respektive mottagarens skriftliga begäran åtaga sig lastning respektive lossning av sådant gods, som enligt taxan skall lastas och lossas av avsändaren respektive mottagaren. För sålunda utförd lastning respektive lossning erlägges 25 öre per begynnande 100-tal kg av den verkliga vikten.

Samma avgift erlägges även för lossning, som utföres genom järnvägens försorg, därför att mottagaren försummat lossa godset före lossningsfristens utgång.

Avgifter för vägning och räkning.

§ 42.

- a. För på avsändarens begäran utförd vägning av sändning, vars lastning åligger avsändaren, erlägges vägningsavgift med 1 krona för varje vagn.

Därest järnvägen på avsändarens eller mottagarens begäran i andra än ovannämnda fall verkställer vägning (kontrollvägning) å järnvägens våg av sändning, vars lastning åligger avsändaren, eller av tom vagn, erlägges för sådan vägning 3 kronor för varje vagn.

- b. Därest järnvägen på avsändarens eller mottagarens begäran verkställer kontrollvägning av styckegods, vars lastning åligger järnvägen, erlägges avgift för sådan vägning med 15 öre per begynnande 100-tal kg av sändningens vikt.
- c. För på avsändarens eller mottagarens begäran verkställd räkning av kolliantalet i en sändning, vars lastning åligger avsändaren, erlägges för varje sålunda utförd räkning avgift med 30 öre per begynnande 20-tal kolli, dock minst 3 och högst 9 kronor per vagn.

Plats-, magasins-, vagns- och presenningspengar

att beräknas under de villkor och för de tider som angivas
i järnvägstrafikstadgan.

§ 43.

- a. *Platspengar*, eller avgift för utrymme å öppen, icke särskilt förhyrd plats inom stations område, beräknas för begynnande dygn,
- | | |
|-------------------------------|------------------------------|
| under de första 8 dygnen..... | med 10 öre per kvadratmeter, |
| under följande dygn..... | » 20 » » » » |
| dock minst | » 50 » » sändning. |
- b. *Magasinspengar*, eller avgift för i stations magasin förvarat gods, beräknas:
- 1) för paketgods
för begynnande dygn¹ med 10 öre per kolli;
 - 2) för fraktgods och ilgods
för begynnande dygn och begynnande
100-tal kg beräknad vikt med 10 öre per 100 kg,
dock minst » 50 » » sändning;

¹ De första 14 dygnen efter avhämtningsfristens utgång äro avgiftsfria.

- 3) för levande djur, fraktberäknade efter stycketal,
för begynnande timme med 10 öre per djur,
dock minst » 50 » » sändning;
 - 4) för levande djur, fraktberäknade efter vikt,
för begynnande timme och begynnande
100-tal kg beräknad vikt med 10 öre per 100 kg,
dock minst » 50 » » sändning.
- c. *Vagnspengar*, eller avgift för till trafikants förfogande ställd vagn, beräknas:
- 1) för öppen, med presenning ej täckt vagn med 2 eller 3 axlar
för begynnande timme med 30 öre per vagn,
dock högst » 3 kronor per vagn och dygn;
 - 2) för sluten vagn ävensom för med presenning täckt öppen vagn med
2 eller 3 axlar
för begynnande timme med 40 öre per vagn,
dock högst » 4 kronor per vagn och dygn;
 - 3) för vagn med 4 eller 6 axlar
med under 1) resp. 2) nämnda avgifter, ökade med 100 procent för
4-axlig och 200 procent för 6-axlig vagn.
- d. *Presenningspengar*, eller sådan avgift för presenningar, vilken ej ingår i
avgift, om vilken i förestående mom. c 2) och 3) stadgas, beräknas:
- 1) för presenningar, som enligt taxans § 15 mom. c ställts till trafikants
förfogande,
för begynnande timme med 10 öre per vagn,
dock högst » 1 krona per vagn och dygn;
 - 2) för presenningar, vilka erfordrats för täckning av å öppen plats upp-
lagt gods,
för begynnande timme med 10 öre per presenning,
dock högst » 1 krona per dygn och presenning.
- e. För gods, som efter ankomsten till bestämmelsestationen beredes för-
varing i *uppvärmt rum* eller *uppvärmd vagn* erlägges
då godset *befordrats* i uppvärmd vagn, en avgift motsvarande magasins-
respektive vagnspengar för den tid utöver avhämtnings- respektive loss-
ningsfristen, då godset beretts sådan förvaring, samt
då godset *icke befordrats* i uppvärmd vagn, samma avgift, beräknad
från den tidpunkt, då förvaringen i uppvärmt rum eller uppvärmd vagn
börjat.
- Då avhämtnings- eller lossningsfristen överskridits, debiteras magasins-
respektive vagnspengar *utöver* förestående avgifter.

Förteckning över skrymmande styckeegods.

Varuslag, som ingå i en sändning flyttsaker, äro icke skrymmande även om de äro nämnda härnadan.

Ackjor

Aluminiumarbeten av plåt, såsom hushållsskär — ej packade inuti varandra — burkar, cisterner, plåtrör

Askar och liknande av papp (utom av wellpapp) och konstläder, ej packade inuti varandra

Askar, spån-, tändsticks-

Automobiler¹

Automobilunderreden¹

Baljor av trä, ej packade inuti varandra

Barnvagnar, ej hopfällda

Bast, ej i pressade balar eller flätad

Betfröläggare²

Betrensare²

Betupptagningsmaskiner²

Blommor, friska, avskurna

Blommor, torkade

Bomull, ej i pressade balar

Bomull för medicinskt bruk, ej i pressade balar

Bomull, konst-, ej i pressade balar

Brödlädor utan fackinredning

Burar av järn- och ståltråd

Burar av trä, ej packade inuti varandra

Buteljhäckar av träribb

Båtar, alla slag¹ — utom hopfällda småbåtar (s. k. faltbåtar)

Cykelhästar

Cyklar utan motor, ej fullständigt söndertagna och inpackade

Damejeanner

Dragkärror, å vilka hjulen icke avtagits

Dritlar, ej packade inuti varandra

Dun

Enar

Fat av trä, ej packade inuti varandra

Fiber, alla slag, ej i pressade balar eller flätad

Fiskredskap av ståltrådsduk

Fjäder och fjäderarbeten

Flygmaskiner

Flygmaskinsdelar, följande slag: flygmaskinsroppar, -vingar, -roder, -landningsställ

Fläktar, agn-, boss och halm²

Fläktvannor

Frörensningssmaskiner²

Glansull, ej i pressade balar

Gräs till stoppning, ej i pressade balar eller flätat

Gräsklippningsmaskiner²

Gunghästar

Gödselspridningsmaskiner²

Halmelevatorer²

Halmskakare

Harvar²

Hattar av filt och dylikt, ej packade inuti varandra

Hattar, halm-

Hattflätor, ej i pressade balar

Hattstommar av filt och dylikt, ej packade inuti varandra

Hyvelspån av trä, ej i pressade balar

Hästhackor²

Hästräfsor³

Hästvandringar²

Hövändare³

Isjakter

Isoleringsmaterial av cellulosa (»Isoflex«)

Julgranar

Järnsängar, ej hopfällda eller söndertagna

Kabeltrummor och -rullar av trä, tomma

Kanoter, ej hopfällda¹

Kapok, ej i pressade balar

Kapplöpningsfordon (sulkies)

Kardborrar

Kardkannor av papp

Karosserier

¹ Då sändningens vikt understiger 500 kg, förhöjes vikten med 100 procent; uppgår sändningens vikt till 500 kg och däröver, förhöjes vikten med 50 procent, dock till minst 1 000 kg.

² Icke skrymmande, om skaklar, stänger och förställare eller utstående avtagbara delar, såsom bord, vingar, harvpinnar och dylikt avtagits.

³ Icke skrymmande, om skaklar, räfspinnar och hjul avtagits.

Kassar av spån
 Kastmaskiner
 Klövernötare²
 Koffertar, spån-
 Koklådor av papp, ej packade inuti
 varandra
 Korgar, spån-
 Korgmakeriarbeten, finare
 Korgmakeriarbeten, grövre, av kvistar,
 vidjor och rötter, ej packade inuti
 varandra
 Korgmöbler
 Kork och arbeten därav, utom kork-
 isoleringsplattor och dylikt
 Krollsplint, ej i pressade balar eller
 flätad
 Kultivatorer²
 Kälkar, arbets- och skogs-⁴
 Kälkar, barn-, sport-
 Laggband av trä
 Laggkärl, ej packade inuti varandra
 Lav
 Leksakscyklar
 Lekvagnar, å vilka hjulen icke av-
 tagits
 Likkistor, ej packade inuti varandra⁵
 Lättviktsmotorcyklar, ej fullständigt
 söndertagna och inpackade
 Mossa, torr, ej färgmossa
 Motorcyklar (utom lättvikts-)⁶
 Motorslädar¹
 Möbellådor (möbelskåp), ej hopfällda
 Möbelspån, ej i pressade balar
 Möbler av trä⁷ — utom skåp, byfféer,
 serveringsskåp, kistor, byråer, skriv-

bord med hurtsar, överstoppade få-
 töljer, lavoarer, bokhyllor med rygg,
 pianon, orglar
 Möbelstommar av trä⁷
 Nystvindor
 Näverarbeten
 Piassava (borstämne), ej i pressade
 balar eller flätad
 Potatissorteringsmaskiner²
 Potatissättare²
 Potatisupptagningsmaskiner²
 Pressar, halm- och hö-²
 Rishalm, ej i pressade balar eller flätad
 Rättfällor i burform
 Salustånd på hjul
 Sidvagnar till motorcyklar⁶
 Siktar
 Sjukvagnar (rullstolar)
 Skogsull, ej i pressade balar
 Skördemaskiner²
 Slåtermaskiner²
 Slädar, arbets-⁴
 Slädar, kapp-
 Slädar, andra slag⁸
 Släpvagnar till automobiler⁴
 Släpvagnar till cyklar och motorcyklar
 Spannmålstorkar²
 Sparkstöttingar, ej hopfällda
 Spinnrockar
 Stålrörsmöbler
 Ståltrådsorgar
 Säll
 Såningsmaskiner²
 Sädesharpor²
 Säv

¹ Då sändningens vikt understiger 500 kg, förhöjes vikten med 100 procent; uppgår sändningens vikt till 500 kg och däröver, förhöjes vikten med 50 procent, dock till minst 1 000 kg.

² Icke skrymmande, om skaklar, stänger och förställare eller utstående avtagbara delar, såsom bord, vingar, harvpinnar och dylikt avtagits.

⁴ Icke skrymmande, om hjul — eller avtagbara medar — skaklar, dragstång och säten avtagits och fordonet i övrigt uppdelats i åtskiljbara delar.

⁵ Icke skrymmande vid fraktbetalning för minst 300 km.

⁶ Icke skrymmande, om emballerade i lådor eller burar av sådan styrka, att kollin av samma storlek kunna lastas ovanpå dem; dock skall frakt alltid erläggas för minst 150 kg per kolli.

⁷ Icke skrymmande om antingen emballerade i lådor eller fullgoda burar eller hopfällda eller söndertagna och hoppackade. Stolar anses icke söndertagna och hoppackade, om endast sitsarna avtagits och stolarna placerats i varandra. Ottomaner äro icke skrymmande, om sido- och ryggstöd avtagits och hoppackats; äro stöden nedfällda, så att inga ömtåliga utstående delar finnas, betraktas de som avtagna och hoppackade.

⁸ Icke skrymmande, om hjul — eller avtagbara medar — skaklar, dragstång och säten avtagits.

Vid skrymningsberäkning förhöjes vikten med 100 procent, om sändningens vikt icke uppgår till 500 kg; uppgår sändningens vikt till 500 kg och däröver, förhöjes vikten med 50 procent, dock till minst 1 000 kg.

Tombommar
Tomkärl och tomlådor av trä, ej packade inuti varandra
Torkrior²
Trassel, bomulls-, ej i pressade balar
Triörer²
Träull, ej i pressade balar
Tröskverk²
Tunnband av trä
Tunnor av trä, ej packade inuti varandra
Tvättsvamp
Tätlistor av spånadsämnen

Vadd, utom cellulosavadd
Vagnar, arbets- (hästfordon)⁴
Vagnar, åk- (hästfordon)⁸
Vagnar, bostads- och möbeltransport-
Vassrör
Vassvipp (rörtopp), ej i pressade balar
Wellpapp och arbeten därav
Växtdun, ej i pressade balar
Växter, levande, ej i balar eller i lådor med trälock⁹
Växter, torkade
Ägglådor utan fackinredning
Öllådor av trä utan fackinredning

² Icke skrymmande, om skaklar, stänger och förställare eller utstående avtagbara delar, såsom bord, vingar, harvpinnar och dylikt avtagits.

⁴ Icke skrymmande, om hjul — eller avtagbara medar — skaklar, dragstång och säten avtagits och fordonet i övrigt uppdelats i åtskiljbara delar.

⁸ Icke skrymmande, om hjul — eller avtagbara medar — skaklar, dragstång och säten avtagits.

Vid skrymningsberäkning förhöjes vikten med 100 procent, om sändningens vikt icke uppgår till 500 kg; uppgår sändningens vikt till 500 kg och däröver, förhöjes vikten med 50 procent, dock till minst 1 000 kg.

⁹ Skogsplanter i videokorgar icke skrymmande, om annat gods kan lastas ovanpå korgarna.

Godsindelning för fraktgods i vagnslaster.

GRUPPINDELNING.

	Sid.
Grupp I. Livsmedel och njutningsmedel m. m.	
A. Fisk och skaldjur samt varor därav	95
B. Kött och köttvaror	95
C. Mjök och grädde, mejeriprodukter, margarin, ägg	95
D. Spannmål, mjöl, gryn, bakverk; jäst, stärkelse	95
E. Rotfrukter, köksväxter, frukter och bär	95
F. Kolonialvaror, socker, tobak	96
G. Drycker och sprit m. m.	96
Grupp II. Fodermedel	96
Grupp III. Gödslings- och jordförbättringsmedel	96
Grupp IV. Frö, växter och vegetabiliska ämnen, ej särskilt nämnda, samt arbeten och fabrikat därav	97
Grupp V. Spånadsämnena och fabrikat därav	98
Grupp VI. Animaliska ämnen, ej särskilt nämnda, samt arbeten därav	98
Grupp VII. Fett, oljor, tjäror, hartser, kautschuk m. m. samt produkter därav	99
Grupp VIII. Syror, salter m. fl. kemikalier och kemisk-tekniska preparat; färger och färgningsämnen; förtätade gaser; explosiva varor, tändstickor.	
A. Kemikalier och kemisk-tekniska preparat	100
B. Färger och färgningsämnen	101
C. Förtätade gaser	101
D. Explosiva varor, tändstickor	101
Grupp IX. Trävaror och arbeten därav.	
A. Inländskt virke	101
B. Utländskt virke	102
C. Avfall	102
D. Snickerivaror och andra träfabrikat	102
Grupp X. Pappersmassa, papp och papper samt fabrikat därav	103
Grupp XI. Stenkol och koks, träkol, torv	103
Grupp XII. Sten- och jordarter samt fabrikat därav.	
A. Naturlig sten och arbeten därav	104
B. Malmer, slagg och avfall	105
C. Jord, lera, grus och sand	105
D. Oformade fabrikat	106
E. Formade fabrikat av lera, cement, mald eller krossad sten m. m.	106
F. Glas och glasvaror	107

Grupp XIII. Järn och stål, järn- och stålvaror.

A. Ej smidbart, oarbetat järn och järnlegeringar; avfall och skrot	108
B. Smidbart järn och stål, oarbetat eller till en del bearbetat	108
C. Järnvägs- och spårvägsmateriel	109
D. Fackverk	109
E. Plåt- och bleckvaror	109
F. Tråd, utom valstråd, och arbeten därav	110
G. Rör och rördelar	110
H. Gjutgods (utom möbler, rör och andra färdiga maskindelar än stativ o. d.)	110
J. Spik, söm, skruvar m. m.	111
K. Diverse grövre järnvaror av smidbart, icke rostfritt järn och stål	111
L. Diverse finare järnvaror	112

Grupp XIV. Andra metaller än järn och stål samt arbeten därav

112

Grupp XV. Maskiner, apparater, maskinella redskap, instrument

112

Grupp XVI. Fordon, flyttsaker m. m.

113

Grupp I. Livsmedel och njutningsmedel m. m.*A. Fisk och skaldjur samt varor därav*

Sill, strömming och makrill, färsk, frusen eller saltad	B
Fisk, andra slag, färsk, frusen eller saltad	A
Fisk och fiskyngel, levande, i vatten	
Fisk och fiskvaror, alla slag, ej särskilt nämnda, även konserver.....	
Skaldjur, alla slag, även levande, samt varor därav, även konserver....	

B. Kött och köttvaror

Kött och köttvaror, alla slag, även konserver och köttextrakt	A
Matnyttiga biprodukter vid slakt; fjälster	
Flott, ister, även konstister	

C. Mjolk och grädde, mejeriprodukter, margarin, ägg

Mjolk och grädde, färsk eller sur, även pasteuriserad	B
Vasslesubstans	
Mjolk och grädde, kondenserad, steriliserad	A
Grädde, konstgjord	
Konserver av mjolk och grädde	
Smör och margarin; ost; ägg	A

D. Spannmål, mjöl, gryn, bakverk; jäst, stärkelse

Spannmål, omalen, även ris och majs	C
Ärter, bönor, vicker o. dyl., torkade, ej malda	
Mjöl av spannmål, även av ärter	B
Potatismjöl	
Gryn	
Malt	
Bröd och bakverk; makaroner; jäst; stärkelse (utom potatismjöl)	A

E. Rotfrukter, köksväxter, frukter och bär

Vitbetor, råa, för sockerframställning	C
Potatis, kålrötter	D
Morötter, palsternackor, rödbetor	B
Rotfrukter, ej särskilt nämnda	A
Lök, ätlig	
Vitkål	B

	Tariff- klass
Grönsaker, ej särskilt nämnda, färska, saltade, torkade eller konserverade } Svamp	A
Lingon, färska, även i vatten	B
Frukter och bär, färska, ej särskilt nämnda » » », torkade eller konserverade, även frukt- och bärmos, sylt o. dyl.	A
Nötter, ej särskilt nämnda.....	

F. Kolonialvaror, socker, tobak

Kaffe, rostad spannmål, te, kakao, kryddor och andra specierier Socker och sirap samt tillverkningar därav; glykos (stärkelsesirap), kulör, maltextrakt o. dyl..... Tobak, oarbetad eller arbetad, tobaksvaror	A
---	---

G. Drycker och sprit m. m.

Sprit, ej särskilt nämnd, även råbrännvin, och spritvaror; vin Sprit till tekniskt bruk se grupp VII.	A
Malt- och läskedrycker..... Mineral- och bordsvatten på flaskor, saft	F
Käll- och sjövattnen.....	E
Is	A
Ättika och ättiksprit.....	

Grupp II. Fodermedel

Hö, grönfoder..... Halm, agnar, hackelse	D
Foderrotfrukter	D
Vitbetsmassa, våt; drav, våt; gråmjöl, vått; drank, avfallsjäst Snäck- och musselskal till hönsfoder	E
Fodermedel, ej särskilt nämnda, även av animaliskt ursprung..... Hit hänföres bl. a. fodermelass i fast eller flytande form, benmjöl till foder, kli och gröpe, även av majs, halm- och hömjöl, torkat gråmjöl, fiskmjöl till foder, kvarn- och brödafvall, maltgrodde. oljekakor o. dyl.,	C

Grupp III. Gödslings- och jordförbättringsmedel

Latrin, pudrett, sop- och stallgödsel Fisk och fiskavfall till gödsling (ej guano)	F
Kalk, slamkalk och kalkstensmjöl för jordbrukets behov (jordbrukskalk); märgel	F

Konstgödsel:

Tariff-
klass

a) Ammoniumsulfat (»ammoniak-salt»), ammoniaksuperfosfat, kalkkväve (karbidkväve), kalksalpeter (kalciumnitrat, norgesalpeter), Konstgödselblandningar, i vilka ingå ovannämnda ämnen.....	natronsalpeter (natriumnitrat, chilesalpeter), ammoniumnitrat, blandad med kalkstensmjöl o. dyl. (»Ljungasalpeter»)	D
b) Andra slag		E
Hit hänföres bl. a.		
kalifosfat,	benmjöl till gödsling,	
tomasfosfat,	hornmjöl,	
superfosfat,	benaska,	
kainit,	benkolsavfall,	
kalisalt,	hornspån,	
kalimagnesia,	lädermjöl,	
fosfatgips,	laderspån,	
fosforsyrad lerjord,	kadavermjöl,	
limkalk,	fiskmjöl till gödsling,	
guano,	torkat blod,	
fiskguano,	avfall till gödsling	
sillguanofosfat,	från trankokerier, yllevalkerier, sockerfabriker, limfabriker.	

Grupp IV. Frö, växter och vegetabiliska ämnen, ej särskilt nämnda, samt arbeten och fabrikat därav

Frö, alla slag, ej särskilt nämnda.....		
Humle.....		
Kopra, jordnötter, stennötter		A
Blomsterlökar.....		
Rötter, ej särskilt nämnda, friska eller torkade		
Gran- och tallkottar; ollon.....		C
Växter och blommor, levande, avskurna eller torkade		
Julgranar och enar.....		A
Barr; ris av växter, även buntat eller hackat, faskiner		D
Kvistar och vidjor för flätning		C
Gran- och ekbark; näver		D
Garvningsämnen, vegetabiliska, naturliga, ej särskilt nämnda.....		B
Säv- och vassrör (gipsrör)		D
Lav, mossa, utom färgmossa; havstång.....		E
Korkbarks- och korkavfall		D
Ämnen och materialier ur växtriket, ej särskilt nämnda		A
Hit hänföres bl. a.		
bast,	krollsplint,	
fiber (piassava m. m.),	skogsull,	
risrötter,	rörtopp (vassvipp),	
andra materialier för flätning och	gräs (ej hö),	
borstbinderiarbeten,	annat vegetabiliskt stoppnings-	
rotting,	material,	
andra utländska rör,	korkbark,	
kapok (glansull),	kvillajabark.	

	Tariff- klass
Halmrep, halmplattor och halm mattor	C
Reveteringsmattor av vass, vassplattor	
Korkisoleringsplattor	B
Arbeten och fabrikat av vegetabiliska ämnen, ej särskilt nämnda	A
Hit hänföres bl. a. borstbinderiarbeten, korgmakeriarbeten, korgmöbler, isoleringsmattor av sjögräs, mossor o. dyl., mattor av bast, fiber, säv o. dyl.,	buteljhyllsor, skor, hattar och hattflätor, garvämnesextrakter, kork och korkarbeten.

Grupp V. Spånadsämnen och fabrikat därav

Spånadsämnen	A
Hit hänföres bl. a. lin, även ohäcklat, ull, bomull, konstull,	
konstbomull, konstsilkefibrer och liknande, hampa, jute.	A
Blånor, skeppsdrev, trassel, alla slag	B
Bomullsavfall, ullavfall, konstsilkeavfall	
Traslump, även uppräfflad, skävor, skakfall	B
Avfall av hampa, jute och tågvirke	
Drev (utom skeppsdrev), drevmat	A
Garn och tråd, alla slag; tågvirke och replageriarbeten	
Vävnader, alla slag, även asfaltfilt, linoleummattor, vaxduk	A
Vadd, bomull för medicinskt bruk, tätlistor av vadd och liknande	
Manufakturvaror, ej särskilt nämnda	

Grupp VI. Animaliska ämnen, ej särskilt nämnda, samt arbeten därav

Hudar och skinn, beredda eller oberedda	A
Läder, pergament, konstläder, fiskskinn, pälsverk	
Hår, alla slag, även borst och tagel, samt avfall därav	D
Fjäder	
Ben, horn, hovar och klövar samt avfall därav	A
Limläder, skinn- och läderavfall	
Djuravfall för tekniskt bruk, ej särskilt nämnt	
Arbeten av skinn, läder, hår, fjäder, ben, horn m. m.	A
Hit hänföres bl. a. borstbinderiarbeten, kammakeriarbeten,	skomakeriarbeten.

**Grupp VII. Fett, oljor, tjärar, hartser, kautschuk m. m.
samt produkter därav**

Fett, oljor och vax av animaliskt eller vegetabiliskt ursprung, ej särskilt nämnda	A
Hit hänföres bl. a.	
skirad talg,	bomullsfröolja,
oleomargarin,	hampolja,
späck av havsdjur,	linolja,
tran och tranolja,	jordnötsolja,
valfett, -olja,	majsolja,
benfett, ullfett,	ricinolja,
lanolin,	rov- och rapsolja,
palm- och kokosolja,	sesamolja,
palmkärnolja,	sojaolja,
degras,	fettsyror, t. ex. olein.
bomolja,	
Bergolja (mineralolja):	
a) Motorbrännolja, även solarolja, och motorfotogen; eldningsolja....	C
b) Andra slag, ej särskilt nämnda	A
Hit hänföres bl. a.	
annan fotogen än motorfotogen,	bensin, alla slag, även blandad med sprit (lättbentyl).
Smörjolja, transformatorolja	} A
Smörjfett, alla slag (maskin- och vagnsmörja, konsistensfett)	
Smörjolja, förorenade (spillolja).....	C
Asfalt, konstgjord och naturlig; asfaltemulsion för vägbeläggning	C
Beck och tjärar, alla slag, även tjärperma, takfärg och black varnish ..	} C
Brunkols- och stenkoltjärolja, ej särskilt nämnda, även kreosotolja....	
Skifferolja, trätjärolja, karbolineum	
Bensol, toluol, xylol (solventnafta)	A
Sprit (etylalkohol) till tekniskt bruk	B
Terpentinolja:	
a) Kolugns- och sulfat, rå	C
b) Andra slag	A
Sulfitlut, indunstad	C
Flytande harts (icke hartsolja)	C
Kåda, kolofonium, bryggareharts	} B
Hartslim (hartstväl)	
Kautschuk (gummi), guttaperka och balata	A
Kautschuk- (gummi-)varor, förslitna, kautschuk- och ebonitavfall.....	B

Oljor, hartser och likartade ämnen samt produkter därav, ej särskilt nämnda

A

Hit hänföres bl. a.

flyktiga oljor,

eter,

fernissa,

glycerin,

aceton,

metanol (träsprit, rå eller renad),

hartsolja,

dextrin,

klister,

lim (utom hartslim),

stearin,

paraffin,

vaselin,

kollodium,

tvätt- och skurmedel,

tvål,

appreturmedel,

kitt,

ljus,

valsmassa,

kautschukfabrikat,

desinfektionsmedel.

Grupp VIII. Syror, salter m. fl. kemikalier och kemisk-tekniska preparat; färger och färgningsämnen; förtätade gaser; explosiva varor, tändstickor

A. Kemikalier och kemisk-tekniska preparat

Saltsyra, svavelsyra, rykande svavelsyra (»oleum»), även foderkonserveringsmedlet A I V-lösning (blandning av salt- och svavelsyra)

C

Träsyra, rå, (träättika) med högst 15 % ättiksyrehalt

Fosforsyra, salpetersyra, karbolsyra, ättiksyra (även träsyra med mer än 15 % ättiksyrehalt)

A

Syror, ej särskilt nämnda

Natronlut

D

Natriumhydrat (kaustik soda, natriumhydroxid) i fast form

B

Kalilut, ackumulatorlut

F

Kalkvatten

E

Klorkalk i lösning

E

Bergsalt, fodersalt, koksalt

Kaliumsulfat

Natriumsulfat (glaubersalt, »sulfat»)

D

Natriumbisulfat (»bisulfat»)

Soda, kalcinerad, även kristalliserad

Klorkalk i fast form

Karbolcalc

Ättiksyrad kalk

Vattenglas (kalium- och natriumsilikat)

Klorkalium

Klorkalcium

Klormagnesium

Magnesiumsulfat (engelskt salt)

Aluminiumsulfat (»alunkakor»)

Alun, alla slag

Järnvitriol

Järnbeta

C

	Tariff- klass
Natriumtiosulfat (fixernatron, antiklor)	B
Natriumhypokloritlösning	
Svavelnatrium	
Alkalier, metalloxider och salter, ej särskilt nämnda	A
Svavel	C
Kalciumkarbid	
Kiselkarbid, okrossad	B
Kemikalier och kemisk-tekniska preparat, ej särskilt nämnda	A

B. Färger och färgningsämnen

Krita, malen eller slammad	C
Rödfärg	
Jord- och slamfärger, torra	B
Hit hänföras bl. a.	
ockra,	
siena,	
umbra,	
engelskt rött, bolus.	
Patentkimrök (pulveriserat träkol)	A
Färger och färgningsämnen, alla slag, ej särskilt nämnda; trycksvärta..	

C. Förtätade gaser

Förtätade och flytande gaser, även acetylengas (dissousgas) och flytande luft	A
---	---

D. Explosiva varor, tändstickor

Explosiva varor:	
av första klass — se taxans § 20	
av andra klass, även stubintråd	A
Tändstickor	A

Grupp IX. Trävaror och arbeten därav

A. Inländskt virke

Rundvirke, ej särskilt nämnt (även av lövträ)	E
Master, spiror, pålningsstimmer, ledningsstolpar	D
Slanor, stängselstolpar, gårdsel, stör	
Gruvstötter	
Pappersved, ej särskilt nämnt	F
Pappersved vid transport till svenska trämassefabriker	
Bränsleved; ekved till garvämnesberedning	E
Träbråte	
Kolved, tjärved	F

Bilade, sågade, hyvlade trävaror, inkl. syllar, lådbräder, bandkäppar, gips-
ribb (laths), läkt, stäver, takstickor, takspån, ämnen till kvastkäppar:

- a) av ek och bok, även vitbok (avenbok) C
b) av annat inländskt virke D

Splittved (träd- och plankstump), ej avsedd till bränsle D

B. Utländskt virke

Utländskt virke, oarbetat, bilat, sågat eller hyvlat A

C. Avfall

Sågspån, ej särskilt nämnd, hyvelspån, tuggat sågavfall F

Sågspån, impregnerad C

D. Snickerivaror och andra träfabrikat

Trämjöl, träull, möbelspån
Spån till askar och korgar
Tunn- och laggband
Tändstickssplint } C

Maskinarbetade, även svarvade snickeriarbeten till byggnader och dylikt,
ej särskilt nämnda:

Hit hänföres bl. a.

byggnadslstverk (fönster- och dörr-
foder, socklar, trösklar, taklister),
takstolar,
dörrar,
fönster,

paneler,
trappor,
barriärer,
trätuber och -rör,
reveteringsmattor av trä.

a) av furu eller gran, ej färdig, målade, polerade eller belagda
med massa (förgyllda m. m.) C

b) av furu eller gran, andra slag A
av andra träslag }

Monteringsfärdiga trähus (med tillbehör) C

Byggnadsställningar, hopsättningsbara B

Kryssfanér och annat fanér:

a) av furu, gran, asp eller björk B

b) av andra träslag A

Stav och rutor till parkettgolv B

Staket av trä, rut- och ribb- B

Flagg- och signalstänger, signaltavlor B

Toftsvarygods, såsom bobiner, trådrullar, knappformar, paketpinnar B

Käppar av furu eller gran, såsom blomster- och kvastkäppar, rullgardins-
käppar utan beslag B

Skaft och handtag till redskap och verktyg B

Emballage o. dyl., såsom laggkärl, tunnor, drittlar, tomkärl och tomlådor (även tomma möbellådor och möbelskåp), burar, buteljhäckar, kabelrullar och tombommar:

- a) nytt A
b) begagnat, ej återgående inom 30 dagar D

Arbeten av trä, ej särskilt nämnda A

Hit hänföres bl. a.

möbler, alla slag, tavelramar och kornischer,
pianon, orglar och orgelstommar, gymnastikredskap,
askar, även tändsticks-, skidor,
spånkorgar och -koffertar, slöjdvaror.
likkistor,

Grupp X. Pappersmassa, papp och papper samt fabrikat därav

Trämassa, våt (med minst 40 % vattenhalt) E

Trämassa, torr (med under 40 % vattenhalt) C

Halm- och lumpmassa fraktberäknas i likhet med trämassa.

Papp:

- a) Impregnerad takpapp, råtakpapp, förhydningspapp, golvpapp, grå-
lumpapp C
b) Andra slag, även konstläderpapp B

Papper:

- a) Gråpapper, oblekt smörpapper,
omslagspapper, takpapper,
grövre silkespapper, tapetpapper,
klosettpapper, tidningspapper B

- b) Andra slag A

Träfiberplattor, utom av vulkanfiber, ej målade eller lackerade B

Träfiberplattor, målade eller lackerade, samt vulkanfiber A

Papperslump, pappersspån E

Tidningar och tidskrifter, återgående osålda B

Pappaskämnen, hoppackade B

Papperspåsar, papperssäckar B

Papp- och pappersfabrikat, ej särskilt nämnda A

Hit hänföres bl. a.

garn, även bindgarn, tapeter och bårder,
rep, askar och kartonger, även av
mattor och väv, trämassa.

Cellulosavadd; celluloid, cellophan och liknande samt arbeten därav

Bok- och pappershandelseffekter, bokbinderiarbeten, tavlor, tidningar och
andra tryckalster

Grupp XI. Stenkol och koks, träkol, torv

Stenkol och brunkol samt briketter därav E

Retortkol (retortgräft) F

Stenkol från svenska stationer, där stenkolsgruvor äro belägna F

Koks, cinders	D
Träkol och träkolsbriketter	D

- Anm. 1. För tillämpning av tariff D 10 vid befordring av lösa träkol i s. k. träkolsvagnar gäller, att frakt erlägges för den vikt, som svarar mot använd vagns fulla rymd. *Ang. specialtariff för träkol, se § 24.*
- Anm. 2. Vikten av träkol av furu eller gran, som befordras lösa i s. k. träkolsvagnar eller i häckar, beräknas, om de äro framställda i ugn, efter 13 kg per hl, eljest efter 15 kg per hl. Vid vagnslastbefordring av träkol i häckar inräknas icke häckarnas vikt i den fraktdragande vikten.
- Anm. 3. Vikten av träkol av furu eller gran i säckar, av träkol av björk eller bok ävensom av träkolsbriketter skall utrönas genom vägning.

Stenkolsaska, stenkolsstybb	F
Koksstybb	
Träkolsstybb	
Träaska	C
Torv, brännstörv, torvbriketter, torvmull, torvpulver, torvströ	F
Torvkol och torvkolsbriketter	
Anm. För torv och dylikt tillämpas tariff F 10 vid fraktbetalning för minst 8 ton per vagn.	

Grupp XII. Sten- och jordarter samt fabrikat därav

A. Naturlig sten och arbeten därav

Svart och grön granit, täljsten, porfyr, marmor, alabaster, för byggnads-, dekorations- eller bildhuggeriändamål brukbar utländsk sten:

- | | |
|---|---|
| a) Ämnesblock och råskivor, oarbetade | D |
| b) Andra stycken, oarbetade | E |
| Pulver, flisor | |
| c) Arbetad sten till byggnader och dylikt, ej polerad, ornerad eller försedd med bildhuggeriarbeten | C |
| d) Täljstenskaminer | B |
| e) Andra stenarbeten, ej särskilt nämnda | A |

Granit, ej särskilt nämnd, gnejs, syenit, kalksten, dolomit, sandsten, skiffer och annan för byggnadsändamål brukbar inländsk sten, ej särskilt nämnd:

- | | |
|---|---|
| a) Ämnesblock och råskivor, oarbetade | E |
| b) Andra stycken, oarbetade | F |
| Pulver, flisor, makadam | |
| c) Gatsten, kantsten, sträcksten samt rännsten och annan urholkad sten | E |
| Arbetad sten till byggnader och dylikt, med rå framsida (nubbsten och råköpp, ej försedd med släthuggen ram), även tuktade skiffer- | |
| hällar | |
| d) Takskiffer | D |

e) Arbetad sten till byggnader och dylikt (beklädnads-, sockel- och trappsten) med huggen, sågad, hyvlad eller slipad framsida, ej polerad, ornerad eller försedd med bildhuggeriarbeten	C
f) Andra stenarbeten, ej särskilt nämnda	A
Kvarnstenar, kollerångsstenar, slipstenar, defibrörstenar, brynstenar	D
Kvarts och kvartsit, i stycken eller grovkrossad	F
Kvarts, malen	E
Apatit och annan råfosfat, flinta, } flusspat, glimmer, } oarbetad, även i fältspat, inländsk sten, ej sär- } pulver eller flisor alunsten, skilt nämnd }	E
Gipssten, lättspat, kritsten, oarbetad; kritjord	E
Brunsten, natrolith, talksten, } kalkspat, trass, utländsk sten, } oarbetad..... tungspat, witherit, ej särskilt } kryolit, spetsglans, nämnd }	C
Magnesit, även bränd, wienerkalk; talk	C
Asbest och grafit, oarbetad	B
Stenarbeten, ej särskilt nämnda	A
Ang. fabrikt av mald eller krossad naturlig sten, se även avd. D och E.	

B. Malmer, slagg och avfall

Malmer, även anrikade eller rostade, malmslig, malmbriketter och dylikt:	
a) Järnmalm, kopparmalm	E
b) Andra slag, även skärsten	D
Svavelkis, kisbränder; råarsenik	E
Slagg:	
a) Hårdslagg, vällugnsslagg	E
b) Annan slagg, även granulerad; gjuten slaggsten	F
Avfall av tegel och av kakel	}
Skifferavfall	
Avfall av kolelektroder	}
Grafitavfall	

C. Jord, lera, grus och sand

Jord, ej särskilt nämnd	}
Grus, även färgat	
Sand, även kvartssand	
Infusoriejord och -mjöl, kiselgur, molera	E
Inländsk lera:	
a) ej eldfast	F

b) eldfast, rå eller bränd: i stycken	E
c) » » » » : mald eller siktad	D
Utländsk lera, ej särskilt nämnd, kaolin, porslinslera, bauxit, aluminium-oxid.....	D

D. Oformade fabrikat

Kalk, osläckt och släckt, kalkaska, kalkmjöl, slamkalk, gaskalk	E
Ang. kalk för jordbrukets behov se grupp III.	
Gips.....	D
Cement, ej särskilt nämnd	E
Murbruk:	
a) Vanligt kalkmurbruk och hydrauliskt murbruk, även med färgämne	E
b) Eldfast murbruk, även mjöl av eldfast tegel och s. k. kokarecement	D
Putsmaterial, såsom terrassit och porfyrit	D
Tennismassa	F
Vägbeläggningsämnen, huvudsakligen bestående av sten, slagg, sand och dylikt med tillsats av:	
a) högst 8 procent asfalt och/eller tjära.....	E
b) mer än 8 » » » »	C
Kupulugnsmassa, gasreningsmassa, rödjord	E
Asbest- och annan isoleringsmassa, smärgel, golvbeläggningsmassa, trippel, kiselgurmassa, formsvärta (även sot), grafit, i pulver eller flytande, elektrodmassa, polerpulver, mineralisk ull (stenull)	B

E. Formade fabrikat av lera, cement, mald eller krossad sten m. m.

Tegel av lera, ej eldfast eller syrafast, följande slag:	
a) Murtegel, fasadtegel (i murtegelformat) } oglaserade.....	E
håltegel, klinttegel, reveteringstegel ..	
b) Formtegel och taktegel, oglaserade.....	D
c) Fasadtegel, formtegel och taktegel, glaserade	C
Kalksandtegel	E
Eldfast tegel, såsom chamotte-, dinas-, silika-, magnesittegel	
Syrafast tegel.....	
Isoleringstegel, ej särskilt nämnt, såsom diatomittegel, kiselgurtegel, molertegel	C
Trottoar-, golv- och väggplattor av lera:	
a) oglaserade	C
b) glaserade	B

	Tariff- klass
Krukmakeriarbeten, oglaserade	C
Krukmakeriarbeten, glaserade; kakel	B
Ornament, mufflar, retorter, deglar och andra dylika grövre arbeten av lera	
Reveteringstegelväv	
Rör och rördelar av lera:	
a) Dräneringsrör, oglaserade	E
b) Andra slag, även glaserade; krubbor	D
Rör och kulvertar av cement	D
Isolerings- och ledningsrör av konstgjord sten (utom cement), såsom av asbestcement	A
Cementarbeten, grövre, även av gasbetong, för byggnads- och konstruk- tionsändamål, även armerade, ej ornerade	D
Hit hänföres bl. a.	
block, golv-, vägg- och takplattor, tegel, stolpar.	
stagskivor, trappsteg,	
Väggplattor av slagg eller aska eller av träspån, sågspån, träull eller liktande isolerande ämne med cement, gips eller dylikt som binde- medel	
Grövre arbeten av konstgjord sten (utom cement) och gips, ej särskilt nämnda, för byggnads- och konstruktionsändamål, ej ornerade	C
Hit hänföres bl. a.	
asbestcementplattor, scagliol, eternitskiffer, golv-, vägg- och takplattor. gipsbräder,	
Kvarnstenar av konstgjord sten	C
Elektrodkol	B
Porslins- och fajansvaror, alla slag	A
Arbeten av lera, asbest, cement, graft, konstgjord sten m. m., ej sär- skilt nämnda	

F. Glas och glasvaror

Glasskärv	E
Fönsterglas, även mattslipat, råglas i skivor, trädglas, golv-, tak- och trotoarglas, betongglas	C
Buteljer, flaskor, burkar, damejeanner om högst 10 liter	
Ämnen till termosflaskor	
Glaspulver	
Glas och glasvaror, ej särskilt nämnda	A
Hit hänföres bl. a.	
glas-, glasyr- och emaljmassa, glödlampor och glaskolvar till	
spegelglas, glödlampor,	
vindskyddsglas, glasull,	
termosflaskor, glasserviser.	
damejeanner om över 10 liter,	

Grupp XIII. Järn och stål, järn- och stålvaror*A. Ej smidbart, oarbetat järn och järnlegeringar; avfall och skrot*

Tackjärn, järnsvamp, tackjärnsgranul (granulerat tackjärn) E

Järnlegeringar, ej smidbara, i tackor eller liknande form:

a) Kiseljärn med högst 15 procent kisel } E
spiegeljärn }b) Kiseljärn med mer än 15 procent kisel }
manganjärn (utom spegeljärn) } D
kisel-manganjärn }
kiselaluminiumjärn }

c) Kromjärn B

d) Andra järnlegeringar A

Hit hänföres bl. a.

wolframjärn,

molybdenjärn,

fosforjärn,

kiselkalcium (kalciumsilicid).

Avfall och skrot av järn och stål:

a) Stångjärnsavhugg (barends) D

b) Skrot och avfall, ej särskilt nämnt E

*B. Smidbart järn och stål, oarbetat eller till en del bearbetat*Göten, smältstycken, råstänger, råskenor }
Grovt försmidda eller förvalsade ämnen (billets, platiner), avsedda för vidare bearbetning } D

Varmvalsat eller smitt järn och stål, även galvaniserat — utom specialstål hänförligt till tariffklass A eller B — i form av stänger (stångjärn), balk-, hörn- och annat fasonjärn, band- och sömjärn, valstråd C

D:o, ej galvaniserat, från svenska stationer, där järnverk, som framställa dylikt järn, äro belägna D

Verktogsstål B

Snabbsvavstål }

Rostfritt, syrafast och s. k. eldhärdigt stål } A

Kallvalsat eller kalldraget järn och stål, ej särskilt nämnt (ej plåt, tråd och rör) B

D:o, med lägre kolhalt än 0.40 procent, från svenska stationer, där järnverk, som framställa dylikt järn, äro belägna C

Plåt:

a) Varmvalsad plåt, ej överdragen med annan metall, ej särskilt nämnd, även bockad högst till halv cylinderform C

b) D:o, från svenska stationer, där plåtvalsverk, som framställa dylik plåt, äro belägna D

	Tariff- klass
c) Galvaniserad, även korrugerad plåt	B
Förblyad plåt, förtent plåt (bleckplåt)	
Kallvalsad plåt	
d) Rostfri, syrafast och s. k. eldhärdig plåt	A
Pansarplåt	
e) Plåt, ej särskilt nämnd, även överdragen med annan metall än zink, bly eller tenn	A

Smidda, hejade eller pressade ämnen till delar av maskiner, fordon och redskap, ej bearbetade,
pressade eller med flänsar försedda ämnen till plåtarbeten, ej svetsade eller försedda med nithål,
spadämnen,
maskinsmida ämnen (maskinsmiden), ej färdigbearbetade,
rörämnena, ihåliga (korta ämnen med tjocka väggar):

- | | |
|--|---|
| a) av varmvalsad eller smitt järn och stål — utom av specialstål, hänförligt till tariffklass A eller B — ej sammansatta, ej överdragna med annan metall | C |
| b) andra, ej särskilt nämnda | A |

C. Järnvägs- och spårvägsmateriel

Järnvägs- och spårvägsskenor....	bottenplåtar	D
växelungämnena	underläggsplattor	
skarvjärn	rälsspik	
Spårkorsningar	hjulringar	C
spårväxlar	axlar	
växleställ	hjul och hjulsatser	
vändskivor	buffertar och buffertdelar	
spårramar för flyttbara järnvägs- spår	drag-, koppel- och bromsanord- ningar	
skarv- och syllbultar med muttrar	boggier	
spårmateriel, ej särskilt nämnd..	fjädrar	
bromsblock		
Signal- och säkerhetsmateriel		A
Hit hänföres bl. a.		
semaforer,	förreglingsmateriel.	
fällbommar,		

D. Fackverk

Fackverks- och andra dylika järnkonstruktioner, även av plåt	B
Hit hänföres bl. a.	
broar,	master,
takstolar,	fackverksbalkar, sammansatta eller
stolpar,	försedda med nithål.

E. Plåt- och bleckvaror

Grovplåtarbeten, även plåtar i avpassade stycken, allt av minst 3 mm tjock plåt — utom av till tariffklass A hänförlig plåt — svetsade, nitade eller försedda med nithål, ej särskilt nämnda	B
Värmeelement av plåt under 3 mm	

Plåtarbeten, grövre, ej särskilt nämnda, även plåtar i avpassade stycken av plåt under 3 mm, svetsade, nitade eller försedda med nithål, samt s. k. sträckmetall	A
Plåt- och bleckvaror, finare, även polerade, lackerade, emaljerade	

F. Tråd, utom valstråd, och arbeten därav

Järn- och ståltråd, kallvalsad eller dragen, även överdragen med annan metall:

a) rund, över 1.5 mm — utom rostfri ståltråd — samt stängseltråd, taggig eller i bandform	C
b) annan järn- och ståltråd, även överspunnen eller överklädd tråd ..	A
Arbeten av järn- och ståltråd, alla slag	A

G. Rör och rördelar

Rör och rördelar av järn och stål, även galvaniserade, ej särskilt nämnda:

a) gjutna, ej särskilt nämnda	C
b) gjutna och aducerade	B
c) svetsade, varmvalsade eller varmdragna, ej särskilt nämnda, jämväl om rören äro avsedda att undergå ytterligare dragning	B
d) d.o. från svenska stationer, där rörverk, som framställa dylika rör, äro belägna	C
e) kamflänsrör	B
f) kalldragna	A
av rostfritt, syrafast eller s. k. eldhärdigt stål	
Rör och rördelar av järn och stål, in- eller utvändigt emaljerade eller överdragna med annan metall än zink	A

*H. Gjutgods (utom möbler, rör och andra färdiga maskin-
delar än stativ o. dyl.)*

Tackjärns- och stålsgjutgods — utom aducerat, rostfritt, syrafast och s. k. eldhärdigt gjutgods:

a) ej bearbetat; götkokiller	C
b) bearbetat, grövre — även överdraget med zink eller tenn, smärre delar överdragna även med annan metall	B
Hit hänföres bl. a. byggnads- och handelsgjutgods, gravvårdar, staket, urinkurar, lyktstolpar o. dyl., ventiler, gatubrunnar, kopplingslådor m. m., för elektriska ledningar, värmeelement (ej elektriska), värmepannor, ugnsramar, roster, bottenplattor och stativ till maskiner,	ställningar och bord för sy- och stick- maskiner, lod och vikter, husgerädsartiklar, ej emaljerade, hjulbössor, kopiepressar, ugnar, spisar, kaminer, skottkärrhjul, strykjärn (ej elektriska), valsar, fönsterbågar.

av huvudsakligen
gjutgods

- c) bearbetat, finare, såsom emaljerat, polerat, lackerat, eller överdraget med annan metall än zink och tenn A

Aducerat gjutgods:

- a) ej bearbetat B
b) bearbetat, ej särskilt nämnt A

Rostfritt, syrafast och s. k. eldhärdigt gjutgods, alla slag A

J. Spik, söm, skruvar m. m.

Spik:

- a) smidd; klipp- och trådspik C
b) av rostfritt järn och stål, möbelspik A
c) annan B

Nubb, stift, söm, broddar B

Skruvar, naglar och nitar }
Bultar och muttrar (ej järnvägsmateriel); mutter- och nitbrickor } A

K. Diverse grövre järnvaror av smidbart, icke rostfritt järn och stål

Redskap och verktyg, grövre, även med handtag eller skaft av trä B

Hit hänföres bl. a.

hammare,	spadar,
knoster,	skyfflar,
släggor,	hackor,
korpar,	grepar,
packhackor,	högaflar,
spett,	handräfsor,
sten- och jordborr,	krattor.
stampar,	
mokare,	
smidesstäd,	

Beslag för byggnader och möbler, ej överdragna med annan metall än zink och tenn B

Hit hänföres bl. a.

gångjärn,	reglar,
haspar,	hörnjärn,
märlor,	tröskel- och trappstegsjärn.

Andra grövre arbeten av smidbart järn och stål, ej överdragna med annan metall än zink och tenn B

Hit hänföres bl. a.

ankarjärn,	telegrafkrokar,
staket,	fångstsaxar,
grindar,	kättingar med en tjocklek å länkjärnet
fönsterbågar,	av minst 6 mm,
hästskor,	åkdonsaxlar (ej till motorfordon),
klackjärn,	harv- och räfspinnar,
ankare,	harv- och kultivatorfjädrar,
draggar,	plogbillar,
flottnings- och } även av aducerat järn	plogvåndskivor.
båtsmidan,	

Grövre arbeten av smidbart järn och stål, överdragna med annan metall än zink och tenn A

L. Diverse finare järnvaror

Tariff-
klass

Järnvaror, finare, ej särskilt nämnda	A
Hit hänföres bl. a.	
redskap och verktyg, finare,	dörrar,
saxar (utom fångst-),	åkdonsfjädrar,
yxor,	arbeten av bandjärn,
bilor,	kättingar med mindre tjocklek å länk-
liar,	järnet än 6 mm,
skäror,	kedjor,
sågblad och sågklingor,	gascylindrar,
knivar,	spisar,
skruvstäd, skruvnycklar,	ugnar, } ej av gjutjärn
vapen,	kaminer, }
skjutgevär,	fotogenkök,
krigsmateriel, alla slag,	kulor, blanka, härdade,
möbler,	varor av rostfritt järn och stål, ej
kistor,	särskilt nämnda.
kassa- och dokumentskåp,	

Grupp XIV. Andra metaller än järn och stål samt arbeten därav

Metaller, oarbetade (i tackor o. dyl.):

a) bly och zink	B
b) andra	A

Skrot, aska o. dyl.:

a) bly- och zinkskrot, hårdzink, blyslam	C
b) bly-, zink- och mässingsaska	C
c) metallskrot och -aska, ej särskilt nämnda	A

Metallarbeten:

a) av bly: stänger, plåt, band, tråd och rör	B
b) av zink: stänger, plåt, plattor	B
c) andra	A

Grupp XV. Maskiner, apparater, maskinella redskap, instrument

Maskiner och apparater för alstring av kraft, ånga, gas eller elektrisk energi

Hit hänföres bl. a.	
ångpannor,	motorer,
förmärare,	generatorer,
kondensatorer,	transformatorer,
eldningsapparater,	vattenturbiner,
ångmaskiner och -turbiner,	gasverk.

Luft, hiss-, uppfodrings-, lastnings-, lossnings- och transportanordningar (ej järnvägs-) samt nedslagningsmaskiner

Maskiner och redskap för jordbruk, mejerier och hushåll, ej särskilt nämnda

Vägmaskiner och -redskap

Maskiner och apparater för industrier och hantverk

Hit hänföres bl. a.	
verktygsmaskiner,	kvarnar,
hejare,	krossar och andra industrimaskiner,
valsverk,	tvättmaskiner,
pressar,	elektriska apparater.

Pumpar, fläktar; sprutor och andra brandredskap, kylmaskiner, vågar, finare maskiner, apparater och instrument, även musikinstrument

Maskindelar och armatur, ej särskilt nämnda

Hit hänföres bl. a.	
axlar,	kul- och rullager,
kopplingar,	armatur för ånga, luft, gas, vätskor
sväng- och kugghjul,	och elektricitet.

Maskiner, apparater och redskap vid transport <i>till</i> verkstad för reparation.....	B
Arbetsmaskiner och -redskap, begagnade, vid flyttning mellan olika byggnadsplatser.....	C

Grupp XVI. Fordon, flyttsaker m. m.

Fordon och fordonssdelar, alla slag, ej särskilt nämnda	A
Hit hänföres bl. a. hästfordon, kälkar, automobiler, sparkstöttingar, automobilunderreden, karosserier, cyklar, vagnsbottnar, flygmaskiner, hjul och medar. isjakter,	
Järnvägs- och spårvägsfordon, upplastade på järnvägsvagn	A
Ang. järnvägsfordon på egna hjul, se taxans § 22.	
Båtar, alla slag	A
Fältbakugnar, kokvagnar.....	
Reparationsvagnar för elektriska ledningar	
Bagagevagnar, magasins- och säckkärror, skottkärror	C
Flyttsaker	C
Möbeltransportvagnar:	
a) lastade med gods: hänföres till samma tariffklass som det inlastade godset, dock lägst till tariffklass C	
b) tomma, återgående inom 30 dagar	C
c) tomma, ej återgående inom 30 dagar	A
Bostadsvagnar, begagnade av cirkussällskap o. dyl., jämte däri inlastade effekter	D
Teaterdekorationer och teatereffekter	A
Cirkus-, menageri- och skjutbaneeffekter; karuseller, båtgungror, panoramor o. dyl.	
D:o vid flyttning mellan olika förevisnings- eller uppställningsplatser ..	D
Varor, ej särskilt nämnda, ej hänförliga till annan position	A

TARIFFER

Fraktgods

Tariff 1 för fraktstyckegods

Kilometer	Sändning med fraktdragande vikt om			
	högst 20 kg	20·1—30 kg	30·1—40 kg	40·1—50 kg
	Frakt per sändning, kronor			
1— 60	0·60	0·60	0·60	0·60
61— 100	0·70	0·70	0·70	0·70
101— 150	0·70	0·80	1·00	1·20
151— 200	0·80	1·00	1·30	1·70
201— 300	0·90	1·30	1·70	2·10
301— 400	1·20	1·70	2·30	2·90
401— 600	1·50	2·10	2·90	3·50
601— 800	1·70	2·60	3·40	4·20
801—1000	2·00	3·00	3·90	5·00
1001—1200	2·30	3·40	4·50	5·70
1201—1500	2·50	3·80	5·00	6·30
1501—1800	2·90	4·50	5·90	7·40
öfver 1800	3·40	5·10	6·70	8·40

Tariff 2 och 3 för fraktstyckegods

Fraktsatser i öre per 10 kilogram														
Kilo- meter	Tariff		Kilo- meter	Tariff		Kilo- meter	Tariff		Kilo- meter	Tariff		Kilo- meter	Tariff	
	2	3		2	3		2	3		2	3		2	3
10	4	4	100	20	14	450	65	49	900	99	82	1350	129	109
12	4	4	5	20	15	60	66	50	10	99	82	60	130	109
14	5	4	10	21	15	70	68	51	20	100	83	70	131	110
16	5	4	15	22	16	80	69	52	30	101	83	80	131	110
18	5	5	20	22	16	90	70	53	40	101	84	90	132	111
20	6	5	25	23	17	500	72	54	50	102	85	1400	133	112
22	6	5	30	23	17	10	72	55	60	103	85	10	133	112
24	6	6	35	24	17	20	73	56	70	104	86	20	134	113
26	7	6	40	25	18	30	74	57	80	104	86	30	135	113
28	7	6	45	25	18	40	74	58	90	105	87	40	135	114
30	7	6	50	26	19	50	75	59	1000	106	88	50	136	115
32	8	7	55	27	19	60	76	60	10	106	88	60	137	115
34	8	7	60	27	20	70	76	61	20	107	89	70	138	116
36	8	7	65	28	20	80	77	62	30	108	89	80	138	116
38	9	7	70	29	21	90	78	63	40	108	90	90	139	117
40	9	8	75	29	21	600	78	64	50	109	91	1500	140	118
42	10	8	80	30	22	10	79	64	60	110	91	10	140	118
44	10	8	85	31	22	20	80	65	70	110	92	20	141	119
46	10	9	90	31	23	30	80	65	80	111	92	30	142	119
48	11	9	95	32	23	40	81	66	90	112	93	40	142	120
50	11	9	200	33	24	50	82	67	1100	112	94	50	143	121
52	11	9	10	34	25	60	82	67	10	113	94	60	144	121
54	12	9	20	35	26	70	83	68	20	114	95	70	144	122
56	12	10	30	36	27	80	84	68	30	114	95	80	145	122
58	12	10	40	38	28	90	84	69	40	115	96	90	146	123
60	13	10	50	39	29	700	85	70	50	116	97	1600	146	124
62	13	10	60	40	30	10	86	70	60	116	97	10	147	124
64	13	10	70	42	31	20	87	71	70	117	98	20	148	125
66	14	11	80	43	32	30	87	71	80	118	98	30	148	125
68	14	11	90	44	33	40	88	72	90	118	99	40	149	126
70	14	11	300	46	34	50	89	73	1200	119	100	50	150	127
72	15	11	10	47	35	60	89	73	10	120	100	60	150	127
74	15	11	20	48	36	70	90	74	20	121	101	70	151	128
76	15	12	30	49	37	80	91	74	30	121	101	80	152	128
78	16	12	40	51	38	90	91	75	40	122	102	90	152	129
80	16	12	50	52	39	800	92	76	50	123	103	1700	153	130
82	16	12	60	53	40	10	93	76	60	123	103	10	154	130
84	17	12	70	55	41	20	93	77	70	124	104	20	155	131
86	17	13	80	56	42	30	94	77	80	125	104	30	155	131
88	17	13	90	57	43	40	95	78	90	125	105	40	156	132
90	18	13	400	59	44	50	95	79	1300	126	106	50	157	133
92	18	13	10	60	45	60	96	79	10	127	106	60	157	133
94	19	13	20	61	46	70	97	80	20	127	107	70	158	134
96	19	14	30	62	47	80	97	80	30	128	107	80	159	134
98	19	14	40	64	48	90	98	81	40	129	108	90	159	135
100												1800	160	136
												10	161	136
												20	161	137
												30	162	137
												40	163	138
												50	163	139
												60	164	139
												70	165	140
												80	165	140
												90	166	141
												10	167	142
												20	168	143
												30	169	143
												40	169	144
												50	170	145
												60	171	145
												70	172	146
												80	172	146
												90	173	147
												10	174	148
												20	175	149
												30	176	149
												40	176	150
												50	177	151
												60	178	151
												70	178	152
												80	179	152
												90	180	153
												10	181	154
												20	182	155
												30	182	155
												40	183	156
												50	184	157
												60	184	157
												70	185	158
												80	186	158
												90	186	159
												10	187	160

Tariffer för fraktgodis i vagnslaster

Kilo- meter	Fraktsatser i öre per 100 kilogram															
	T a r i f f															
	4	A 5	A 10	A 15	B 5	B 10	B 15	C 5	C 10	C 15	D 5	D 10	D 15	E 10	E 15	F 10 F 15
10	31	28	22	20	28	22	20	26	20	18	26	19	17	18	16	17 15
12	33	30	24	21	30	24	21	28	21	19	28	20	18	19	17	18 16
14	35	31	25	22	31	25	22	29	22	20	29	21	19	20	18	19 17
16	37	32	26	23	32	26	23	30	23	21	30	22	20	21	18	19 17
18	39	33	27	24	33	27	24	31	24	22	31	23	20	21	19	20 18
20	40	34	28	25	34	28	25	32	25	22	32	24	21	22	20	21 18
22	42	35	29	26	35	29	26	33	26	23	33	25	22	23	20	21 19
24	44	36	30	27	36	30	27	34	27	24	34	25	23	24	21	22 20
26	46	38	31	28	38	31	28	35	28	25	35	26	23	24	22	23 20
28	48	39	32	29	39	32	28	36	29	26	36	27	24	25	22	23 21
30	49	40	33	30	40	33	29	37	30	26	37	28	25	26	23	24 21
32	51	41	34	31	41	34	30	38	31	27	38	29	25	26	24	25 22
34	53	42	35	32	42	35	31	39	32	28	39	30	26	27	24	25 23
36	55	43	36	33	43	36	32	40	33	29	40	30	27	28	25	26 23
38	57	44	37	34	44	37	33	41	34	30	41	31	28	29	26	26 24
40	58	46	38	35	46	38	34	43	35	30	43	32	28	29	26	27 24
42	60	47	39	36	47	39	35	44	36	31	44	33	29	30	27	28 25
44	62	48	40	37	48	40	35	45	36	32	45	34	30	31	28	28 26
46	64	49	41	38	49	41	36	46	37	33	46	35	30	31	28	29 26
48	66	50	42	39	50	42	37	47	38	34	47	35	31	32	29	30 27
50	67	51	43	40	51	43	38	48	39	34	48	36	32	33	30	30 27
52	69	52	44	41	52	44	39	49	40	35	49	37	33	34	30	31 28
54	71	54	45	42	54	45	40	51	41	36	51	38	33	34	31	32 29
56	73	55	46	43	55	46	41	52	42	37	52	39	34	35	32	32 29
58	75	56	47	44	56	47	42	53	43	38	53	40	35	36	32	33 30
60	76	57	48	44	57	48	42	54	44	38	54	40	35	36	33	33 30
62	78	58	49	45	58	49	43	55	45	39	55	41	36	37	34	34 31
64	80	59	50	46	59	50	44	56	46	40	56	42	37	38	34	35 32
66	82	60	51	47	60	51	45	57	47	41	57	43	38	39	35	35 32
68	84	62	52	48	62	52	46	58	48	42	58	44	38	39	36	36 33
70	85	63	53	49	63	53	47	59	49	42	59	45	39	40	36	37 33
72	87	64	54	50	64	54	48	60	50	43	60	46	40	41	37	37 34
74	89	65	55	51	65	55	49	61	51	44	61	46	41	42	38	38 35
76	91	66	56	52	66	56	50	62	52	45	62	47	41	42	38	39 35
78	93	67	57	53	67	57	50	63	52	46	63	48	42	43	39	39 36
80	94	68	58	54	68	58	51	64	53	46	64	49	43	44	40	40 36
82	96	70	59	55	70	59	52	66	54	47	66	50	43	44	40	41 37
84	98	71	60	56	71	60	53	67	55	48	67	51	44	45	41	41 38
86	100	72	61	57	72	61	54	68	56	49	68	51	45	46	42	42 38
88	102	73	62	58	73	62	55	69	57	50	69	52	46	47	42	42 39
90	103	74	63	59	74	63	56	70	58	50	70	53	46	47	43	43 39
92	105	75	64	60	75	64	57	71	59	51	71	54	47	48	44	44 40
94	107	76	65	61	76	65	57	72	60	52	72	55	48	49	44	44 41
96	109	78	66	62	78	66	58	74	61	53	74	56	48	49	45	45 41
98	111	79	67	63	79	67	59	75	62	54	75	56	49	50	46	46 42

Tariffer för fraktgods i vagnslaster

Kilo- meter	Fraktsatser i öre per 100 kilogram																
	T a r i f f																
	4	A 5	A 10	A 15	B 5	B 10	B 15	C 5	C 10	C 15	D 5	D 10	D 15	E 10	E 15	F 10	F 15
100	112	80	68	64	80	68	60	76	63	54	76	57	50	51	46	46	42
5	116	83	71	66	82	71	62	78	65	56	78	59	51	52	47	48	44
10	120	85	73	68	85	73	64	80	67	58	80	61	53	54	49	49	45
15	124	88	76	71	87	75	67	82	69	60	81	62	55	56	50	50	46
20	127	91	79	73	89	77	69	84	71	62	83	64	56	57	51	52	47
25	131	94	81	76	92	80	71	86	73	64	85	66	58	59	53	53	48
30	135	97	84	78	94	82	73	89	75	66	87	67	59	60	54	55	49
35	139	100	86	80	97	84	75	91	77	68	89	69	61	62	55	56	50
40	142	103	89	83	99	86	78	93	80	70	90	70	62	63	57	57	51
45	146	105	91	85	101	89	80	95	82	72	92	72	64	65	58	59	52
50	150	108	94	88	104	91	82	97	84	74	94	74	65	66	59	60	53
55	154	111	96	90	106	93	84	99	86	76	96	75	67	68	60	62	54
60	157	114	99	92	109	95	86	101	88	78	98	77	68	69	62	63	55
65	161	117	102	95	111	98	89	103	90	80	99	79	70	71	63	64	56
70	165	120	104	97	113	100	91	105	92	82	101	80	72	73	64	66	57
75	169	123	107	100	116	102	93	107	94	84	103	82	73	74	66	67	58
80	172	125	109	102	118	104	95	110	96	86	105	84	75	76	67	69	59
85	176	128	112	104	121	107	97	112	98	88	107	85	76	77	68	70	60
90	180	131	114	107	123	109	100	114	101	90	108	87	78	79	70	71	61
95	184	134	117	109	125	111	102	116	103	92	110	89	79	80	71	73	62
200	187	137	119	112	128	113	104	118	105	94	112	90	81	82	72	74	63
10	195	142	124	116	133	117	108	122	108	98	116	93	83	84	74	76	65
20	202	148	130	121	137	122	112	126	112	101	119	96	85	87	76	79	67
30	210	154	135	126	142	126	115	131	115	104	123	99	87	89	78	81	69
40	217	160	140	131	147	130	119	135	119	107	126	101	90	91	80	83	71
50	225	165	145	136	152	134	123	139	122	110	130	104	92	94	82	85	72
60	232	171	150	140	157	138	127	143	126	113	134	107	94	96	84	87	74
70	240	177	155	145	161	142	131	147	129	116	137	110	96	99	86	90	76
80	247	182	160	150	166	146	134	152	133	119	141	113	98	101	88	92	78
90	255	188	165	155	171	150	138	156	136	122	144	115	101	103	90	94	80
300	262	194	170	160	176	154	142	160	140	125	148	118	103	106	92	96	81
10	270	199	175	164	181	158	146	164	143	128	152	121	105	108	94	98	83
20	277	205	181	169	185	162	150	168	146	131	155	123	107	110	96	100	85
30	285	211	186	174	190	166	153	173	149	133	159	125	109	112	97	103	87
40	292	217	191	179	195	170	157	177	152	136	162	128	112	115	99	105	88
50	300	222	196	184	200	174	161	181	155	138	166	130	114	117	101	107	90
60	307	228	201	188	205	178	165	185	158	141	170	133	116	119	102	109	92
70	315	234	206	193	209	182	169	189	161	144	173	135	118	121	104	111	93
80	322	239	211	198	214	186	172	194	164	146	177	137	120	123	106	113	95
90	330	245	216	203	219	190	176	198	167	149	180	140	123	126	107	115	97
400	337	251	221	208	224	194	180	202	170	151	184	142	125	128	109	117	98
10	345	256	226	212	228	198	183	206	172	153	187	144	126	130	111	119	100
20	352	262	232	217	233	201	186	210	174	155	190	146	128	131	112	121	102
30	360	268	237	222	237	205	190	213	176	157	193	148	130	133	114	123	103
40	367	274	242	227	242	208	193	217	178	159	196	150	131	135	116	124	105
50	375	279	247	232	246	212	196	221	180	160	199	152	133	137	117	126	106
60	382	285	252	236	251	215	199	225	182	162	202	154	134	139	119	128	108
70	390	291	257	241	255	219	202	229	184	164	205	156	136	140	120	130	110
80	397	296	262	246	260	222	206	232	187	165	208	157	138	142	122	132	111
90	405	302	267	251	264	226	209	236	189	168	211	159	139	144	124	133	113

Tariffer för fraktgods i vagnslaster

Kilo- meter	Fraktsatser i öre per 100 kilogram																
	T a r i f f																
	4	A 5	A 10	A 15	B 5	B 10	B 15	C 5	C 10	C 15	D 5	D 10	D 15	E 10	E 15	F 10	F 15
500	412	308	272	256	269	229	212	240	191	169	214	161	141	146	125	135	114
10	420	313	277	260	273	233	215	244	193	171	217	163	142	148	127	137	116
20	427	319	283	265	278	236	218	248	195	173	220	165	144	149	128	139	118
30	435	325	288	270	282	240	222	251	197	175	223	167	146	151	130	141	119
40	442	331	293	275	287	243	225	255	199	177	226	169	147	153	132	142	121
50	450	336	298	280	291	247	228	259	201	178	229	171	149	155	133	144	122
60	457	342	303	284	296	250	231	263	203	180	232	173	150	157	135	146	124
70	465	348	308	289	300	254	234	267	205	182	235	175	152	158	136	148	126
80	472	353	313	294	305	257	238	270	208	184	238	176	154	160	138	150	127
90	480	359	318	299	309	261	241	274	210	186	241	178	155	162	140	151	129
600	487	365	323	304	314	264	244	278	212	187	244	180	157	164	141	153	130
10	493	370	325	305	318	266	246	282	214	189	247	182	158	166	143	155	132
20	499	376	327	307	323	268	247	286	215	191	250	184	160	167	144	157	134
30	505	382	329	309	327	270	249	289	217	192	253	186	162	169	146	159	135
40	511	388	331	310	332	272	250	293	219	194	256	187	163	171	148	160	137
50	517	393	332	312	336	273	252	297	221	195	259	189	165	173	149	162	138
60	523	399	334	314	341	275	254	301	223	197	262	191	166	175	151	164	140
70	529	405	336	316	345	277	255	305	224	199	265	193	168	176	152	166	142
80	535	410	338	317	350	279	257	308	226	200	268	195	170	178	154	168	143
90	541	416	340	319	354	281	258	312	228	202	271	196	171	180	156	169	145
700	547	422	341	321	359	282	260	316	230	203	274	198	173	182	157	171	146
10	553	425	343	322	362	284	262	319	232	205	277	200	174	184	159	173	148
20	559	428	345	324	365	286	263	322	233	207	280	202	176	185	160	175	150
30	565	431	347	326	368	288	265	325	235	208	283	204	178	187	162	177	151
40	571	435	349	327	371	290	266	328	237	210	286	205	179	189	164	178	153
50	577	438	350	329	374	291	268	331	239	211	289	207	181	191	165	180	154
60	583	441	352	331	377	293	270	334	241	213	292	209	182	193	167	182	156
70	589	444	354	333	380	295	271	337	242	215	295	211	184	194	168	184	158
80	595	447	356	334	384	297	273	340	244	216	298	213	186	196	170	186	159
90	601	451	358	336	387	299	274	343	246	218	301	214	187	198	172	187	161
800	607	454	359	338	390	300	276	346	248	219	304	216	189	200	173	189	162
10	613	457	361	339	393	302	278	349	250	221	307	218	190	202	175	191	164
20	619	460	363	341	396	304	279	352	251	223	310	220	192	203	176	193	166
30	625	463	365	343	399	306	281	355	253	224	313	222	194	205	178	195	167
40	631	467	367	344	402	308	282	358	255	226	316	223	195	207	180	196	169
50	637	470	368	346	405	309	284	361	257	227	319	225	197	209	181	198	170
60	643	473	370	348	408	311	286	364	259	229	322	227	198	211	183	200	172
70	649	476	372	350	411	313	287	367	260	231	325	229	200	212	184	202	174
80	655	479	374	351	415	315	289	370	262	232	328	231	202	214	186	204	175
90	661	483	376	353	418	317	290	373	264	234	331	232	203	216	188	205	177
900	667	486	377	355	421	318	292	376	266	235	334	234	205	218	189	207	178
10	673	489	379	356	424	320	294	379	268	237	337	236	206	220	191	209	180
20	679	492	381	358	427	322	295	382	269	239	340	238	208	221	192	211	182
30	685	495	383	360	430	324	297	385	271	240	343	240	210	223	194	213	183
40	691	499	385	361	433	326	298	388	273	242	346	241	211	225	196	214	185
50	697	502	386	363	436	327	300	391	275	243	349	243	213	227	197	216	186
60	703	505	388	365	439	329	302	394	277	245	352	245	214	229	199	218	188
70	709	508	390	367	442	331	303	397	278	247	355	247	216	230	200	220	190
80	715	511	392	368	446	333	305	400	280	248	358	249	218	232	202	222	191
90	721	515	394	370	449	335	306	403	282	250	361	250	219	234	204	223	193

Tariffer för fraktgods i vagnslaster

Kilo- meter	Fraktsatser i öre per 100 kilogram																
	T a r i f f																
	4	A 5	A 10	A 15	B 5	B 10	B 15	C 5	C 10	C 15	D 5	D 10	D 15	E 10	E 15	F 10	F 15
1 000	727	518	395	372	452	336	308	406	284	251	364	252	221	236	205	225	194
10	733	521	397	373	455	338	310	409	286	253	367	254	222	238	207	227	196
20	739	524	399	375	458	340	311	412	287	255	370	256	224	239	208	229	198
30	745	527	401	377	461	342	313	415	289	256	373	258	226	241	210	231	199
40	751	531	403	378	464	344	314	418	291	258	376	259	227	243	212	232	201
50	757	534	404	380	467	345	316	421	293	259	379	261	229	245	213	234	202
60	763	537	406	382	470	347	318	424	295	261	382	263	230	247	215	236	204
70	769	540	408	384	473	349	319	427	296	263	385	265	232	248	216	238	206
80	775	543	410	385	477	351	321	430	298	264	388	267	234	250	218	240	207
90	781	547	412	387	480	353	322	433	300	266	391	268	235	252	220	241	209
1 100	787	550	413	389	483	354	324	436	302	267	394	270	237	254	221	243	210
10	793	553	415	390	486	356	326	439	304	269	397	272	238	256	223	245	212
20	799	556	417	392	489	358	327	442	305	271	400	274	240	257	224	247	214
30	805	559	419	394	492	360	329	445	307	272	403	276	242	259	226	249	215
40	811	563	421	395	495	362	330	448	309	274	406	277	243	261	228	250	217
50	817	566	422	397	498	363	332	451	311	275	409	279	245	263	229	252	218
60	823	569	424	399	501	365	334	454	313	277	412	281	246	265	231	254	220
70	829	572	426	401	504	367	335	457	314	279	415	283	248	266	232	256	222
80	835	575	428	402	508	369	337	460	316	280	418	285	250	268	234	258	223
90	841	579	430	404	511	371	338	463	318	282	421	286	251	270	236	259	225
1 200	847	582	431	406	514	372	340	466	320	283	424	288	253	272	237	261	226
10	853	585	433	407	517	374	342	469	322	285	427	290	254	274	239	263	228
20	859	588	435	409	520	376	343	472	323	287	430	292	256	275	240	265	230
30	865	591	437	411	523	378	345	475	325	288	433	294	258	277	242	267	231
40	871	595	439	412	526	380	346	478	327	290	436	295	259	279	244	268	233
50	877	598	440	414	529	381	348	481	329	291	439	297	261	281	245	270	234
60	883	601	442	416	532	383	350	484	331	293	442	299	262	283	247	272	236
70	889	604	444	418	535	385	351	487	332	295	445	301	264	284	248	274	238
80	895	607	446	419	539	387	353	490	334	296	448	303	266	286	250	276	239
90	901	611	448	421	542	389	354	493	336	298	451	304	267	288	252	277	241
1 300	907	614	449	423	545	390	356	496	338	299	454	306	269	290	253	279	242
10	913	617	451	424	548	392	358	499	340	301	457	308	270	292	255	281	244
20	919	620	453	426	551	394	359	502	341	303	460	310	272	293	256	283	246
30	925	623	455	428	554	396	361	505	343	304	463	312	274	295	258	285	247
40	931	627	457	429	557	398	362	508	345	306	466	313	275	297	260	286	249
50	937	630	458	431	560	399	364	511	347	307	469	315	277	299	261	288	250
60	943	633	460	433	563	401	366	514	349	309	472	317	278	301	263	290	252
70	949	636	462	435	566	403	367	517	350	311	475	319	280	302	264	292	254
80	955	639	464	436	570	405	369	520	352	312	478	321	282	304	266	294	255
90	961	643	466	438	573	407	370	523	354	314	481	322	283	306	268	295	257
1 400	967	646	467	440	576	408	372	526	356	315	484	324	285	308	269	297	258
10	973	649	469	441	579	410	374	529	358	317	487	326	286	310	271	299	260
20	979	652	471	443	582	412	375	532	359	319	490	328	288	311	272	301	262
30	985	655	473	445	585	414	377	535	361	320	493	330	290	313	274	303	263
40	991	659	475	446	588	416	378	538	363	322	496	331	291	315	276	304	265
50	997	662	476	448	591	417	380	541	365	323	499	333	293	317	277	306	266
60	1 003	665	478	450	594	419	382	544	367	325	502	335	294	319	279	308	268
70	1 009	668	480	452	597	421	383	547	368	327	505	337	296	320	280	310	270
80	1 015	671	482	453	601	423	385	550	370	328	508	339	298	322	282	312	271
90	1 021	675	484	455	604	425	386	553	372	330	511	340	299	324	284	313	273

Tariffer för fraktgods i vagnslaster

Kilo- meter	Fraktsatser i öre per 100 kilogram																
	T a r i f f																
	4	A 5	A 10	A 15	B 5	B 10	B 15	C 5	C 10	C 15	D 5	D 10	D 15	E 10	E 15	F 10	F 15
1 500	1 027	678	485	457	607	426	388	556	374	331	514	342	301	326	285	315	274
10	1 033	681	487	458	610	428	390	559	376	333	517	344	302	328	287	317	276
20	1 039	684	489	460	613	430	391	562	377	335	520	346	304	329	288	319	278
30	1 045	687	491	462	616	432	393	565	379	336	523	348	306	331	290	321	279
40	1 051	691	493	463	619	434	394	568	381	338	526	349	307	333	292	322	281
50	1 057	694	494	465	622	435	396	571	383	339	529	351	309	335	293	324	282
60	1 063	697	496	467	625	437	398	574	385	341	532	353	310	337	295	326	284
70	1 069	700	498	469	628	439	399	577	386	343	535	355	312	338	296	328	286
80	1 075	703	500	470	632	441	401	580	388	344	538	357	314	340	298	330	287
90	1 081	707	502	472	635	443	402	583	390	346	541	358	315	342	300	331	289
1 600	1 087	710	503	474	638	444	404	586	392	347	544	360	317	344	301	333	290
10	1 093	713	505	475	641	446	406	589	394	349	547	362	318	346	303	335	292
20	1 099	716	507	477	644	448	407	592	395	351	550	364	320	347	304	337	294
30	1 105	719	509	479	647	450	409	595	397	352	553	366	322	349	306	339	295
40	1 111	723	511	480	650	452	410	598	399	354	556	367	323	351	308	340	297
50	1 117	726	512	482	653	453	412	601	401	355	559	369	325	353	309	342	298
60	1 123	729	514	484	656	455	414	604	403	357	562	371	326	355	311	344	300
70	1 129	732	516	486	659	457	415	607	404	359	565	373	328	356	312	346	302
80	1 135	735	518	487	663	459	417	610	406	360	568	375	330	358	314	348	303
90	1 141	739	520	489	666	461	418	613	408	362	571	376	331	360	316	349	305
1 700	1 147	742	521	491	669	462	420	616	410	363	574	378	333	362	317	351	306
10	1 153	745	523	492	672	464	422	619	412	365	577	380	334	364	319	353	308
20	1 159	748	525	494	675	466	423	622	413	367	580	382	336	365	320	355	310
30	1 165	751	527	496	678	468	425	625	415	368	583	384	338	367	322	357	311
40	1 171	755	529	497	681	470	426	628	417	370	586	385	339	369	324	358	313
50	1 177	758	530	499	684	471	428	631	419	371	589	387	341	371	325	360	314
60	1 183	761	532	501	687	473	430	634	421	373	592	389	342	373	327	362	316
70	1 189	764	534	503	690	475	431	637	422	375	595	391	344	374	328	364	318
80	1 195	767	536	504	694	477	433	640	424	376	598	393	346	376	330	366	319
90	1 201	771	538	506	697	479	434	643	426	378	601	394	347	378	332	367	321
1 800	1 207	774	539	508	700	480	436	646	428	379	604	396	349	380	333	369	322
10	1 213	777	541	509	703	482	438	649	430	381	607	398	350	382	335	371	324
20	1 219	780	543	511	706	484	439	652	431	383	610	400	352	383	336	373	326
30	1 225	783	545	513	709	486	441	655	433	384	613	402	354	385	338	375	327
40	1 231	787	547	514	712	488	442	658	435	386	616	403	355	387	340	376	329
50	1 237	790	548	516	715	489	444	661	437	387	619	405	357	389	341	378	330
60	1 243	793	550	518	718	491	446	664	439	389	622	407	358	391	343	380	332
70	1 249	796	552	520	721	493	447	667	440	391	625	409	360	392	344	382	334
80	1 255	799	554	521	725	495	449	670	442	392	628	411	362	394	346	384	335
90	1 261	803	556	523	728	497	450	673	444	394	631	412	363	396	348	385	337
1 900	1 267	806	557	525	731	498	452	676	446	395	634	414	365	398	349	387	338
10	1 273	809	559	526	734	500	454	679	448	397	637	416	366	400	351	389	340
20	1 279	812	561	528	737	502	455	682	449	399	640	418	368	401	352	391	342
30	1 285	815	563	530	740	504	457	685	451	400	643	420	370	403	354	393	343
40	1 291	819	565	531	743	506	458	688	453	402	646	421	371	405	356	394	345
50	1 297	822	566	533	746	507	460	691	455	403	649	423	373	407	357	396	346
60	1 303	825	568	535	749	509	462	694	457	405	652	425	374	409	359	398	348
70	1 309	828	570	537	752	511	463	697	458	407	655	427	376	410	360	400	350
80	1 315	831	572	538	756	513	465	700	460	408	658	429	378	412	362	402	351
90	1 321	835	574	540	759	515	466	703	462	410	661	430	379	414	364	403	353

Tariffer för fraktgods i vagnslaster

Kilo- meter	Fraktsatser i öre per 100 kilogram																
	T a r i f f																
	4	A 5	A 10	A 15	B 5	B 10	B 15	C 5	C 10	C 15	D 5	D 10	D 15	E 10	E 15	F 10	F 15
2 000	1 327	838	575	542	762	516	468	706	464	411	664	432	381	416	365	405	354
10	1 333	841	577	543	765	518	470	709	466	413	667	434	382	418	367	407	356
20	1 339	844	579	545	768	520	471	712	467	415	670	436	384	419	368	409	358
30	1 345	847	581	547	771	522	473	715	469	416	673	438	386	421	370	411	359
40	1 351	851	583	548	774	524	474	718	471	418	676	439	387	423	372	412	361
50	1 357	854	584	550	777	525	476	721	473	419	679	441	389	425	373	414	362
60	1 363	857	586	552	780	527	478	724	475	421	682	443	390	427	375	416	364
70	1 369	860	588	554	783	529	479	727	476	423	685	445	392	428	376	418	366
80	1 375	863	590	555	787	531	481	730	478	424	688	447	394	430	378	420	367
90	1 381	867	592	557	790	533	482	733	480	426	691	448	395	432	380	421	369
2 100	1 387	870	593	559	793	534	484	736	482	427	694	450	397	434	381	423	370
10	1 393	873	595	560	796	536	486	739	484	429	697	452	398	436	383	425	372
20	1 399	876	597	562	799	538	487	742	485	431	700	454	400	437	384	427	374
30	1 405	879	599	564	802	540	489	745	487	432	703	456	402	439	386	429	375
40	1 411	883	601	565	805	542	490	748	489	434	706	457	403	441	388	430	377
50	1 417	886	602	567	808	543	492	751	491	435	709	459	405	443	389	432	378
60	1 423	889	604	569	811	545	494	754	493	437	712	461	406	445	391	434	380
70	1 429	892	606	571	814	547	495	757	494	439	715	463	408	446	392	436	382
80	1 435	895	608	572	818	549	497	760	496	440	718	465	410	448	394	438	383
90	1 441	899	610	574	821	551	498	763	498	442	721	466	411	450	396	439	385
2 200	1 447	902	611	576	824	552	500	766	500	443	724	468	413	452	397	441	386

Ilgods

Tariff Ig 2 för ilstykkegods

Fraktsatser i öre per 10 kilogram

Kilo- meter	Tariff Ig 2	Kilo- meter	Tariff Ig 2	Kilo- meter	Tariff Ig 2	Kilo- meter	Tariff Ig 2	Kilo- meter	Tariff Ig 2	Kilo- meter	Tariff Ig 2
10	8	100	59	450	143	900	207	1350	270	1800	333
12	9	5	61	60	145	10	208	60	271	10	334
14	10	10	62	70	146	20	210	70	273	20	336
16	12	15	64	80	148	30	211	80	274	30	337
18	13	20	66	90	149	40	213	90	276	40	339
20	14	25	68	500	151	50	214	1400	277	50	340
22	15	30	69	10	152	60	215	10	278	60	341
24	16	35	71	20	154	70	217	20	280	70	343
26	18	40	73	30	155	80	218	30	281	80	344
28	19	45	74	40	157	90	220	40	283	90	346
30	20	50	76	50	158	1000	221	50	284	1900	347
32	21	55	78	60	159	10	222	60	285	10	348
34	22	60	79	70	161	20	224	70	287	20	350
36	24	65	81	80	162	30	225	80	288	30	351
38	25	70	83	90	164	40	227	90	290	40	353
40	26	75	85	600	165	50	228	1500	291	50	354
42	27	80	86	10	166	60	229	10	292	60	355
44	28	85	88	20	168	70	231	20	294	70	357
46	30	90	90	30	169	80	232	30	295	80	358
48	31	95	91	40	171	90	234	40	297	90	360
50	32	200	93	50	172	1100	235	50	298	2000	361
52	33	10	95	60	173	10	236	60	299	10	362
54	34	20	97	70	175	20	238	70	301	20	364
56	35	30	99	80	176	30	239	80	302	30	365
58	36	40	101	90	178	40	241	90	304	40	367
60	37	50	104	700	179	50	242	1600	305	50	368
62	38	60	106	10	180	60	243	10	306	60	369
64	40	70	108	20	182	70	245	20	308	70	371
66	41	80	110	30	183	80	246	30	309	80	372
68	42	90	112	40	185	90	248	40	311	90	374
70	43	300	114	50	186	1200	249	50	312	2100	375
72	44	10	116	60	187	10	250	60	313	10	376
74	45	20	118	70	189	20	252	70	315	20	378
76	46	30	120	80	190	30	253	80	316	30	379
78	47	40	122	90	192	40	255	90	318	40	381
80	48	50	125	800	193	50	256	1700	319	50	382
82	49	60	127	10	194	60	257	10	320	60	383
84	50	70	129	20	196	70	259	20	322	70	385
86	51	80	131	30	197	80	260	30	323	80	386
88	53	90	133	40	199	90	262	40	325	90	388
90	54	400	135	50	200	1300	263	50	326	2200	389
92	55	10	137	60	201	10	264	60	327		
94	56	20	138	70	203	20	266	70	329		
96	57	30	140	80	204	30	267	80	330		
98	58	40	141	90	206	40	269	90	332		

Tariffer för ilgods i vagnslaster

Kilo- meter	Fraktsatser i öre per 100 kilogram				Kilo- meter	Fraktsatser i öre per 100 kilogram				Kilo- meter	Fraktsatser i öre per 100 kilogram			
	Tariff					Tariff					Tariff			
	Ig 4	Ig 5	Ig 10	Ig 15		Ig 4	Ig 5	Ig 10	Ig 15		Ig 4	Ig 5	Ig 10	Ig 15
10	55	49	39	35	100	196	139	120	111	450	658	489	435	4
12	59	51	41	37	5	202	144	125	115	60	671	499	444	4
14	62	53	43	39	10	209	149	129	119	70	684	509	453	4
16	65	55	45	41	15	216	154	134	124	80	697	519	462	4
18	68	57	47	42	20	222	159	138	128	90	711	529	471	4
20	71	59	48	44	25	229	164	143	132	500	724	539	480	4
22	74	61	50	46	30	235	169	147	136	10	737	549	489	4
24	77	63	52	47	35	242	174	152	140	20	750	559	498	4
26	80	65	54	49	40	249	179	156	145	30	763	569	507	4
28	84	67	56	51	45	255	184	161	149	40	777	579	516	4
30	87	69	57	52	50	262	189	165	153	50	790	589	525	4
32	90	71	59	54	55	268	194	170	157	60	803	599	534	4
34	93	73	61	56	60	275	199	174	161	70	816	609	543	5
36	96	75	63	57	65	282	204	179	166	80	829	619	552	5
38	99	77	65	59	70	288	209	183	170	90	843	629	561	5
40	102	79	66	61	75	295	214	188	174	600	856	639	570	5
42	105	81	68	62	80	301	219	192	178	10	866	649	574	5
44	109	83	70	64	85	308	224	197	182	20	877	659	577	5
46	112	85	72	66	90	315	229	201	187	30	887	669	580	5
48	115	87	74	67	95	321	234	206	191	40	898	679	583	5
50	118	89	75	69	200	328	239	210	195	50	908	689	586	5
52	121	91	77	71	10	341	249	219	203	60	919	699	590	5
54	124	93	79	72	20	354	259	228	212	70	929	709	593	5
56	127	95	81	74	30	367	269	237	220	80	940	719	596	5
58	130	97	83	76	40	381	279	246	229	90	950	729	599	5
60	133	99	84	77	50	394	289	255	237	700	961	739	602	5
62	137	101	86	79	60	407	299	264	245	10	971	745	606	5
64	140	103	88	81	70	420	309	273	254	20	982	751	609	5
66	143	105	90	83	80	433	319	282	262	30	992	756	612	5
68	146	107	92	84	90	447	329	291	271	40	1 003	762	615	5
70	149	109	93	86	300	460	339	300	279	50	1 013	767	618	5
72	152	111	95	88	10	473	349	309	287	60	1 024	773	622	5
74	155	113	97	89	20	486	359	318	296	70	1 034	779	625	5
76	158	115	99	91	30	499	369	327	304	80	1 045	784	628	5
78	162	117	101	93	40	513	379	336	313	90	1 055	790	631	5
80	165	119	102	94	50	526	389	345	321	800	1 066	795	634	5
82	168	121	104	96	60	539	399	354	329	10	1 076	801	638	5
84	171	123	106	98	70	552	409	363	338	20	1 087	807	641	5
86	174	125	108	99	80	565	419	372	346	30	1 097	812	644	6
88	177	127	110	101	90	579	429	381	355	40	1 108	818	647	6
90	180	129	111	103	400	592	439	390	363	50	1 118	823	650	6
92	183	131	113	104	10	605	449	399	371	60	1 129	829	654	6
94	187	133	115	106	20	618	459	408	380	70	1 139	835	657	6
96	190	135	117	108	30	631	469	417	388	80	1 150	840	660	6
98	193	137	119	109	40	645	479	426	397	90	1 160	846	663	6

Tariffer för ilgods i vagnslaster

Kilo- meter	Fraktsatser i öre per 100 kilogram				Kilo- meter	Fraktsatser i öre per 100 kilogram				Kilo- meter	Fraktsatser i öre per 100 kilogram			
	Tariff					Tariff					Tariff			
	Ig 4	Ig 5	Ig 10	Ig 15		Ig 4	Ig 5	Ig 10	Ig 15		Ig 4	Ig 5	Ig 10	Ig 15
00	1 171	851	666	621	1 350	1 643	1 103	810	756	1 800	2 116	1 355	954	891
10	1 181	857	670	624	60	1 654	1 109	814	759	10	2 126	1 361	958	894
20	1 192	863	673	627	70	1 664	1 115	817	762	20	2 137	1 367	961	897
30	1 202	868	676	630	80	1 675	1 120	820	765	30	2 147	1 372	964	900
40	1 213	874	679	633	90	1 685	1 126	823	768	40	2 158	1 378	967	903
50	1 223	879	682	636	1 400	1 696	1 131	826	771	50	2 168	1 383	970	906
60	1 234	885	686	639	10	1 706	1 137	830	774	60	2 179	1 389	974	909
70	1 244	891	689	642	20	1 717	1 143	833	777	70	2 189	1 395	977	912
80	1 255	896	692	645	30	1 727	1 148	836	780	80	2 200	1 400	980	915
90	1 265	902	695	648	40	1 738	1 154	839	783	90	2 210	1 406	983	918
00	1 276	907	698	651	50	1 748	1 159	842	786	1 900	2 221	1 411	986	921
10	1 286	913	702	654	60	1 759	1 165	846	789	10	2 231	1 417	990	924
20	1 297	919	705	657	70	1 769	1 171	849	792	20	2 242	1 423	993	927
30	1 307	924	708	660	80	1 780	1 176	852	795	30	2 252	1 428	996	930
40	1 318	930	711	663	90	1 790	1 182	855	798	40	2 263	1 434	999	933
50	1 328	935	714	666	1 500	1 801	1 187	858	801	50	2 273	1 439	1 002	936
60	1 339	941	718	669	10	1 811	1 193	862	804	60	2 284	1 445	1 006	939
70	1 349	947	721	672	20	1 822	1 199	865	807	70	2 294	1 451	1 009	942
80	1 360	952	724	675	30	1 832	1 204	868	810	80	2 305	1 456	1 012	945
90	1 370	958	727	678	40	1 843	1 210	871	813	90	2 315	1 462	1 015	948
00	1 381	963	730	681	50	1 853	1 215	874	816	2 000	2 326	1 467	1 018	951
10	1 391	969	734	684	60	1 864	1 221	878	819	10	2 336	1 473	1 022	954
20	1 402	975	737	687	70	1 874	1 227	881	822	20	2 347	1 479	1 025	957
30	1 412	980	740	690	80	1 885	1 232	884	825	30	2 357	1 484	1 028	960
40	1 423	986	743	693	90	1 895	1 238	887	828	40	2 368	1 490	1 031	963
50	1 433	991	746	696	1 600	1 906	1 243	890	831	50	2 378	1 495	1 034	966
60	1 444	997	750	699	10	1 916	1 249	894	834	60	2 389	1 501	1 038	969
70	1 454	1 003	753	702	20	1 927	1 255	897	837	70	2 399	1 507	1 041	972
80	1 465	1 008	756	705	30	1 937	1 260	900	840	80	2 410	1 512	1 044	975
90	1 475	1 014	759	708	40	1 948	1 266	903	843	90	2 420	1 518	1 047	978
00	1 486	1 019	762	711	50	1 958	1 271	906	846	2 100	2 431	1 523	1 050	981
10	1 496	1 025	766	714	60	1 969	1 277	910	849	10	2 441	1 529	1 054	984
20	1 507	1 031	769	717	70	1 979	1 283	913	852	20	2 452	1 535	1 057	987
30	1 517	1 036	772	720	80	1 990	1 288	916	855	30	2 462	1 540	1 060	990
40	1 528	1 042	775	723	90	2 000	1 294	919	858	40	2 473	1 546	1 063	993
50	1 538	1 047	778	726	1 700	2 011	1 299	922	861	50	2 483	1 551	1 066	996
60	1 549	1 053	782	729	10	2 021	1 305	926	864	60	2 494	1 557	1 070	999
70	1 559	1 059	785	732	20	2 032	1 311	929	867	70	2 504	1 563	1 073	1 002
80	1 570	1 064	788	735	30	2 042	1 316	932	870	80	2 515	1 568	1 076	1 005
90	1 580	1 070	791	738	40	2 053	1 322	935	873	90	2 525	1 574	1 079	1 008
00	1 591	1 075	794	741	50	2 063	1 327	938	876	2 200	2 536	1 579	1 082	1 011
10	1 601	1 081	798	744	60	2 074	1 333	942	879					
20	1 612	1 087	801	747	70	2 084	1 339	945	882					
30	1 622	1 092	804	750	80	2 095	1 344	948	885					
40	1 633	1 098	807	753	90	2 105	1 350	951	888					

Tariffer för levande djur

Kilo- meter	Levande djur av klass II										
	Antal djur per vagn										
	1—2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	För varje ytterligare djur
	Frakt per vagn, kronor										Kr.
10	9·90	10·80	11·70	12·60	13·50	14·50	15·40	16·30	17·20	18·10	0·92
12	10·30	11·20	12·20	13·10	14·10	15·00	16·00	16·90	17·90	18·80	0·95
14	10·60	11·60	12·60	13·50	14·50	15·50	16·40	17·40	18·40	19·30	0·97
16	10·90	11·90	12·90	13·90	14·90	15·90	16·90	17·90	18·90	19·90	1·00
18	11·40	12·40	13·40	14·40	15·40	16·50	17·50	18·50	19·50	20·50	1·02
20	11·70	12·70	13·80	14·80	15·80	16·90	17·90	19·00	20·00	21·00	1·04
22	12·00	13·10	14·20	15·20	16·30	17·40	18·40	19·50	20·60	21·60	1·07
24	12·40	13·50	14·60	15·70	16·80	17·90	19·00	20·10	21·20	22·20	1·09
26	12·80	13·90	15·00	16·10	17·20	18·40	19·50	20·60	21·70	22·80	1·12
28	13·20	14·30	15·50	16·60	17·70	18·90	20·00	21·20	22·30	23·40	1·14
30	13·50	14·70	15·80	17·00	18·10	19·30	20·50	21·60	22·80	23·90	1·16
32	13·80	15·00	16·20	17·40	18·60	19·80	21·00	22·20	23·40	24·50	1·19
34	14·30	15·50	16·70	17·90	19·10	20·30	21·50	22·70	23·90	25·10	1·21
36	14·60	15·80	17·10	18·30	19·50	20·80	22·00	23·30	24·60	25·70	1·24
38	14·90	16·20	17·40	18·70	19·90	21·20	22·50	23·70	25·00	26·20	1·26
40	15·30	16·60	17·90	19·20	20·40	21·70	23·00	24·30	25·60	26·80	1·28
42	15·70	17·00	18·30	19·60	20·90	22·20	23·50	24·80	26·10	27·40	1·31
44	16·00	17·30	18·60	20·00	21·30	22·60	24·00	25·30	26·60	27·90	1·33
46	16·40	17·80	19·10	20·50	21·80	23·20	24·60	25·90	27·30	28·60	1·36
48	16·70	18·10	19·50	20·90	22·20	23·60	25·00	26·40	27·80	29·10	1·38
50	17·00	18·40	19·80	21·20	22·60	24·00	25·40	26·80	28·20	29·60	1·40
52	17·50	18·90	20·30	21·80	23·20	24·60	26·10	27·50	28·90	30·30	1·43
54	17·80	19·20	20·70	22·10	23·60	25·00	26·50	27·90	29·40	30·80	1·45
56	18·20	19·70	21·20	22·70	24·10	25·60	27·10	28·60	30·10	31·50	1·48
58	18·50	20·00	21·50	23·00	24·50	26·00	27·50	29·00	30·50	32·00	1·50
60	18·90	20·40	21·90	23·40	24·90	26·50	28·00	29·50	31·00	32·50	1·52
62	19·30	20·80	22·40	23·90	25·50	27·00	28·60	30·10	31·70	33·20	1·55
64	19·60	21·20	22·80	24·30	25·90	27·50	29·00	30·60	32·20	33·70	1·57
66	19·90	21·50	23·10	24·70	26·30	27·90	29·50	31·10	32·70	34·30	1·60
68	20·40	22·00	23·60	25·20	26·80	28·50	30·10	31·70	33·30	34·90	1·62
70	20·70	22·30	24·00	25·60	27·20	28·90	30·50	32·20	33·80	35·40	1·64
72	21·00	22·70	24·40	26·00	27·70	29·40	31·00	32·70	34·40	36·00	1·67
74	21·40	23·10	24·80	26·50	28·20	29·90	31·60	33·30	35·00	36·60	1·69
76	21·80	23·50	25·20	26·90	28·60	30·40	32·10	33·80	35·50	37·20	1·72
78	22·20	23·90	25·70	27·40	29·10	30·90	32·60	34·40	36·10	37·80	1·74
80	22·50	24·30	26·00	27·80	29·50	31·30	33·10	34·80	36·60	38·30	1·76
82	22·80	24·60	26·40	28·20	30·00	31·80	33·60	35·40	37·20	38·90	1·79
84	23·30	25·10	26·90	28·70	30·50	32·30	34·10	35·90	37·70	39·50	1·81
86	23·60	25·40	27·30	29·10	30·90	32·80	34·60	36·50	38·30	40·10	1·84
88	23·90	25·80	27·60	29·50	31·30	33·20	35·10	36·90	38·80	40·60	1·86
90	24·30	26·20	28·10	30·00	31·80	33·70	35·60	37·50	39·40	41·20	1·88
92	24·70	26·60	28·50	30·40	32·30	34·20	36·10	38·00	39·90	41·80	1·91
94	25·00	26·90	28·80	30·80	32·70	34·60	36·60	38·50	40·40	42·30	1·93
96	25·40	27·40	29·30	31·30	33·20	35·20	37·20	39·10	41·10	43·00	1·96
98	25·70	27·70	29·70	31·70	33·60	35·60	37·60	39·60	41·60	43·50	1·98

Tariffer för levande djur

Kilo- meter	Levande djur av klass II										
	Antal djur per vagn										
	1-2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	För varje ytterligare djur
	Frakt per vagn, kronor										Kr.
100	26'00	28'00	30'00	32'00	34'00	36'00	38'00	40'00	42'00	44'00	2'00
5	27'00	29'10	31'10	33'20	35'20	37'30	39'40	41'40	43'50	45'50	2'06
10	27'90	30'00	32'10	34'20	36'30	38'50	40'60	42'70	44'80	46'90	2'12
15	28'80	31'00	33'20	35'40	37'50	39'70	41'90	44'10	46'30	48'40	2'18
20	29'70	31'90	34'20	36'40	38'60	40'90	43'10	45'40	47'60	49'80	2'24
25	30'50	32'80	35'10	37'40	39'70	42'00	44'30	46'60	48'90	51'20	2'30
30	31'50	33'90	36'20	38'60	40'90	43'30	45'70	48'00	50'40	52'70	2'36
35	32'40	34'80	37'20	39'60	42'00	44'50	46'90	49'30	51'70	54'10	2'42
40	33'30	35'80	38'30	40'80	43'20	45'70	48'20	50'70	53'20	55'60	2'48
45	34'20	36'70	39'30	41'80	44'30	46'90	49'40	52'00	54'50	57'00	2'54
50	35'00	37'60	40'20	42'80	45'40	48'00	50'60	53'20	55'80	58'40	2'60
55	36'00	38'70	41'30	44'00	46'60	49'30	52'00	54'60	57'30	59'90	2'66
60	36'90	39'60	42'30	45'00	47'70	50'50	53'20	55'90	58'60	61'30	2'72
65	37'80	40'60	43'40	46'20	48'90	51'70	54'50	57'30	60'10	62'80	2'78
70	38'70	41'50	44'40	47'20	50'00	52'90	55'70	58'60	61'40	64'20	2'84
75	39'50	42'40	45'30	48'20	51'10	54'00	56'90	59'80	62'70	65'60	2'90
80	40'50	43'50	46'40	49'40	52'30	55'30	58'30	61'20	64'20	67'10	2'96
85	41'40	44'40	47'40	50'40	53'40	56'50	59'50	62'50	65'50	68'50	3'02
90	42'30	45'40	48'50	51'60	54'60	57'70	60'80	63'90	67'00	70'00	3'08
95	43'20	46'30	49'50	52'60	55'70	58'90	62'00	65'20	68'30	71'40	3'14
200	44'00	47'20	50'40	53'60	56'80	60'00	63'20	66'40	69'60	72'80	3'20
10	45'90	49'20	52'50	55'80	59'10	62'50	65'80	69'10	72'40	75'70	3'32
20	47'70	51'10	54'60	58'00	61'40	64'90	68'30	71'80	75'20	78'60	3'44
30	49'50	53'10	56'60	60'20	63'70	67'30	70'90	74'40	78'00	81'50	3'56
40	51'30	55'00	58'70	62'40	66'00	69'70	73'40	77'10	80'80	84'40	3'68
50	53'00	56'80	60'60	64'40	68'20	72'00	75'80	79'60	83'40	87'20	3'80
60	54'90	58'80	62'70	66'60	70'50	74'50	78'40	82'30	86'20	90'10	3'92
70	56'70	60'70	64'80	68'80	72'80	76'90	80'90	85'00	89'00	93'00	4'04
80	58'50	62'70	66'80	71'00	75'10	79'30	83'50	87'60	91'80	95'90	4'16
90	60'30	64'60	68'90	73'20	77'40	81'70	86'00	90'30	94'60	98'80	4'28
300	62'00	66'40	70'80	75'20	79'60	84'00	88'40	92'80	97'20	101'60	4'40
10	63'90	68'40	72'90	77'40	81'90	86'50	91'00	95'50	100'00	104'50	4'52
20	65'70	70'30	75'00	79'60	84'20	88'90	93'50	98'20	102'80	107'40	4'64
30	67'50	72'30	77'00	81'80	86'50	91'30	96'10	100'80	105'60	110'30	4'76
40	69'30	74'20	79'10	84'00	88'80	93'70	98'60	103'50	108'40	113'20	4'88
50	71'00	76'00	81'00	86'00	91'00	96'00	101'00	106'00	111'00	116'00	5'00
60	72'90	78'00	83'10	88'20	93'30	98'50	103'60	108'70	113'80	118'90	5'12
70	74'70	79'90	85'20	90'40	95'60	100'90	106'10	111'40	116'60	121'80	5'24
80	76'50	81'90	87'20	92'60	97'90	103'30	108'70	114'00	119'40	124'70	5'36
90	78'30	83'80	89'30	94'80	100'20	105'70	111'20	116'70	122'20	127'60	5'48
400	80'00	85'60	91'20	96'80	102'40	108'00	113'60	119'20	124'80	130'40	5'60
10	81'60	87'30	93'00	98'70	104'40	110'10	115'80	121'50	127'20	132'90	5'70
20	83'20	89'00	94'80	100'60	106'40	112'20	118'00	123'80	129'60	135'40	5'80
30	84'80	90'70	96'60	102'50	108'40	114'30	120'20	126'10	132'00	137'90	5'90
40	86'40	92'40	98'40	104'40	110'40	116'40	122'40	128'40	134'40	140'40	6'00

Tariffer för levande djur

Kilo- meter	Levande djur av klass II											För varje ytterligare djur
	Antal djur per vagn											
	1—2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
	Frakt per vagn, kronor											
450	88:00	94:10	100:20	106:30	112:40	118:50	124:60	130:70	136:80	142:90	6:10	
60	89:60	95:80	102:00	108:20	114:40	120:60	126:80	133:00	139:20	145:40	6:20	
70	91:20	97:50	103:80	110:10	116:40	122:70	129:00	135:30	141:60	147:90	6:30	
80	92:80	99:20	105:60	112:00	118:40	124:80	131:20	137:60	144:00	150:40	6:40	
90	94:40	100:90	107:40	113:90	120:40	126:90	133:40	139:90	146:40	152:90	6:50	
500	96:00	102:60	109:20	115:80	122:40	129:00	135:60	142:20	148:80	155:40	6:60	
10	97:50	104:10	110:80	117:40	124:00	130:70	137:30	144:00	150:60	157:20	6:64	
20	98:90	105:60	112:30	119:00	125:60	132:30	139:00	145:70	152:40	159:00	6:68	
30	100:40	107:10	113:80	120:50	127:20	134:00	140:70	147:40	154:10	160:80	6:72	
40	101:80	108:60	115:30	122:10	128:80	135:60	142:40	149:10	155:90	162:60	6:76	
50	103:20	110:00	116:80	123:60	130:40	137:20	144:00	150:80	157:60	164:40	6:80	
60	104:70	111:50	118:40	125:20	132:00	138:90	145:70	152:60	159:40	166:20	6:84	
70	106:10	113:00	119:90	126:80	133:60	140:50	147:40	154:30	161:20	168:00	6:88	
80	107:60	114:50	121:40	128:30	135:20	142:20	149:10	156:00	162:90	169:80	6:92	
90	109:00	116:00	122:90	129:90	136:80	143:80	150:80	157:70	164:70	171:60	6:96	
600	110:40	117:40	124:40	131:40	138:40	145:40	152:40	159:40	166:40	173:40	7:00	
10	111:90	118:90	126:00	133:00	140:00	147:10	154:10	161:20	168:20	175:20	7:04	
20	113:30	120:40	127:50	134:60	141:60	148:70	155:80	162:90	170:00	177:00	7:08	
30	114:80	121:90	129:00	136:10	143:20	150:40	157:50	164:60	171:70	178:80	7:12	
40	116:20	123:40	130:50	137:70	144:80	152:00	159:20	166:30	173:50	180:60	7:16	
50	117:60	124:80	132:00	139:20	146:40	153:60	160:80	168:00	175:20	182:40	7:20	
60	119:10	126:30	133:60	140:80	148:00	155:30	162:50	169:80	177:00	184:20	7:24	
70	120:50	127:80	135:10	142:40	149:60	156:90	164:20	171:50	178:80	186:00	7:28	
80	122:00	129:30	136:60	143:90	151:20	158:60	165:90	173:20	180:50	187:80	7:32	
90	123:40	130:80	138:10	145:50	152:80	160:20	167:60	174:90	182:30	189:60	7:36	
700	124:80	132:20	139:60	147:00	154:40	161:80	169:20	176:60	184:00	191:40	7:40	
10	126:30	133:70	141:20	148:60	156:00	163:50	170:90	178:40	185:80	193:20	7:44	
20	127:70	135:20	142:70	150:20	157:60	165:10	172:60	180:10	187:60	195:00	7:48	
30	129:20	136:70	144:20	151:70	159:20	166:80	174:30	181:80	189:30	196:80	7:52	
40	130:60	138:20	145:70	153:30	160:80	168:40	176:00	183:50	191:10	198:60	7:56	
50	132:00	139:60	147:20	154:80	162:40	170:00	177:60	185:20	192:80	200:40	7:60	
60	133:50	141:10	148:80	156:40	164:00	171:70	179:30	187:00	194:60	202:20	7:64	
70	134:90	142:60	150:30	158:00	165:60	173:30	181:00	188:70	196:40	204:00	7:68	
80	136:40	144:10	151:80	159:50	167:20	175:00	182:70	190:40	198:10	205:80	7:72	
90	137:80	145:60	153:30	161:10	168:80	176:60	184:40	192:10	199:90	207:60	7:76	
800	139:20	147:00	154:80	162:60	170:40	178:20	186:00	193:80	201:60	209:40	7:80	
10	140:70	148:50	156:40	164:20	172:00	179:90	187:70	195:60	203:40	211:20	7:84	
20	142:10	150:00	157:90	165:80	173:60	181:50	189:40	197:30	205:20	213:00	7:88	
30	143:60	151:50	159:40	167:30	175:20	183:20	191:10	199:00	206:90	214:80	7:92	
40	145:00	153:00	160:90	168:90	176:80	184:80	192:80	200:70	208:70	216:60	7:96	
50	146:40	154:40	162:40	170:40	178:40	186:40	194:40	202:40	210:40	218:40	8:00	
60	147:90	155:90	164:00	172:00	180:00	188:10	196:10	204:20	212:20	220:20	8:04	
70	149:30	157:40	165:50	173:60	181:60	189:70	197:80	205:90	214:00	222:00	8:08	
80	150:80	158:90	167:00	175:10	183:20	191:40	199:50	207:60	215:70	223:80	8:12	
90	152:20	160:40	168:50	176:70	184:80	193:00	201:20	209:30	217:50	225:60	8:16	

Tariffer för levande djur

Kilo- meter	Levande djur av klass II										
	Antal djur per vagn										
	1-2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	För varje ytterligare djur
	Frakt per vagn, kronor										
	Kr.										
900	153.60	161.80	170.00	178.20	186.40	194.60	202.80	211.00	219.20	227.40	8.20
10	155.10	163.30	171.60	179.80	188.00	196.30	204.50	212.80	221.00	229.20	8.24
20	156.50	164.80	173.10	181.40	189.60	197.90	206.20	214.50	222.80	231.00	8.28
30	158.00	166.30	174.60	182.90	191.20	199.60	207.90	216.20	224.50	232.80	8.32
40	159.40	167.80	176.10	184.50	192.80	201.20	209.60	217.90	226.30	234.60	8.36
50	160.80	169.20	177.60	186.00	194.40	202.80	211.20	219.60	228.00	236.40	8.40
60	162.30	170.70	179.20	187.60	196.00	204.50	212.90	221.40	229.80	238.20	8.44
70	163.70	172.20	180.70	189.20	197.60	206.10	214.60	223.10	231.60	240.00	8.48
80	165.20	173.70	182.20	190.70	199.20	207.80	216.30	224.80	233.30	241.80	8.52
90	166.60	175.20	183.70	192.30	200.80	209.40	218.00	226.50	235.10	243.60	8.56
1000	168.00	176.60	185.20	193.80	202.40	211.00	219.60	228.20	236.80	245.40	8.60
10	169.50	178.10	186.80	195.40	204.00	212.70	221.30	230.00	238.60	247.20	8.64
20	170.90	179.60	188.30	197.00	205.60	214.30	223.00	231.70	240.40	249.00	8.68
30	172.40	181.10	189.80	198.50	207.20	216.00	224.70	233.40	242.10	250.80	8.72
40	173.80	182.60	191.30	200.10	208.80	217.60	226.40	235.10	243.90	252.60	8.76
50	175.20	184.00	192.80	201.60	210.40	219.20	228.00	236.80	245.60	254.40	8.80
60	176.70	185.50	194.40	203.20	212.00	220.90	229.70	238.60	247.40	256.20	8.84
70	178.10	187.00	195.90	204.80	213.60	222.50	231.40	240.30	249.20	258.00	8.88
80	179.60	188.50	197.40	206.30	215.20	224.20	233.10	242.00	250.90	259.80	8.92
90	181.00	190.00	198.90	207.90	216.80	225.80	234.80	243.70	252.70	261.60	8.96
1100	182.40	191.40	200.40	209.40	218.40	227.40	236.40	245.40	254.40	263.40	9.00
10	183.90	192.90	202.00	211.00	220.00	229.10	238.10	247.20	256.20	265.20	9.04
20	185.30	194.40	203.50	212.60	221.60	230.70	239.80	248.90	258.00	267.00	9.08
30	186.80	195.90	205.00	214.10	223.20	232.40	241.50	250.60	259.70	268.80	9.12
40	188.20	197.40	206.50	215.70	224.80	234.00	243.20	252.30	261.50	270.60	9.16
50	189.60	198.80	208.00	217.20	226.40	235.60	244.80	254.00	263.20	272.40	9.20
60	191.10	200.30	209.60	218.80	228.00	237.30	246.50	255.80	265.00	274.20	9.24
70	192.50	201.80	211.10	220.40	229.60	238.90	248.20	257.50	266.80	276.00	9.28
80	194.00	203.30	212.60	221.90	231.20	240.60	249.90	259.20	268.50	277.80	9.32
90	195.40	204.80	214.10	223.50	232.80	242.20	251.60	260.90	270.30	279.60	9.36
1200	196.80	206.20	215.60	225.00	234.40	243.80	253.20	262.60	272.00	281.40	9.40
10	198.30	207.70	217.20	226.60	236.00	245.50	254.90	264.40	273.80	283.20	9.44
20	199.70	209.20	218.70	228.20	237.60	247.10	256.60	266.10	275.60	285.00	9.48
30	201.20	210.70	220.20	229.70	239.20	248.80	258.30	267.80	277.30	286.80	9.52
40	202.60	212.20	221.70	231.30	240.80	250.40	260.00	269.50	279.10	288.60	9.56
50	204.00	213.60	223.20	232.80	242.40	252.00	261.60	271.20	280.80	290.40	9.60
60	205.50	215.10	224.80	234.40	244.00	253.70	263.30	273.00	282.60	292.20	9.64
70	206.90	216.60	226.30	236.00	245.60	255.30	265.00	274.70	284.40	294.00	9.68
80	208.40	218.10	227.80	237.60	247.20	257.00	266.70	276.40	286.10	295.80	9.72
90	209.80	219.60	229.30	239.10	248.80	258.60	268.40	278.10	287.90	297.60	9.76
1300	211.20	221.00	230.80	240.60	250.40	260.20	270.00	279.80	289.60	299.40	9.80
10	212.70	222.50	232.40	242.20	252.00	261.90	271.70	281.60	291.40	301.20	9.84
20	214.10	224.00	233.90	243.80	253.60	263.50	273.40	283.30	293.20	303.00	9.88
30	215.60	225.50	235.40	245.30	255.20	265.20	275.10	285.00	294.90	304.80	9.92
40	217.00	227.00	236.90	246.90	256.80	266.80	276.80	286.70	296.70	306.60	9.96

Tariffer för levande djur

Kilo- meter	Levande djur av klass II										
	Antal djur per vagn										
	1-2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	För varje ytterligare djur
	Frakt per vagn, kronor										Kr.
1350	218 ⁴⁰	228 ⁴⁰	238 ⁴⁰	248 ⁴⁰	258 ⁴⁰	268 ⁴⁰	278 ⁴⁰	288 ⁴⁰	298 ⁴⁰	308 ⁴⁰	10 ⁰⁰
60	219 ⁹⁰	229 ⁹⁰	240 ⁰⁰	250 ⁰⁰	260 ⁰⁰	270 ¹⁰	280 ¹⁰	290 ²⁰	300 ²⁰	310 ²⁰	10 ⁰⁴
70	221 ⁸⁰	231 ⁴⁰	241 ⁵⁰	251 ⁶⁰	261 ⁶⁰	271 ⁷⁰	281 ⁸⁰	291 ⁹⁰	302 ⁰⁰	312 ⁰⁰	10 ⁰⁸
80	222 ⁸⁰	232 ⁹⁰	243 ⁰⁰	253 ¹⁰	263 ²⁰	273 ⁴⁰	283 ⁵⁰	293 ⁶⁰	303 ⁷⁰	313 ⁸⁰	10 ¹²
90	224 ²⁰	234 ⁴⁰	244 ⁵⁰	254 ⁷⁰	264 ⁸⁰	275 ⁰⁰	285 ²⁰	295 ³⁰	305 ⁵⁰	315 ⁶⁰	10 ¹⁶
1400	225 ⁶⁰	235 ⁸⁰	246 ⁰⁰	256 ²⁰	266 ⁴⁰	276 ⁶⁰	286 ⁸⁰	297 ⁰⁰	307 ²⁰	317 ⁴⁰	10 ²⁰
10	227 ¹⁰	237 ³⁰	247 ⁶⁰	257 ⁸⁰	268 ⁰⁰	278 ³⁰	288 ⁵⁰	298 ⁸⁰	309 ⁰⁰	319 ²⁰	10 ²⁴
20	228 ⁵⁰	238 ⁸⁰	249 ¹⁰	259 ⁴⁰	269 ⁶⁰	279 ⁹⁰	290 ²⁰	300 ⁵⁰	310 ⁸⁰	321 ⁰⁰	10 ²⁸
30	230 ⁰⁰	240 ³⁰	250 ⁶⁰	260 ⁹⁰	271 ²⁰	281 ⁶⁰	291 ⁹⁰	302 ²⁰	312 ⁵⁰	322 ⁸⁰	10 ³²
40	231 ⁴⁰	241 ⁸⁰	252 ¹⁰	262 ⁵⁰	272 ⁸⁰	283 ²⁰	293 ⁶⁰	303 ⁹⁰	314 ³⁰	324 ⁶⁰	10 ³⁶
50	232 ⁸⁰	243 ²⁰	253 ⁶⁰	264 ⁰⁰	274 ⁴⁰	284 ⁸⁰	295 ²⁰	305 ⁶⁰	316 ⁰⁰	326 ⁴⁰	10 ⁴⁰
60	234 ³⁰	244 ⁷⁰	255 ²⁰	265 ⁶⁰	276 ⁰⁰	286 ⁵⁰	296 ⁹⁰	307 ⁴⁰	317 ⁸⁰	328 ²⁰	10 ⁴⁴
70	235 ⁷⁰	246 ²⁰	256 ⁷⁰	267 ²⁰	277 ⁶⁰	288 ¹⁰	298 ⁶⁰	309 ¹⁰	319 ⁶⁰	330 ⁰⁰	10 ⁴⁸
80	237 ²⁰	247 ⁷⁰	258 ²⁰	268 ⁷⁰	279 ²⁰	289 ⁸⁰	300 ³⁰	310 ⁸⁰	321 ³⁰	331 ⁸⁰	10 ⁵²
90	238 ⁶⁰	249 ²⁰	259 ⁷⁰	270 ³⁰	280 ⁸⁰	291 ⁴⁰	302 ⁰⁰	312 ⁵⁰	323 ¹⁰	333 ⁶⁰	10 ⁵⁶
1500	240 ⁰⁰	250 ⁶⁰	261 ²⁰	271 ⁸⁰	282 ⁴⁰	293 ⁰⁰	303 ⁶⁰	314 ²⁰	324 ⁸⁰	335 ⁴⁰	10 ⁶⁰
10	241 ⁵⁰	252 ¹⁰	262 ⁸⁰	273 ⁴⁰	284 ⁰⁰	294 ⁷⁰	305 ³⁰	316 ⁰⁰	326 ⁶⁰	337 ²⁰	10 ⁶⁴
20	242 ⁹⁰	253 ⁶⁰	264 ³⁰	275 ⁰⁰	285 ⁶⁰	296 ³⁰	307 ⁰⁰	317 ⁷⁰	328 ⁴⁰	339 ⁰⁰	10 ⁶⁸
30	244 ⁴⁰	255 ¹⁰	265 ⁸⁰	276 ⁵⁰	287 ²⁰	298 ⁰⁰	308 ⁷⁰	319 ⁴⁰	330 ¹⁰	340 ⁸⁰	10 ⁷²
40	245 ⁸⁰	256 ⁶⁰	267 ³⁰	278 ¹⁰	288 ⁸⁰	299 ⁶⁰	310 ⁴⁰	321 ¹⁰	331 ⁹⁰	342 ⁶⁰	10 ⁷⁶
50	247 ²⁰	258 ⁰⁰	268 ⁸⁰	279 ⁶⁰	290 ⁴⁰	301 ²⁰	312 ⁰⁰	322 ⁸⁰	333 ⁶⁰	344 ⁴⁰	10 ⁸⁰
60	248 ⁷⁰	259 ⁵⁰	270 ⁴⁰	281 ²⁰	292 ⁰⁰	302 ⁹⁰	313 ⁷⁰	324 ⁶⁰	335 ⁴⁰	346 ²⁰	10 ⁸⁴
70	250 ¹⁰	261 ⁰⁰	271 ⁹⁰	282 ⁸⁰	293 ⁶⁰	304 ⁵⁰	315 ⁴⁰	326 ³⁰	337 ²⁰	348 ⁰⁰	10 ⁸⁸
80	251 ⁶⁰	262 ⁵⁰	273 ⁴⁰	284 ³⁰	295 ²⁰	306 ²⁰	317 ¹⁰	328 ⁰⁰	338 ⁹⁰	349 ⁸⁰	10 ⁹²
90	253 ⁰⁰	264 ⁰⁰	274 ⁹⁰	285 ⁹⁰	296 ⁸⁰	307 ⁸⁰	318 ⁸⁰	329 ⁷⁰	340 ⁷⁰	351 ⁶⁰	10 ⁹⁶
1600	254 ⁴⁰	265 ⁴⁰	276 ⁴⁰	287 ⁴⁰	298 ⁴⁰	309 ⁴⁰	320 ⁴⁰	331 ⁴⁰	342 ⁴⁰	353 ⁴⁰	11 ⁰⁰
10	255 ⁹⁰	266 ⁹⁰	278 ⁰⁰	289 ⁰⁰	300 ⁰⁰	311 ¹⁰	322 ¹⁰	333 ²⁰	344 ²⁰	355 ²⁰	11 ⁰⁴
20	257 ³⁰	268 ⁴⁰	279 ⁵⁰	290 ⁶⁰	301 ⁶⁰	312 ⁷⁰	323 ⁸⁰	334 ⁹⁰	346 ⁰⁰	357 ⁰⁰	11 ⁰⁸
30	258 ⁸⁰	269 ⁹⁰	281 ⁰⁰	292 ¹⁰	303 ²⁰	314 ⁴⁰	325 ⁵⁰	336 ⁶⁰	347 ⁷⁰	358 ⁸⁰	11 ¹²
40	260 ²⁰	271 ⁴⁰	282 ⁵⁰	293 ⁷⁰	304 ⁸⁰	316 ⁰⁰	327 ²⁰	338 ³⁰	349 ⁵⁰	360 ⁶⁰	11 ¹⁶
50	261 ⁶⁰	272 ⁸⁰	284 ⁰⁰	295 ²⁰	306 ⁴⁰	317 ⁶⁰	328 ⁸⁰	340 ⁰⁰	351 ²⁰	362 ⁴⁰	11 ²⁰
60	263 ¹⁰	274 ³⁰	285 ⁶⁰	296 ⁸⁰	308 ⁰⁰	319 ³⁰	330 ⁵⁰	341 ⁸⁰	353 ⁰⁰	364 ²⁰	11 ²⁴
70	264 ⁵⁰	275 ⁸⁰	287 ¹⁰	298 ⁴⁰	309 ⁶⁰	320 ⁹⁰	332 ²⁰	343 ⁵⁰	354 ⁸⁰	366 ⁰⁰	11 ²⁸
80	266 ⁰⁰	277 ³⁰	288 ⁶⁰	299 ⁹⁰	311 ²⁰	322 ⁶⁰	333 ⁹⁰	345 ²⁰	356 ⁵⁰	367 ⁸⁰	11 ³²
90	267 ⁴⁰	278 ⁸⁰	290 ¹⁰	301 ⁵⁰	312 ⁸⁰	324 ²⁰	335 ⁶⁰	346 ⁹⁰	358 ³⁰	369 ⁶⁰	11 ³⁶
1700	268 ⁸⁰	280 ²⁰	291 ⁶⁰	303 ⁰⁰	314 ⁴⁰	325 ⁸⁰	337 ²⁰	348 ⁶⁰	360 ⁰⁰	371 ⁴⁰	11 ⁴⁰
10	270 ³⁰	281 ⁷⁰	293 ²⁰	304 ⁶⁰	316 ⁰⁰	327 ⁵⁰	338 ⁹⁰	350 ⁴⁰	361 ⁸⁰	373 ²⁰	11 ⁴⁴
20	271 ⁷⁰	283 ²⁰	294 ⁷⁰	306 ²⁰	317 ⁶⁰	329 ¹⁰	340 ⁶⁰	352 ¹⁰	363 ⁶⁰	375 ⁰⁰	11 ⁴⁸
30	273 ²⁰	284 ⁷⁰	296 ²⁰	307 ⁷⁰	319 ²⁰	330 ⁸⁰	342 ³⁰	353 ⁸⁰	365 ³⁰	376 ⁸⁰	11 ⁵²
40	274 ⁶⁰	286 ²⁰	297 ⁷⁰	309 ³⁰	320 ⁸⁰	332 ⁴⁰	344 ⁰⁰	355 ⁵⁰	367 ¹⁰	378 ⁶⁰	11 ⁵⁶
50	276 ⁰⁰	287 ⁶⁰	299 ²⁰	310 ⁸⁰	322 ⁴⁰	334 ⁰⁰	345 ⁶⁰	357 ²⁰	368 ⁸⁰	380 ⁴⁰	11 ⁶⁰
60	277 ⁵⁰	289 ¹⁰	300 ⁸⁰	312 ⁴⁰	324 ⁰⁰	335 ⁷⁰	347 ³⁰	359 ⁰⁰	370 ⁶⁰	382 ²⁰	11 ⁶⁴
70	278 ⁹⁰	290 ⁶⁰	302 ²⁰	314 ⁰⁰	325 ⁶⁰	337 ³⁰	349 ⁰⁰	360 ⁷⁰	372 ⁴⁰	384 ⁰⁰	11 ⁶⁸
80	280 ⁴⁰	292 ¹⁰	303 ⁸⁰	315 ⁵⁰	327 ²⁰	339 ⁰⁰	350 ⁷⁰	362 ⁴⁰	374 ¹⁰	385 ⁸⁰	11 ⁷²
90	281 ⁸⁰	293 ⁶⁰	305 ³⁰	317 ¹⁰	328 ⁸⁰	340 ⁶⁰	352 ⁴⁰	364 ¹⁰	375 ⁹⁰	387 ⁶⁰	11 ⁷⁶

Tariffer för levande djur

Kilo- meter	Levande djur av klass II										
	Antal djur per vagn										
	1—2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	För varje ytterligare djur
	Frakt per vagn, kronor										Kr.
1800	283.20	295.00	306.80	318.60	330.40	342.20	354.00	365.80	377.60	389.40	11.80
10	284.70	296.50	308.40	320.20	332.00	343.90	355.70	367.60	379.40	391.20	11.84
20	286.10	298.00	309.90	321.80	333.60	345.50	357.40	369.30	381.20	393.00	11.88
30	287.60	299.50	311.40	323.30	335.20	347.20	359.10	371.00	382.90	394.80	11.92
40	289.00	301.00	312.90	324.90	336.80	348.80	360.80	372.70	384.70	396.60	11.96
50	290.40	302.40	314.40	326.40	338.40	350.40	362.40	374.40	386.40	398.40	12.00
60	291.90	303.90	316.00	328.00	340.00	352.10	364.10	376.20	388.20	400.20	12.04
70	293.30	305.40	317.50	329.60	341.60	353.70	365.80	377.90	390.00	402.00	12.08
80	294.80	306.90	319.00	331.10	343.20	355.40	367.50	379.60	391.70	403.80	12.12
90	296.20	308.40	320.50	332.70	344.80	357.00	369.20	381.30	393.50	405.60	12.16
1900	297.60	309.80	322.00	334.20	346.40	358.60	370.80	383.00	395.20	407.40	12.20
10	299.10	311.30	323.60	335.80	348.00	360.30	372.50	384.80	397.00	409.20	12.24
20	300.50	312.80	325.10	337.40	349.60	361.90	374.20	386.50	398.80	411.00	12.28
30	302.00	314.30	326.60	338.90	351.20	363.60	375.90	388.20	400.50	412.80	12.32
40	303.40	315.80	328.10	340.50	352.80	365.20	377.60	389.90	402.30	414.60	12.36
50	304.80	317.20	329.60	342.00	354.40	366.80	379.20	391.60	404.00	416.40	12.40
60	306.30	318.70	331.20	343.60	356.00	368.50	380.90	393.40	405.80	418.20	12.44
70	307.70	320.20	332.70	345.20	357.60	370.10	382.60	395.10	407.60	420.00	12.48
80	309.20	321.70	334.20	346.70	359.20	371.80	384.30	396.80	409.30	421.80	12.52
90	310.60	323.20	335.70	348.30	360.80	373.40	386.00	398.50	411.10	423.60	12.56
2000	312.00	324.60	337.20	349.80	362.40	375.00	387.60	400.20	412.80	425.40	12.60
10	313.50	326.10	338.80	351.40	364.00	376.70	389.30	402.00	414.60	427.20	12.64
20	314.90	327.60	340.30	353.00	365.60	378.30	391.00	403.70	416.40	429.00	12.68
30	316.40	329.10	341.80	354.50	367.20	380.00	392.70	405.40	418.10	430.80	12.72
40	317.80	330.60	343.30	356.10	368.80	381.60	394.40	407.10	419.90	432.60	12.76
50	319.20	332.00	344.80	357.60	370.40	383.20	396.00	408.80	421.60	434.40	12.80
60	320.70	333.50	346.40	359.20	372.00	384.90	397.70	410.60	423.40	436.20	12.84
70	322.10	335.00	347.90	360.80	373.60	386.50	399.40	412.30	425.20	438.00	12.88
80	323.60	336.50	349.40	362.30	375.20	388.20	401.10	414.00	426.90	439.80	12.92
90	325.00	338.00	350.90	363.90	376.80	389.80	402.80	415.70	428.70	441.60	12.96
2100	326.40	339.40	352.40	365.40	378.40	391.40	404.40	417.40	430.40	443.40	13.00
10	327.90	340.90	354.00	367.00	380.00	393.10	406.10	419.20	432.20	445.20	13.04
20	329.30	342.40	355.50	368.60	381.60	394.70	407.80	420.90	434.00	447.00	13.08
30	330.80	343.90	357.00	370.10	383.20	396.40	409.50	422.60	435.70	448.80	13.12
40	332.20	345.40	358.50	371.70	384.80	398.00	411.20	424.30	437.50	450.60	13.16
50	333.60	346.80	360.00	373.20	386.40	399.60	412.80	426.00	439.20	452.40	13.20
60	335.10	348.30	361.60	374.80	388.00	401.30	414.50	427.80	441.00	454.20	13.24
70	336.50	349.80	363.10	376.40	389.60	402.90	416.20	429.50	442.80	456.00	13.28
80	338.00	351.30	364.60	377.90	391.20	404.60	417.90	431.20	444.50	457.80	13.32
90	339.40	352.80	366.10	379.50	392.80	406.20	419.60	432.90	446.30	459.60	13.36
2200	340.80	354.20	367.60	381.00	394.40	407.80	421.20	434.60	448.00	461.40	13.40

Speciell motivering till taxeförslaget.

Det förslag till taxa, som järnvägsstyrelsens utredning framlagt, avviker i formellt hänseende väsentligt från nuvarande taxa. Den bristande överskådlichkeit hos sistnämnda taxa, som uppstått främst genom senare gjorda tillägg, liksom närmast omfattningen av föreslagna sakliga ändringar föranledde utredningen företaga en till grunden gående omredigering av densamma. Utredningen önskade därvid åstadkomma en sådan uppställning och indelning av taxan, att den bleve mera överskådlig än den nuvarande, varigenom trafikanter och personal skulle lättare finna sig tillrätta i densamma. Kommittén har funnit dessa synpunkter erkännansvärda och har därför anslutit sitt taxeförslag till den formella uppställning, som utredningen härutinnan föreslagit, samt till förslaget, att nuvarande taxa redan vid Kungl. Maj:ts fastställande av densamma uppdelas i tvenne publikationer, persontaxa och godstaxa. I motsats till utredningen föreslår emellertid kommittén, att bestämmelserna för expressgods intagas i den av Kungl. Maj:t fastställda persontaxan, men ifrågasätter, att dessutom sagda bestämmelser på lämpligt sätt återges även i den för allmänheten avsedda godstaxepublikation, som utgives av järnvägsstyrelsen. Kommittén förutsätter, att de formella ändringar av persontaxan, som nödvändiggöras av nyssnämnda uppdelning, komma att föreslås av järnvägsstyrelsen.

I likhet med utredningen föreslår kommittén, att de i nuvarande taxa angivna reglerna för tariffernas uträknande uteslutas ur taxepublikationen och att i stället själva tarifferna för förekommande avstånd intagas däri.

Utredningen har funnit angeläget att i taxepublikationen så vitt möjligt undvika hänvisningar till i andra paragrafer intagna bestämmelser. Kommittén har härutinnan icke funnit anledning vidtaga någon ändring men föreslår såsom ur praktisk synpunkt lämpligt att omedelbart under vissa rubriker, som avse grundläggande allmänna bestämmelser, hänvisa till paragrafer, där under andra rubriker förekomma tillhörande särbestämmelser.

Kommittén övergår härefter till att paragrafvis redogöra för de ändringar av såväl saklig som formell natur, som kommittén föreslår i det av järnvägsstyrelsens utredning framlagda taxeförslaget.

§ 4.

Denna paragraf har givits en från utredningens förslag väsentligen avvikande formulering, enär kommittén — bland annat med hänsyn till trafikstadgans bestämmelser — ansett lämpligt angiva icke endast, när gods skall

fraktberäknas såsom vagnslastgods respektive styckegods, utan jämväl vad som skall betraktas som vagnslastgods respektive styckegods.

§ 8.

Benämningen »tariffavstånd» föreslås införd i stället för »befordringsavstånd».

§ 12.

Utredningen har föreslagit viss ändring av nuvarande bestämmelser om fraktberäkning i de fall trafikant begär uteslutande förfoganderätt över viss vagn, innebärande förenkling men även i fråga om vagnslaster under 10 ton skärpning av villkoren — det sista motiverat med att järnvägen på grund av ökningen av vagnarnas genomsnittliga lastförmåga bör erhålla större totalfrakt. Kommittén anser dock, att denna skärpning ej bör genomföras, och föreslår därför för dessa mindre vagnslaster bibehållande i sak av nuvarande bestämmelser. I fråga om vagnslaster om minst 10 ton biträder kommittén utredningens förslag, att nuvarande tilläggsavgift borttages.

§ 14.

Kommittén har föreslagit en mindre ändring av utredningens förslag beträffande fraktberäkning vid samlastning av olika slags gods, när två eller flera av de i vagnslasten ingående största delarna ha samma vikt men den sammanlagda vikten icke uppgår till den högre vikt, för vilken frakt skall erläggas för ernående av billigaste befordringsavgift. Kommittén föreslår, att den »felande» viktmängden lägges till den lägst tarifferade av dessa delar i stället för till den högst tarifferade såsom utredningen föreslagit.

§ 15.

Kommittén har ansett lämpligt föreslå, att i anmärkning till paragrafen angivas de huvudsakliga fall, då befordring i sluten vagn eller i öppen vagn med presenning är föreskriven. I övrigt hänvisas till kap. VII.

§§ 16, 17.

Beträffande de av kommittén föreslagna sakliga ändringarna av utredningens förslag hänvisas till kap. VI.

§ 20.

Utredningen har för explosiva varor av första klass föreslagit de vagnslasttariffer, som i nya tariffschema närmast motsvara nu gällande tariffer, med oförändrad höjning av 50 procent. Kommittén finner det emellertid lämpligare att anknyta fraktberäkningen till de mot lastvikterna svarande tarifferna, 4 för 2½ ton, A 5 för 5 ton och A 10 för 10 ton, varvid avgiftshöjningen bör bestämmas till 100 procent. Härigenom uppstå tariffsänkningar gentemot nuvarande avgifter utom för 2½-tons sändningar på långa avstånd.

För styckegods föreslår kommittén i likhet med utredningen, att frakten beräknas enligt tariff 2 förhöjd med 50 procent men att minsta fraktdragande vikt fastställs till för denna styckegodstariff allmänt gällande 60 kg i stället för 20 kg, som nu gäller och som även av utredningen föreslagits.

§ 22.

Med anledning av skriftväxling mellan järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen angående taxering av transformatorer monterade å järnvägsvagnar, vilken skriftväxling delgivits kommittén för övervägande, har frågan om tarifiering icke endast av egentliga järnvägsfordon utan även av maskiner, apparater och redskap, som vid järnvägsbefordran kunna rulla å egna hjul, upptagits till behandling av kommittén. Därvid har i fråga om egentliga järnvägsfordon (fordon för utförande av järnvägstrafik), såsom lok, tenderar, motorvagnar, person- och godsvagnar ävensom cisternvagnar och specialvagnar, föreslagits lägre tarifiering, när dessa försändas för ägande svensk järnvägs räkning än vid försändning i andra fall och likaså, analogt med vad som i viss omfattning gäller för transport av vissa maskiner och dylikt, lägre tariff för begagnade fordon än för nya.

Den föreslagna tariffklassen E respektive C för nya järnvägsfordon vid försändning för ägande svensk järnvägs räkning respektive i andra fall har föreslagits böra gälla även ovannämnda maskiner etc., som äro fast förbundna med underreden för transport å järnväg och rulla å egna hjul och i detta fall oavsett om de äro nya eller begagnade. Hit räknas bl. a. transformatorer, omformare, grävmaskiner, kranar och snöplogar.

§ 23.

Med hänsyn till önskvärldheten av att underlätta användningen inom lantbruket av det relativt nya foderkonserveringsmedlet »AIV-lösning» har kommittén föreslagit till sex månader utsträckt återsändningsfrist för sådant emballage, damejeanner, som innehållit dylik lösning.

§ 24.

Se kap. VII angående träkolstransporter.

§ 26.

Utredningen har föreslagit, att för sändning innehållande långt men ej samtidigt omfångsrikt gods bestämmelsen om att minsta fraktdragande vikt skall utgöra 1 000 kg för varje använd vagn under angiven förutsättning icke skall tillämpas, därest godsets längd understiger 10 m. Kommittén har funnit denna bestämmelse för sträng i fråga om föremål av över 10 m längd och föreslår, att bestämmelsen icke heller skall tillämpas, då godsets längd överstiger 10 m, men att vid sådant fall frakten skall i nära anslutning till viss

bestämmelse i nu gällande taxa beräknas efter godsets med 50 procent förhöjda vikt.

§ 29.

Utredningens förslag har ansetts böra ändras så, att frakt skall beräknas för minst 10 ton per vagn vid befordring även i andra privatvagnar än cisternvagnar.

§ 32.

För de av kommittén föreslagna bestämmelserna avseende befordring i varm- och kylvagn hänvisas till kap. VII.

§ 33.

I denna paragraf ha införts jämlikt Kungl. brev den 15 juli 1921 gällande bestämmelser om avgiftsberäkning vid befordring under s. k. avkopplingsförbud. Kommittén förutsätter härvid som villkor, att för befordringssättet erforderliga bestämmelser genom föranstaltande av järnvägsmyndigheten komma att bli vederbörligen intagna i järnvägstrafikstadgan.

§§ 35—40.

Kommittén föreslår att, såsom skett beträffande godstarifferna, schemat för djurtariffernas beräkning uteslutes ur taxan. På grund härav har viss formell omarbetning av bestämmelserna företagits.

§§ 41, 42.

Kommittén har av praktiska skäl avseende taxepublikationens användning föreslagit att till detta avsnitt flytta bestämmelserna om avgiftsberäkning för lastning och lossning samt för vägning och räkning av gods, vilka innehållas i §§ 33 respektive 34 av utredningens taxeförslag.

§ 43.

Med hänsyn till ändrade förhållanden på transportmarknaden har järnvägsstyrelsen funnit sig nödsakad att tills vidare medgiva viss lindring i fråga om debitering av magasinsspengar för paketgods. Sålunda uttagas dylika avgifter icke för de 14 första dygnen efter avhämtningsfristens utgång, varjämte avgiften bestämts till 10 öre per dygn och kolli. Kommittén föreslår intagande av dessa bestämmelser i taxan.

Beträffande vagnspengar föreslås ingen ändring, men kommittén förutsätter att, när på grund av otjänlig väderlek eller andra omständigheter av force majeure-natur omedelbar lastning eller lossning förhindras, direktiv av järnvägsförvaltningarna givas, att bestämmelsen om uttagandet av vagnspengar skall tillämpas med största möjliga tolerans.

Godsindelningen.

Vid den omprövning, som kommittén företagit beträffande de olika varuslagens placering i tariffklass, har kommittén haft att beakta ett flertal till järnvägsstyrelsen inkomna framställningar, av vilka kommittén tagit del. Dessutom har kommittén fått mottaga ett fåtal skrivelser från privata firmor med yrkanden om vissa fraktlindringar. Vidare har kommittén beaktat vad vissa statliga utredningar framfört beträffande järnvägsfrakterna för olika varuslag. Vid omprövningen av varuslagens placering i tariffklass har, som i kap. VII omnämnts, kommitténs arbete och förslag resulterat i uppflyttningar till högre tariffklass för ett hundratal varuslag och i ett mindre antal fall till nedflyttning.

I övrigt avviker den föreslagna godsindelningen från nuvarande huvudsakligen i följande avseenden.

Grupperna I Livsmedel, animaliska, II Livsmedel, vegetabiliska och III Drycker och sprit i nu gällande godsindelning ha sammanförts till grupp I, Livsmedel och njutningsmedel.

Efter grupp II Fodermedel har placerats nuvarande grupp XVIII under beteckningen Gödslings- och jordförbättringsmedel, såsom varande med hänsyn till användningssättet mera närstående grupp II; till denna grupp har också jordbrukskalk och märgel överflyttats.

Grupp IV omfattar nuvarande grupp V Växter, frö m. m. och grupp XI Diverse ämnen ur växtriket samt fabrikat därav.

Till grupp VIII hava sammanförts nuvarande grupp XIII Färger och färgningsämnen, grupp XVII Kemikalier samt grupp XIX Explosiva varor och tändstickor.

I grupp XII sammanfattas nuvarande grupp XV Sten- och jordarter samt oformade fabrikat därav och grupp XVI Formade fabrikat av sten, lera m. m.

Grupp XIII omfattar nuvarande grupp XX Järn och stål, oarbetat eller till en del bearbetat och grupp XXI Järn- och stålvaror.

Till grupp XVI ha förutom nuvarande grupp XXIV Fordon och fordonsdelar även förts i nuvarande grupp XXV ingående flyttsaker m. m. Några varuslag i sistnämnda grupp ha överförts till andra grupper.

Dessa sammanföringar till ett mindre antal huvudgrupper hava ansetts kunna vidtagas med hänsyn till det på grund av tariffschemas förenkling minskade behovet av varuslagens specificering. Ovan berörda uppflyttningar hava emellertid inom vissa huvudgrupper föranlett längre gående uppdelning av varuslagen än vad som nu är förhanden. Särskilt gäller detta grupp XIII Järn och stål.

Beträffande sistnämnda grupp har i likhet med vad som för närvarande är fallet för kallvalsat eller kalldraget järn och stål samt för varmvalsade, varm-dragna eller svetsade rör lägre tariff föreslagits gälla även för varmvalsat och smitt järn och stål och varmvalsad plåt vid transport från svenska stationer, där järnverk respektive plåtvalsverk, som framställa ifrågavarande järn, äro

belägna. De stationer, som kommittén härmed avser, äro för närvarande följande:

A. Varmvalsat eller smitt järn och stål:

Avesta	Hallstahammar	Munkfors
Bofors	Halmstad	Nybybruk
Borlänge	Hofors	Nykroppa
Boxholm	Horndal	Ramnäs
Byvalla	Hällefors	Sandviken
Dannemora	Iggesund	Smedjebacken
Degerfors	Kallinge	Stjärnsund
Degerön	Karmansbo	Surahammar
Domnarvet	Kolsva	Svartå
Fagersta	Laxå	Söderfors
Forsbacka	Lesjöfors	Vikmanshyttan
Gisslarbo	Långshyttan	Voxna
Hagfors	Motala verkstad	Österbybruk

B. Kallvalsat eller kalldraget järn och stål:

Borlänge	Hallstahammar	Långshyttan
Boxholm	Halmstad	Munkfors
Byvalla	Hofors	Nybybruk
Bångbro	Latorpsbruk	Sandviken
Domnarvet	Lesjöfors	Sya
Fagersta	Lindfors	Vikmanshyttan
Forsbacka	Ljusfallshammar	Österbybruk
Hagfors		

C. Varmvalsad plåt:

Avesta	Domnarvet	Nybybruk
Borlänge	Fagersta	Skogstorp
Boxholm	Kallinge	Surahammar
Degerfors		

D. Svetsade, varmvalsade eller varmdragna rör:

Fagersta	Sandviken	Virso
Forsbacka	Storfors	

Särskilt uttalande av herr Svennberg.

Den av järnvägsstyrelsen med skrivelse den 17 november 1937 överlämnade utredningen med förslag till taxa innebar en kalkylatorisk inkomstminskning av cirka 8 miljoner kronor. Det av kommittén nu framlagda förslaget begränsar denna inkomstminskning till 4 miljoner kronor.

Anledningen till, att kommittén icke föreslår lika långt gående fraktsänkningar som järnvägsstyrelsens utredning, är den, att under mellantiden inträtt en stark — som det beräknas för framtiden kvarstående — stegring av driftkostnaderna, som uppgår till omkring 20 miljoner kronor om året eller ungefär 10 procent. Denna kostnadsstegring är så betydande, att det kan starkt ifrågasättas, om det överhuvudtaget är riktigt att gå till en sänkning av tarifferna, detta så mycket mera som även konkurrerande trafikmedel i enskild regi redan hava drabbats av och få emotse avsevärda fördyringar av driftkostnaderna.

Kommittén har emellertid ansett sig kunna föreslå denna justering nedåt av taxan med 4 miljoner kronor, emedan den beräknar, att statsbanans förräntningsskyldighet likväl skall kunna fullgöras. Skälen härtill äro följande.

Till utgångspunkt har man valt en godstrafikomfattning av samma storlek som år 1936. Detta innebär, att man antagit en relativt stor trafik, ty nämnda år var ur konjunktursynpunkt gott och statsbanan lämnade då — trots en återbäring på 2 miljoner kronor till L. K. A. B. — ett överskott av 6.6 miljoner kronor utöver fastställd förräntning.

För person- och ilgodstrafiken har man utgått från 1937 års omfattning, vilket innebär, att man som framtida genomsnitt räknar med drygt 6 miljoner kronor högre inkomst än under nämnda konjunkturgoda år.

För malmбанan beräknar man som framtida genomsnitt utöver den garanterade avkastningen av 6 procent å kapitalet ett överskott av 2 miljoner kronor årligen.

Vidare beräknas ett fortsatt räntefall, som för statsbanans del skulle betyda en lättnad med 4 à 5 miljoner kronor årligen. Slutligen antar man, att genom taxereformen skall vinnas en ökad godstillförsel (såväl från andra transportmedel vunnen som nyanskaffad trafik), som skall täcka ett kalkylatoriskt underskott på cirka 4 miljoner kronor per år.

Beträffande vissa nu i korthet antydda olika faktorer av betydelse för förutberäkning av statsbanans ekonomiska resultat må framhållas.

1936 var, såsom ovan påpekats, ett konjunkturgott år, och det måste sättas ifråga, huruvida godstrafiken skall kunna förväntas nå upp till samma genomsnittliga omfattning under en närmast följande period.

Det torde emellertid vara ovedersägligt, att den mycket goda konjunktur, som rädde åren 1936—1938 hade sin grund bl. a. i exceptionella förhållanden, och man kan därför icke tillmäta omfattningen av godstrafiken under dessa år alltför stor betydelse vid förutberäkning av ett framtida genomsnitt, så

mycket mer som det gäller att fastställa detta *genomsnitt* för en period, som sannolikt kommer att innefatta såväl goda som dåliga konjunkturer.

Med hänsyn till reselivets starka utveckling är det kanske mera sannolikt, att 1937 års mycket stora persontrafikomfattning kan tagas som norm för den framtida genomsnittliga omfattningen av denna trafik.

I och med en ökning av reselivet, särskilt med utnyttjande av statsbanans genomgående huvudlinjer, komma emellertid säkerligen att ställas starka krav på höjning av reshastigheten på dessa linjer. Tillgodoseendet av sådana krav, vilket icke kan ske utan realiserandet av hittills uppskjutna arbeten med anläggandet av dubbelspår, förstärkning av banöverbyggnaden m. m., måste emellertid medföra betydande ökningsar av statsbanans årliga utgifter. Givetvis bör den större inkomsten från persontrafiken i första hand användas till täckande av dessa merkostnader, varför det överhuvudtaget torde kunna ifrågasättas, huruvida ökningen av persontrafiken kommer att medföra en nettoökning av inkomsterna från denna trafik.

Med hänsyn till det ovan anförda synes det således starkt böra ifrågasättas, huruvida statsbanan vid en tillämpning av det framlagda taxeförslaget kan komma att förränta det bokförda kapitalet, vilket dock enligt för kommittén givna direktiv borde vara en för dess arbete bärande princip.

Däremot kan å andra sidan hävdas, att den föreslagna taxan kommer att ogynnsamt inverka på sådan enskild trafikverksamhet — främst inrikes sjöfart — som är för sin fraktinkomst direkt beroende av statsbanetaxans höjdläge.

Den ovan konstaterade utgiftsstegringen är nämligen en företeelse, som är gemensam för hela det inrikes transportväsendet. Särskilt större delen av inrikessjöfarten har fått vidkännas kostnadsökningar av ungefär samma procentuella storlek, som ovan angivits för statsbanan. De enskilda trafikföretagen kunna däremot i det stora hela icke påräkna motsvarande kompensation för inträdda kostnadsstegringar genom en gynnsam utveckling av för inkomstgivningen bestämmande faktorer, som enligt vad av det ovanstående framgår av kommittén beräknats för statsbanans del.

Återverkningarna av taxeförslaget för sådan enskild trafikverksamhet, som för sina fraktinkomster är beroende av höjden hos statsbanetaxan, måste därför bli vida oförmånligare än för statsbanan. Visserligen torde en del av utgiftsstegringen komma att mötas med omfattande rationaliseringsåtgärder, men det kvarstår dock ett behov av en viss naturlig anpassning av frakterna efter den allmänna höjningen av kostnadsnivån. En sådan anpassning omöjliggöres emellertid vid de företag, som för sin fraktinkomst äro beroende av höjden hos statsbanetaxan, därest denna taxa undergår även en måttlig sänkning, eller rent av behålles på oförändrad nivå. Ur de enskilda trafikföretagens synpunkt måste därför det framlagda taxeförslaget sett mot bakgrunden av nu rådande kostnadsnivå bli i sina ekonomiska verkningar vida oförmånligare än det av järnvägsstyrelsens utredning framlagda taxeförslaget skulle blivit vid en då gällande kostnadsnivå.

Det som främst föranlett kommittén att föreslå sänkning av vissa nu gällande tariffer, har varit lastbilskonkurrensen. De föreslagna sänkningarna avse därför företrädesvis sådana tariffer och avstånd, som äro särskilt utsatta för bilkonkurrens. Emellertid synes det kunna ifrågasättas, huruvida dessa sänkningar erfordras i föreslagen omfattning.

Vid avvägningen av de av lastbilskonkurrensen föranledda sänkningarna, har man i det stora hela utgått från nu rådande nivå för lastbilsfrakter, sådan den framgår av visst av kommittén hopbragt bedömningsmaterial.

Det torde numera vara allmänt erkänt, att konkurrensen från lastbilarna gentemot övriga trafikmedel icke endast grundats på detta trafikmedels tekniska möjligheter, utan även i hög grad berott på, att inom denna verksamhet gällande löner m. m. varit avsevärt lägre än vid andra trafikmedel, vartill kommer, att inom lastbilstrafiken arbetstidsbestämmelser m. m., jämförliga med motsvarande bestämmelser vid annan trafikverksamhet, icke hittills förefunnits.

1936 års trafikutredning har framlagt förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m., vilket bl. a. synes gå ut på att förhjälpa trafikutövarna att på organisatorisk väg skapa tillfredsställande förhållanden inom deras verksamhet. Då sådana åtgärder säkerligen torde komma att vinna statsmakternas bifall, kan man för framtiden sannolikt räkna med en avspänning i biltrafikens konkurrens gentemot annan trafikverksamhet, varför kommittén synes ha kunnat nöja sig med en måttligare nedskärning av de högre tarifferna än som nu föreslagits.

Då såsom ovan sagts föreslagna sänkningar endast avse vissa tariffer och avstånd, synes det hava varit en naturlig utväg, att kommittén sökt en kompensation för dessa sänkningar ävensom för de avsevärda stegringarna av driftkostnaderna genom vissa höjningar för övriga tariffer och avstånd.

Att så i stort sett icke skett, beror främst på den hänsyn till betydelsen för näringslivet av låga frakter, som kommittén enligt givna direktiv ansett sig böra taga.

Det må i detta sammanhang beaktas, att den betydelse för näringslivet av låga transportkostnader, som framhålles i de givna direktiven, måste syfta på den större trafik och därmed även större produktion, som i fråga om vissa godsslag kan påräknas genom tillämpning av relativt låga frakter.

Då den transporterade kvantitetens beroende av fraktnivån i främsta rummet bestämmes av relationen mellan frakterna och varuvärdena, och då vidare det gods (frånsett lapplandsmalm och andra speciella transportobjekt), som inom vårt land fraktas av statsbanan samt av de enskilda järnvägar, rederier och bilföretag för långväga transporter, vilka för sin fraktinkomst äro beroende av statsbanetaxans höjdläge, torde hava ett värde av 3 000 à 4 000 miljoner kronor, kan en höjning av den allmänna fraktnivån, som betyder säg något 10-tal miljoner kronor, icke i nämnvärd grad ogynnsamt påverka omsättningen av detta gods.

För de ovannämnda trafikföretagen spelar däremot ett 10-tal miljoner kronor en betydande roll, i det att beloppet är av den storleksordning, att det i nuvarande brydsamma situation verksamt skulle bidra till skapandet av en i förhållande till de stegrade driftkostnaderna skälig fraktnivå.

Med det nu sagda avses ingalunda, att man skulle bortse från fördelarna för näringslivet av låga frakter, men man får icke tillmäta denna faktor sådan betydelse, att man glömmer det för näringslivet minst lika stora värde, som ett effektivt och allsidigt transportväsende innebär. Ett sådant kan icke bestå med mindre de olika kommunikationsmedlen vart och ett får arbeta inom sitt naturliga område med tillämpning av skäliga frakter, som möjliggöra en sund, ekonomisk verksamhet. Tvingas däremot den inhemska fraktnivån ned till ett sådant läge, att viktiga grenar av transportväsendet måste lita till understöd av skattemedel eller andra subventioner, torde utvecklingen snart leda till förhållanden, som ur näringslivets synpunkt äro så oförmånliga, att de icke på något sätt kunna uppvägas av den fördel, som en obetydlig, kanske temporär sänkning av fraktnivån må innebära.

Med tanke enbart på den förordade taxans återverkan på statsbaneaffären har jag — dock med största tvekan — icke motsatt mig framläggandet av förslag till en taxa med den nivå, som innefattas i det av kommittén utarbetade tariffsystemat med tillhörande godsindelning. Däremot måste jag under hänvisning till det ovan anförda hävda, att det framlagda taxeförslaget i sin tillämpning kommer att skadligt inverka på väsentliga delar av enskild trafikverksamhet, framför allt inrikes sjöfart, i en mån som icke står i överensstämmelse med de givna direktiven, att kommittén även borde eftersträva en sådan avvägning av tarifferna, att andra grenar av landets transport- och kommunikationsväsende icke påverkas på sådant sätt och i en sådan omfattning, som kan anses vara ur samhällsekonomisk synpunkt otjänligt.

BILAGOR

BILAGOR

Utdrag av statsrådsprotokollet den 25 februari 1938.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet *Forslund*, följande:

Med skrivelse den 17 november 1937 har järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t överlämnat en inom styrelsen och på dess uppdrag av särskilda utredningsmän verkställd utredning angående revidering av statens järnvägars godstaxa jämte därtill anknyttande preliminärt förslag till dylik taxa, därvid järnvägsstyrelsen förklarat sig förutsätta, att särskilda kommitterade komme att av Kungl. Maj:t tillsättas för ärendets fortsatta och allsidiga beredning.

Innan jag närmare ingår på denna fråga och därmed sammanhängande spörsmål må i korthet erinras om de utredningar, som legat till grund för nu gällande godstaxa.

Genom beslut den 28 juni 1907 uppdrog Kungl. Maj:t åt en kommitté, varingingo representanter för järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen samt för jordbruk, handel och industri, att inkomma med betänkande och förslag beträffande ny taxa för transporter av gods å statens järnvägar samt rörande förändrade bestämmelser i fråga om samtrafik mellan statens och enskilda järnvägar ävensom att avgiva yttrande angående införande av särskilda tariffer för export- och transitogods.

Nämnda kommitté avlämnade den 21 april 1911 förslag till införande av provisoriska exporttariffer för vissa varuslag, varefter Kungl. Maj:t efter inhämtande av yttranden från kommerskollegium, järnvägsstyrelsen samt järnvägsrådet genom kungörelse den 8 november 1912 (nr 270) förordnade om tillämpning från 1913 års ingång av provisoriska exporttariffer vid transporter i statens järnvägars egen trafik till svensk hamn för export sjöledes av vissa varuslag.

Kommittén avlämnade sedermera den 31 maj 1915 sitt huvudbetänkande med förslag till ny taxa för transporter å statens järnvägar, innefattande jämväl export- och transitotariffer, samt den 25 maj 1917 betänkande angående godssamtrafik inom Sverige jämte förslag till godssamtrafikstaxa.

Kommitténs förslag förutsatte en uppdelning av statsbanenätet i räntabla och icke räntabla linjer, för vilka senare man skulle avstå från förräntningskravet. De förstnämnda däremot borde lämna så stor avkomst på berörda statsbanekapital, att denna för medelgoda år svarade mot den effektiva räntefoten för statsskulden.

Kommitténs förslag voro emellertid baserade på före världskriget rådande förhållanden. Med hänsyn till de svårartade krisår, som följde efter fredsslutet, och därmed inträdda ändrade förhållanden kunde kommitterades förslag icke genomföras utan en djupgående omarbetning, vilken inom järnvägsstyrelsen verkställdes först sedan driftkostnadsförhållandena vid järnvägarna och det allmänna marknadsläget återvunnit någon stadga, vilket ansågs vara fallet under åren 1922—1923. Dessförinnan hade dock vissa provisoriska taxeregleringar genomförts.

Genom beslut den 27 september 1924 godkände Kungl. Maj:t vissa av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet förordade direktiv för det vid denna tidpunkt alltjämt fortgående taxearbetet.

Enligt dessa direktiv borde järnvägstaxan icke byggas på en formlig uppdelning av statsbanenätet med avskiljande av ett visst kulturbanenät och därå blivande driftförluster utan så, att det beräknade genomsnittliga överskottet vore tillräckligt för förräntning av det lånekapital, som statsbanorna för det dåvarande disponerade och ytterligare komme att disponera såsom en följd av redan beslutade utvidgningar, därvid räntefoten borde bestämmas efter den effektiva medelräntan för av verket disponerade lånemedel. Av betydelse vore vidare enligt direktiven,

att icke i onödan en utveckling mot större skiljaktighet mellan statens järnvägars och de enskilda järnvägarnas taxor främjades.

Med iakttagande av de sålunda lämnade direktiven avgav järnvägsstyrelsen den 29 december 1925 utlåtande över taxekommitténs förslag, vilket utlåtande formade sig till ett i väsentliga delar nytt taxeförslag.

Efter det järnvägsrådet, svenska järnvägsföreningen och vederbörande myndigheter yttrat sig i ärendet anbefalldes Kungl. Maj:t den 19 oktober 1928 järnvägsstyrelsen att inkomma med nytt förslag till taxa för statens järnvägar, upprättat med hänsyn till viss beräknad nettotinkomstminskning, och hade styrelsen att vid förslagets uppgörande ägna särskild uppmärksamhet åt att lättnader för näringslivet så långt möjligt bereddades, därvid dock erforderlig hänsyn borde tagas till de blivande taxesänkningarnas inverkan på de enskilda järnvägarnas ekonomi.

Med skrivelse den 28 mars 1929 överlämnade järnvägsstyrelsen nytt taxeförslag, vilket efter ytterligare utredning och vissa ändringar av Kungl. Maj:t fastställdes den 27 juni 1929.

Vid förslagets fastställande förutsattes, särskilt med hänsyn till vikten av att verkningarna av den nya taxan såväl för trafikanternas som statens järnvägars vidkommande efter några års tillämpning underkastades en ingående undersökning, att en revidering av taxan skulle komma till stånd inom fem år.

Den nya taxan, som trädde i tillämpning den 1 oktober 1930, innebar en kalkylatorisk totalinkomstminskning av brutto 13.5 och netto närmare 10 miljoner kronor. I fråga om godstrafiken innebar taxan vidare en nydaning med nya tariff-tabeller, ny godsindelning och nya bestämmelser i åtskilliga avseenden. För fraktstycke-godset slopades sålunda den högsta av de dittillsvarande tre tarifferna, vilket innebar en stark fraktsänkning för det högst betalande stycke-godset. För vagnslastgodset infördes fraktberäkning per vagn i stället för per sändning samt medgavs vid uppfyllande av särskilda villkor, exempelvis om 15 ton per vagn eller full vagnslast, för ett avsevärt antal varor undantagsvis lägre tariff än den allmänt införda lägsta för 10 ton. Icke endast genom de nya vagnslasttariffernas byggnad uppstodo betydande taxesänkningar utan detta blev i många avseenden fallet även genom den nya godsindelningen, som gav ett flertal varor en gynnsammare tariffering, genom tariffering av samlastat gods samt åtskilliga lindringar i övrigt.

Samtidigt med den nya taxan för transporter å statens järnvägar fastställde Kungl. Maj:t den 27 juni 1929 föreskrifter angående godssamtrafik, vilka fortfarande gälla. Dessförinnan hade det av 1907 års taxekommitté avgivna förslaget angående godssamtrafik inom Sverige underkastats omarbetning inom järnvägsstyrelsen samt av särskilda inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga.

Enligt 1929 års samtrafikföreskrifter åligger skyldighet att deltaga i gods-samtrafik statens järnvägar samt sådana enskilda järnvägar, vilkas koncessioner innehålla viss förpliktelse i avseende på samtrafik; övriga enskilda järnvägar hava frivilligt anslutit sig. I samtrafik beräknas frakten såsom en transportavgift genomräknad för hela transportsträckan enligt statens järnvägars taxa med tillägg i förekommande fall av övergångsavgifter och särskilda av Kungl. Maj:t för vissa enskilda järnvägar fastställda banavgifter m. m.

Den genom Kungl. Maj:ts beslut den 27 juni 1929 fastställda taxan innefattade icke särskilda exporttariffer, utan anbefalldes genom samma beslut järnvägsstyrelsen att inkomma med förslag till dylika tariffer för Sveriges järnvägar. Sedan styrelsen den 11 april 1931 och den 4 januari 1934 till Kungl. Maj:t inkommit med förslag i ämnet samt vederbörande myndigheter och vissa av frågan intresserade organisationer yttrat sig, förordnade Kungl. Maj:t den 12 mars 1937, att handlingarna i ärendet skulle överlämnas till järnvägsstyrelsen för att tagas

i övervägande vid den inom styrelsen då ännu pågående utredningen angående revision av statens järnvägars godstaxa. I skrivelse den 20 december 1937 har styrelsen anmält, att i avvaktan på den fortsatta behandlingen av den dåmera överlämnade utredningen angående taxerevisionen samt då frågan om inrättandet av exporttariffer samt om dessa tariffers läge vore nära beroende av de tariffer och fraktvillkor, som kunde befinnas lämpliga för vederbörande varuslag vid transport inom landet, styrelsen icke vore i tillfälle att inom den närmaste framtiden avgiva något yttrande i exporttariffrågan.

I detta sammanhang kan erinras, att för transporter i statens järnvägars egen trafik till svensk hamn för export sjöledes av vissa varuslag alltjämt med vissa ändringar gäller Kungl. Maj:ts ovanberörda kungörelse den 8 november 1912 (nr 270).

En periodisk revision av 1929 års statsbanetaxa, som vid dess tillkomst förutsattes, har hittills icke kommit till stånd, ett förhållande, som i främsta rummet torde vara att tillskriva den osäkerhet, som till följd av det allmänna konjunkturläget under en följd av år rått i fråga om utvecklingen inom näringslivet och icke minst kommunikationerna, där den motoriserade landsvägstrafiken kommit att öva ett allt starkare inflytande på de äldre transportmedlens funktions- och operationsområden. Emellertid har i avvaktan på allmän revision järnvägsstyrelsen under åren 1931—1934 framlagt ett flertal förslag, vilka av Kungl. Maj:t fastställts, till provisoriska taxesänkningar vid statens järnvägar i syfte att vinna viss anpassning efter fraktprisläget inom transportmarknaden i övrigt.

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

Vad styckeogodstarifieringen angår innebar sistnämnda reglering en genomgripande reform. Härvid frigjordes taxeringen i regel från beroende av varuslaget men ställdes däremot i beroende av sändningarnas storlek. För erhållande av viss anpassning till fraktkostnaden i den främst på korta och medellånga avstånd framträdande biltrafiken byggdes de nya tarifferna »raka», d. v. s. med lika tillägg per km upp till 300 km. På avstånd upp till cirka 200 km inträdde härvid en taxesänkning, som i genomsnitt uppgick till cirka 25 procent. På avstånd över cirka 300 km genomfördes icke någon mera betydande genomsnittlig sänkning av taxenivån för styckeogods.

Beträffande vagnslastgodset innebar 1934 års provisoriska taxereform en sänkning huvudsakligen av de högsta tarifferna, dock endast inom för lastbilkonkurrens mera starkt utsatta avstånd. I jämförelse med vissa tidigare gällande tariffer inträdde härvid sänkningar av fraktsatserna å avstånd upp till 500 km.

Den ekonomiska innebörden av dessa under åren 1931—1934 genomförda provisoriska taxesänkningar beräknades i fråga om godstrafiken motsvara en kalkylatorisk inkomstminskning för styckeogods av 1.7 miljoner kronor och för vagnslastgods av 2.5 miljoner kronor.

Emellertid ha kraven på en djupgående och allsidig utredning angående revision av statens järnvägars godstaxa allt starkare framträtt.

Sålunda må till en början erinras, att järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande den 2 juli 1935 över det av 1932 års trafikutredning den 28 februari 1935 avgivna förslaget till förordning angående allmän automobiltrafik — vilket förslag bl. a. åsyftade reglering av konkurrensförhållandet mellan bil och järnväg genom statlig reglering av lastbiltrafikens prisbildning för längre transporter — anhållit, att Kungl. Maj:t måtte vid den vidare utredning rörande regleringen av förhållandet mellan sjöfart, biltrafik och järnvägar, som styrelsen funne erforderlig, till undersökning upptaga innebörden av och möjligheterna för en allmän sänkning av statens järnvägars taxor såsom en för regleringen grundläggande åtgärd. Därvid

framhöll styrelsen bl. a., att en lämplig kombination av åtgärder fallande inom järnvägstaxans, motorfordonsförordningens och jämväl automobilbeskattningens områden enligt styrelsens mening skulle lämna största möjlighet att inom rimlig tid åvägabringa en samhällsekoniskt tillfredsställande trafikfördelning.

Vid behandlingen av Kungl. Maj:ts till 1936 års riksdag avlätna proposition, nr 161, med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil, vilken proposition som bekant ej vann riksdagens bifall, yttrade andra lagutskottet i sitt av riksdagen i denna del godkända utlåtande bl. a., att det syntes angeläget att, innan man eventuellt ginge att vidtaga en mera genomgripande reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken, en ingående prövning skedde, huruvida icke åsyftat resultat kunde vinnas genom en lösning i nära anslutning till det förslag järnvägsstyrelsen framlagt.

Vidare må erinras, att 1932 års trafikutredning i sitt slutbetänkande den 29 februari 1936 rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel bl. a. hemställt, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga erforderliga åtgärder för sådan skyndsam revidering av statens järnvägars godstaxa, som med hänsyn ej mindre till näringslivets behov än till statsfinansiella och järnvägsekonomiska synpunkter numera kunde 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 samhällsnyttiga trafikföretag och härav härflytande betydelse för upprätthållandet av ett välordnat och allsidigt kommunikationssystem.

I de utlåtanden, som av vederbörande myndigheter, järnvägsrådet, svenska järnvägsföreningen och vissa andra intresserade organisationer avgivits över trafikutredningens sistnämnda betänkande, har i allmänhet den ifrågasatta utredningen rörande revidering av statens järnvägars godstaxa tillstyrkts. I ett flertal utlåtanden har emellertid framhållits angelägenheten av att vid denna revidering vederbörlig hänsyn toges till övriga samhällsnyttiga trafikföretag, så att dessa icke utsattes för en konkurrens, som framtvingade ruinerande taxesänkning. Vidare har särskilt från industriens sida framförts önskemål om att frågan om särskilda exporttariffer skulle tagas i övervägande i samband med den ifrågasvarande revisionen.

Frågan om behovet av en revision av statsbanornas taxor och i samband därmed jämväl spörsmålet om sagda banors räntabilitet har även vid skilda tillfällen till behandling upptagits av statens järnvägars överrevisorer, senast i deras i oktober 1936 avgivna berättelse rörande 1935 års räkenskaper och förvaltning. Vid meddelande av beslut i anledning av sagda berättelse har Kungl. Maj:t den 22 oktober 1937 förklarat Sig vilja framdeles i annat sammanhang till prövning upptaga berörda frågor.

Slutligen må här nämnas, att föreningen för inre vattenvägar i framställning till Kungl. Maj:t, däröver kommerskollegium utlåtitt sig den 22 januari 1938, hemställt om föranstaltande av en officiell utredning av kanalsjöfartens framtida betingelser och de åtgärder, som kunde från statens sida anses av utredningens resultat påkallade. I sitt nämnda utlåtande har kommerskollegium under betoning av statsbanetaxans normerande betydelse för övriga kommunikationsföretags taxor bl. a. anfört, att frågan huruvida och i så fall vilka särskilda åtgärder med hänsyn till kanaltrafiken, som kunde vara påkallade, borde göras till föremål för undersökning först sedan utredningen rörande statens järnvägars godstaxa slutförts, samt föreslagit, att i den sakkunnigberedning, som kunde komma att tillsättas för utredning av statsbanetaxan, även sjöfartsintresset bleve företrätt av särskild representant.

Beträffande den nu föreliggande, av järnvägsstyrelsen med skrivelsen den 17 november 1937 överlämnade utredningen angående revidering av statens järn-

vägars godstaxa har densamma av styrelsen betecknats såsom ett expertutlåtande, i första hand avsett att tjäna som underlag vid styrelsens behandling av förevarande taxeärende. Då emellertid styrelsen, på sätt ovan angivits, förutsatte, att särskilda kommitterade skulle av Kungl. Maj:t tillsättas för ärendets fortsatta och allsidiga beredning, har styrelsen icke ansett erforderligt att i förevarande skrivelse ingå på en detaljprövning av utredningen utan begränsat sig till ett mera allmänt uttalande rörande de principer, som varit vägledande för utredningsmännen och det framlagda förslagets lämplighet som underlag för den fortsatta beredningen.

I sådant hänseende har järnvägsstyrelsen bl. a. framhållit, att på grund av rådande högst instabila pris- och driftkostnadsförhållanden hörnstenarna för en helt allmän taxereglering saknades, varför nu föreliggande utredning inriktats på en anpassning av tarifferna dels till den nya allmänna fraktnivå, som utbildats vid andra transportföretag och samfärdsmedel, dels till de statens järnvägars egna faktiska transportförhållanden, vilka nedsättningsvägen utbildat sig. En sådan anpassning hade ansetts av behovet desto mer påkallad som av framlagt siffermaterial framginge, att järnvägarna under senare år, vilka kännetecknats av stark stegring i produktionens omfattning, erhållit endast en mindre del av den totala trafikökning, som nämnda stegring måste hava medfört. En till synes försiktigt hållen beräkning hade givit vid handen, att biltrafikens inträngande på transportmarknaden kunde anses hava medfört en försämring av statens järnvägars årliga affärsresultat med ett belopp av 14 miljoner kronor, svarande mot förräntning å ett statskapital av cirka 350 miljoner kronor.

Vid den föreliggande revideringen och bättre kommersiella anpassningen av tariffernas lägen hade, anför styrelsen vidare, bestämmande hänsyn tagits till järnvägarnas minimitariffer, så att inga sänkningar under dessa blivit ifrågasatta. Hänsyn hade ock i möjligaste mån tagits till anspråken på att fraktsatserna skulle innesluta skäligt bidrag till fasta kostnader. Tillämpade på 1935 års trafik hade de föreslagna ändringarna i taxan av järnvägsstyrelsen beräknats medföra en minskning av fraktinkomsterna med i runt tal 7½ miljoner kronor, varav cirka

5½ miljoner kronor falla på vagnslastgods,

1½ miljoner kronor falla på fraktstyckegods och

0½ miljoner kronor falla på ilgodsbefordring av lättfördärvligt gods, huvudsakligen i vagnslaster.

Av den totala inkomstminskningen skulle cirka 6 miljoner kronor kunna väntas komma att ersättas av genom tariffsänkningarna föranledd ny trafik eller motsvara större inkomstminskning, som skulle inträda, därest tarifferna bibehölls oförändrade. Omkring 1½ miljoner kronor — motsvarande inkomstminskning för befordring av gods å långa avstånd och massvaror och för vilka tariffsänkning föranletts av tarifftekniska skäl — skulle däremot till en tid få beräknas kvarstå som resultatförsämring. Järnvägsstyrelsen erinrar i detta sammanhang om att styrelsen tidigare — under intryck närmast av de pris- och kostnadsförhållanden för näringslivet, som utbildat sig under 1930-talets förra hälft — sett sig nödsakad att ställa frågan om genomförandet av den diskuterade nya godstaxan i sänkande riktning i beroende samband med spörsmålet om en reglering nedåt av statens järnvägars affärskapital, men framhåller nu att den taxerevidering, som av utredningsmännen ifrågasatts och vars principer styrelsen i stort sett biträdde, icke behövde leda till någon försämring på lång sikt av statens järnvägars affärsställning utan fastmer vore ägnad att i möjlig mån konservera densamma, varför spörsmålet om eventuell framtida reduktion av sagda affärskapital icke behövde upptagas till dryftning i förevarande sammanhang.

Med anledning av det av järnvägsstyrelsen framlagda förslaget hava yttranden i taxefrågan inkommit från Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, Sveriges trafikbilägares riksförbund, lastbilsägareförbundet av S. T. R., Trafikbilägarnas sam-

arbetskommitté, Sveriges bilgodstransportörers riksförbund samt Östergötlands och Smålands fjärtrafikförbund, Svenska hamnförbundet, Kanalflorens rederiförening, Sveriges motorfartygsförening, Sveriges segelfartygsförening samt ett flertal rederibolag m. fl. I berörda yttranden har i regel betonats angelägenheten av att vid den blivande revisionen av statsbanornas godstaxa vederbörlig hänsyn togs till de övriga trafikföretag, för vilka sagda taxa ägde normerande betydelse, samt framförts önskemål om representation i den förutsatta utredningskommittén. Av vissa rederier har därjämte yrkats, att en ny järnvägstaxa icke fastställdes till de delar, som avsåge att möta bilkonkurrensen men drabbade även den inrikes sjöfarten, förrän 1936 års trafikutredning slutfört sitt arbete och det kunnat avgöras, huruvida icke vissa författningsåtgärder samt den inre utvecklingen inom den mera långväga biltrafiken kunde minska behovet att möta konkurrensen från denna trafik genom taxesänkningar.

Frågan om revision av statsbanornas godstaxa synes numera — sedan den förberedande utredningen i ämnet inom järnvägsstyrelsen blivit verkställd — hava kommit i det läge, att det fortsatta utredningsarbetet, som med hänsyn till vad inom riksdagen härutinnan uttalats och jämväl i övrigt förekommit läser vara erforderligt, lämpligen synes böra anförtros åt en särskild sakkunnigberedning, så sammansatt att samtliga hithörande spörsmål kunna i möjligaste mån erhålla en med hänsyn till de olika intressesynpunkterna allsidig belysning.

Till de sakkunniga, vilkas tillkallande jag alltså förordar, bör i första hand såsom arbetsmaterial överlämnas järnvägsstyrelsens ovanberörda utredning i taxefrågan med däröver avgivna yttranden samt, i sinom tid, ett inom styrelsen under utarbetande varande kompletterande förslag till ny godsindelning ävensom hos Kungl. Maj:t inneliggande framställningar om ändring i nu gällande godstaxa. De sakkunnigas huvudsakliga uppdrag bör avse att med stöd av berörda arbetsmaterial och de ytterligare utredningar, som under arbetets gång må finnas erforderliga, utarbета och till Kungl. Maj:t ingiva förslag till ny taxa för transporter av gods m. m. å statens järnvägar jämte tillhörande godsindelning.

Vid utarbetandet av förslag till ny godstaxa är uppenbarligen frågan om den nya taxans beräkneliga inverkan på statens järnvägars egen ekonomi av grundläggande betydelse. I detta sammanhang vill jag erinra om, att de i det föregående omnämnda, av Kungl. Maj:t år 1924 i samband med då pågående taxearbete givna direktiven i fråga om statens järnvägars överskott blivit av 1926 års riksdag bitradda. Sålunda uttalade riksdagen i skrivelse den 27 februari 1926, nr 55, beträffande statens järnvägar och statens vattenfallsverk, att om det å ena sidan framstode som en faktor av stor betydelse för landets ekonomiska liv, att trafik- och krafttaxorna ej bleve onormalt betungande, man dock å andra sidan ur statsfinansiell synpunkt måste fasthålla kraven på förräntning av det nedlagda kapitalet, åtminstone i vad detta vore att hänföra till lånemedel.

Vid den förestående taxeutredningen synes böra uppställas som ledande princip, att statens järnvägar i egenskap av affärsföretag har att i konkurrens med andra på transportmarknaden arbetande företag förränta det bokförda statsbanekapitalet. Med hänsyn till de förändringar, som kunna inträffa inom transportväsendet, torde det visserligen icke få anses uteslutet att omfattningen av denna förräntningsplikt i en framtid kan — på liknande sätt som vid företagna eller föreslagna nedskrivningar — få upptagas till förnyad prövning. Under beaktande av de fördelar för hela näringslivets utveckling, som låga transportkostnader innebära, synes emellertid förräntningen av det enligt statsmakternas beslut såsom förräntningspliktigt bokförda statsbanekapitalet få vara normerande för taxenivåns genomsnittliga höjd.

Från denna utgångspunkt torde de sakkunniga få taga under övervägande de återverkningar, vilka en blivande ny godstarifiering vid statsbanorna kan förväntas medföra inom andra grenar av landets transport- och kommunikations-

väsande, samt i nämnda hänseende eftersträva en sådan avvägning av de nya tarifferna, att å ena sidan ett för statsbanorna godtagbart inkomstöverskott kan beräknas men å andra sidan övriga transport- och trafikföretag icke påverkas på sådant sätt och i sådan omfattning, som ur samhällsekonomisk synpunkt kan anses otjänligt. Ett därmed sammanhängande om ock vidare och mera positivt syfte med utredningsarbetet bör vara, att statsbanetaxan med kommersiellt riktig anpassning till inträdda och förutsebara förändringar på den allmänna transportmarknaden blir ägnad att befordra det nationalekonomiska intresset av en god allmän samhällelig hushållning med de realnyttigheter — personal och materiel — som tillsammans behöva ianspråktagas för det allmänna transportarbetets verkställande och det allmänna samfärdselbehovets tillfredsställelse.

Vid denna uppfattning synes för övervägande till de sakkunniga böra överlämnas 1932 års trafikutrednings slutbetänkande av den 29 februari 1936 ävensom förenämnda framställning rörande kanalsjöfarten jämte i dessa ärenden avgivna utlåtanden.

De av järnvägsstyrelsen för den preliminära utredningen angående statsbanornas godstaxa anlitade utredningsmännen hava i sitt betänkande bl. a. anført, att förda förhandlingar med utsedda representanter för de enskilda järnvägarna givit vid handen, att förutsättning torde saknas för utarbetandet av ett taxeförslag, som skulle kunna vara ägnat att på en gång helt tillgodose de privatekonomiska synpunkter, som de enskilda järnvägsförvaltningarna hade att främst beakta, och de allmänekonomiska synpunkter, från vilka en statsbaneförvaltning icke kunde bortse. En ökad differentiering i olika järnvägars taxeförhållanden vore, yttrade utredningsmännen vidare, helt visst icke önskvärd, men ett upprätthållande av tidigare relativa likformighet kunde icke skäligen få vinnas på bekostnad av samhällets och näringslivets intressen. Under angivna förhållanden hade ej annan väg stått öppen än att låta taxeutredningen begränsas till att avse statens järnvägar. Frågan om i vad mån en blivande taxa kunde komma till användning vid åtminstone de större enskilda järnvägarna ävensom eventuellt utgöra underlag för en samtrafikstaxa tillhörde icke taxebereidningen att söka utreda.

I anslutning härtill bör vidare nämnas, att järnvägsstyrelsen i skrivelse den 31 mars 1936 på anförda skäl hemställt, att Kungl. Maj:t måtte utse sakkunniga med uppgift att till skyndsam prövning upptaga frågan om en revidering av 1929 års godssamtrafiksföreskrifter. Styrelsen hänvisade därvid till statsbanetaxans fundamentala betydelse för vissa viktiga delar av dessa föreskrifter, såsom beträffande de medeltal av vissa fraktsatser, som ligga till grund för vägbestämningar, ävensom beträffande de fördelningstal, efter vilka gemensamma samtrafikfrakter fördelas på respektive banor, samt framhöll angelägenheten av, att de följdverkningar, som den då i utsikt ställda revideringen av statsbanetaxan kunde medföra för samtrafiksföreskrifterna, i tid gjordes till föremål för särskild utredning.

Över järnvägsstyrelsens berörda framställning yttrade sig Svenska järnvägsföreningen den 30 september 1936 samt avstyrkte därvid på anförda skäl den av järnvägsstyrelsen begärda undersökningen åtminstone i vad den skulle avse en nyordning inom samtrafiksväsendet. Därest en sådan undersökning likväl ansåges böra komma till stånd, förordade föreningen, att denna måtte uppdragas åt samma kommitté, som föreningen tänkt sig för utredningen av statens järnvägars godstaxa.

Det bör ankomma på de nu förordade sakkunniga att till noggrann omprövning upptaga frågan, huruvida och i vad mån en ny godstaxa för statsbanorna må kunna uppbyggas med hänsyftande till de enskilda järnvägaras förhållanden ävensom huruvida denna nya taxa kan bli tjänlig för den allmänna godssamtrafiken vid nuvarande system i stort sett bibehållet eller om det kan bli nödigt att beträffande godssamtrafiken tillskapa ett nytt system. Det synes angeläget att de sakkunniga på ett relativt tidigt stadium av utredningsarbetet taga ståndpunkt

till sist berörda spörsmål och härom göra anmälan till Kungl. Maj:t, som på sådant sätt vinner möjlighet att i lämplig tid förordna om de åtgärder, som i förevarande avseende må vara påkallade.

För att i detta sammanhang tagas i övervägande torde till de sakkunniga böra överlämnas järnvägsstyrelsens förenämnda skrivelse av den 31 mars 1936 angående godssamtrafiksföreskrifterna ävensom dels av Svenska järnvägsföreningen i skrivelser till Kungl. Maj:t den 5 februari 1934 och den 6 februari 1935 gjorda framställningar om vissa ändringar i sagda föreskrifter dels ock en av järnvägsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 18 oktober 1933 gjord framställning om ändring i järnvägstrafikstadgans bestämmelser i fråga om fraktnedsättningar, allt jämte i respektive ärenden avgivna utlåtanden.

I de sakkunnigas uppdrag torde även böra ingå att vidare utreda den i nära samband med statsbanornas inrikes godstaxa stående frågan om särskilda exporttariffer och att i detta hänseende avgiva förslag. För detta ändamål lär det i järnvägsstyrelsen nu vilande utredningsmaterialet i ämnet böra till de sakkunniga överlämnas.

Därest utredningsarbetet gives av mig nu förordad allsidighet och omfattning, kommer detsamma i åtskilliga avseenden att erhålla beröringspunkter med den utredning rörande erforderliga åtgärder för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga automobiltrafiken, som verkställes av 1936 års trafikutredning. Ett samråd mellan de ifrågavarande utredningsdelegationerna bör därför i erforderlig omfattning komma till stånd. Jag förutsätter vidare, att de sakkunniga skola låta sig angeläget vara att på lämpligt sätt hålla kontakt med intresserade närings-korporationer och andra representativa sammanslutningar liksom med företrädare för kommunikationsföretag, vilka kunna anses berörda av taxerevideringen. Där-jämte bör åt de sakkunniga givas befogenhet att direkt från ämbetsverk och myndigheter infordra de uppgifter och yttranden, som för utredningsarbetet erfordras.

För att bereda möjlighet till en sådan sammansättning av de sakkunniga, som de av mig nu förordade direktiven förutsätta, synes deras antal böra bestämmas till, förutom en ordförande, högst åtta. Av dessa torde två böra representera statens järnvägar samt en Svenska järnvägsföreningen. Lastbilägarintresset samt sjöfarten torde lämpligen böra representeras med vardera en person, varjämte från trafikanternas sida synes böra tillkallas tre personer företrädande närings-livets huvudgrenar, jordbruket, handeln och industrien.

På grund av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte

dels bemyndiga chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst nio sakkunniga för att inom nämnda departement, med beaktande av vad jag i det föregående anför, biträda med verkställande av utredning rörande ny taxa för transporter av gods å statens järnvägar m. m. och inkomma med de förslag, vartill utredningen föranleder;

dels berättiga de sakkunniga att från ämbetsverk och övriga myndigheter infordra för utredningsarbetet erforderliga uppgifter och yttranden;

Vidare hemställer jag, att utdrag av statsrådsprotokollet i detta ärende måtte få offentliggöras.

Vad föredragande departementschefen sålunda hemställt, däri stats-rådets övriga ledamöter instämma, behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla.

Ur protokollet:

F. Wessberg.

Järnvägsstyrelsens skrivelse den 17 november 1937.

TILL KONUNGEN.

Järnvägsstyrelsen får härmed i underdånighet överlämna en på styrelsens uppdrag verkställd utredning¹ angående revidering av statens järnvägars godstaxa med därtill anknyttande förslag till ny godstaxa, vilket dock vad angår godsindelningen samt författningstextens formulering är endast preliminärt.

Utredningen är att betrakta som ett expertutlåtande, i första hand avsett att tjäna som underlag vid järnvägsstyrelsens behandling av förevarande taxeärende. Då emellertid styrelsen har anledning utgå från, att särskilda kommitterade komma att av Kungl. Maj:t tillsättas för ärendets fortsatta och allsidiga beredning, finner styrelsen icke erforderligt att ingå på en prövning i detalj av det framlagda förslaget, utan vill begränsa sig till ett mera allmänt uttalande rörande de principer, som varit vägledande för utredningsmännen, och det framlagda förslagets lämplighet som underlag för sagda fortsatta beredning.

Beträffande utredningsarbetets planering och inriktning har styrelsen lämnat en orienterande redogörelse i sitt den 16 mars 1937 avgivna underdåniga utlåtande i anledning av överrevisorernas berättelse för år 1935.

Däri har bl. a. framhållits, att på grund av rådande högst instabila pris- och driftkostnadsförhållanden en av hörnstenarna för en helt allmän taxereglering saknades och att det följaktligen för styrelsens taxebereidning icke funnes annat val än att — åtminstone för det dåvarande — begränsa undersökningarna till det område, vilket behärskas av övriga för taxesättningen bestämmande huvudfaktorer, nämligen dels den nya prisbildning, som efter hand gjort sig gällande å den allmänna transportmarknaden, dels de statens järnvägars egna faktiska transportprisförhållanden, vilka nedsättningsvägen utbildat sig, oftast under direkt eller indirekt påverkan av andra transportmedels prissättning.

I berörda förhållanden har sedermera icke inträtt någon avgörande ändring, utan saknas alltfört, såsom utredningsmännen framhålla, fasta hållpunkter för den taxenivå, som synes kunna ur finansiell synpunkt ifrågakomma att för framtiden hållas.

Vid sådant förhållande har det förstnämnda av nyss angivna huvudmotiv, d. v. s. behovet av järnvägstaxans anpassning efter en genom andra transportföretag och samfärdsmedel utbildad allmän fraktnivå, fått en än mer dominerande ställning vid taxebereidningen, än detsamma skulle ha intagit under mer stabila ekonomiska förhållanden.

Den i nyssnämnda utlåtande omförmälda »uträtningen av fraktnedsättningsfronten» har utredningen däremot hittills kunnat tillgodose endast i tämligen begränsad omfattning; man får avvakta i vad mån syftet ifråga kan vidare fullföljas med hjälp av en moderniserad godsindelning.

Som närmaste motstycke till förevarande förslag ställa utredningsmännen järnvägsstyrelsens förslag av år 1925, vilket i huvudsak ligger som bas för nu gällande taxa. Skillnaden mellan de båda förslagen betingas till alldeles övervägande grad av nyssnämnda allmänna fraktnivås tillkomst. — Visserligen var biltrafiken redan år 1925 en faktor av stor betydelse, då det gällde järnvägnas

¹ Tryckt i järnvägsstyrelsens serie »Utredningar rörande revidering av statens järnvägars godstaxa» som »VI. Utredning angående godstaxans revidering av den 1 november 1937. Del I. Förslag till reviderade tariffer m. m.».

ekonomiska framtidsperspektiv, men de aktuella verkningarna å godstrafiken vore ännu ej särdeles kännbara, och vidare hade förhållandena icke stabiliserat sig så mycket, att tiden kunde anses mogen för en genomgripande revidering av tariffbyggnaden. — Det sålunda skedda uppskovet har emellertid som bekant resulterat i en rad provisoriska reglerings- och anpassningsåtgärder, för vilkas innebörd utredningsmännen närmare redogjort.

Utredningsmännen påpeka, att de, jämlikt av undertecknad generaldirektör givna direktiv, vid ärendets handläggning fäst huvudsaklig vikt vid rent järnvägsekonomiska förhållanden, sådana dessa framträda vid statens järnvägar. Med hänsyn till fortskridande och vad framtiden angår oberäknliga förändringar beträffande prisläget och därmed sammanhängande variationer i inkomster och driftkostnader vid järnvägarna hava de vidare sökt giva tarifferna en sådan struktur, att ur finansiell synpunkt framdeles eventuellt behövliga taxehöjningar eller ifrågakommande taxesänkningar skola kunna relativt enkelt och härmed även i möjligaste mån snabbt genomföras i form av procentiska höjningar eller sänkningar av tarifferna.

En av utredningsmännen verkställd — efter vad det vill synas försiktigt hållen — beräkning har givit vid handen, att biltrafikens inträngande på transportmarknaden kan anses ha medfört en försämring av statens järnvägars affärsresultat med ett belopp av 14 miljoner kronor, svarande mot förräntning å ett kapital av cirka 350 miljoner kronor. Att det oaktat statsbanorna under senare år lämnat en förhållandevis god avkastning beror dels på trafikens stegring, dels därpå att de avgifter, vilka äro relativt oberörda av de inträdda förändringarna på transportmarknaden, hållits å en nivå, liggande högt i förhållande till järnvägarnas egna kostnader.

Såsom redan framhållits, har det synts ur järnvägsekonomisk synpunkt nödvändigt, att tarifferna för avstånd, inom vilka en ny fraktnivå utbildats, anpassas efter denna. Det ovissa ekonomiska läget har däremot icke ansetts medgiva några större sänkningar beträffande avstånd och tariff, som icke beröras av de ofta nämnda förändringarna å transportmarknaden.

Behovet av järnvägstariffernas anpassning efter nyss berörda fraktnivå har blivit ingående belyst. Styrelsen tillåter sig hänvisa till utredningen och vill endast fästa uppmärksamheten på att järnvägarna, enligt framlagt siffermaterial, under senare år, vilka kännetecknats av stark stegring i produktionens omfattning, erhållit endast en mindre del av den totala trafikökning, som nämnda stegring måste hava medfört, varav följer att lastbiltrafiken starkt tilltagit i omfattning. När lastbilstrafikutöware under rådande konjunkturer med god arbetstillgång funnit ekonomiskt fördelaktigt utöka sin rörelse på sätt här antytts, så torde man, därom är styrelsen ense med utredningsmännen, få befara en vida kraftigare insats från lastbiltrafikens sida, när en gång konjunkturkurvan går nedåt och växande skaror arbetslösa kasta sig över yrket att utöva lastbilstrafik, detta särskilt om järnvägarnas tariffier icke i tid anpassats till rådande och förutsebar av lastbilstrafiken bestämd fraktnivå. En sådan kommersiellt naturlig anpassning i profylaktiskt syfte med bortseende från tillfälliga och övergående inkomstminskningar måste följaktligen anses vara ur ekonomisk synpunkt synnerligen välbetänkt för att ej säga alldeles nödvändig.

Föreliggande förslag innehåller ett utkast till godsindelning, men detta är endast preliminärt och upptager för berörda varuslag den tariffiering, som närmast motsvarar i gällande godsindelning angivna tariffier. Utredningsmännens arbete är i berörda hänseende liksom beträffande vissa andra relativt mindre betydelsefulla frågor ej slutfört.

Det föreslagna tariffschemat företer vissa systematiska skiljaktigheter från det nu gällande, i det att dels 15-tons tariffier, på sätt styrelsen tidigare ställt i utsikt, *allmänt* införas vid sidan av tidigare förefintliga vagnslasttariffer för 2½, 5 och

10 ton per vagn och dels tarifferingen för varor, vilka jämlikt godsindelningen hänföras till viss varuklass, göres helt enhetlig. Sex sådana varuklasser, betecknade A — F, föreslås. Härigenom uppnås en önskvärd systematisering och en ej oväsentlig förenkling, ej minst betydelsefull ur trafikanternas synpunkt.

Beträffande de föreslagna tariffernas lägen i jämförelse med de tariffen, de tänkas skola ersätta, tillåter sig styrelsen hänvisa till i utredningen sid. 73—78 och 89 intagna grafiska framställningar ävensom därtill anslutande text.

För vinnande av meromnämnda anpassning till lastbilstrafikens fraktutbud har det visat sig nödvändigt att utträta olika tariffen inom de avstånd, å vilka sagda utbud understiga järnvägarnas nuvarande, ofta otidsenliga tariffen. Berörda avstånd äro av naturliga skäl större beträffande de högre järnvägstarifferna än beträffande de lägre. Järnvägarnas nu gällande två högsta vagnslasttariffer för 5 ton och 10 ton ha befunnits böra helt bortfalla. Å längre avstånd sammanfalla de nya tarifferna i regel med de gällande tariffen, som de tänkas skola ersätta.

Vid berörda revidering och bättre kommersiella anpassning av tariffernas lägen har bestämmande hänsyn tagits till järnvägarnas minimitariffer, så att inga sänkningar under dessa blivit ifrågasatta. Hänsyn har ock i möjlig mån tagits till anspråken på att fraktsatserna skola innesluta skäligt bidrag till fasta kostnader.

I vissa fall, då en starkare tariffsänkning å vissa medellånga avstånd i och för sig kunde vara önskvärd, men en sådan av tarifftekniska skäl skulle för ännu längre avstånd medföra större sänkningar, än ur järnvägsekonomisk synpunkt synts skäligt, har en sammanjämkning ägt rum. Det berättigade i denna modifikation, vilken innebär att åt lastbilstrafiken även i fortsättningen beredes ett vidare verksamhetsområde än som med hänsyn till driftkostnadernas relativa storlek vid de båda samfärdsmedlen ur samhällsekonomisk synpunkt kan synas motiverat, får givetvis i fortsättningen noga prövas.

Vid avvägning av relationen mellan vagnslasttariffer för 5 och 10 ton har man, där ej särskilda skäl till annat förfaringssätt förelegat, sökt följa principen att tariffen för 10 ton borde ligga under tariffen för 5 ton med belopp, svarande mot med den större viktsmängden per vagn inträdande minskning i järnvägens driftkostnad; på motsvarande sätt har läget av 15-tons tarifferna beräknats.

Vid diskuterade taxereglering är det i främsta rummet angeläget att järnvägarnas *vagnslasttariffer* undergå nödig tidsenlig anpassning till utbildad allmän fraktnivå, men även styckegodstarifferna måste med hänsyn till den faktiska linjetrafik, som genom förmedling av lastbilscentraler bedrives, undergå viss modifiering. Viktigt är jämväl, att relationen mellan tarifferna för styckegods och för vagnslastgods ej förändras därhän, att järnvägarnas styckegodsstrafik, till den del densamma är mycket lönande, överflyttas till yrkesspeditörernas magasin för att därifrån sändas som vagnslaster mot sänkta, för järnvägen mindre lönsamma frakter. Utredningsmännen hava i ett avsnitt å sid. 48—52, till vilket styrelsen tillåter sig hänvisa, framhållit de uppenbara vådorna av en ensidig sänkning av vagnslasttarifferna.

Mot anförda principer beträffande taxerevideringen har styrelsen ingen erinran.

Vid den praktiska tillämpningen av berörda principer hava utredningsmännen önskat framgå med viss av det järnvägsfinansiella läget betingad försiktighet. Föreslagna sänkningar hava därvid, som nämnts, i vissa fall icke blivit så stora som enligt utredningsmännens uppfattning varit erforderligt för järnvägstrafikens hävdande i önskvärd omfattning å transportmarknaden. I vissa andra fall åter hava utredningsmännen föreslagit något mera vittgående sänkningar än som ur järnvägsekonomisk synpunkt synts i och för sig nödvändigt, men härvid framhållit, att sänkningarna föranletts av tarifftekniska skäl. Järnvägsstyrelsen finner i ärendets nuvarande läge icke erforderligt ingå på en uttömmande prövning i berörda hänseende utan vill begränsa sig till ett uttalande att de föreslagna tarifferna i stort sett synas utgöra ett följdriktigt resultat av föreliggande premisser.

Enligt utredningsmännens uppfattning äro föreslagna ändringar av den omfattning och art, att de icke kunna införas i form av tillägg till gällande taxa, vilken redan på grund av tidigare gjorda ändringar väsentligen förlorat i överskådlighet och nödig reda.

Ett förslag till en även i formellt hänseende reviderad godstaxa har därför framlagts. Styrelsen har ingen förhandserinran i princip mot taxans uppställning i formellt hänseende efter föreslagna riktlinjer, men finner icke erforderligt att i förevarande sammanhang och vid hela taxeregleringsfrågans hittillsvarande läge ingå på närmare prövning av föreslagen indelning av taxans paragrafer eller dessas formulering.

I samband med nyssnämnda förslag till ändrad uppställning av taxan ha även föreslagits vissa sakliga ändringar av gällande särskilda bestämmelser m. m. Till berörda ändringsförslag, vilka icke hava större ekonomisk betydelse, torde styrelsen också få tillfälle framdeles återkomma.

Tillämpade på 1935 års trafik ha föreslagna ändringar i taxan beräknats medföra en sänkning av fraktinkomsterna med i runt tal 7:s miljoner kronor, varav cirka

5.7	miljoner kronor	falla på vagnslastgods,			
1.8	»	»	»	»	fraktstuckegods och
0.3	»	»	»	»	ilgodsbefordring av lättfördärvligt gods, huvudsakligen i vagnslaster.

Av skäl, som i utredningen närmare utvecklas (sid. 97—100) beräknas, att av förestående inkomstminskning cirka 6 miljoner kronor få väntas komma att ersättas av genom tariffsänkningarna föranledd ny trafik eller motsvara större inkomstminskning, som skulle inträda, därest tarifferna bibehölles oförändrade, medan cirka 1.8 miljoner kronor, väsentligen hänförliga till befordring av gods å långa avstånd samt massvaror och föranledda, som förut nämnts, av tarifftekniska skäl, till en tid få beräknas kvarstå som resultatförsämring. Sistnämnda belopp anses emellertid obetydligt i jämförelse såväl med de inkomständeringar, som år från år inträda med hänsyn till konjunkturernas växlingar, som med uppträdande variationer av utgifterna.

Styrelsen biträder i det väsentliga här anförda synpunkter. En revidering av taxan i syfte att uppnå bättre kommersiell anpassning inom av driftkostnadsförhållanden betingade gränser, till den i landet utbildade allmänna fraktnivån är nödvändig för tryggande av statsjärnvägarnas ekonomiska ställning i framtiden, och de enligt utredningen uppkommande inkomstminskningarna, vilka till stor ehuru obestämbar del äro av temporär natur, utgöra en riskpremie, som måste bäras, därest icke den framtida avkastningen av statsbanekapitalet skall till men för landets skattebetalare äventyras.

Järnvägsstyrelsen har tidigare — under intryck närmast av de pris- och kostnadsförhållanden, som utbildat sig under 1930-talets förra hälft — sett sig nödsakad att ställa frågan om genomförandet av den diskuterade nya godstaxan i beroende samband med spørsmålet om en reglering nedåt av statens järnvägars affärskapital.

Då emellertid, såsom i det föregående framhållits, taxerevideringen, som den nu i stort sett är tänkt, icke behöver leda till någon försämring på längre sikt av statens järnvägars affärsställning utan fastmer är ägnad att i möjlig mån konservera densamma, behöver tydligen spørsmålet om eventuell framtida reduktion av statens järnvägars affärskapital icke upptagas till dryftning i här förevarande sammanhang.

För den överlämnade utredningen svara närmast f. d. byråchefen Sven Norrman och förste aktuarien Tage Berger.

I ärendets vidare handläggning hava förutom undertecknade jämväl deltagit järnvägsfullmäktige Johansson och Hjorth, byråcheferna Ahlberg, utrikes taxebyrån, och Almqvist, inrikes taxebyrån, tjänsteförrättande byråchefen Trolle, godstrafikbyrån, samt chefen för godsfraktkontoret Bolin.

Byråchefen Olofsson, godstrafikbyrån, har av ämbetsresa varit förhindrad att närvara vid ärendets slutbehandling, men har önskat göra vissa uttalanden om det föreliggande tarifförslaget, vilka styrelsen alltså vidlägger¹ för det beaktande de kunna anses påkalla.

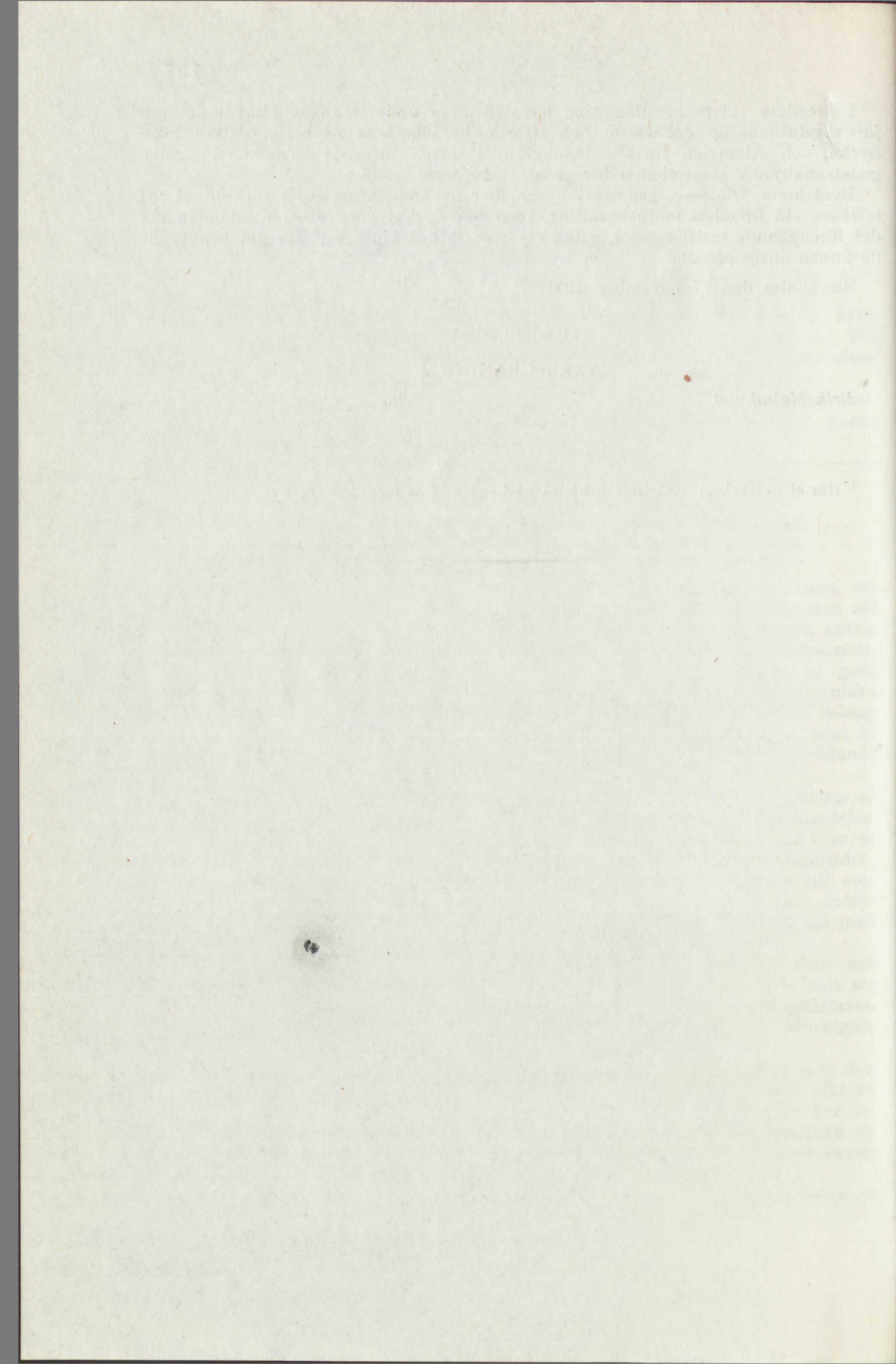
Stockholm den 17 november 1937.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM

Erik Malmkvist

¹ Här ej avtryckta; avskrifter erhållas på begäran hos järnvägsstyrelsen.



Utvecklingen av statens järnvägars vagnslastgodstrafik.

1. Inledning.

En bedömning av trafikvolymens framtida utveckling under de närmaste tio åren kan icke ges formen av en vetenskapligt grundad prognos. Alltför många helt okända faktorer spela in; betydande konjunkturella och strukturella förändringar kunna inträda under en så lång period, som det här är fråga om, och därmed kullkasta alla kalkyler.

Oaktat insikten om våra ytterst begränsade möjligheter att träffa rätt i ett omdöme om medeltrafikvolymen under t. ex. åren 1940—1948, betyder en närmare utredning av de faktorer och sammanhang, som kunna väntas spela väsentlig roll för trafikutvecklingen, en nödvändig grundval för en rationell uppfattning om utsikterna. Man erhåller härigenom en uppfattning icke endast om av vilka faktorer trafikvolymen närmast kommer att vara beroende, utan även om var osäkerhetspunkterna i omdömet i främsta rummet ligga. Klarhet i detta avseende bör, oberoende av slutsatsen beträffande trafikvolymens mest sannolika framtida volym, ligga till grund för en diskussion om detta för taxesättningen väsentliga problem.

Det bör alltså hållas i minnet, att vid en »prognos» av föreliggande typ slutsatsen beträffande den sannolikaste trafikvolymen i genomsnitt för perioden 1940—1948 icke innebär, att verkligheten med stor sannolikhet antages komma att falla nära prognosvärdet. Omdömet betyder endast att av ett stort antal i och för sig mer eller mindre sannolika alternativ antages det valda vara relativt sett mest sannolikt.

I det följande diskuteras endast utvecklingen av godstrafiken. Detta motiveras, förutom av dess dominerande betydelse för järnvägarnas inkomster, av dess nära beroende av det ekonomiska livets utveckling. Persontrafiken synes undergå en av konjunkturerna mer oberoende strukturbetonad stegring.

2. Samband mellan godstrafiken och den ekonomiska utvecklingen.

Godstrafikens konjunktürkänslighet är en väldokumenterad iakttagelse från alla industrialiserade länder. Variationsgraden hos trafikvolymen beror dels på styrkan i näringslivets totala konjunktur rörelse, dels på trafikens sammansättning. I den mån det på järnvägarna transporterade godset består av kapitalvaror, såsom järnmalm, järn och stål, maskiner, byggnadsvaror, komma konjunktur rörelserna att sätta starkare spår i trafikinkomsterna, än om järnvägstransporterna i större grad hänföra sig till rena konsumtionsvaror eller råvaror till motsvarande industrier respektive jordbruket. Den andel av transportarbetet, som hänför sig till exportvaror, tenderar också att visa en betydande konjunktürkänslighet. Sammanställningen å nästa sida anger vagnslastgodstrafikens fördelning på vissa varugrupper. Här och i det följande utelämnas transporten av lapplandsmalm.

Sammanställningen visar, att vagnslastgodstrafiken i hög grad består av transporter av kapitalvaror och exportprodukter; transportarbetet under rubrikerna byggnadsindustri, trä- och pappersindustri samt järn- och metallindustri, som till övervägande del tillhöra endera av dessa båda kategorier, representerar 65 procent av totala antalet presterade tonkilometer vagnslastgods år 1937. Denna andel har stigit under den betraktade perioden (från 56 procent år 1925 och 59 procent år 1937).

Procentuell fördelning på varugrupper av vagnslastgodstrafiken, mätt i tonkm.

År	1925	1929	1932	1935	1936	1937
Livsmedel	15·0	13·6	15·8	12·7	11·7	11·2
Jordbruksvaror	12·0	10·1	10·7	9·2	8·4	7·1
Byggnadsmaterial	8·2	8·7	10·0	11·6	12·2	11·9
Trä, papper, massa	29·9	32·4	29·8	28·5	29·3	28·2
Malmer, järn och stål, maskiner ..	18·0	17·6	16·0	21·3	22·1	24·6
Mineraloljor och stenkol	6·2	7·5	7·8	7·2	7·0	7·6
Övriga produkter	10·7	10·2	9·9	9·4	9·4	9·4

1929 till 65 procent år 1937), vilket bör ha lett till en stigande grad av känslighet inför näringslivets konjunktursvängningar. Man finner också, att av den absoluta nedgången i godstrafikvolymen (mätt på angivet sätt) under konjunkturedgången 1929—1932 en andel motsvarande icke mindre än 63 procent hänförde sig till minskat transportarbete inom grupperna trä- och järnindustri, som tillsammans dock endast representerade hälften av vagnslastgodstrafiken år 1929. En betydande konjunktürkänslighet spåras emellertid även för godstrafiken inom övriga varugrupper (se bifogade diagram). Tidpunkterna för konjunkturuomslagen ge sig i samtliga fall tydligt tillkänna i kurvorna för trafikvolymens utveckling.

Trafikvolymens direkta samband med förändringar i produktionens och omsättningens storlek inom olika områden synes, utöver en överensstämmelse i rörelsernas riktning, ibland vara ganska obestämd. I och för sig finns det ringa anledning, varför trafikvolymen mätt i tonkilometer skulle variera proportionellt med produktions- eller omsättningssiffror inom korresponderande områden, även om sannolikheten talar för att en ökning eller minskning i omsättning åtföljes av en ökning respektive minskning i transportbehovet. Även om totala kvantiteten transporterat gods kan antagas utvecklas parallellt med omsättningen, böra trafiklängderna framstå som en av omsättnings- eller produktionsvolymen relativt oberoende variabel. Medeltransportlängden blir förutom av strukturella förskjutningar beroende av förändringar i produktions- och avsättningsorternas lokalisering ävensom av produktions- och avsättningsökningens (respektive -minskningens) fördelning inom landet. Detta hindrar icke, att i allmänhet en viss tendens till ökade medeltransportlängder bör föreligga vid en fortgående stegring av produktion och omsättning under en konjunkturuppgång. Vid fullständigare kapacitetsutnyttjande inom konsumtionsorterna närbelägna företag tvingas nämligen efterfrågan över på längre bort belägna företag, på samma gång som en prisstegring och förbättrade räntabilitetsutsikter kunna göra en geografisk utvidgning av marknaderna lönande. Ett sammanhang av denna art är dock i allmänhet mycket indirekt och av variabel betydelse, icke minst beroende på konjunkturlägets karaktär. Redan härav följer emellertid, att man à priori icke kan vänta sig någon direkt proportionalitet mellan omsättningsvolym och transportarbete, mätt som produkt av ton fraktat gods och medeltransportlängd.

Som en synnerligen viktig orsak till olikheter i utvecklingen mellan godstrafiken och produktions- respektive omsättningstal tillkommer givetvis statsjärnvägarnas begränsade och därtill varierande andel av transportarbetet för representerade varugrupper. Lastbilar och fartyg konkurrera med järnvägarna om tillgängligt transportarbete; förskjutningar i fördelningen mellan trafikmedlen inträffa ständigt, delvis betingade av en mer strukturell omfördelning av transportarbetet (t. ex. lastbilarnas gradvisa övertagande av transporterarna på kortare trafiksträckor). I den

mån endast en mindre del av produktionen inom ett område transporteras på statens järnvägar kan man uppenbarligen icke förvänta sig en nära överensstämmelse mellan årliga fluktuationer i motsvarande serier. Det är sålunda naturligt, att man erhåller en bättre överensstämmelse mellan utvecklingen av godstrafikvolym och produktionsvolym för varor som papper och järn, för vilka den på statens järnvägar befraktade godsmängden per år uppgår till hälften eller tredjedelen av årsproduktionen, än för pappersmassa, av vilken vara tonalet fraktat gods endast torde uppgå till omkring 10 procent av tillverkningen. Även när järnvägstrafiken omfattar så stor andel som hälften av årstillverkningen finnes uppenbarligen stort utrymme för av varandra oberoende fluktuationer i serierna för produktion och trafikvolym i ton. Enligt ovanstående resonemang bör detta i ännu högre grad gälla en jämförelse av produktionsindexetal med det för inkomstutvecklingen bestämmande transportarbetet mätt i tonkilometer.

3. Statistiska jämförelser för åren 1924—1937.

Endast en statistisk undersökning kan i sista hand avgöra, i vilken grad ett direkt samband synes förefinnas mellan vagnslastgodstrafiken för olika produkter och jämförliga uppgifter över tillverkning och omsättning. Följande diagram avse att belysa detta spörsmål.

I diagram 1 jämföres utvecklingen av den totala vagnslastgodstrafiken i tonkilometer med den reala nationalinkomsten och den internationella handelsomsättningen (mätt som summan av importens och exportens totala kvantiteter). Dessa serier äro givetvis icke direkt jämförbara. Serien för den reala nationalinkomsten ger en viss föreställning om utvecklingstakten hos hela det svenska näringslivets aktivitet och får betraktas som ett sammanfattande uttryck också för tendensen i det reala transportbehovet. Men givetvis blir vägningen av i nationalinkomstkalkylen ingående produktmängder icke anpassad efter fördelningen av det på järnvägarna utförda transportarbetet, vartill komma i nationalinkomsten ingående poster som icke alls påverka trafiken (t. ex. värdet av tjänster). Förändringar i handelsomsättningen med utlandet måste givetvis ha ett betydande inflytande på godstrafikvolymen; varor, som in- eller utföras i och ur landet, transporteras i stor utsträckning på järnväg till och från hamnarna. — Diagrammet visar, att indexserien för den totala vagnslastgodstrafikens volym under perioden 1924—1937 hållit sig väl mellan indexserierna för real nationalinkomst och den reala handelsomsättningen med utlandet. Konjunkturrörelserna överensstämma nära.

Karaktéristisk är den starka uppgången i trafikvolymen till konjunkturtopparna åren 1929 och 1937. Stegringen till 1937 är särskilt stark, till och med betydligt större än stegringen i den industriella produktionsvolymen, som på längre sikt undergått en avsevärt hastigare expansion än järnvägstrafiken (se diagram 2). Tendensen till starkt ökad trafikintensitet under det nästan extremt högkonjunktur-betonade året 1937 kommer tydligt till synes i flertalet bifogade diagram. Man torde kunna antaga, att dessa ökade varutransporter stå i samband med de forcerade inköpen av råvaror och halvfabrikat, som företogs under 1937 med anledning av starka prisstegringar, som då ägde rum. Producenter och mellanhänder köpte i många fall långt utöver de för den löpande aktiviteten nödvändiga behoven för att gardera sig mot en befarad framtida prisstegring. Godstrafiken under 1937 får alltså icke betraktas som led i en normal utveckling. Även om en konjunkturbedgång icke inträffat under 1938, hade en viss reaktion i godstrafikens utveckling varit att förvänta i fråga om sådana varuslag, beträffande vilka de forcerade inköpen under 1937 medfört övernormalt stora lager.

Ovan har skäl anförts för att vagnslastgodstrafikens utveckling, mätt i tonkilometer, icke behöver överensstämma med jämförliga indexserier för real omsättning och produktion. I och för sig borde man ernå en högre grad av jämförbarhet

genom att låta godstrafiken representeras av ton fraktat gods på längre trafiksträckor, där konkurrensen med lastbilarna icke har så stor betydelse och därför verkar mindre störande på indexserierna över godstrafiken. Från och med 1929 ha indexserier för ton fraktat gods på sträckor över 200 km beräknats för ifrågasvarande varugrupper och i bifogade diagram jämförts med serierna över transportvolymen i tonkilometer. För den totala vagnslastgodstrafiken finner man en så gott som fullständig överensstämmelse i utvecklingen sedan 1929 av totala antalet presterade tonkilometer och kvantiteten fraktat gods på trafiksträckor över 200 km. Detta resultat visar, att trafikvolymen mätt i tonkilometer med ett större mått av framgång än man à priori hade anledning att förmoda bör kunna sammanställas med produktions- och omsättningssiffror.

En undersökning av sambandet mellan järnvägstrafikens utveckling och förändringar inom näringslivets aktivitet bör givetvis så långt som möjligt söka spjälka upp de allmänna medeltalen och sammanställa serier med så homogen och likartad sammansättning som möjligt. Man kan redan av de jämförelser för vissa områden, som bifogade diagram hänföra till, draga vissa slutsatser beträffande den observerade godstrafikutvecklingens avhängighet av den ekonomiska utvecklingens specifika karaktär och faser under perioden 1924—1937.

I diagram 3 jämföres utvecklingen av trafikvolymen och ton lastat gods (över 200 km) för *byggnadsråvaror* (byggnadssnickerier, murkalk, cement, tegel, kakel, glas m. m.) med socialstyrelsens indexserier för den totala byggnadsverksamheten. Den senare kurvan hänför sig till det årliga bostadsbyggandet och uppförandet av fabriker, affärslokaler m. m., mätt efter uppskattad areal. Oaktat trafik- och byggnadsvolymserierna uppenbarligen ha så helt olika statistiskt ursprung visa motsvarande kurvor en frapperande likhet. Denna består främst i en synnerligen stark nivåhöjning efter depressionsåren 1931—1933 i förhållande till 1920-talet. Den kraftiga ökningen i byggnadsverksamheten efter strejken under 1933 har orsakat en procentuellt sett lika stor ökning i godstrafiken av i trafikindexserierna representerade byggnadsvaror. Det är sannolikt, att godstrafiken även av andra i denna grupp icke ingående produkter, t. ex. byggnadsjärn, drivits upp av den starka tillväxten i byggnadsverksamheten. Med hänsyn till den goda allmänna överensstämmelsen mellan indextalen och i kontrast till utvecklingen vid föregående högkonjunkturtopp framstår tydligt det exceptionella draget i godstrafikläget under 1937. Trots någon nedgång i den faktiskt registrerade byggnadsverksamheten fortsatte indexserierna för godstrafiken i en oavbruten snabb stegring.

Den nära korrelationen mellan indexserierna för trafikvolym och produktionsvolym är än mer iögonfallande för gruppen *järn- och metallindustri* (se diagram 5). I transporterat gods medräknas icke träkol och malmer (som domineras av Bolidenmalmen); produktionen representeras av kommerskollegii produktionsindex för järn- och metallindustrien (inklusive mekaniska verkstäder), kompletterad för 1937 med industriförbundets beräkningar. Konjunkturväxlingarna framträda med kraftiga utslag. Stegningen från 1933 till 1937 är närmast sensationell; både trafikvolym (mätt i tonkilometer och i ton fraktat gods på avstånd över 200 km) och järn- och ståltillverkningen har fördubblats under dessa år. Den relativt starkare stegringen i godstrafiken än i produktionen är åter karakteristisk för utvecklingen mellan 1936 och 1937. Den genomgående nära överensstämmelsen mellan de båda indexserierna för trafikvolymen garanterar jämförbarheten med produktions-siffrorna.

Godstrafiken för järngruppens produkter hänför sig till större delen till den inhemska förbrukningen av järn och stål inom den mekaniska verkstadsindustrien, byggnadsverksamheten m. m. Hemmakonjunkturen blir av dominerande betydelse för godstrafikens utveckling inom denna grupp. För skogsindustriens produkter är i stället exporten och därmed i högre grad konjunkturerna i utlandet av utslagsgivande betydelse för produktion och omsättning. Exporten äger till stor del rum

direkt från hamnarna utan förmedling av järnvägstransporter, varigenom trafikvolymen kan visa från den totala produktionen helt oberoende rörelser.

Godstrafiken för sågverksprodukter, papper och pappersmassa, visar särpräglade utvecklingstendenser. I diagram 8 jämföres trafikutvecklingen för *sågade och bilade trävaror* med kommerskollegii produktionsindex för sågverk och hyvlerier. Man får såtillvida en överensstämmelse, att samtliga kurvor visa stagnationen. Trafikindexserierna för *pappersmassa* (diagram 4) visa också en med starka årliga fluktuationer stagnerande tendens under den betraktade perioden men i detta fall i skarp kontrast till den fortgående starka expansionen i tillverkning och export. Skiljaktigheten i utvecklingen mellan trafik- och produktionsserier förklaras, som ovan påpekats, av att endast en ringa del av den producerade massan transporteras på järnväg. Beträffande *papper och papp* (diagram 6) visa däremot de bägge serierna för trafikvolymen efter 1930 en väsentligt starkare ökning än produktionsindextalet; 1924—1930 förlöpte kurvorna för godstrafiken i tonkilometer och produktionsindextalet parallellt. Det torde här delvis vara fråga om en överföring av trafik (t. ex. tidningspapper från sjötransport) tack vare individuella fraktnedsättningar.

Det har icke varit möjligt att sammanställa en indexserie för trafikvolymen av varor, som representera den totala omedelbara konsumtionen inom landet. Hithörande produktionsserier visa i allmänhet en högre grad av stabilitet än de ovan diskuterade, huvudsakligen till export- eller investeringsindustrierna hörande varugrupperna. Inom landet förbrukade konsumtionsvaror ingå dock till en obekant och säkerligen varierande andel i trafikvolymserierna för järn och papper. Endast för en serie representerande en ren konsumtionsvaruindustri, nämligen *livsmedelsindustrien*, ha jämförelser gjorts (se diagram 7). Den jämna och av konjunkturförändringar föga påverkade uppgången i produktionen (med omkring 4 procent per år) har satt ringa spår i transportvolymen, som endast stigit med i genomsnitt omkring 10 procent under hela perioden 1924—1937. På detta område ha under perioden vissa betydande omläggningar i distributionen i kostnadsbesparande syfte företagits.¹ Skärpt konkurrens från lastbilarnas sida torde också ha bidragit till att begränsa godstrafikens stegring. Liknande faktorer synas också ha medverkat till den sjunkande tendensen hos godstrafiken för gruppen *jordbruksvaror*, innefattande såväl producerade jordbruksprodukter som använda råmaterial.

Den i den statistiska sammanställningen upptagna gruppen »*övrig industri och hemmakonsumtion*» innehåller dels varor, som förbrukas direkt av allmänheten, dels (och i övervägande grad) råmaterial och drivmedel för industrien. Gruppen är ganska heterogen och tendenserna hos trafikvolymen äro helt skiljaktiga för olika varor. Trafikvolymen för restgruppen som helhet har under den betraktade perioden dock utvecklats tämligen parallellt med den totala godsvolymen för samtliga grupper, ehuru med en något svagare stegringstendens på längre sikt. I diagram 9 och 10 visas utvecklingen för de två största produkterna (vad beträffar transportarbetet mätt i tonkilometer), *stenkol och koks* och *mineraloljor*. Indexalen för godstrafiken ha jämförts med indexal för importerade kvantiteter. I bägge fallen finner man en långsammare stegring i godstrafiken än i importen. Endast under högkonjunkturerna, särskilt till år 1937, synas järnvägarna ha fått hand om en större del av transportarbetet.

Analysen av godstrafikens utveckling under perioden 1924—1937 kunde givetvis fördjupas på en rad punkter. Ovanstående serier kunde göras i högre grad jämförbara genom att i större utsträckning sammanställa produktions- och trafiksiffror

¹ Se aktuarie Tage Bergers uppsats »Godstrafikens strukturförändringar vid svenska statsjärnvägarna» i Nordisk Järnbanetidsskrift nr 4, 1936, sid. 111—112.

för enskilda varor. Diskrepanser och hack i utvecklingen kunde i viss mån förklaras med hjälp av en intensivare detaljanalys.

För en bedömning av godstrafikens allmänna utveckling över en kommande 10-årsperiod torde dock en djupgående detaljanalys av trafikvolymens rörelser under tidigare år knappast vara nödvändig. Det gäller i stället att i främsta rummet få en allmän föreställning om godstrafikens utvecklingstendenser och därvid om möjligt fastställa dess beroende av den allmänna ekonomiska utvecklingen.

4. Diskussion av framtida utvecklingstendenser.

Vi ha i ovanstående översikt funnit ett i allmänhet ganska nära samband mellan godstrafikens volymutveckling och utvecklingen av produktion och omsättning inom korresponderande områden. En särskilt god överensstämmelse gäller sålunda i fråga om kurvornas konjunktur rörelser men även stegringstakten på längre sikt visar trots undantag ett nära sammanhang mellan produktion och godstrafikvolym. Godstrafikens sammansättning med dess starka beroende av transporten av investerings- och exportvaror måste även för framtiden betyda en avsevärd konjunkturkänslighet. Försämrade konjunkturer i vårt land för det närmaste året, vilket för närvarande icke synes osannolikt, bör medföra en minskning i trafikvolymen. Som ovan påpekats, hade en nedgång i transportarbetet under 1937 års högt uppdrivna nivå varit sannolik, även om en konjunkturförsämring icke inträffat under 1938. Men det vore orimligt att försöka ange graden av nedgång och dess varaktighet; det skulle förutsätta existensen av en exakt konjunkturprognos. Vi ha med dessa påpekanden endast velat fästa uppmärksamheten vid riskerna för starka konjunkturfluktuationer hos inkomsterna från godstrafiken under kommande år.

Eftersom den nya taxan avses gälla en period av 8—10 år behöver konjunktur rörelserna i godstrafiken i och för sig icke vålla extra bekymmer. Den genomsnittliga godsvolymen under en sådan period bör kunna bedömas oberoende av hur konjunkturvägen infaller, så länge denna håller sig vid sin »normala» längd på 7—10 år. En uppskattning av den genomsnittliga godstrafiken bör i stället uteslutande bygga på en extrapolation av de mer »trendmässiga» tendenser, som iakttagits under observationsperioden. Vid en bedömning av utvecklingstendenserna på längre sikt är det lämpligt att i detta fall bortse från läget under högkonjunkturperiodernas toppår, d. v. s. åren 1929 och 1937. En granskning av kurvorna ger vid handen, att långtidstendenserna (sådana de te sig oberoende av konjunktur rörelserna) lämpligen kunna observeras i en jämförelse mellan 3-årsperioderna 1925—1927 och 1934—1936. Man erhåller därvid ungefär »konjunkturlika» år, på samma gång som en extrapolation för en lika lång period framåt i tiden, alltså till 1943—1945, resulterar i år som sammanfalla med tyngdpunkten i den nya taxeperioden.

Mellan perioderna 1925/27 och 1934/36 finner man följande genomsnittliga stegring över hela 9-årsperioden (a), respektive per år (b).

	P r o c e n t	
	a)	b)
Real nationalinkomst	26	2·6
Industriell produktionsvolym	54	5·0
Utrikeshandelns volym	10	1·0
Totala vagnslastgodstrafiken	24	2·4

Om vagnslastgodstrafiken skulle fortsätta att (bortsett från konjunkturfluktuationer) stiga i samma genomsnittliga takt (med 2·4 procent per år) från den nivå, som nåddes i medeltal för åren 1934—1936, skulle godstrafiken under perioden

1943—1945 nå en nivå av omkring 2 050 miljoner tonkilometer, d. v. s. något under 1937 års trafikvolym. Med hänsyn till den fullständiga ovissheten om konjunkturkonstellationen under just dessa år, får beräkningen anses gälla den genomsnittliga godstrafiken under en längre period (med samma tyngdpunktsförläggning), t. ex. åren 1940—1948.

En mekanisk extrapolation av ovan angivet slag bör betraktas som en, om ock ej osannolik, så dock relativt optimistisk prognos för trafikutvecklingen. Föregående analys av trafikvolymens utveckling inom olika områden har nämligen visat, att den totala trafikstegringen i väsentlig mån berodde på en synnerligen gynnsam utveckling på vissa områden, en utveckling, som man icke utan vidare kan antaga bestående för framtiden. Godstrafiken visade särskilt kraftiga stegringstal för grupperna byggnadsindustri, järn och stål samt papper och papp. Vagnslastgodstrafiken för dessa grupper (i tonkilometer) undergick en genomsnittlig stegring mellan perioderna 1925/27 och 1934/36 med följande procenttal (a) total och b) per år):

	P r o c e n t	
	a)	b)
Byggnadsindustri	75	6.4
Järn och stål	81	6.8
Papper	122	9.2

Frågan huruvida den starka stegringstakt, som ovanstående procenttal utvisa, kan väntas bestå under den behandlade framtidsperioden, måste givetvis i första hand bestämmas av utvecklingen av den ekonomiska aktiviteten inom dessa områden. Man torde vara berättigad att säga, att byggnadsverksamheten mellan de jämförda perioderna 1925/27 och 1934/36 undergått en stegring, som närmast bör anses vara av engångsnatur och därför icke kan väntas fortsätta. Mellan dessa år har en tämligen enastående nedgång i räntenivån ägt rum, som pressat ned räntekostnaderna för byggnadsverksamheten med närmare $\frac{1}{3}$. Nedgången i kapitalräntan efter 1929 måste ha varit en väsentlig orsak till den nära nog fördubbling av byggnadsverksamheten, som ägt rum i jämförelse med 1920-talet. (Det bör dock observeras, att socialstyrelsens index för byggnadsverksamheten icke omfattar den rena landsbygden och därför sannolikt överskattar stegringen för landet som helhet.) Om inga starka omkastningar äger rum i vår under föregående år i hög grad »gynnsamma» betalningsbalans med utlandet, och omständigheter icke framtvinga en åtstramning i penningpolitiken, kan nuvarande låga ränteläge väntas bestå. Men en ytterligare nedgång av samma storleksordning som efter 1931 framstår som osannolik.

Med hänsyn till bostadsbyggandets dominerande betydelse i serien för totala byggnadsverksamheten har en annan synnerligen viktig orsak till den hastiga stegringen utgjorts av bostadsbehovets fortgående tillväxt. Denna tillväxt sammanhänger nära med en stark ökning i de familjebildande årsklasserna av befolkningen, vilken kommit till stånd trots nedgången i den allmänna befolknings-tillväxten tack vare den pågående förskjutningen i vår befolknings ålderssammansättning. Man har beräknat, att antalet gifta män (som mått på antalet familjeheter) kommer att stiga i ungefär samma takt (med omkring 15 procent) mellan åren 1935 och 1945 som under närmast föregående decennium. Det potentiella bostadsbehovet skulle alltså verka med ungefär oförändrad styrka under den närmaste framtiden.

Anförda omständigheter skulle tala för möjligheten av att bostadsbyggandet likaväl som den totala byggnadsverksamheten under ett kommande decennium fortsätter på nuvarande höga nivå, men icke motivera en prognos om en stegring av samma storlek som under åren 1924—1936. Den statliga och kommunala

bostadspolitik kan givetvis verka stimulerande på byggandet av nya bostäder och på annan byggnadsverksamhet, men dock knappast i sådan grad, att det vore försvarligt att bygga på en oförändrat stark stegringstrend för kommande 10-årsperiod.

Den starka stegringen såväl i produktionen som i trafikvolymen för järn och stål samt maskiner betingas givetvis till en del av byggnadsverksamhetens ökning. En retardation i stegringen av den inhemska järn- och stålkonsumtionen är att förvänta, i den mån byggnadsverksamheten icke ökar vidare eller endast växer i lägre grad. Detta förutsätter givetvis att andra faktorer icke verka stimulerande i motsvarande mån. Denna förutsättning hänför sig till såväl exportens utveckling som till investeringsverksamhetens framtida omfattning. I den mån den allmänna ekonomiska expansionen i Sverige förlängs, t. ex. på grund av en strukturstress på någon eller några av våra viktiga exportmarknader, kan industriens reducerade behov av nya anläggningar, konstruktioner, maskiner m. m. medföra en förskjutning nedåt av järn- och stålkonsumtionen. De snabbt växande rustningsutgifterna ha givetvis varit en viktig orsak till den ökade stålkonsumtionen, men här är varje prognos givetvis hopplös.

Vad slutligen den kraftiga stegringen i godstrafiken för papper och papp beträffar, bygger denna icke endast på den fortgående ökningen i produktion och export utan även på en avsevärd stegring i godstrafiken per producerad enhet, vilken stegring helt hänför sig till de långa transportsträckorna (se diagram 6). Man har givetvis att förvänta en fortsatt betydande stegring i konsumtionen av papper och massa såväl inom landet som i världen i övrigt. En hårdare konkurrens på exportmarknaderna, vilken i nuvarande läge icke synes osannolik, kan medföra en svagare expansion i exporten under följande år och därmed också verka retarderande på utvecklingen inom landet. Huruvida godstrafiken på statens järnvägar kan väntas gå mot en fortsatt utvidgning av området för transporter är omöjligt att bedöma för en icke fackman. I en försiktig prognos torde man dock icke få räkna med en oförändrat stark stegringstrend i godstransporterna av papper och papp.

Det synes icke orimligt att i en försiktig, men därför icke med nödvändighet pessimistisk, prognos räkna med, att den starka ökningen i godstrafiken inom grupperna för byggnadsindustri, järn och stål samt papper och papp, som karakteriserade perioden 1925/27—1934/36, icke kommer att bestå i framtiden. Det är naturligtvis icke lätt att införa rimliga alternativ, som icke synas fullständigt godtyckliga. Man kan antaga (detta är alltså en ren hypotes) att trafikvolymen inom dessa grupper under den lika långa perioden 1934/36—1943/45 stiger ungefär i samma takt som den totala trafikvolymen under den föregående (observerade) perioden. Med hänsyn till att den långsammare befolkningstillväxten under 1940-talet (beräknad att ligga mellan 0 och 1.2 procent mellan 1940 och 1950 i förhållande till 3.25 procent mellan 1925 och 1935) kan väntas medföra en något retarderad allmän ekonomisk expansion, ha vi antagit den »normala» stegrings-takten i trafikvolymen vara omkring 2 procent per år och omkring 20 procent för hela den framtida nioårsperioden. I fråga om övriga grupper, som icke synas ha visat »exceptionell» trafikstegring, förutsätta vi, att samma genomsnittliga årliga trafikstegring kommer att gälla för framtidsperioden som för åren 1926—1935 (i den mån en minskning ägt rum under observationsperioden antages trafikvolymen hålla sig konstant under framtidsperioden). En på ovan angivna grunder genomförd kalkyl av godstrafikvolymen (i tonkilometer) för ett genomsnitt av åren 1943/45 ger till resultat en stegring över medelnivån för 1934/36 med 11.5 procent. Detta betyder att enligt dessa antaganden den genomsnittliga godstrafikvolymen för åren 1940—1948 skulle stiga till omkring 1 850 miljoner tonkilometer eller omkring 3 procent över 1936 års nivå.

Detta resultat får närmast betraktas som ett exempel på de alternativa beräkningsgrunder, som kunna införas med avsikt att eliminera de mer exceptionella stegringselementen i vagnslastgodstrafikens utveckling under åren 1924—1937. Man får härmed ett kvantitativt mått på betydelsen för den totala godstrafiken av den exceptionellt starka stegringen i godstrafiken för grupperna byggnadsindustri, järn och papper. Reduktionen i stegringstalet för hela vagnslastgodstrafiken under en nioårsperiod från 24 procent till 11.5 procent mäter på angivet sätt vikten av den exceptionella stegringen för dessa grupper i den totala godstrafiken.

De antaganden, som ligga till grund för ovan anförda uppskattning av den framtida trafikvolymen, äro givetvis icke de enda möjliga. Ett antal andra alternativ kunna uppställas, och vi ha intet absolut kriterium på att ett av dem är mest sannolikt. Den föregående undersökningen av godstrafikens utveckling på olika områden visar dock att de gjorda förutsättningarna kunna betraktas som rimliga från synpunkten av erfarenheterna under den betraktade perioden. Till denna allmänna reservation beträffande kalkylens värde bör läggas de reservationer mot en prognos på detta område, som inledningsvis framfördes. Dessa anmärkningar måste hållas i minnet, om anförda exempel skall användas som prognos och plausibel grund för valet av år 1936 som normalår för taxesättningen.

Stockholm den 16 september 1938.

Erik Lundberg.

Tabell I. Indextal för den reala nationalinkomsten, handelsomsättningen med utlandet och den industriella produktionsvolymen. Indexalen för 1929 = 100.

År	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
1. <i>Real nationalinkomst</i> ¹	82	84	89	92	93	100	102	96	90	92	103	112	118	
2. <i>Kvantitet import + export</i>	69	77	72	92	74	100	89	68	56	64	81	83	101	117
3. <i>Total byggnadsverksamhet</i> ²		80	86	83	88	100	134	123	105	78	101	146	169	167
4. <i>Industriell produktionsvolym (total)</i> ³	72	74	81	84	88	100	103	96	89	91	110	124	135	148
Produktionsvolym vid:														
5. <i>Järn- och annan metallindustri</i> ..	63	66	73	76	88	100	102	95	83	88	118	140	152	173
6. <i>Sågverk och hyvlerier</i>	88	84	88	94	102	100	91	78	69	72	91	85	85	
7. <i>Pappersmassfabriker</i>	66	69	76	83	74	100	98	91	83	107	121	129	140	157
8. <i>Pappersbruk och pappfabriker</i> ..	73	77	84	86	84	100	92	97	96	100	112	121	129	142
9. <i>Livsmedelsindustri</i>	75	77	86	84	89	100	105	108	107	103	109	115	121	128
Importerad kvantitet av:														
10. <i>Stenkol och koks</i>	75	68	66	93	83	100	95	95	93	97	108	112	123	143
11. <i>Mineraloljor</i>	53	63	69	75	92	100	120	133	149	161	170	194	212	246

¹ Beräknad som kvoten mellan nominell nationalinkomst och levnadskostnadsindex. Källa: »National Income of Sweden 1860—1930» kompletterad med anförda beräkningar i »Konjunkturläget hösten 1937».

² Socialstyrelsens index för beräknad volym, inkluderande bostadsbyggande, industriella och kommersiella byggnader m. m. i Sveriges städer och stadsliknande samhällen.

³ Anförda indextal för den industriella produktionsvolymen bygga på Kommerskollegii beräkningar. Serierna äro icke helt homogena. Volymberäkningarna äro för åren 1924—28 (se Arbetslöshetsutredningens Betänkande del I) kalkylerade på grundval av 1913 års pris och för åren 1929—36 på 1935 års pris. Vissa olikheter i vägningen ha även införts för den senare perioden (se Kommersiella meddelanden, häfte 6, 1938). Indexalen för 1937 ha approximativt uppskattats med hjälp av Industriförbundets månatliga produktionsindex.

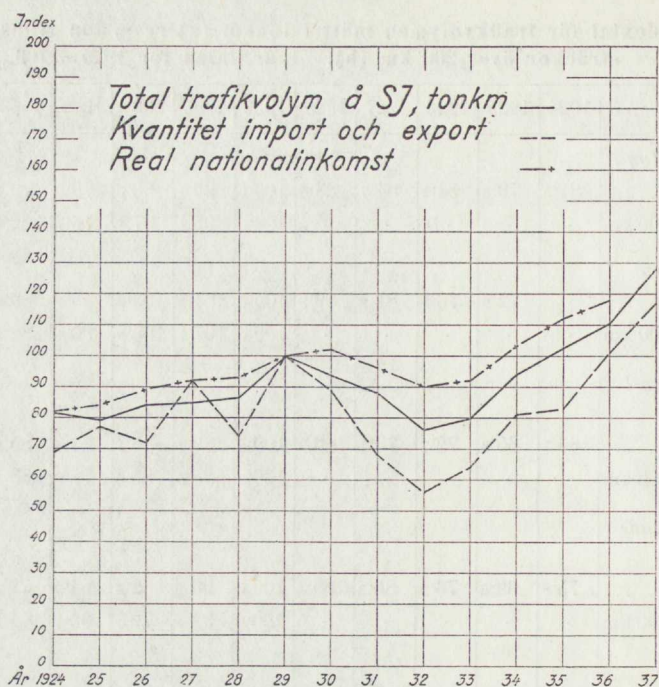


Diagram 1

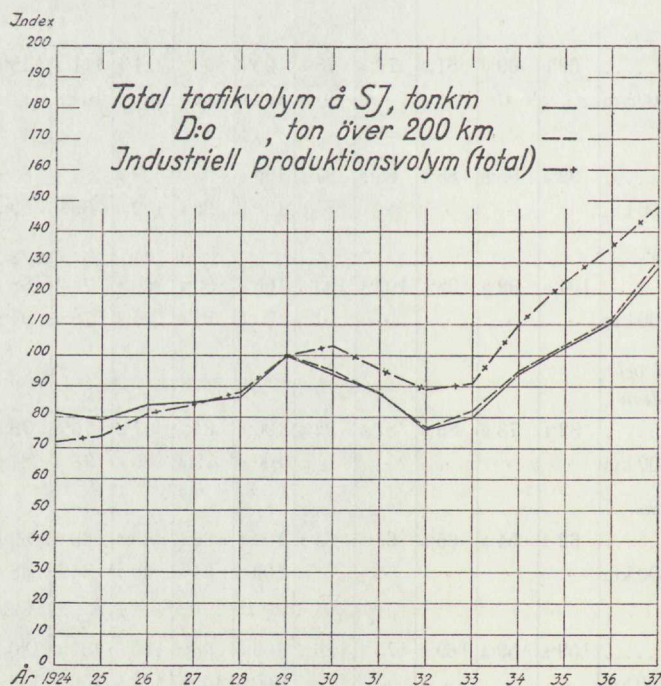


Diagram 2

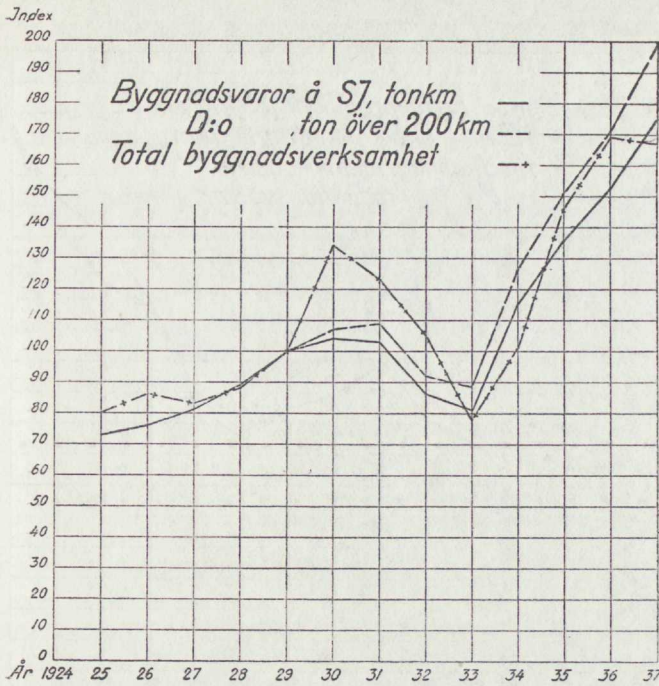


Diagram 3

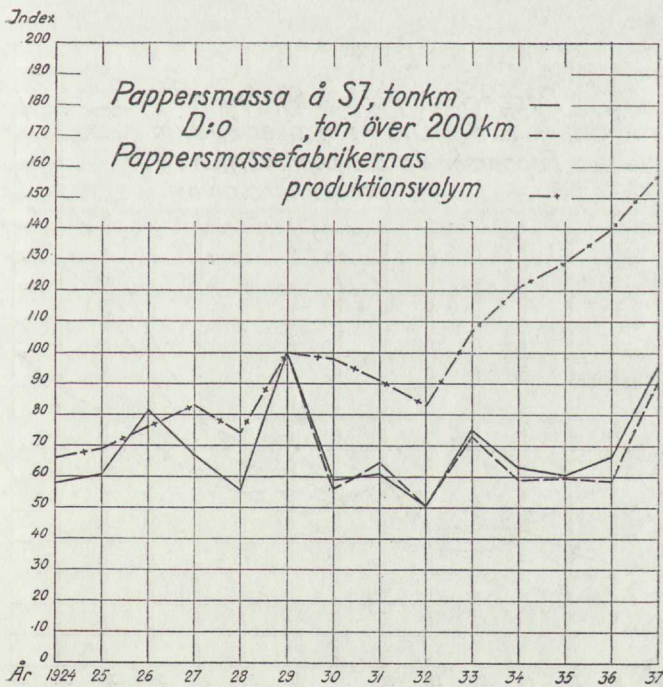


Diagram 4

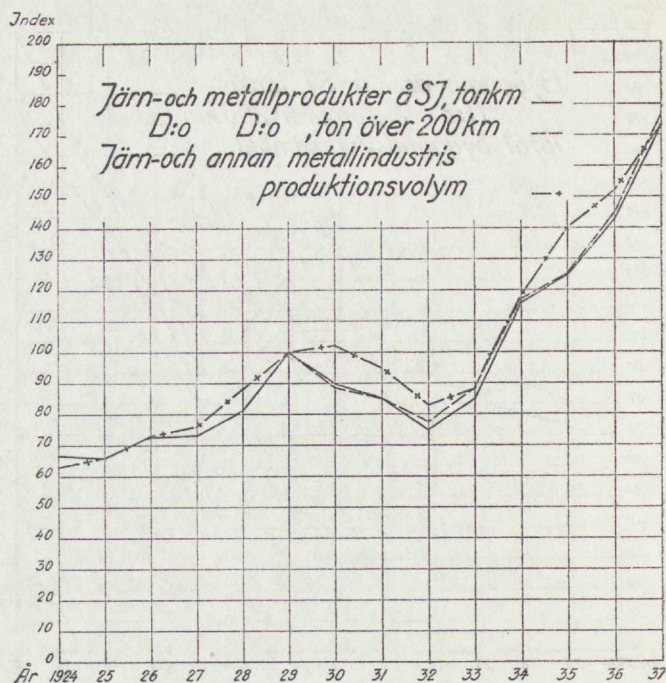


Diagram 5

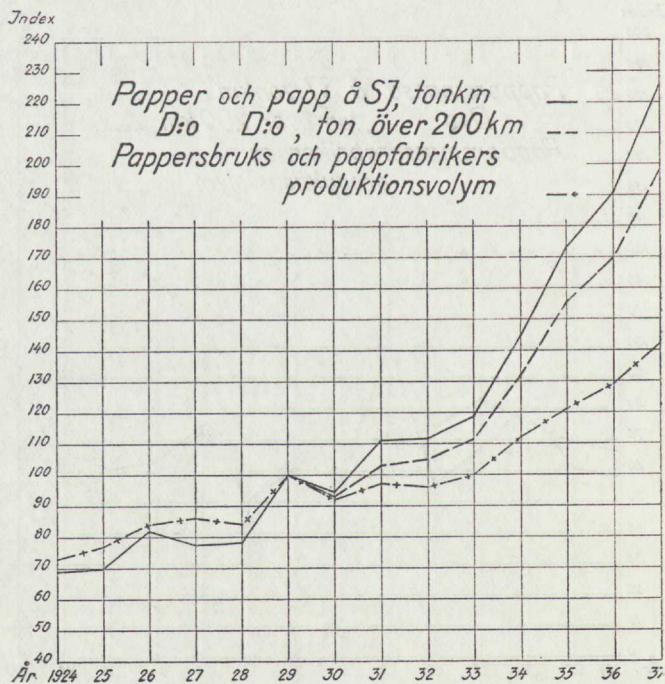


Diagram 6

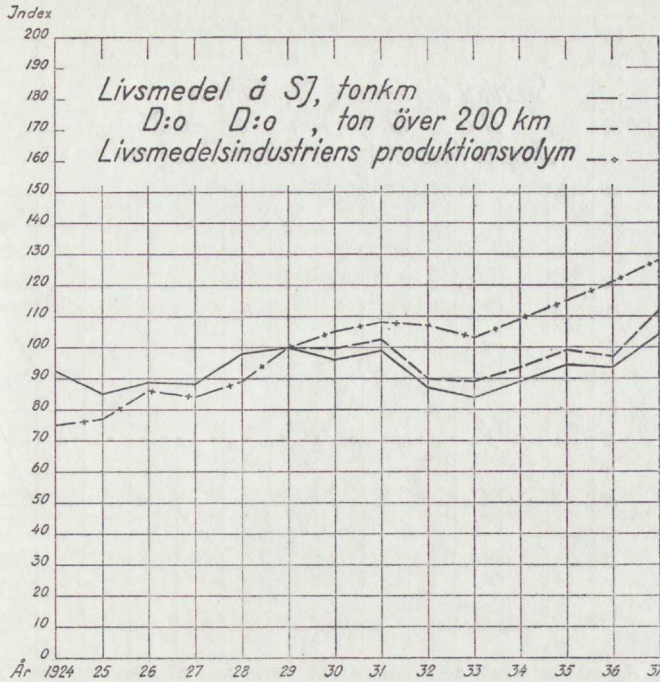


Diagram 7

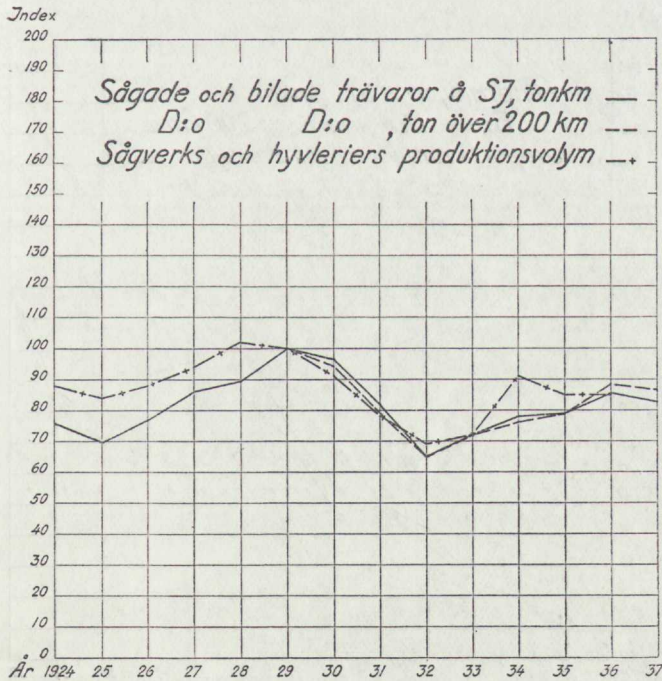


Diagram 8

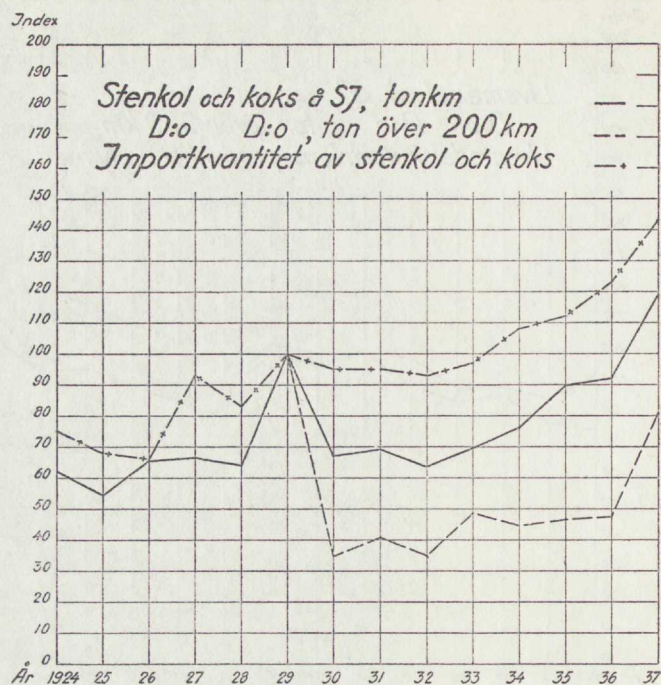


Diagram 9

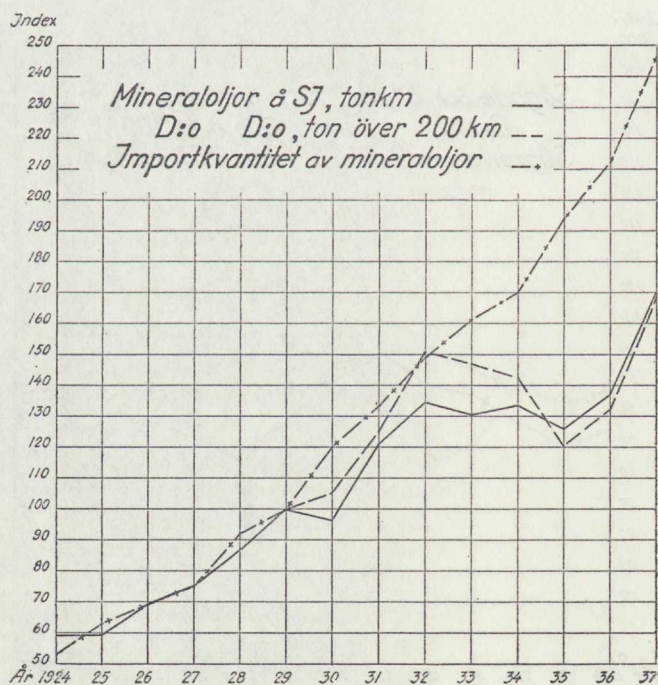


Diagram 10

Järnvägsstyrelsens skrivelse den 9 juli 1938.

Till 1938 års järnvägstaxekommitté, Stockholm.

I anledning av kommitténs skrivelse — d.n:r A 5 — den 30 mars 1938 får järnvägsstyrelsen anföra följande.

Inledningsvis må understrykas det i skrivelsen påpekade sakförhållandet, att byråchefen Olofsson hyser en från styrelsens i övrigt starkt avvikande uppfattning om lämpligheten av det framlagda taxeförslaget.

Då med angivna undantag samtliga de styrelsens ledamöter och övriga föredragande, vilka överhuvud pläga deltaga i behandlingen av taxerenden, stå bakom den underdåniga skrivelse, varmed sagda förslag med tillstyrkande i princip överlämnats till Kungl. Maj:t, torde därav följa, att enligt styrelsens uppfattning — vilket uttryck nedan användes för att beteckna uppfattningen hos nyssnämnda styrelsens ledamöter m. fl. — byråchefen Olofssons taxeprogram måste anses falla *utom* ramen för praktisk taxepolitik, vad statens järnvägar beträffar. Detta taxeprogram är nämligen så radikalt olika det nyss nämnda taxeförslaget, att någon kompromiss mellan »programmet» och »förslaget» ej synes möjlig att åstadkomma. — Vad i denna skrivelse anföres, uttrycker, där intet annat sägs, »styrelsens uppfattning», uttrycket taget i nyss angivna betydelse.

Olofssons allmänna inställning till taxeproblemet framträder tydligast i hans den 23 september 1936 dagtecknade programskrift »Om statsbanetaxan». Densamma blottar på ett flertal punkter djupgående skiljaktigheter gentemot såväl statens järnvägars traditionella taxepolitik som förenämnda styrelsens uppfattning. Dessa meningsskiljaktigheter beröra till och med själva grundvalarna för denna politik, i det de främst gälla arten och omfattningen av de särskilda förpliktelser, vilka påvila järnvägarna och särskilt statsbanorna i dessas egenskap av allmänföretag.

Ett klarläggande av motsättningarna synes lämpligen kunna ske i anslutning till den principbehandling av taxeproblemet, som innehålles i 1907 års järnvägstaxekommittés betänkande del I. — I det följande användas uttrycken 1907 års kommitté, 1907 års betänkande och 1907 års principer för att beteckna nämnda kommitté, dess betänkande respektive däri innehållna grundlinjer för järnvägstaxepolitiken. — Det inledande kapitlet av detta betänkande, vari de allmänna grunderna för taxans uppgörande behandlas, börjar med att konstatera det motsatsförhållande, som förefinnes mellan ekonomiska företag i allmänhet å den ena sidan och *statsjärnvägar* å den andra. »De förra hava», säger kommittén, »såsom sitt enda eller åtminstone huvudsakliga ändamål att åstadkomma största möjliga avkastning, under det att statsjärnvägar ha ett *dubbelt* ändamål. Å ena sidan är deras uppgift att främja samfärdseln, såväl gods- som persontrafiken, och därigenom bidra att utveckla landets ekonomiska hjälpkällor; å den andra ha de därjämte att, såvitt sig göra låter, betäcka sina driftkostnader och däröver inbringa en viss ränta på anläggningskapitalet. Den förra uppgiften är rent national-ekonomisk, den senare dela statsbanorna med vilket privatekonomiskt affärsföretag som helst. Åsikterna om, vilkendera av dessa båda uppgifter som är den viktigaste, hava växlat i olika länder och även i samma land under olika tider, beroende på allmänna politiska och ekonomiska synpunkter.»

Kommittén hävdar, att *båda* dessa järnvägars uppgifter måste uppställas såsom *likaberättigade* och i möjlig mån samtidigt tillgodoses.

Det anförda kan betecknas såsom ett förtäta uttryck för den säregna *dubbelheten i statsbaneföretagets ställning*. Själva formuleringen är väl ej fullt lycklig, då främjandet av samfärdseln och därmed av den ekonomiska utvecklingen icke är något för statsjärnvägarna *specifikt*; berörda nationalekonomiska effekt kan fastmer sägas vara något för alla slag av trafikföretag *gemensamt*. Det för allmänföretagen säregna torde i stället kunna sägas vara, att hänsynen till sagda effekt uppträder såsom *bestämmande förvaltningsmotiv*. Och detta särskilda hänsynstagande är betingat av en artskillnad mellan affärsföretagen — vilket uttryck må användas för att beteckna ekonomiska företag av »normal typ» — och ett allmänföretag, sådant som statens järnvägar i vad gäller sambandet mellan avkastning och samhällsnytta. Medan affärsföretagen anses bäst fylla även sin samhällsekonomiska uppgift, om desamma — inom lag och sedvänjor sätta rāmärken — förvaltas i syfte att uppnå största möjliga avkastning, kan för järnvägarna det *samhällsekonomiska* optimum ingalunda alltid sägas sammanfalla med det *företagsekonomiska*, varför risk förefinnes att en åtgärd, företagen i syfte att ernå ökad inkomst, minskar den samhällsekonomiska nyttan av företaget.

Det är uppenbarligen på denna motsättning mellan samhällsekonomiska och företagsekonomiska intressen, som kommittén syftar, och det förordade likaberättigandet mellan de båda »uppgifterna» kan med andra ord sägas innebära, att en höjning av den *samhällsekonomiska* effekten bör i princip tillmätas *samma värde* som en ökning av det *företagsekonomiska* utbytet.

Berörda uttalanden av 1907 års kommitté angående jämställandet av statsjärnvägarnas båda »uppgifter» bibehålla enligt järnvägsstyrelsens uppfattning alltfört sin giltighet. — Det grundläggande är sålunda statsbanornas samhälleliga plikt att inom ramen för förhandenvarande ekonomiska villkor ombesörja befordran av resande, stycke gods och vagnslast gods. Liksom snart sagt varje företag, som har flera rörelsegrenar, kunna statsbanorna därvid icke beräkna att erhålla *likformig* avkastning, detta vare sig det gäller olika huvudslag av trafik, olika varuslag eller olika bandelar. Även med ett i och för sig högst otillfredsställande ekonomiskt utbyte av viss trafik kan det sålunda vara statens järnvägars plikt att uppehålla densamma. Å andra sidan kunna inga trafikanter anses ha moralisk rätt till sänkta avgifter, blott därför att trafiken ifråga lämnar ett osedvanligt högt bidrag till allmänna omkostnader. Värde tariffsystemets grundidé är ju *utjämnningen*, belastningen i förhållande till vad trafiken kan bära.

Förenämnda programskrift åter synes ådagalägga en ensidigt *affärsekonomisk* inställning, ett bortseende från statens järnvägars egenskap av allmänföretag, åtminstone vad gäller annan trafik än befordran av gods i hela vagnslaster. Så sägs å sid. 2, »Den starka utvecklingen av persontrafik och av godsbefordring i mindre sändningar är en ur flera synpunkter betänklilig företeelse, enär den nu är förenad med otillräcklig inkomst».

Och vidare å sid. 3, »När man på goda grunder sätter ifråga att höja de avgifter, som visat sig vara för låga, invänder tariffören, att trafiken skulle gå tillbaka och det ekonomiska utbytet enligt hans beräkningar bli ännu sämre. En viss tillbakagång får man naturligtvis bereda sig på, men det ekonomiska utbytet behöver för den skull icke bli sämre. Ty, eftersom man icke utan nya kapitalinsatser kan taga upp ökad trafik av nyssnämnda slag, måste det vara till ekonomisk fördel, att denna trafik kommer att stå stilla eller till och med att minska».

Ordet »ekonomisk» är här tydligen synonymt med *affärsekonomisk*, åt den *samhällsekonomiska* flanken — med andra ord åt den försämring i den allmänna behovstillfredsställelsen, som trafikens sammankrympning innebär — ägnas synbarligen ingen uppmärksamhet.

Enligt styrelsens uppfattning åter är, såsom redan framhållits, berörda dubbelställning något *grundväsentligt*, den samhällsekonomiska effekten och det företagsekonomiska utbytet böra vid taxesättningen stå såsom jämställda motiv. —

En taxehöjning kan, med andra ord uttryckt, icke försvaras enbart därmed, att den ger ökade trafikinkomster; även verkningarna å trafikrörelsen och därmed å den allmänna transporthushållningen måste noga beaktas. — Såsom framgår av vad ovan anförts ur 1907 års betänkande, innebär »taxeprogrammet» i detta stycke en radikal och enligt styrelsens uppfattning olycklig brytning med statens järnvägars traditionella taxepolitik.

I nära samband med transporthushållningssynpunkten står problemet om förhållandet mellan avgiftssättningen och trafikrörelsens omfattning, med andra ord allmänhetens efterfrågan å statens järnvägars tjänster. Även detta spörsmål har behandlats av 1907 års kommitté. Kommittén framhåller sålunda inledningsvis, att en mera avsevärd avgiftsnedsättning vanligen förorsakar ökad trafik, med andra ord, att nyssberörda *efterfrågan* å transporter är *elastisk*, samt att denna elasticitet är starkt varierande med transportprestationens olika attribut (varuslag, mängd, avstånd, avgiftsläge, konkurrens o. s. v.). Till belysning av gjorda allmänna uttalanden behandlar kommittén det enkla fallet av en ökning, respektive minskning av utgående avgifter med 20 procent och anför därvid följande:

»En ökning av frakterna med 20 procent betyder således ingalunda, att inkomsterna ökas med 20 procent; den kan till och med leda till så stor trafikminskning, att all inkomstökning uteblir, och det ofta förekommande påståendet, att järnvägarnas avkastning skulle förbättras genom en allmän fraktförhöjning, är således ingalunda något axiom. En minskning med 20 procent medför i regel ej heller att bruttoinkomsterna minskas med 20 procent — det kan i stället mycket väl hända att de *ökas* — och vad nettoinkomsterna beträffar, kan den förorsaka ytterst varierande resultat, beroende på omständigheterna. Man måste nämligen taga i betraktande, att den nya trafik, som nedsättningen förorsakar, i regel lämnar en behållning (om nämligen den nedsatta tariffen ligger ovanför minimitariffen), som ibland kan vara så stor, att den helt och hållet uppväger förlusten på den trafik, som fanns förut, kanske t. o. m. medför vinst.»

Såsom exempel på sistnämnda eventualitet hänvisar kommittén till den år 1906 företagna nedsättningen av persontarifferna på de svenska statsbanorna. »Man utgick därvid», säger kommittén, »från den allmänna förutsättningen, att en trafikökning skulle uppstå, och att nettobehållningen av denna ökning skulle motsvara inkomstminskningen för den trafik, som redan fanns, så att statsjärnvägarnas netto i det hela varken skulle ökas eller minskas. Faktiskt blev trafikökningen större än väntat var, så att reformen, trots den mycket betydliga nedsättningen på längre avstånd (samtidigt med att avgifterna på korta håll i stort sett bibehölls), medförde en *ökning* av nettobehållningen.»

Teoretiskt taget är förenämnda elasticitet ett *generellt* sakförhållande, varje nedsättning av avgifterna medför viss trafikstegring. Kommittén har emellertid funnit att, åtminstone vad godstrafiken beträffar, elasticiteten är av praktisk betydelse blott inom vissa gränser. »Det finnes», säger kommittén, »för varje särskilt godsslag en viss fraktnivå, nedanför vilken en sänkning icke medför någon större trafikstegring, och man kan sålunda utan synnerlig nackdel hålla dessa fraktsatser ovanför denna nivå. Så pass höga fraktsatser kunna med andra ord de ifrågavarande transporterna bära.»

Kommitténs resonemang hänför sig primärt till det tillstånd av relativ konkurrensfrihet, som rådde före landsvägstrafikens motorisering. Kommittén reserverade sig flerstädes för de — såsom undantag betraktade — fall, då konkurrens förelåg och där den praktiska frågan alltså icke gällde »vad trafiken *kunde* tåla utan vad den *behövde* tåla». — Enligt järnvägsstyrelsens uppfattning behåller emellertid resonemanget sin giltighet i princip, oberoende av att de tidigare — i huvudsak lokala — undantagsfallen blivit ersatta av vad man — bildligt uttryckt — kan beteckna som en vidsträckt *konkurrenszon*.

Allmän enighet torde råda därom, att vid beslut om taxeändringar avgörande

hänsyn måste tagas till de emotsebara verkningarna på trafikrörelsens storlek. 1907 års kommitté framhåller särskilt, att vad som beträffar nedsättningar av mera avsevärd ekonomisk innebörd, en sådan i regel icke bör företagas, om man icke har anledning förmoda, att den skall förorsaka en trafikstegring. Väntas ingen trafikstegring, så är, säger kommittén, nedsättningen endast ett gynnande av de trafikanter, som få fördelen därav på de övrigas bekostnad.

Det i »taxeprogrammet» föreslagna sammanförandet av vagnslastgodstarifferna uppfyller enligt järnvägsstyrelsens mening icke sist angivna villkor, att nedsättning ej skall ske under omförmälda nivå, vid vilken trafikstegringen upphör, och åtgärden ifråga vållar alltså en inkomstminskning, vilken är helt omotiverad, eftersom man däremot icke kan ställa någon förbättring i transporthushållningen. — Redan taxeförslagets *högsta* tariffer för 5, 10 och 15 tons sändningar synas nämligen ligga tillräckligt lågt i förhållande till sagda nivå.

Enligt styrelsens uppfattning ha icke framförts fullgoda skäl för slopande av värdetarifferingssystemet. Fastmer synes en rationell tillämpning utanför konkurrenszonen av detta system bilda den enda förefintliga möjligheten att förena *god transporthushållning* med någorlunda *tillfredsställande avkastning*. Med hänsyn till denna omständighet kan man inför nuvarande brydsamma ekonomiska utsikter ställa sig tveksam, huruvida det kan vara försvarligt omedelbart införa 15-tons tariffer i hela den utsträckning, som förutsättes i taxeförslaget.

För styckegodset går den av Olofsson föreslagna unifieringen — icke såsom för vagnslastgodset i sänkningens utan — i höjningens tecken. Styrelsen finner denna åtgärd lika olycklig som den nyss behandlade. Några bärande motiv för åtgärden ha enligt styrelsens mening icke förebragts. Trots det vidlyftiga meningsutbytet synes icke ens frågeställningen ha blivit till fullo klarlagd. Av vissa uttalanden i förenämnda programskrift vill emellertid förefalla, som skulle såsom bas för förslaget ligga en icke helt klar uppfattning om rättmätigheten av *solidaritet alla styckegodstrafikanter* emellan. Denna uppfattning synes emellertid leda vilse, vare sig föreliggande problem betraktas från samhällsekonomisk synpunkt eller med hänsyn till konkurrensen. Snart sagt vilken måttstock som än anlägges, är *differentieringen* av styckegodstrafiken uppenbar, och särskilt klart är, att man icke kan jämställa vare sig kortdistans- och långdistansstrafik eller små och stora sändningar.

Styrelsen finner de senaste årens erfarenheter tyda på, att ovan nämnda *elasticitet* numera är stor icke blott ifråga om persontrafiken utan även beträffande styckegodset, bådadera tagna som helhet. Såsom närmare belysts å sid. 85 i taxeförslagets text, finnas emellertid betydande differenser och såsom särskilt känsligt framstår styckegods i *större* sändningar. — Den av Olofsson föreslagna betydande avgiftshöjningen för dessa sändningar torde alltså komma att leda till en väsentlig *inkostminskning*, och åtgärden kan därför, även fränsett hänsynen till trafikanterna, näppeligen vara i statens järnvägars intresse.

Vid meningsutbytet angående styckegodstaxan har frågan om statens järnvägars självkostnader för ifrågavarande trafikslag intagit ett betydande rum, dock utan att heller här önskvärd klarhet vunnits ens beträffande frågeställningen. Särskilda svårigheter bereder den betydande bottenkostnad, som avhänger av järnvägarnas ovan berörda allmänna skyldighet att hålla regelbundna lägenheter för befordran av personer och gods av alla slag i samtliga stationsförbindelser med skälig frekvens och mot rimlig kostnad. — Vid den gängse kalkylatoriska fördelningen av utgifterna blir en stor del av denna bottenkostnad upptagen såsom självkostnad för styckegodstrafiken, och det är väl heller intet att invända mot, att man i möjlig mån söker från sagda trafik få täckning för anparten ifråga.

Uppenbart är emellertid, att man i *här förevarande sammanhang* icke kan räkna med därvid erhållna totalsummor och genomsnitt. Av betydelse är fastmer endast uppkommande ökning eller minskning vid ändring i trafikmängd. Enligt järnvägs-

styrelsens erfarenhet och uppfattning äro de påräkneliga utgiftsvariationerna relativt mycket små gentemot ändringarna å inkomstsidan. Styrelsen stöder denna sin mening bl. a. på tidigare utredningar, särskilt den efter senaste konjunkturförbättring verkställda, vilka synts tydligt ådagalägga, att vid ökning av styckegodstrafiken kostnadsstegring kunnat påvisas i huvudsak endast under rubrikerna expeditions- och magasinistjänst. För att komma fram till den nyss angivna slutsatsen, är det alltså tillräckligt jämväl erinra om förhållandet, att den föreslagna ändringen icke skulle avse allt styckegods, utan blott sändningar av högre vikt än 500 kg samt bliva särskilt kännbar för sådana sändningar på större transportavstånd, där kostnaderna för expediering och magasinistjänst alltid spela en underordnad roll. I nuvarande konkurrensläge är för övrigt att räkna icke med en likformig nedgång inom angivna parti av trafiken utan med förlusternas koncentrerings till de för statens järnvägar allra gynnsammaste stationsförbindelserna. — Med hänsyn till bl. a. denna dubbla selektion har järnvägsstyrelsen icke funnit någon förnyad undersökning beträffande kostnaderna påkallad eller ens ägnad att leda till sifferresultat av större värde.

Vid utredning av frågan om relationerna mellan samhörande styckegods- och vagnslasttariffer synes man lämpligen kunna skilja mellan konsumtionsvaror och produktionsförnödenheter. Konsumtionsvarorna befordras i stor utsträckning i styckegodssändningar, och det är följaktligen av vikt att för desamma nämnda relation är riktigt avvägd. Såsom (i princip) riktig betraktar styrelsen relationen ifråga, i det fall *netto*inkomsten per ton räknat blir någorlunda oberoende av sändningens storlek. I detta fall ändras övergången från styckegods till vagnslaster eller omvänt icke järnvägens överskott, och erhålles alltså vad man kan benämna samhällsekonomisk jämvikt mellan olika transportsätt, varmed också följer bästa möjliga resultat från transporthushållningssynpunkt.

Olofssons taxeprogram fyller ej närmelsevis detta villkor, utan premierar — på statens järnvägars bekostnad — i hög grad transport i *större* sändningar, en premiering som i första hand torde komma utöfarna av yrkesmässig samlastning till godo.

Produktionsförnödenheterna åter transporteras i en relativt liten utsträckning som styckegods, ovan berörda relation behöver alltså icke där uppmärksammas i samma mån som då det gäller konsumtionsvaror. Man kommer följaktligen till det skenbart paradoxala resultatet, att slopningen av värdetarifieringen för styckegodset ingalunda behöver draga med sig en motsvarande åtgärd för vagnslasterna, utan att fastmer taxeförslaget trots ensidig differentiering och alltså bristande formell symmetri ifråga om de varuslag, vilka gemenligen befordras som styckegods, faktiskt giver en riktigare relation mellan styckegods- och vagnslasttariffer än »taxeprogrammet», vilket senare väl icke brister i formell likformighet, men där samhörande styckegods- och vagnslastgodstariffer äro *planskilda*.

Man skulle, vill det synas järnvägsstyrelsen, med hänvisning enbart till denna omständighet kunna motivera bibehållandet av värdetarifieringen för vagnslastgodssändningar. Densamma är emellertid endast en detalj i det motivkomplex, som på sin tid föranlett sagda tarifferings införande och utveckling. Dessa ovan delvis berörda motiv ha enligt styrelsens uppfattning i huvudsak bibehållit sin giltighet, låt vara att man med hänsyn till bilkonkurrensen är förhindrad göra differentieringen så stor som tidigare, nödsakad att så att säga låta densamma gå nedåt.

Vid ställningstagande till tvenne alternativa taxeförslag har man givetvis också att noga beakta anknytningen till den föregående historiska utvecklingen och de bestående förhållandena. Även denna fråga har behandlats av 1907 års kommitté i förenämnda inledningskapitel. Kommittén anser det stå klart, att då det gäller att reglera frakterna för järnvägar, vars trafikanter under längre tid åtnjutit stabila fraktförhållanden, det icke kan bliva tal om någon genomgående

omstöpning. De förefintliga frakterna måste, säger kommittén, tillmätas den största vikt, och mera avsevärda förändringar därav, vare sig höjningar eller sänkningar, böra icke företagas utan goda skäl. I motiveringen framhålles bl. a. att ändringar i fraktsatserna kunna bli av avgörande betydelse för industriella och kommersiella förhållanden, i det de kunna omkasta tillförsel- och avsättningsområden, å ena sidan skapa industri, där sådan icke finnes, men å andra sidan ruinera företag, som förut varit lönande. Kommittén hänvisar också till ett ofta förekommande uttalande, att det icke endast gäller att få låga frakter utan även rättvisa och stabila förhållanden. Det är med andra ord icke endast frakternas absoluta belopp, som äro av betydelse, utan lika mycket relationen mellan dem.

Enligt järnvägsstyrelsens uppfattning gäller det här anförda allt fortfarande. Visserligen har biltrafikens genombrutt och successiva expansion i många stycken vållat en radikal ändring. Bilkonkurrensen berör emellertid långt ifrån alla transporter och verkar även inom s. k. bilkonkurrenszonen med mycket varierande styrka. Den bör alltså icke tagas till intäkt för förändringar ifråga om transporter utanför denna zon. Om sålunda t. ex. räntabiliteten av viss produktion är till väsentlig del uppbyggd på skillnaden i fraktsatser mellan råvara och fabrikat, kunna statens järnvägar visserligen icke göra något åt den utjämnning, som biltrafiken kan vålla, någon anledning att ytterligare skärpa förhållandena genom borttagande i större utsträckning än nödigt av värdetarifferingen synes emellertid icke förefinnas.

Det av järnvägsstyrelsens till Kungl. Maj:t ingivna taxeförslaget är liksom 1929 års taxa i det väsentliga baserat på 1907 års principer. Avvikelserna gentemot nämnda taxa äro helt visst högst betydande men dock icke mera genomgripande än vad de förändrade tidsförhållandena och särskilt det ändrade konkurrensläget kan väl motivera. Vad som framlagts är alltså en *försiktigt* avvägd modernisering av 1929 års till stor del ännu gällande taxa, och med dess genomförande riskerar man följaktligen icke att vålla något brott i den historiska utvecklingen. Byråchefen Olofssons taxeprogram åter syftar mot en faktisk nygestaltning av taxeförhållandena, planlagd utan större hänsyn till det förflutna och med möjlighet till verkningar, vilka det nu är mycket svårt att överblicka. — I jämförelse med dessa risker synes den i utsikt ställda förenklingen av tariff-schemat spela en skäligen underordnad roll.

I diskussionen har även samtrafiksordningen berörts. På denna punkt synes enighet råda därom, att viss försiktighet bör iakttagas vid övervägandet av nya bestämmelser. Järnvägsstyrelsen kan sålunda för sin del diskutera möjligheten att tills vidare i princip bibehålla gällande regler för samtrafiksvägarnas bestämmande — detta bl. a. med hänsyn till nuvarande instabila förhållanden, vad gäller antalet taxeenheter och gränserna för desamma — särskilt om en sådan konservering av bestående ordning sammankopplades med en föreskrift om att verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik skulle äga rätt att i fråga om viktigare transportleder på ansökan omlägga bestående väg, om en annan med hänsyn till verkliga utgående avgifter vore att föredraga, varvid hänsyn därjämte skulle kunna tagas till trafiktekniska förhållanden. Det synes emellertid styrelsen snart sagt själfvallet, att en sådan »konservativ» lösning av samtrafiksfrågan låter sig lättare genomföras, om man jämväl vid regleringen av statens järnvägars taxa framgår med försiktighet och inskränker sig till vad som kan betecknas såsom en modernisering av 1929 års taxa (vartill nuvarande samtrafiksordning nära ansluter sig), än vid en sådan nygestaltning som byråchefen Olofssons taxeprogram syftar till.

Stockholm den 9 juli 1938.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

G. Dahlbeck

Erik Malmkvist

Svenska järnvägsföreningens skrivelse den 7 april 1938.

Till 1938 års järnvägstaxekommitté, Stockholm.

I anledning av skrivelsen — dnr A 10 — av den 30 sistlidne mars får Svenska Järnvägsföreningen härigenom anföra följande.

Föreningen delar icke byråchefen Olofssons tillkännagivna uppfattning och framlagda förslag till järnvägstaxereform. Föreningen anser, att praktisk och ekonomisk möjlighet för en taxereglering efter byråchefen Olofssons riktlinjer icke förefinnes.

Rörande de synpunkter, föreningen velat lägga på detta spörsmål, må i sammanträngd form följande meddelas.

Styckegodset kan aldrig bortskäras från järnvägarnas transportuppgift. Med undantag för de allra kortaste avstånden är styckegodstrafiken vinstgivande — per viktenhet räknat till och med i högre grad än vagnslasttrafiken. Prohibitiva styckegodstariffer kunna därför icke medföra järnvägsekonomisk fördel.

Tariffavvägningen bör i stället inriktas på att ernå ökad transportvolym för att dymedelst ernå förbättrat driftsresultat. 1934 års styckegodstaxereform har visat sig vara lämplig, vadan ändringar i nu gällande tariffschema icke anses direkt påkallade. Vissa jämkningar häruti kunna dock måhända vara motiverade, vadan föreningen härvidlag icke vill ställa sig principiellt avvisande.

Så länge — såsom ovan antytts — styckegodset per viktenhet räknat giver större bidrag till de fasta kostnaderna än vagnslastgodset, kan ett gynnande av samlastningsförfarandet icke vara ägnat att medföra järnvägsekonomisk nytta. Ännu värre är dock, att den dystra erfarenheten lär, att för höga styckegodstariffer ingalunda medföra ett sammanförande i vagnslaster utan få så gott som uteslutande den effekten, att transporten övergår till konkurrerande trafikföretag. Därest i någon enstaka stationsförbindelse samlastning kan ur järnvägsekonomisk synpunkt sett vara förtjänt av uppmuntran, bör detta kunna individuellt behandlas utan att därför sätta spår i det allmänna tariffsystemet.

Beträffande vagnslasttarifferna framstår det givetvis som en värdefull förenkling både för järnvägarna och trafikanterna, om antalet tariffer kunde nedbringas.

Byråchefen Olofssons förslag härvidlag är emellertid icke förenligt med god järnvägsekonomi. Hänsyn såväl till järnvägs- som trafikantintresset kräver, att värdetariffsystemet upprätthålles. Men om så skall ske, kan en stark sammanpressning av tariffsystemet icke genomföras utan samtidig relativt kraftig höjning av de billigare tarifferna. Man kan nämligen omöjligen ernå en tillfredsställande genomsnittlig kostnadstäckning enbart genom att nedpressa tariffsystemet. Möjligheten till ökad trafik är ju begränsad, då produktionsstegringen påverkas av helt andra faktorer än taxenedsättningar. De högre avgifter, som kunna uttagas utan att träda vare sig närings- eller järnvägspolitiska synpunkter för nära, utgöra sålunda en förutsättning för en lägre tarifiering av industriens råvaror och därmed jämförliga transportföremål.

Utan en kompensering av avgiftsförhöjning för sistnämnda varuslag kan sålunda de dyrare tarifferna icke bortskäras, och då en dylik avgiftsförhöjning icke torde vara praktiskt genomförbar, bliver talet om tariffsystemets förenkling skäligen verklighetsfrämmande.

Ett allmänt införande av 15-tonstariffer finner Föreningen icke vara järnvägsekonomiskt betingat och då givetvis ännu mindre en allmän 20-tonstariff. 15-ton-

tariffen ingår ju emellertid även i det preliminära taxeförslag, som framlagts av järnvägsstyrelsen. Därför vill föreningen nu hava uttalat, att, därest emellertid bibehållandet av en relativt enhetlig järnvägstaxa skulle komma att kräva införandet av allmän 15-tonstariff, föreningen för det närvarande icke vill bestämt motsätta sig detta. Härvidlag göres emellertid gällande, att i den mån 15-tonstariffen skulle komma att ersätta nuvarande fullvagnstariff, en lindring i lastningsvillkoret inträder, ledande till ökade driftkostnader. En dylik lindring av lastningsvillkoret kan sålunda icke utgöra motiv för tariffsänkning utan borde tvärtom järnvägsekonomiskt sett medföra viss tariffhöjning.

Föreningen vill livligt instämma i byråchefen Olofssons uttalande att såväl för statens som enskilda järnvägar är det av stor betydelse, att de låga tarifferna, som äro oberörda av konkurrens, icke bliva i nämnvärd mån sänkta men kan å andra sidan icke finna annat än att detta önskemål kan ernås på annat sätt än medelst taxerevidering enligt byråchefen Olofssons riktlinjer.

Föreningen anser, att den allmänna taxan bör givas sådant läge, att den medger rabatter för olika trafikarter för bevarande och utveckling av järnvägens trafik. En så anpassad taxa, smidigt tillämpad betjänar bäst såväl näringslivets som järnvägarnas intressen.

Slutligen önskar föreningen lämna sin anslutning till byråchefen Olofssons uttalande, att samtrafiksvägarna tillsvidare i huvudsak kunna bibehållas sådana de nu äro och samtrafiksfrågan sålunda icke behöva rullas upp på nytt. Men även härvidlag torde byråchefen Olofsson hava gjort sig skyldig till felbedömning rörande medlet för det uppställda önskemålets ernående, ty det torde vara skäligen visst, att en närmare undersökning skulle ådagalägga, att byråchefen Olofssons taxeförslag ingalunda förenklar samtrafiksspörsmålet utan tvärtom ytterligare komplicerar detsamma.

Stockholm den 7 april 1938.

SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGEN

A. Borgström

I. Minimitariffer för fraktgods i vagnslaster vid normal tomdragning, öre per 100 kg

A: enligt järnvägsstyrelsens utredning

B: enligt 1938 års järnvägstaxekommitté

Kilo- meter	Öppen vagn								Sluten vagn							
	2½ ton		5 ton		10 ton		15 ton		2½ ton		5 ton		10 ton		15 ton	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
10	59	64	30	33	15	17	11	11	75	70	38	35	19	18	13	12
20	66	72	34	37	18	19	12	13	83	78	42	40	22	21	15	14
30	74	80	38	41	20	22	14	15	91	86	47	45	25	24	17	17
40	81	87	42	45	23	24	16	17	99	95	51	49	27	26	19	19
50	89	95	46	50	25	27	18	19	107	103	56	54	30	29	21	21
60	93	99	49	52	27	28	19	21	112	108	58	57	31	31	22	22
70	98	104	51	55	28	30	20	22	117	113	61	59	33	32	24	23
80	102	109	54	57	30	31	21	23	122	118	63	62	34	34	25	24
90	107	113	56	60	31	33	23	24	126	123	66	65	36	35	26	26
100	111	118	59	62	32	34	24	25	131	128	69	68	38	37	27	27
150	133	141	71	75	40	42	29	31	155	154	82	81	45	45	33	33
200	155	164	83	87	47	49	35	37	180	179	95	95	53	53	39	39
300	185	195	99	104	56	59	42	44	211	212	112	113	63	63	46	47
400	214	225	115	121	65	68	48	51	243	245	129	131	72	73	53	54
500	244	256	131	137	74	78	55	58	275	278	147	149	82	84	61	62
600	273	287	147	154	83	88	62	66	307	312	164	166	92	94	68	70
700	302	318	162	171	92	97	69	73	339	345	181	184	102	104	75	77
800	332	348	178	187	102	107	76	80	371	378	198	202	111	114	83	85
900	361	379	194	204	111	116	83	87	403	411	215	220	121	124	90	92
1 000	391	410	210	221	120	126	90	94	435	445	232	238	131	135	97	100
1 500	538	564	290	304	166	174	124	130	595	611	318	327	180	186	134	138
2 000	685	717	369	387	211	222	159	167	754	777	404	417	229	236	170	176

II. Minimitariffer för fraktstyckegods, öre per 100 kg

A: enligt järnvägsstyrelsens utredning

B: enligt 1938 års järnvägstaxekommitté

Kilometer	Sändning				Kilometer	Sändning			
	under 500 kg		om minst 500 kg			under 500 kg		om minst 500 kg	
	A	B	A	B		A	B	A	B
10	111	135	54	64	200	215	237	158	167
20	117	141	60	71	300	265	281	208	211
30	123	148	66	77	400	315	325	258	255
40	129	154	72	84	500	365	369	308	299
50	135	161	78	90	600	415	413	358	343
60	141	167	84	97	700	465	457	408	387
70	147	174	90	103	800	515	501	458	431
80	153	180	96	110	900	565	545	508	475
90	159	187	102	116	1 000	615	589	558	519
100	165	193	108	123	1 500	865	809	808	739
150	190	215	133	145	2 000	1 115	1 029	1 058	959

*Bilaga 6.***Fraktjämförelser**

mellan av kommittén föreslagna tariffer å ena sidan och nuvarande tariffer
resp. av järnvägsstyrelsens utredning (»utredningen»)

föreslagna tariffer å andra sidan

jämte
diagram

Tariffer för fraktstyckegods

Under 500 kg

Kilometer	Nuvarande tariff 1 ¹	Utredningens tariff 2	Kommitténs tariff 2	Kommitténs tariff 2 över- resp. understiger	
				utredningens tariff 2 med	nuvarande tariff 1 med
	Ö r e p e r 1 0 0 k g				
10	40	40	40	—	—
50	110	110	110	—	—
100	200	200	200	—	—
200	370	310	330	+ 20	— 40
300	540	430	460	+ 30	— 80
400	650	550	590	+ 40	— 60
500	720	670	720	+ 50	—
600	780	780	780	—	—
700	850	850	850	—	—
1 000	1 060	1 060	1 060	—	—
2 000	1 740	1 740	1 740	—	—

¹ Fraktsatserna avrundade till 10-tal öre.

Minst 500 kg

Kilometer	Nuvarande tariff 2 ¹	Utredningens tariff 3	Kommitténs tariff 3	Kommitténs tariff 3 över- resp. understiger	
				utredningens tariff 3 med	nuvarande tariff 2 med
	Ö r e p e r 1 0 0 k g				
10	40	40	40	—	—
50	90	90	90	—	—
100	160	140	140	—	— 20
200	300	230	240	+ 10	— 60
300	430	320	340	+ 20	— 90
400	520	420	440	+ 20	— 80
500	580	510	540	+ 30	— 40
600	640	600	640	+ 40	—
700	700	700	700	—	—
1 000	880	880	880	—	—
2 000	1 480	1 480	1 480	—	—

¹ Fraktsatserna avrundade till 10-tal öre.

Vagnslasttariff 4 (för minst 2½ ton)

Kilometer	Nuvarande tariff 3	Utredningens tariff 4	Kommitténs tariff 4	Kommitténs tariff 4 över- resp. understiger	
				utredningens tariff 4 med	nuvarande tariff 3 med
	Ö r e p e r 1 0 0 k g				
10	31	31	31	—	—
50	67	67	67	—	—
100	112	112	112	—	—
200	202	179	187	+ 8	— 15
300	292	246	262	+ 16	— 30
400	382	313	337	+ 24	— 45
500	457	380	412	+ 32	— 45
600	532	447	487	+ 40	— 45
700	586	514	547	+ 33	— 39
1 000	748	715	727	+ 12	— 21
1 200	856	849	847	— 2	— 9
1 500	1 018	1 011	1 027	+ 16	+ 9
2 000	1 288	1 281	1 327	+ 46	+ 39

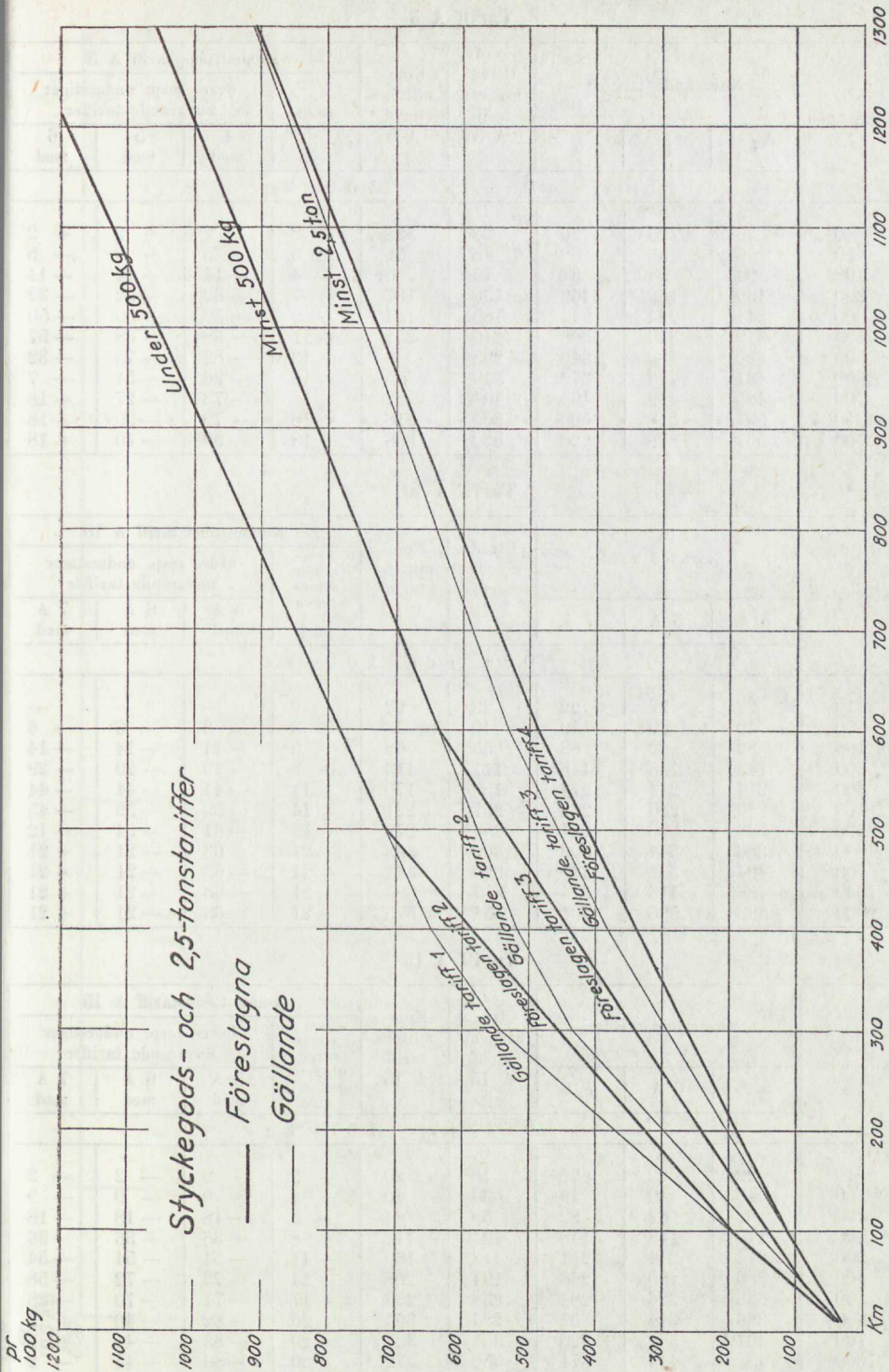


Diagram 11

Tariff A 5

Kilometer	Nuvarande tariffer			Utred- ningens tariff A 5	Kom- mitténs tariff A 5	Kommitténs tariff A 5			
						över- stiger utred- ningens tariff A 5 med	över- resp. understiger nuvarande tariffer		
	4	5	6				4 med	5 med	6 med
Ö r e p e r 1 0 0 k g									
10	26	26	26	26	28	+ 2	+ 2	+ 2	+ 2
50	56	56	56	48	51	+ 3	— 5	— 5	— 5
100	94	94	94	76	80	+ 4	— 14	— 14	— 14
200	169	169	169	130	137	+ 7	— 32	— 32	— 32
300	244	244	244	185	194	+ 9	— 50	— 50	— 50
400	319	319	308	240	251	+ 11	— 68	— 68	— 57
500	390	383	340	295	308	+ 13	— 82	— 75	— 32
600	461	416	372	349	365	+ 16	— 96	— 51	— 7
700	495	449	404	404	422	+ 18	— 73	— 27	+ 18
1000	597	548	500	500	518	+ 18	— 79	— 30	+ 18
2000	937	878	820	820	838	+ 18	— 99	— 40	+ 18

Tariff A 10

Kilometer	Nuvarande tariffer			Utred- ningens tariff A 10	Kom- mitténs tariff A 10	Kommitténs tariff A 10			
						över- stiger utred- ningens tariff A 10 med	över- resp. understiger nuvarande tariffer		
	5 A	6 A	7 A				5 A med	6 A med	7 A med
Ö r e p e r 1 0 0 k g									
10	22	22	22	20	22	+ 2	—	—	—
50	49	49	49	40	43	+ 3	— 6	— 6	— 6
100	82	82	82	63	68	+ 5	— 14	— 14	— 14
200	148	148	148	111	119	+ 8	— 29	— 29	— 29
300	214	214	214	159	170	+ 11	— 44	— 44	— 44
400	280	280	266	207	221	+ 14	— 59	— 59	— 45
500	333	326	284	254	272	+ 18	— 61	— 54	— 12
600	386	344	302	302	323	+ 21	— 63	— 21	+ 21
700	404	362	320	320	341	+ 21	— 63	— 21	+ 21
1000	458	416	374	374	395	+ 21	— 63	— 21	+ 21
2000	638	596	554	554	575	+ 21	— 63	— 21	+ 21

Tariff A 15

Kilometer	Nuvarande tariffer			Utred- ningens tariff A 15	Kom- mitténs tariff A 15	Kommitténs tariff A 15			
	5 A	6 A	7 A			över- stiger utred- ningens tariff A 15 med	över- resp. understiger nuvarande tariffer		
							5 A med	6 A med	7 A med
Ö r e p e r 1 0 0 k g									
10	22	22	22	18	20	+ 2	— 2	— 2	— 2
50	49	49	49	36	40	+ 4	— 9	— 9	— 9
100	82	82	82	59	64	+ 5	— 18	— 18	— 18
200	148	148	148	104	112	+ 8	— 36	— 36	— 36
300	214	214	214	149	160	+ 11	— 54	— 54	— 54
400	280	280	266	194	208	+ 14	— 72	— 72	— 58
500	333	326	284	239	256	+ 17	— 77	— 70	— 28
600	386	344	302	284	304	+ 20	— 82	— 40	+ 2
700	404	362	320	301	321	+ 20	— 83	— 41	+ 1
1000	458	416	374	352	372	+ 20	— 86	— 44	— 2
2000	638	596	554	522	542	+ 20	— 96	— 54	— 12

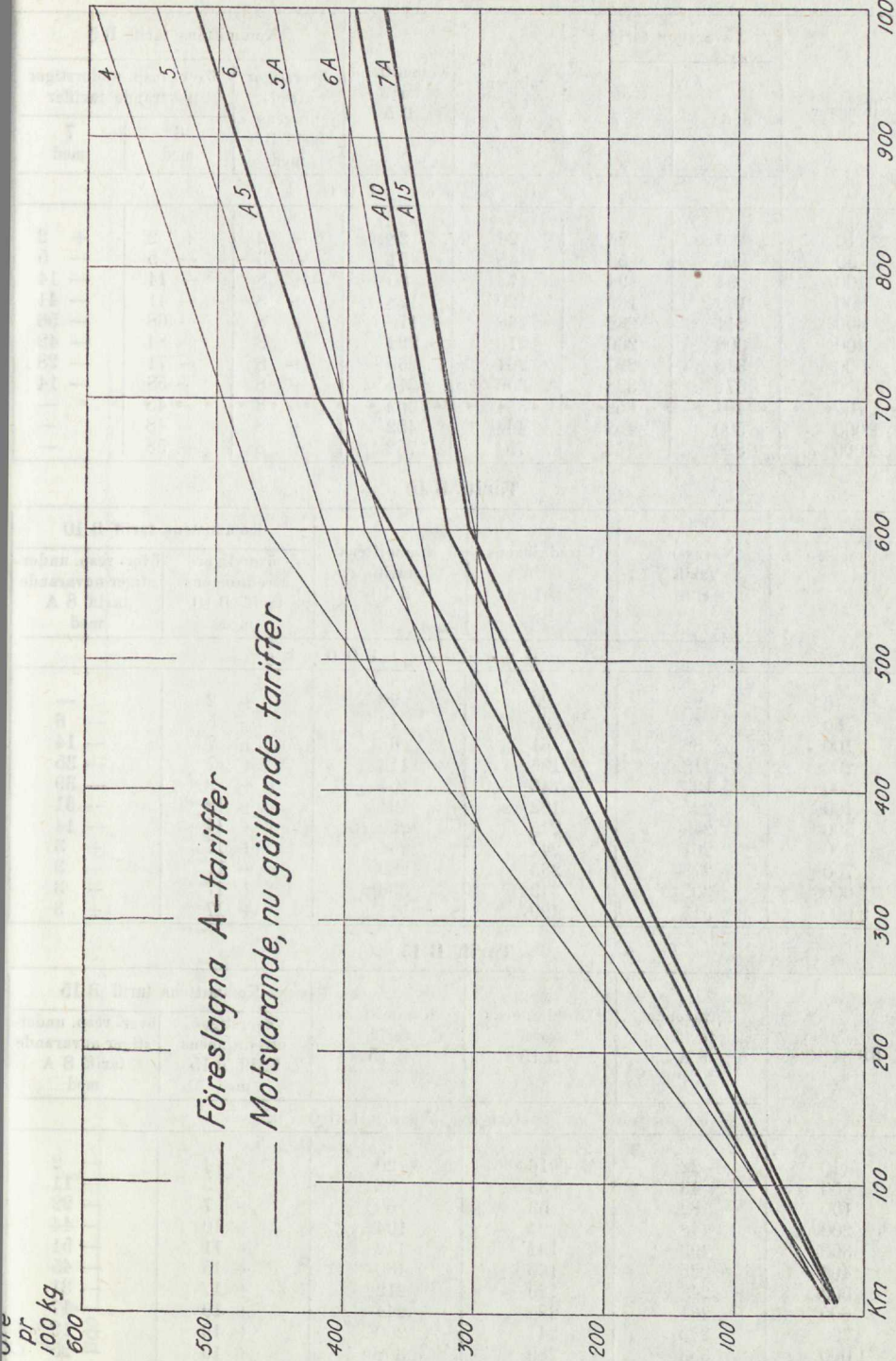


Diagram 12

Tariff B 5

Kilometer	Nuvarande tariffer		Utred- ningens tariff B 5	Kommitténs tariff B 5	Kommitténs tariff B 5		
	6	7			överstiger utred- ningens tariff B 5 med	över- resp. understiger nuvarande tariffer	
						6 med	7 med
Ö r e p e r 1 0 0 k g							
10	26	26	26	28	+ 2	+ 2	+ 2
50	56	56	48	51	+ 3	— 5	— 5
100	94	94	72	80	+ 8	— 14	— 14
200	169	169	120	128	+ 8	— 41	— 41
300	244	232	168	176	+ 8	— 68	— 56
400	308	266	216	224	+ 8	— 84	— 42
500	340	297	261	269	+ 8	— 71	— 28
600	372	328	306	314	+ 8	— 58	— 14
700	404	359	351	359	+ 8	— 45	—
1 000	500	452	444	452	+ 8	— 48	—
2 000	820	762	754	762	+ 8	— 58	—

Tariff B 10

Kilometer	Nuvarande tariff 8 A	Utredningens tariff B 10	Kommitténs tariff B 10	Kommitténs tariff B 10	
				överstiger utredningens tariff B 10 med	över- resp. under- stiger nuvarande tariff 8 A med
				Ö r e p e r 1 0 0 k g	
10	22	20	22	+ 2	—
50	49	38	43	+ 5	— 6
100	82	61	68	+ 7	— 14
200	148	106	113	+ 7	— 35
300	193	145	154	+ 9	— 39
400	225	182	194	+ 12	— 31
500	243	215	229	+ 14	— 14
600	261	247	264	+ 17	+ 3
700	279	265	282	+ 17	+ 3
1 000	333	319	336	+ 17	+ 3
2 000	513	499	516	+ 17	+ 3

Tariff B 15

Kilometer	Nuvarande tariff 8 A	Utredningens tariff B 15	Kommitténs tariff B 15	Kommitténs tariff B 15	
				överstiger utredningens tariff B 15 med	över- resp. under- stiger nuvarande tariff 8 A med
				Ö r e p e r 1 0 0 k g	
10	22	16	20	+ 4	— 2
50	49	33	38	+ 5	— 11
100	82	53	60	+ 7	— 22
200	148	94	104	+ 10	— 44
300	193	131	142	+ 11	— 51
400	225	165	180	+ 15	— 45
500	243	195	212	+ 17	— 31
600	261	225	244	+ 19	— 17
700	279	241	260	+ 19	— 19
1 000	333	289	308	+ 19	— 25
2 000	513	449	468	+ 19	— 45

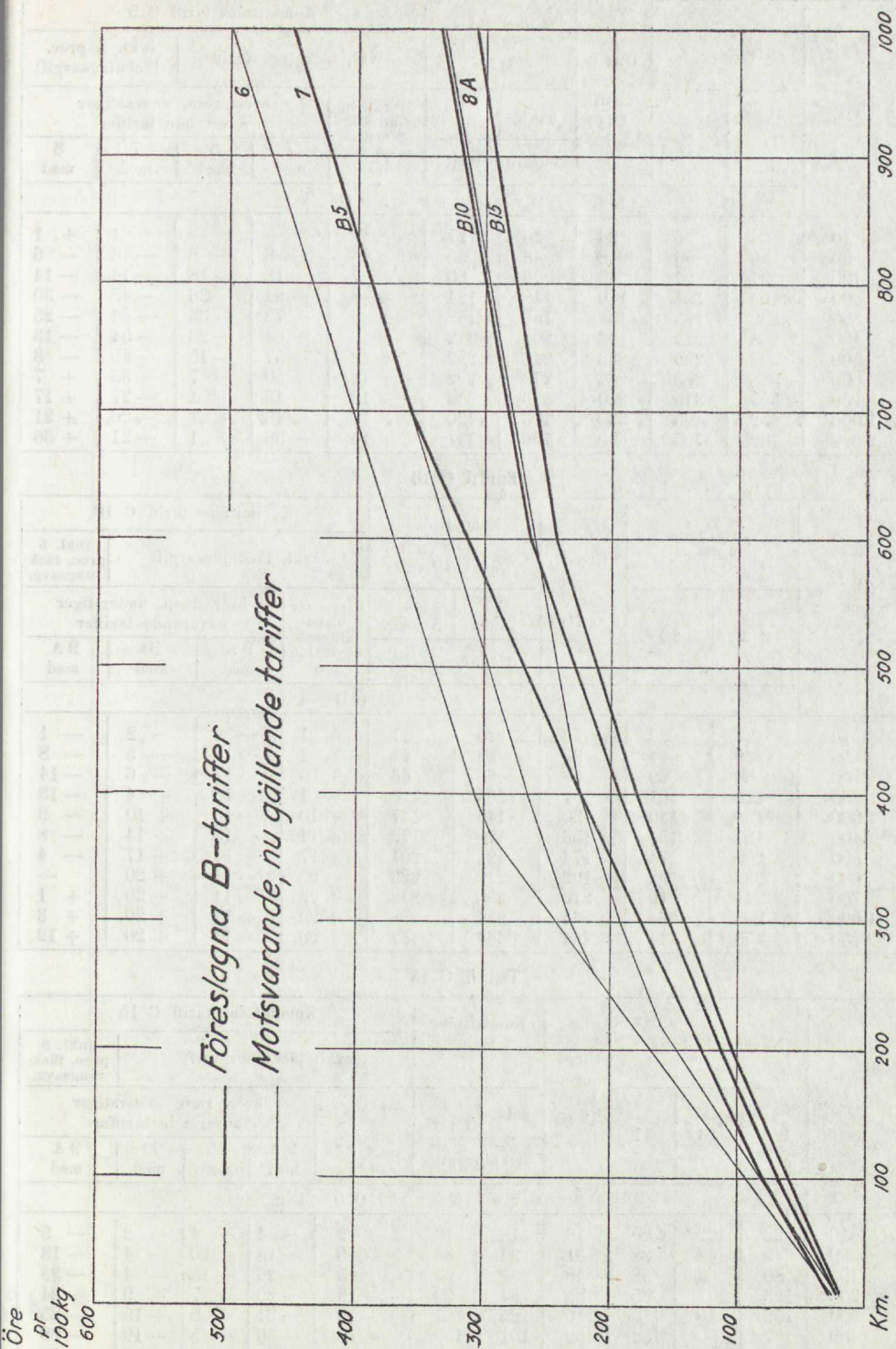


Diagram 13

Tariff C 5

Kilometer		Nuvarande tariffer		Utred- ningens tariff C 5	Kommitténs tariff C 5		Kommitténs tariff C 5				
							exkl. täckningsavgift		inkl. 5 proc. täckningsavgift		
		7	8		exkl.	inkl. 5 proc.	överstiger utred- ningens tariff C 5 med	över- resp. understiger nuvarande tariffer			
								7 med	8 med	7 med	8 med
Ö r e p e r 1 0 0 k g											
10	26	26	26	26	27	—	—	—	+ 1	+ 1	
50	56	56	48	48	50	—	— 8	— 8	— 6	— 6	
100	94	94	69	76	80	+ 7	— 18	— 18	— 14	— 14	
200	169	154	110	118	124	+ 8	— 51	— 36	— 45	— 30	
300	232	193	151	160	168	+ 9	— 72	— 33	— 64	— 25	
400	266	225	192	202	212	+ 10	— 64	— 23	— 54	— 13	
500	297	255	228	240	252	+ 12	— 57	— 15	— 45	— 3	
600	328	285	264	278	292	+ 14	— 50	— 7	— 36	+ 7	
700	359	315	300	316	332	+ 16	— 43	+ 1	— 27	+ 17	
1 000	452	405	390	406	426	+ 16	— 46	+ 1	— 26	+ 21	
2 000	762	705	690	706	741	+ 16	— 56	+ 1	— 21	+ 36	

Tariff C 10

Kilometer	Nuvarande tariffer		Utred- ningens tariff C 10	Kommitténs tariff C 10		Kommitténs tariff C 10			
						exkl. täckningsavgift		inkl. 5 proc. täck- ningsavg.	
	9 A	10		exkl.	inkl. 5 proc.	överstiger utred- ningens tariff C 10 med	över- resp. understiger nuvarande tariffer		
							9 A med	10 med	9 A med
				Ö r e p e r 1 0 0 k g					
10	22	22	19	20	21	+ 1	— 2	— 2	— 1
50	49	44	37	39	41	+ 2	— 10	— 5	— 8
100	80	69	58	63	66	+ 5	— 17	— 6	— 14
200	123	101	101	105	110	+ 4	— 18	+ 4	— 13
300	156	130	130	140	147	+ 10	— 16	+ 10	— 9
400	187	156	156	170	179	+ 14	— 17	+ 14	— 8
500	205	174	174	191	201	+ 17	— 14	+ 17	— 4
600	223	192	192	212	223	+ 20	— 11	+ 20	—
700	241	210	210	230	242	+ 20	— 11	+ 20	+ 1
1 000	295	264	264	284	298	+ 20	— 11	+ 20	+ 3
2 000	475	444	444	464	487	+ 20	— 11	+ 20	+ 12

Tariff C 15

Kilometer	Nuvarande tariffer			Utred- ningens tariff C 15	Kommitténs tariff C 15		Kommitténs tariff C 15				
							exkl. täckningsavgift			inkl. 5 proc. täck- ningsavg.	
	9 A	10	11		exkl.	inkl. 5 proc.	överstiger utred- ningens tariff C 15 med	över- resp. understiger nuvarande tariffer			
								9 A med	10 med	11 med	9 A med
	Ö r e p e r 1 0 0 k g										
10	22	22	20	16	18	19	+ 2	— 4	— 4	— 2	— 3
50	49	44	38	31	34	36	+ 3	— 15	— 10	— 4	— 13
100	80	69	58	49	54	57	+ 5	— 26	— 15	— 4	— 23
200	123	101	85	85	94	99	+ 9	— 29	— 7	+ 9	— 24
300	156	130	110	110	125	131	+ 15	— 31	— 5	+ 15	— 25
400	187	156	132	132	151	159	+ 19	— 36	— 5	+ 19	— 28
500	205	174	150	148	169	177	+ 21	— 36	— 5	+ 19	— 28
600	223	192	168	164	187	196	+ 23	— 36	— 5	+ 19	— 27
700	241	210	186	180	203	213	+ 23	— 38	— 7	+ 17	— 28
1 000	295	264	240	228	251	264	+ 23	— 44	— 13	+ 11	— 31
2 000	475	444	420	388	411	432	+ 23	— 64	— 33	— 9	— 43

Ore
pr
100 kg
600

— Föreslagna C-tariffer

— Motsvarande, nu gällande tariffer

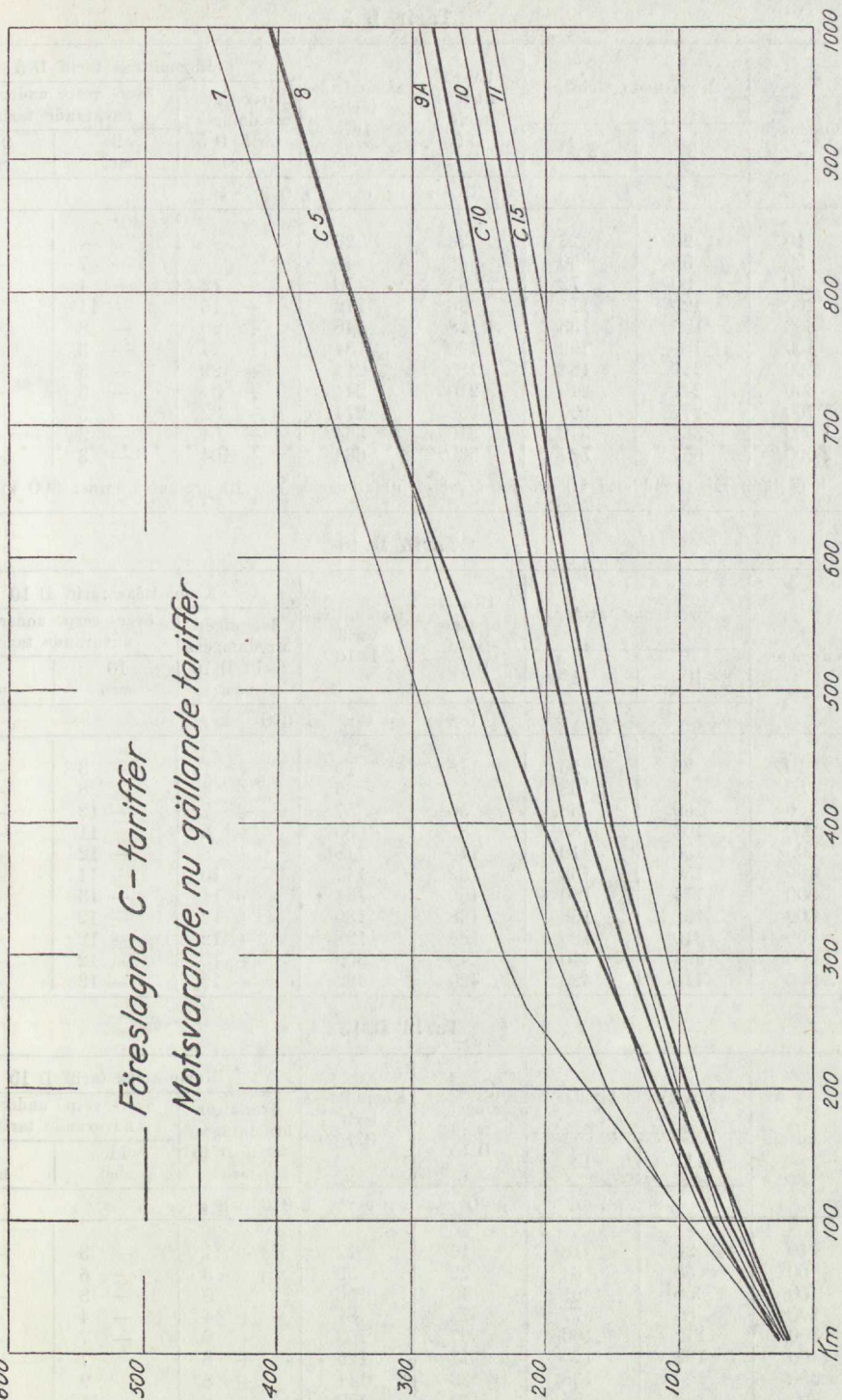


Diagram 14

Tariff D 5

Kilometer	Nuvarande tariffer		Utredningens tariff D 5	Kommitténs tariff D 5	Kommitténs tariff D 5		
					överstiger utredningens tariff D 5 med	över- resp. underaiger nuvarande tarifer	
	9	9 u ¹				9	9 u ¹
	med	med				med	med
Ö r e p e r 1 0 0 k g							
10	26	26	26	26	—	—	—
50	55	50	48	48	—	— 7	— 2
100	80	72	64	76	+ 12	— 4	+ 4
200	123	111	96	112	+ 16	— 11	+ 1
300	156	133	128	148	+ 20	— 8	+ 15
400	187	159	160	184	+ 24	— 3	+ 25
500	217	184	185	214	+ 29	— 3	+ 30
600	247	210	210	244	+ 34	— 3	+ 34
700	277	235	235	274	+ 39	— 3	+ 39
1 000	367	312	310	364	+ 54	— 3	+ 52
2 000	667	567	560	664	+ 104	— 3	+ 97

¹ Tariff 9 rabatterad med 10 procent å minst 50 kilometer och 15 procent å minst 300 kilometer.

Tariff D 10

Kilometer	Nuvarande tariffer		Utredningens tariff D 10	Kommitténs tariff D 10	Kommitténs tariff D 10		
					överstiger utredningens tariff D 10 med	över- resp. understiger nuvarande tariffer	
	10	11				10 med	11 med
Ö r e p e r 1 0 0 k g							
10	22	20	18	19	+ 1	— 3	— 1
50	44	38	32	36	+ 4	— 8	— 2
100	69	58	50	57	+ 7	— 12	— 1
200	101	85	85	90	+ 5	— 11	+ 5
300	130	110	110	118	+ 8	— 12	+ 8
400	156	132	132	142	+ 10	— 14	+ 10
500	174	150	150	161	+ 11	— 13	+ 11
600	192	168	168	180	+ 12	— 12	+ 12
700	210	186	186	198	+ 12	— 12	+ 12
1 000	264	240	240	252	+ 12	— 12	+ 12
2 000	444	420	420	432	+ 12	— 12	+ 12

Tariff D 15

Kilometer	Nuvarande tariffer		Utredningens tariff D 15	Kommitténs tariff D 15	Kommitténs tariff D 15		
					överstiger utredningens tariff D 15 med	över- resp. understiger nuvarande tariffer	
	11	12				11 med	12 med
	Ö r e p e r 1 0 0 k g						
10	20	18	16	17	+ 1	— 3	— 1
50	38	34	29	32	+ 3	— 6	— 2
100	58	51	45	50	+ 5	— 8	— 1
200	85	77	77	81	+ 4	— 4	+ 4
300	110	100	97	103	+ 6	— 7	+ 3
400	132	120	117	125	+ 8	— 7	+ 5
500	150	138	133	141	+ 8	— 9	+ 3
600	168	156	149	157	+ 8	— 11	+ 1
700	186	174	165	173	+ 8	— 13	— 1
1 000	240	228	213	221	+ 8	— 19	— 7
2 000	420	408	373	381	+ 8	— 39	— 27

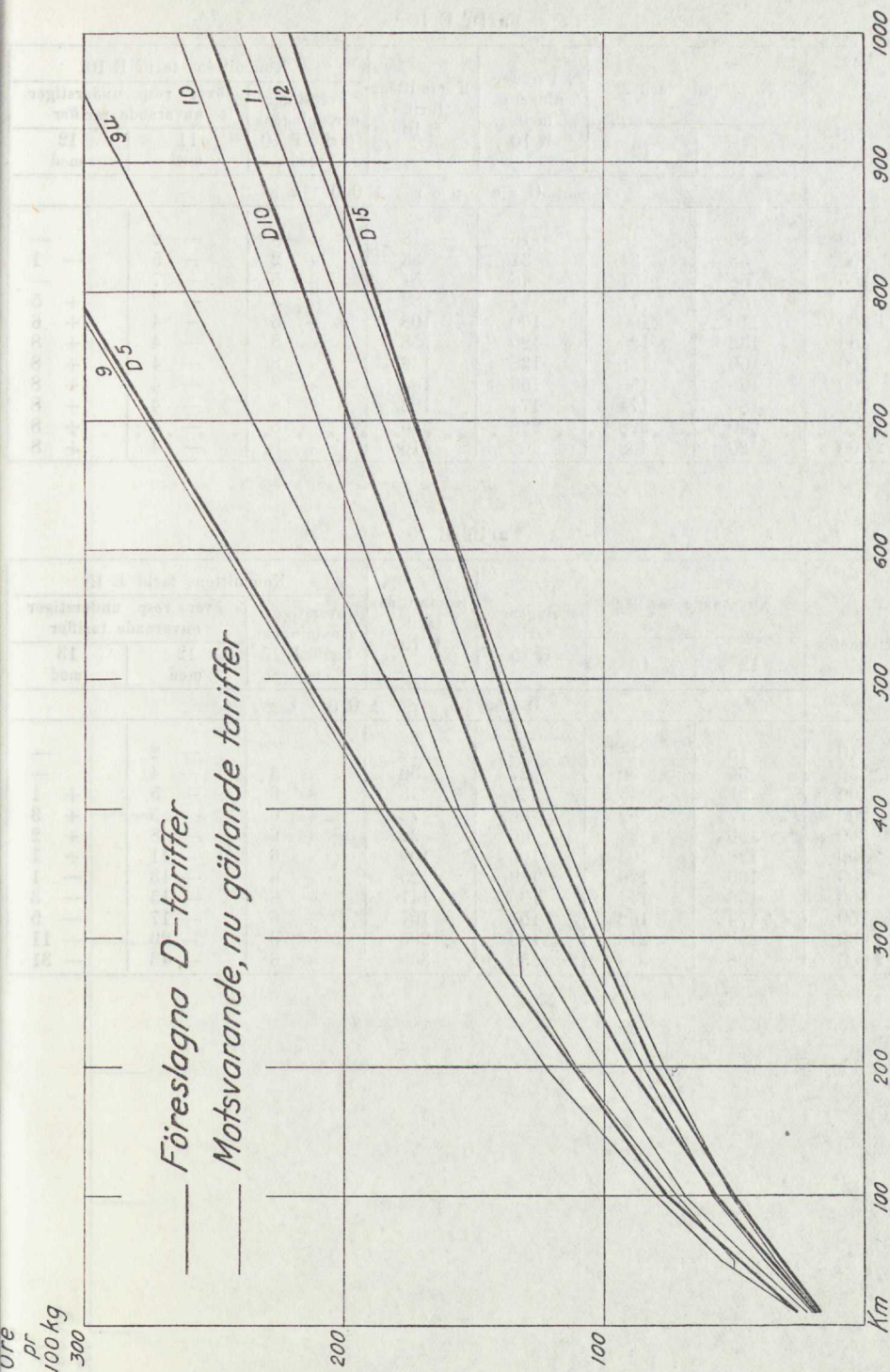


Diagram 15

Tariff E 10

Kilometer	Nuvarande tariffer		Utredningens tariff E 10	Kommitténs tariff E 10	Kommitténs tariff E 10		
					överstiger utredningens tariff E 10 med	över- resp. understiger nuvarande tariffer	
	11	12				11 med	12 med
Ö r e p e r 1 0 0 k g							
10	20	18	18	18	—	— 2	—
50	38	34	31	33	+ 2	— 5	— 1
100	58	51	46	51	+ 5	— 7	—
200	85	77	77	82	+ 5	— 3	+ 5
300	110	100	100	106	+ 6	— 4	+ 6
400	132	120	120	128	+ 8	— 4	+ 8
500	150	138	138	146	+ 8	— 4	+ 8
600	168	156	156	164	+ 8	— 4	+ 8
700	186	174	174	182	+ 8	— 4	+ 8
1 000	240	228	228	236	+ 8	— 4	+ 8
2 000	420	408	408	416	+ 8	— 4	+ 8

Tariff E 15

Kilometer	Nuvarande tariffer		Utredningens tariff E 15	Kommitténs tariff E 15	Kommitténs tariff E 15		
					överstiger utredningens tariff E 15 med	över- resp. understiger nuvarande tariffer	
	12	13				12 med	13 med
Ö r e p e r 1 0 0 k g							
10	18	16	16	16	—	— 2	—
50	34	30	27	30	+ 3	— 4	—
100	51	45	40	46	+ 6	— 5	+ 1
200	77	69	66	72	+ 6	— 5	+ 3
300	100	90	86	92	+ 6	— 8	+ 2
400	120	108	103	109	+ 6	— 11	+ 1
500	138	126	119	125	+ 6	— 13	— 1
600	156	144	135	141	+ 6	— 15	— 3
700	174	162	151	157	+ 6	— 17	— 5
1 000	228	216	199	205	+ 6	— 23	— 11
2 000	408	396	359	365	+ 6	— 43	— 31

Ore
pr
100 kg
300

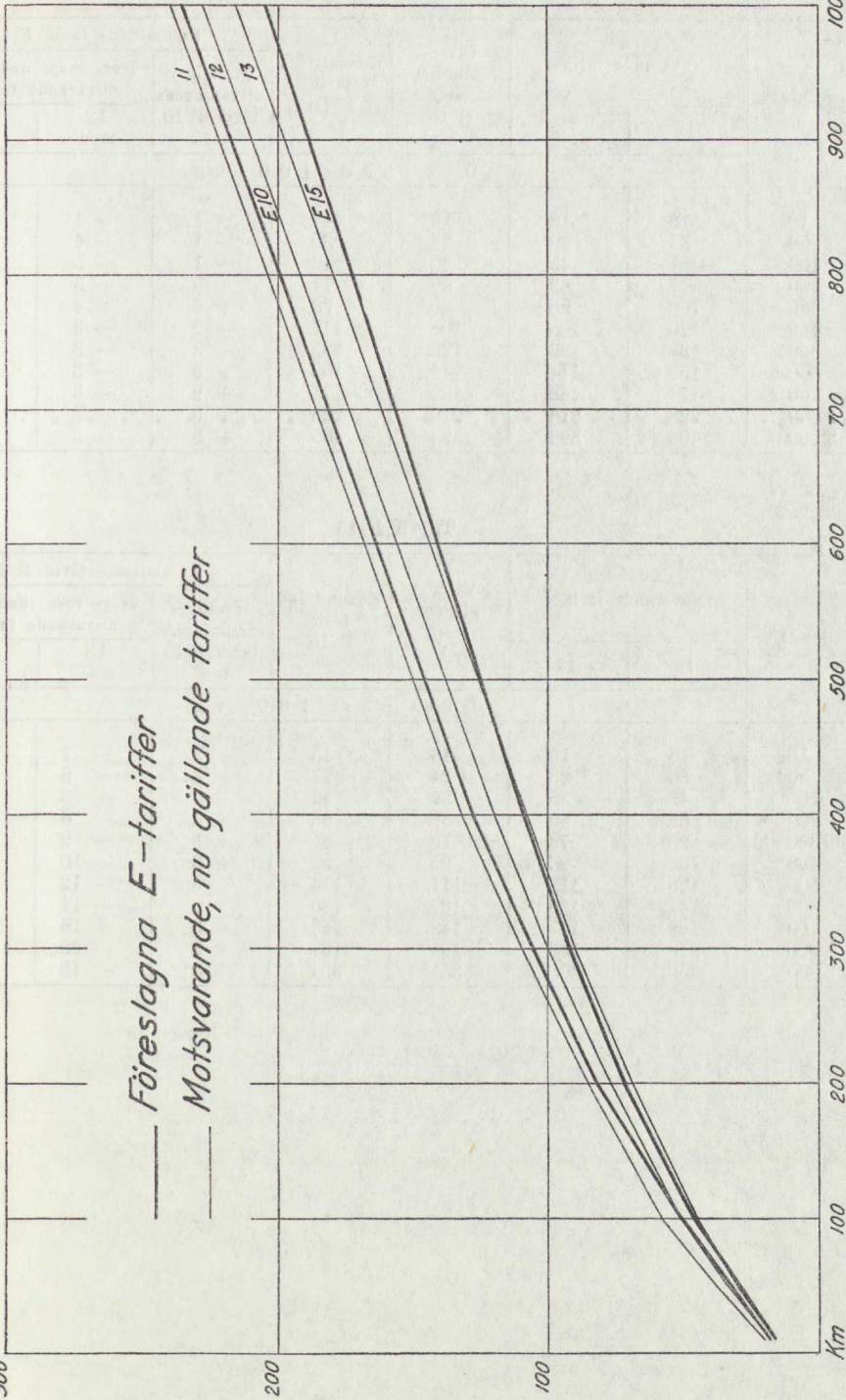


Diagram 16

Tariff F 10

Kilometer	Nuvarande tariffer		Utredningens tariff F 10	Kommitténs tariff F 10	Kommitténs tariff F 10		
					överstiger utredningens tariff F 10 med	över- resp. understiger nuvarande tariffer	
	12	13				12 med	13 med
Ö r e p e r 1 0 0 k g							
10	18	16	16	17	+ 1	— 1	+ 1
50	34	30	29	30	+ 1	— 4	—
100	51	45	45	46	+ 1	— 5	+ 1
200	77	69	69	74	+ 5	— 3	+ 5
300	100	90	90	96	+ 6	— 4	+ 6
400	120	108	108	117	+ 9	— 3	+ 9
500	138	126	126	135	+ 9	— 3	+ 9
600	156	144	144	153	+ 9	— 3	+ 9
700	174	162	162	171	+ 9	— 3	+ 9
1 000	228	216	216	225	+ 9	— 3	+ 9
2 000	408	396	396	405	+ 9	— 3	+ 9

Tariff F 15

Kilometer	Nuvarande tariffer		Utredningens tariff F 15	Kommitténs tariff F 15	Kommitténs tariff F 15		
					överstiger utredningens tariff F 15 med	över- resp. understiger nuvarande tariffer	
	13	14				13 med	14 med
Ö r e p e r 1 0 0 k g							
10	16	13	13	15	+ 2	— 1	+ 2
50	30	25	24	27	+ 3	— 3	+ 2
100	45	38	37	42	+ 5	— 3	+ 4
200	69	60	59	63	+ 4	— 6	+ 3
300	90	79	78	81	+ 3	— 9	+ 2
400	108	96	95	98	+ 3	— 10	+ 2
500	126	113	111	114	+ 3	— 12	+ 1
600	144	130	127	130	+ 3	— 14	—
700	162	147	143	146	+ 3	— 16	— 1
1 000	216	198	191	194	+ 3	— 22	— 4
2 000	396	368	351	354	+ 3	— 42	— 14

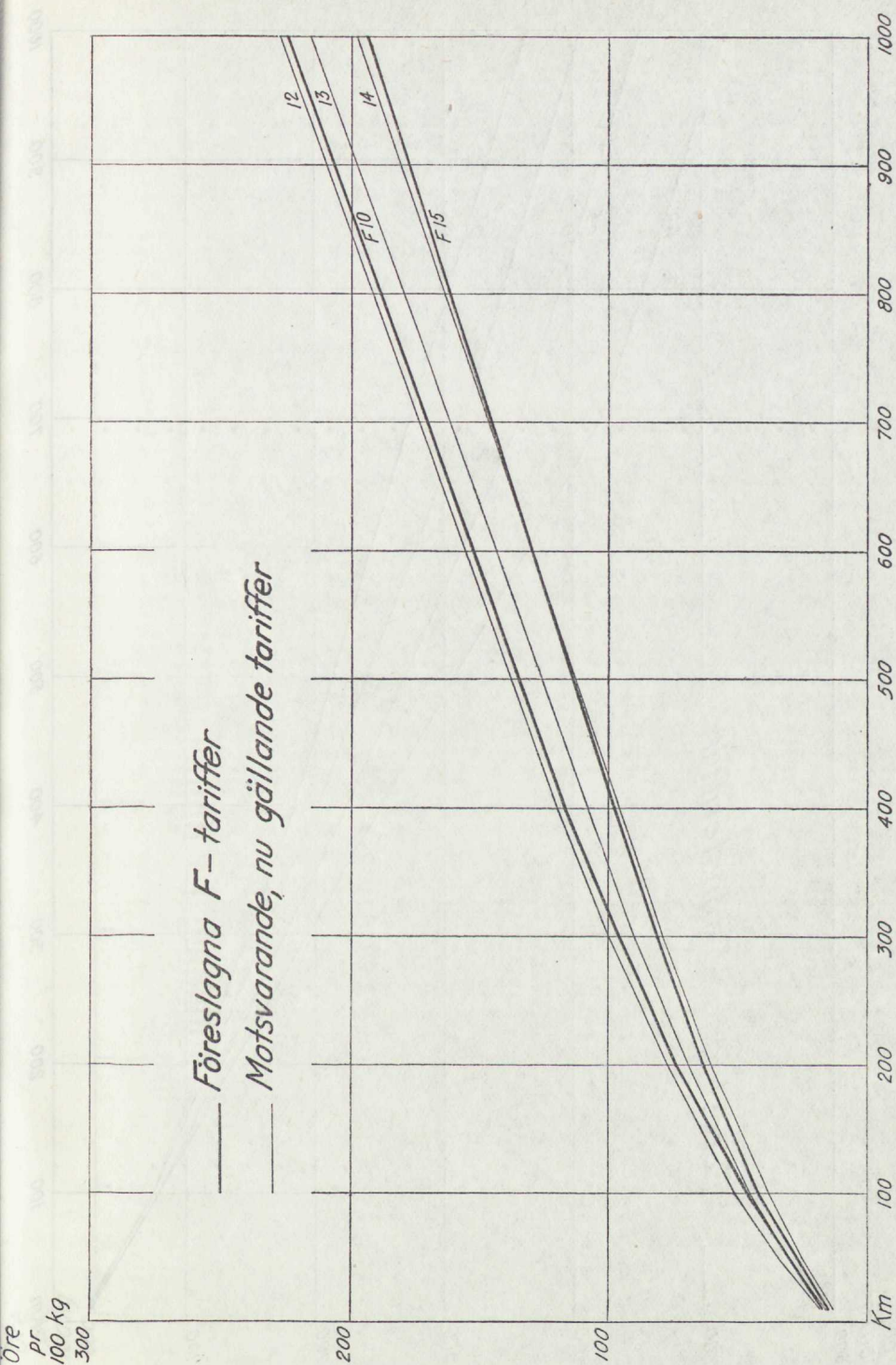
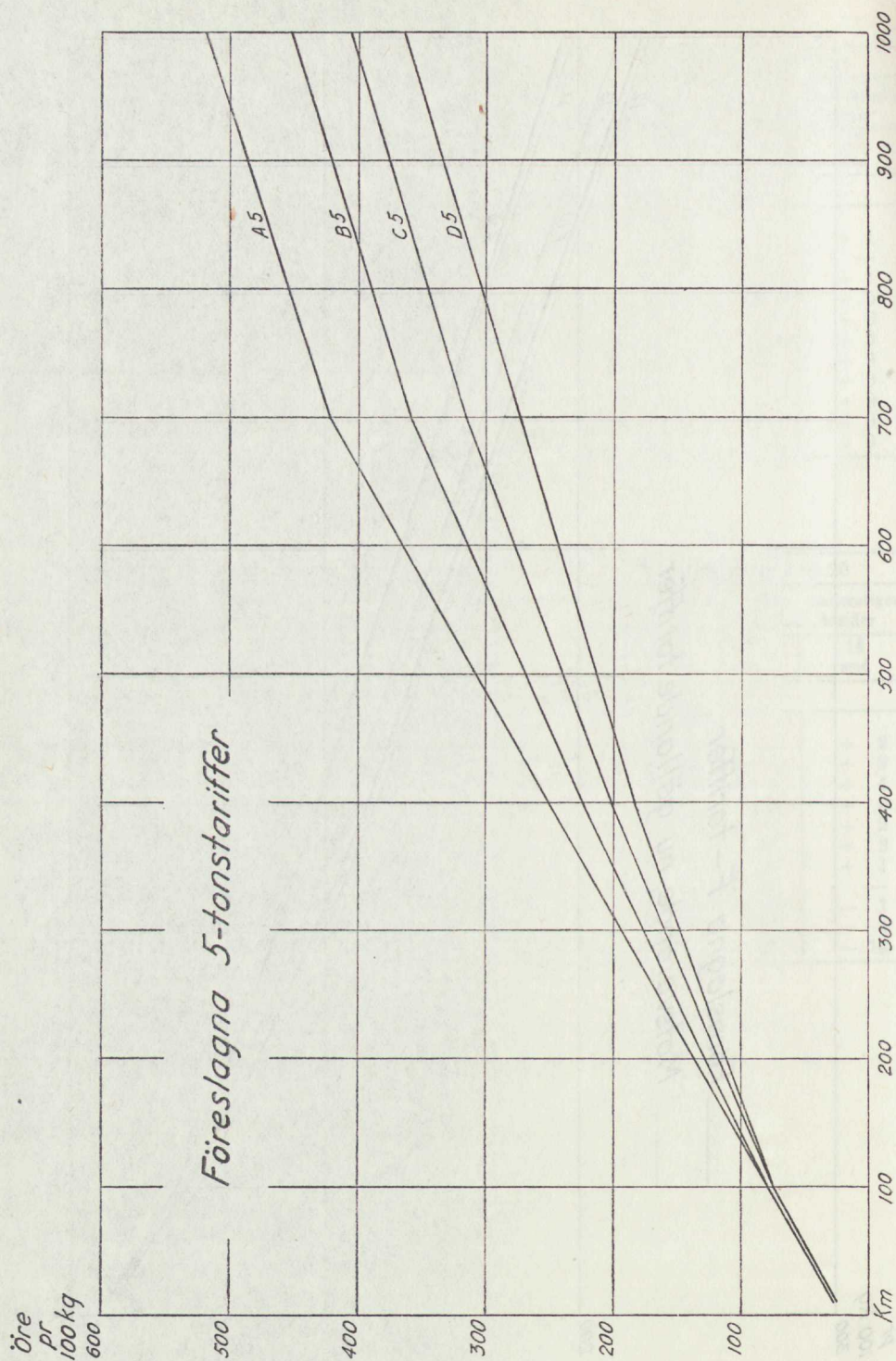


Diagram 17



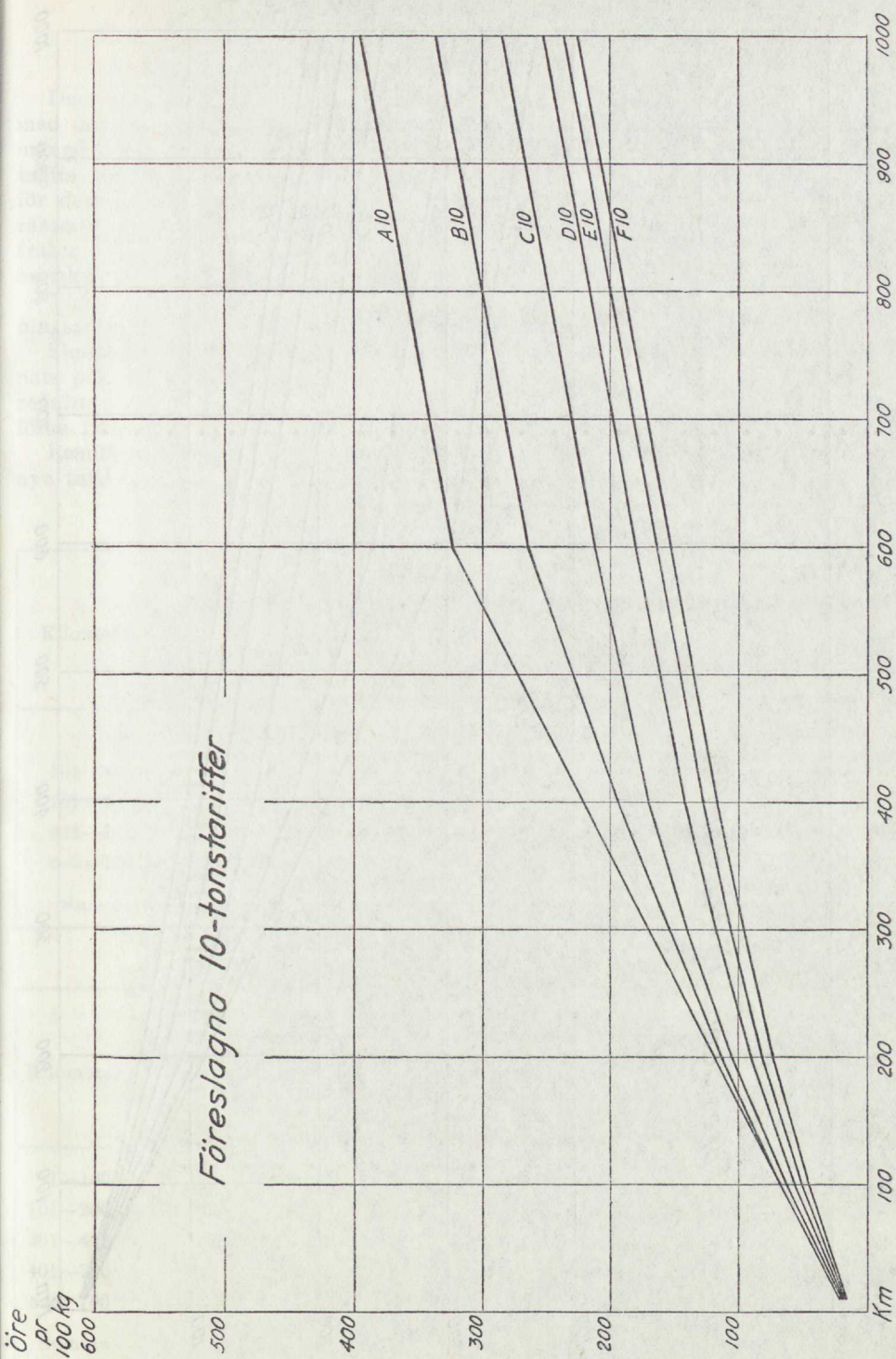
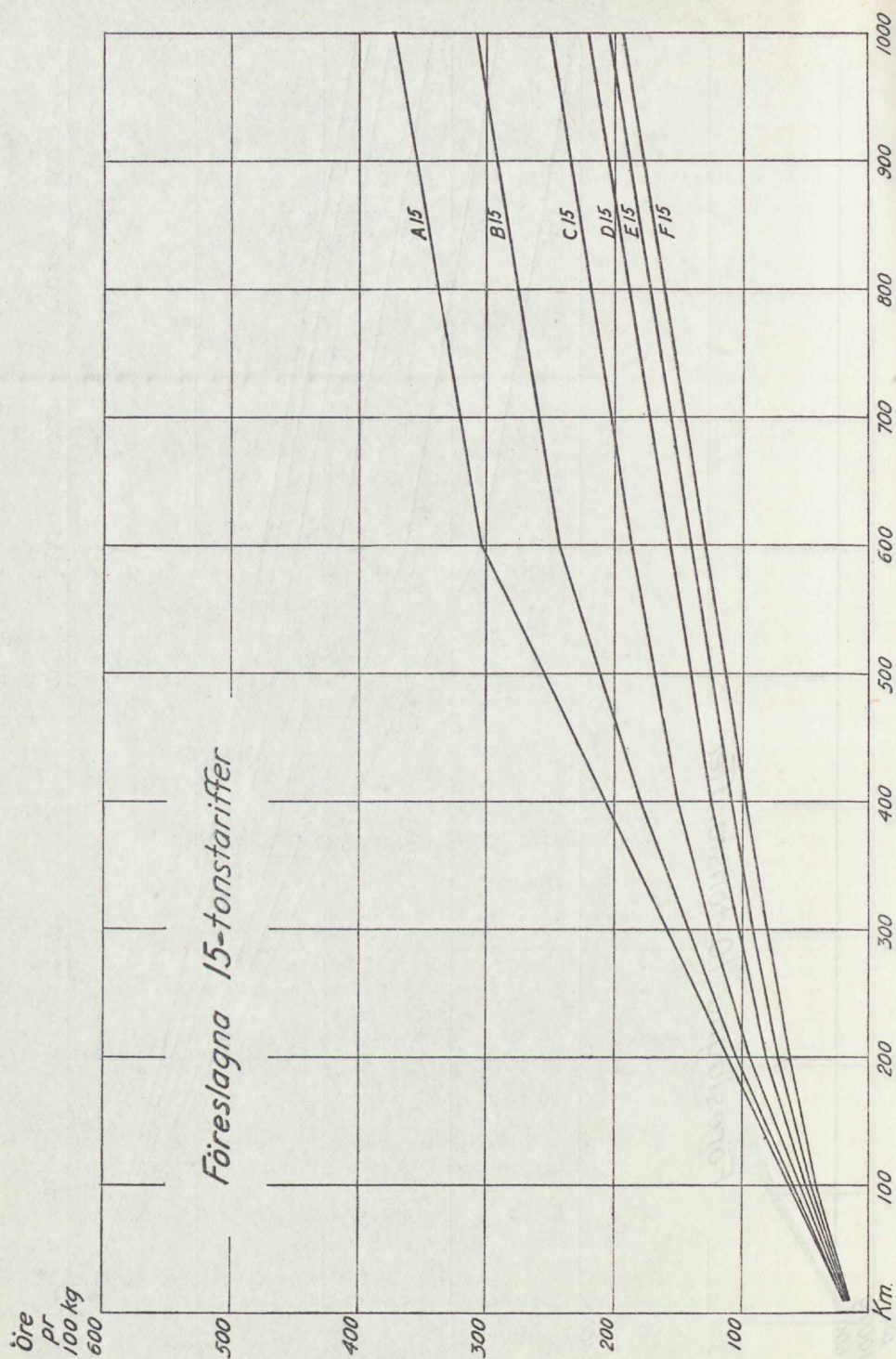


Diagram 19



Beräkning av inkomständeringar.

Den inkomständering, som uppstår genom *nuvarande tariffschemas ersättande* med det av kommittén föreslagna, har beräknats på grundval av 1936 års gods-mängd och dess fördelning på tariffer och transportavstånd. Härvid har hänsyn tagits till förekomsten av särskilda nedsättningar sålunda att, där fraktnivån för dessa inom en viss tariff ligger ovanför den föreslagna nya tariffen, endast räknats med skillnaden häremellan såsom effektiv inkomstminskning. Där sagda fraktnivå ligger under den nya tariffen har givetvis icke beräknats någon inkomstminskning på grund av det nya sänkta tariffvärdet.

Vidare ha vid dessa beräkningar beaktats de ändringar i grunderna för täckningsavgiftens beräkning, som uppstår för vissa tariffer genom kommitténs förslag.

Slutligen ha verkningarna av de föreslagna allmänna 15-tons tarifferna beräknats och därvid under samma antaganden, som gjorts av järnvägsstyrelsens utredning beträffande den andel av trafiken i olika tariffer, som kommer att överföras från 10-tons till 15-tons vagnslaster.

Resultaten av de inkomständeringar, som sålunda beräknats uppstå genom det nya tariffschema, äro angivna i efterföljande tabeller.

1. Nuvarande tariffer 4—9.

Kilometer	Genom ersättande av tarifferna						Summa
	4 med A 5	5 med A 5	6 med A 5	7 med B 5	8 med C 5	9 med D 5	
	beräknas inkomstminskning resp. inkomstökning med, 1 000-tal kronor						
1—100	— 3	— 6	— 1	— 4	— 12	— 3	— 29
101—200	— 22	— 31	— 7	— 17	— 21	— 1	— 99
201—400	— 83	— 126	— 19	— 52	— 40	+ 11	— 309
401—700	— 78	— 152	— 7	— 17	— 1	+ 20	— 235
över 700	— 27	— 25	+ 4	—	+ 8	+ 9	— 31
Summa	— 213	— 340	— 30	— 90	— 66	+ 36	— 703

2. Nuvarande tariffer 5 A—9 A, 10 och 11, ändrade tariffvärdet.

Kilometer	Genom ersättande av tarifferna							Summa
	5 A med A 10	6 A med A 10	7 A med A 10	8 A med B 10	9 A med C 10	10 med C 10	11 med D 10	
	beräknas inkomstminskning resp. inkomstökning med, 1 000-tal kronor							
1—100	— 6	— 25	— 26	— 6	— 45	— 113	— 49	— 270
101—200	— 29	— 19	— 87	— 16	— 59	— 6	+ 37	— 179
201—400	— 104	— 58	— 150	— 44	— 75	+ 59	+ 108	— 264
401—700	— 184	— 49	— 11	— 8	— 18	+ 75	+ 70	— 125
över 700	— 25	— 20	+ 22	+ 1	+ 12	+ 38	+ 25	+ 53
Summa	— 348	— 171	— 252	— 73	— 185	+ 53	+ 191	— 785

3. Nuvarande tariffer 5 A—9 A, 10 och 11, överföring till 15-ton tariffer.

Kilometer	Genom överföring från 10-tons tariff							Summa
	A 10 (5 A)	A 10 (6 A)	A 10 (7 A)	B 10 (8 A)	C 10 (9 A)	C 10 (10)	D 10 (11)	
	till motsvarande 15-tons tariffer							
	A 15	A 15	A 15	B 15	C 15	C 15	D 15	
	beräknas ytterligare inkomstminskning, 1 000-tal kronor							
1—100	— 3	— 9	— 11	— 3	— 28	— 65	— 52	— 171
101—200	— 4	— 6	— 20	— 4	— 34	— 32	— 75	— 175
201—400	— 13	— 14	— 33	— 9	— 76	— 55	— 94	— 294
401—700	— 26	— 17	— 28	— 7	— 82	— 54	— 58	— 272
öfver 700	— 4	— 11	— 14	— 4	— 121	— 35	— 28	— 217
Summa	— 50	— 57	— 106	— 27	— 341	— 241	— 307	— 1 129

4. Nuvarande tariffer 12—14, ändrade tariff lägen och överföring till 15-ton tariffer.

Kilometer	Ersättande av tariff			Överföring från nuv. tar. 12 el. föreslagen tar. E 10 till motsvarande tar. E 15	Summa
	12	13	14		
	med föreslagna tariffer				
	E 10	E 15	F 15		
beräknas medföra inkomstniskning resp. inkomstökning, 1 000-tal kronor					
1—100	— 43	+ 4	+ 52	— 44	— 31
101—200	+ 49	+ 34	+ 26	— 52	+ 57
201—400	+ 114	+ 27	+ 8	— 80	+ 69
401—700	+ 47	— 6	—	— 38	+ 3
över 700	+ 11	— 9	— 1	— 12	— 11
Summa	+ 178	+ 50	+ 85	— 226	+ 87

5. Sammanfattning för vagnslasttariffer utom 2.5-ton.

Kilometer	Ersättande av nuvarande tariffer			Ytterligare inkomst-minskning genom över-föring till 15-ton's tariffer	Summa inkomst-ändringar genom föreslagna nya tariffer
	4—9	5 A—9 A, 10, 11	12—14		
	med föreslagna nya beräknas medföra följande inkomständringar				
	1 000-tal kronor				
1—100	— 29	— 270	+ 13	— 215	— 501
101—200	— 99	— 179	+ 109	— 227	— 396
201—400	— 309	— 264	+ 149	— 374	— 798
401—700	— 235	— 125	+ 41	— 310	— 629
över 700	— 31	+ 53	+ 1	— 229	— 206
Summa	— 703	— 785	+ 313	— 1 355	— 2 530

6. Styckegodstariffer och 2.5-toners tariff.

Kilometer	Genom ersättande av nuvarande			Summa inkomstminsk- ning för stycke- gods- och 2.5- tons tarifferna
	styckegodstariff		2.5-tons	
	1	2	tariff 3	
	med föreslagna nya beräknas följande inkomst- minskningar uppstå			
	1 000-tal kronor			
1—100	—	— 26	—	— 26
101—200	— 173	— 135	— 19	— 327
201—300	— 443	— 164	— 47	— 654
301—400	— 249	— 137	— 63	— 449
401—500	— 56	— 52	— 54	— 162
501—700	—	— 14	— 56	— 70
öfver 700	—	—	— 18	— 18
Summa	— 921	— 528	— 257	— 1 706

De ändrade lägena för fraktgodstarifferna innebära sålunda en kalkylatorisk inkomstminskning för vagnslastgodset på 1 432 000 kronor och för styckegodset på 1 449 000 kronor, medan allmänt införande av 15-toners tariffen beräknas medföra en minskad bruttoinkomst på 1 355 000 kronor.

Beträffande sistnämnda belopp är att märka, att detsamma till icke obetydlig del kommer att motvägas av driftkostnadsbesparingar för järnvägen vid godsets hopförande i större vagnslaster. I järnvägsstyrelsens utredning räknades med att hälften av den godsmängd, som kommer i åtnjutande av nyinförda 15-toners tariffen, redan nu befordras i 15-toners vagnslaster. För denna del innebär sålunda införandet av 15-toners tariffen en ren nettoinkomstminskning för järnvägen, medan för återstående del så icke blir fallet. Genom att utredningen föreslagit 15-toners tarifferna lagda i stort sett så långt under motsvarande 10-toners tariffen som minimitariffen för 15 ton ligger under minimitariffen för 10 ton, kunde för sistnämnda del hela inkomstminskningen genom införandet av 15-toners tariffen beräknas bli kompenserad av minskade driftkostnader. Med stöd av detta resonemang skulle man vara berättigad avsevärt reducera ovannämnda belopp på 1 355 000 kronor och detta desto mer som kommittén föreslår något högre läge för 15-toners tarifferna i förhållande till motsvarande 10-toners tariffen än utredningen föreslagit. Då emellertid kommittén för sin del likväl räknar med hela beloppet 1 355 000 kronor såsom kalkylatorisk inkomstminskning, är det angeläget betona, att däri då för de samtidigt utförda utgiftskalkylernas del inrymmes en säkerhetsmarginal av säkerligen icke obetydlig bredd.

Genom fraktgodstariffernas sänkning uppstå även inkomstminskningar för s. k. *lättfördärligt ilgods*, som fraktdebiteras efter fraktgodstariff med vissa tillägg. Denna minskning har beräknats till 180 000 kronor. För *det egentliga ilgodset* har föreslagits viss mindre sänkning av tariffen för ilstyckegodssändningar under 500 kg och borttagande av tariffen för ilstyckegodssändningar om minst 500 kg. Den förstnämnda ändringen har beräknats medföra en inkomstminskning på 30 000 kronor. Den inkomstökning, som uppstår genom borttagandet av den lägre ilgodstariffen, har icke kunnat beräknas men torde kunna uppskattas till ungefär samma belopp, varför någon sammanslagen inkomständering för det egentliga ilstyckegodset icke anses uppstå.

Mindre *ändringar av fraktberäkningsbestämmelserna* ha föreslagits i olika avseenden, bl. a. beträffande beföring i avkyld vagn, för fordon å egna hjul samt för privata godsvagnar. De sammantagna verkningarna av dessa ändringar ha icke kunnat närmare beräknas men torde uppskattningsvis kunna anges resultera i en inkomstminskning på 30 000 kronor.

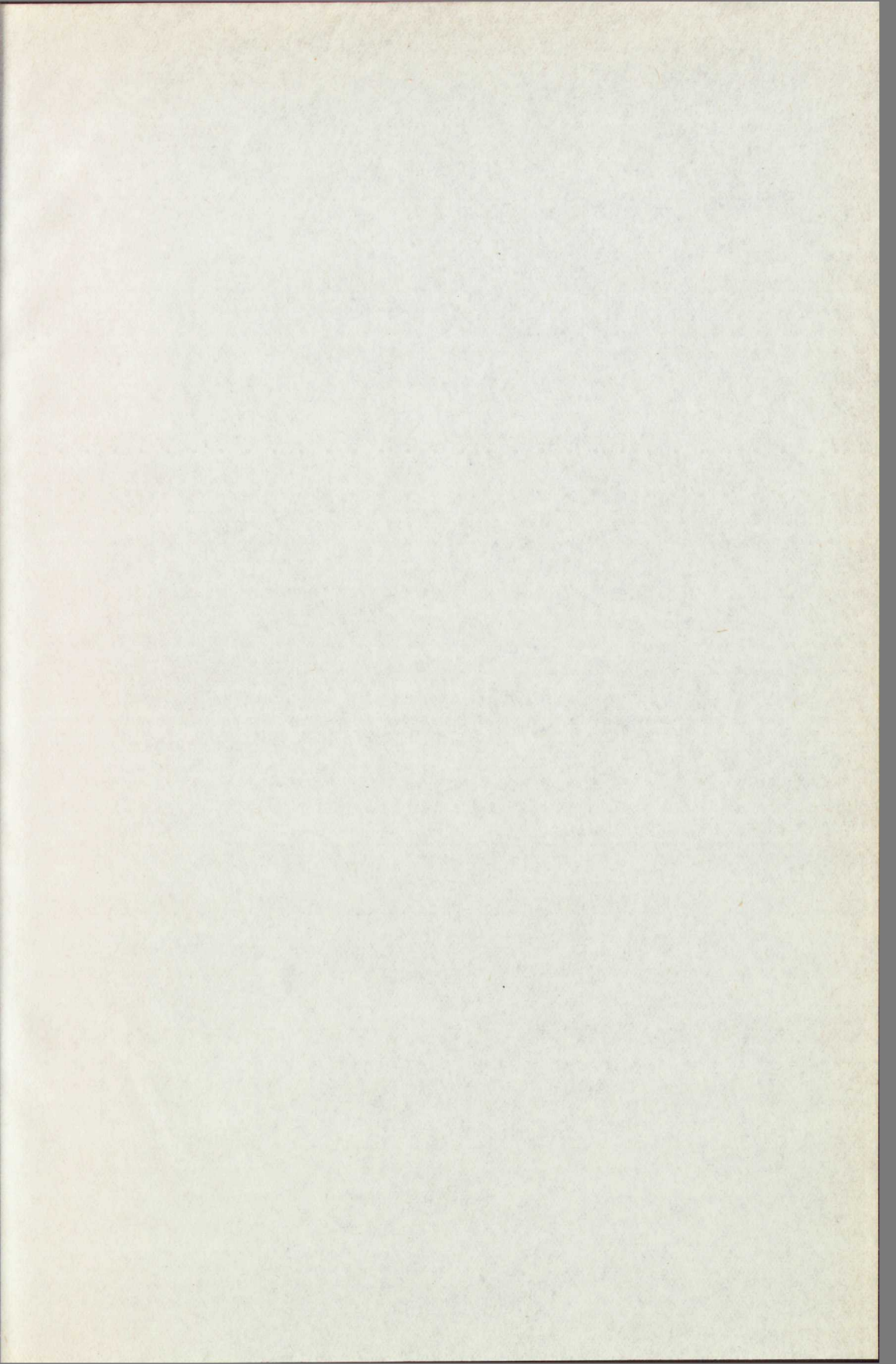
Kommittén har vid behandlingen av *godsindelningen* föreslagit ett flertal omflyttningar till högre respektive lägre tariffklass än den, som närmast motsvarar nuvarande tariffkombination för vederbörande varuslag och som angivits av järnvägsstyrelsens utredning i dess förslag till godsindelning. De beräkningar, som utförts rörande de ekonomiska verkningarna av dessa omflyttningar, ha gjorts på grundval av de nu föreslagna tariffflägena. Då dessa i stort sett ligga under nu gällande, innebär uppflyttning i tariffklass i de flesta fall endast en reducering av den fraktlindring, som för ifrågavarande varuslag uppstår genom tariffens sänkning och icke någon absolut frakthöjning. Ur järnvägens synpunkt sett uttrycka resultaten av nu förevarande beräkningar, i vad mån den genom tariffernas sänkning kalkylerade inkomstminskningen motväges — för vissa varuslag — av inkomstökning på grund av höjning av tariffklass.

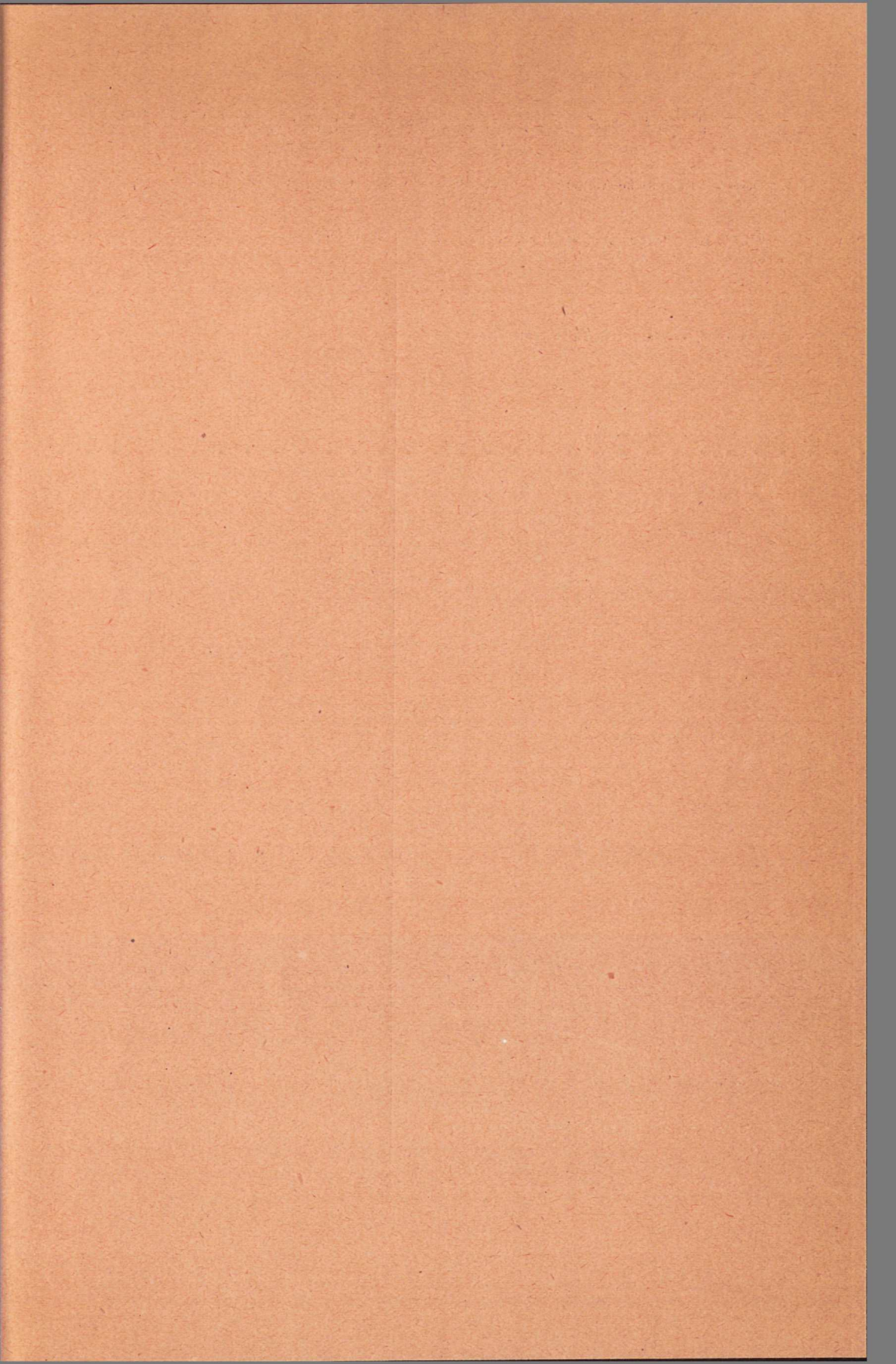
Resultatet av beräkningarna angives i nedanstående sammanställning. I denna har även upptagits den inkomstökning, som beräknas uppkomma för träkol genom den av kommittén föreslagna specialtariffen, vilken ligger något högre än den före den 1 december 1937 gällande.

Ökning (+) resp. minskning (—) av beräknade inkomster enligt föreslagna tariffer på grund av omflyttningar i godsindelningen m. m.		
1 000-tal kronor		
Diverse mejeri- och jordbruksprodukter ..	+	90
Traslump, limläder m. m.	+	10
Motorfotogen	—	20
Pappersved m. m.	—	20
Snickerivaror, kryssfanér m. m.	+	20
Papp, papper m. m.	+	110
Stenkol, koks	+	30
Lervaror, cementarbeten m. m.	+	80
Kemikalier, konstgödsel	+	20
Järn och järnvaror	+	190
Maskiner	+	30
Träkol (specialtariff)	+	20
Summa inkomstökning		560

Sammandrag av inkomständeringar.

Ökning (+) resp. minskning (—) gentemot nuvarande inkomster		
1 000-tal kronor		
Ändrade tariffflägen för		
fraktgods i vagnslaster	—	1 430
fraktstyekegods	—	1 450
lättfördärligt ilgods	—	180
		— 3 060
Införande av 15-tons tariffer	—	1 360
Ändringar av fraktberäkningsbestämmelser	—	30
Omflyttningar i godsindelningen m. m.	+	560
Summa inkomstminskning		3 890





Statens offentliga utredningar 1939

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande ang. grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll ävensom ang. statsbidrag till enskilda vägar. [1]
Betänkande med förslag till taxa för befodring av gods m. m. å statens järnvägar. [3]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig öfning i öfrigt.

Försvarsväsen.

Utredning och förslag rörande plats i Stockholms skärgård för förläggning av Stockholms örlogsbas. [2]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.