

Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden IX

UTLÅTANDE

ANGÅENDE

JÄRNVÄGSFRAKTERNAS
REGLERING

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2016



National Library
of Sweden

STOCKHOLM 1922

A.-B. HASSE W. TULLBERGS BOKTRYCKERI

UTLÅTANDE
ANGÅENDE
JÄRNVÄGSFRAKTERNAS
REGLERING

STOCKHOLM 1922

A. B. HASSE W. TULLBERGS BOKTRYCKERI

UTLÅTANDE

ANGÅENDE

JÄRNVÄGSFRAKTERNAS
REGLERING

STOCKHOLM 1922

A.-B. HASSE W. TULLBERGS BOKTRYCKERI



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
54 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60607
TEL: 773-936-3700



TILL KONUNGEN.

I anledning av det uppdrag, som den 2 sistlidne december givits tull- och traktatkommittén att, bland annat, avgiva utlåtande, huruvida i nuvarande situation hittills icke prövade statliga åtgärder av något slag

lämpligen må kunna vidtagas för att till skydd för svensk industri tillfälligt begränsa varutillförseln från utlandet eller eljest stärka industriens ställning på hemmamarknaden, har kommittén redan den 7 innevarande februari till Eders Kungl. Maj:t avgivit utlåtande rörande vissa av de frågor, som enligt den nådiga remissen borde anses falla inom ramen för den anbefallda utredningen, nämligen rörande åtgärder på valuta- och penningpolitikens område. Bland de övriga spörsmål, till vilkas prövning statsrådsprotokollet i ärendet synts giva anledning, intager frågan om järnvägsfrakternas ändamålsenliga reglering ett viktigt rum. Visserligen är det här, strängt taget, ej fråga om "hittills icke prövade statliga åtgärder" till näringslivets upphjälpande, då ju till följd av beslut av Konung och riksdag fraktsatserna för statens järnvägar redan i viss utsträckning nedsatts i direkt angivet syfte att bereda lättnad åt industri och jordbruk i deras nuvarande betryckta läge och, åtminstone delvis som följd härav, fraktsatserna även vid de enskilda järnvägarna undergått en betydlig sänkning. Kommittén har dock icke trott sig böra fatta sitt uppdrag så snävt, som skulle frågan om ytterligare nedsättning av järnvägsfrakterna av denna orsak falla utanför detsamma; utan har kommittén fastmer ansett denna fråga i synnerlig grad förtjänt att i detta sammanhang upptagas till närmare granskning på grund av järnvägsfrakternas obestridliga betydelse för hela näringslivets produktionskostnader.

Vad här senast yttrats om järnvägstaxorna gäller, om ock i mindre grad, även kanaltaxorna samt de av övriga kommunikationsverk — post- och telegrafverken — ävensom vattenfallsstyrelsen tillämpade taxesystem.

Kommittén har ansett lämpligt att underkasta samtliga dessa i viss mån likartade frågor en gemensam behandling, ehuru resultaten av utredningarna ansetts böra framläggas i tvenne särskilda utlåtanden. Därvid har kommittén ansett sig jämväl böra beakta de önskemål, som gjorts gällande i ett antal framställningar från sammanslutningar och korporationer på jordbruksområdet och rörande vilka kommittén anbefallts att yttra sig i samband med fullgörandet av förstberörda uppdrag.

Krav på förnyade vittgående taxesänkningar å järnvägarna hava nyligen framförts i underdåniga skrivelser från Sveriges industriförbund och fullmäktige i Jernkontoret. Över dessa skrivelser hava järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen avgivit utlåtande resp. den 1 februari 1922 och den 20 december 1921. Bägge hava därvid på anförda skäl avstyrkt de gjorda framställningarna.

Även från Sveriges allmänna exportförening har ett uttalande i frågan gjorts i memorandum till tull- och traktatkommittén den 20 januari 1921, vari särskilt taxenedsättningarnas betydelse för exportindustrien framhäves.

För innehållet i berörda skrivelser och utlåtanden, vilka från olika synpunkter jämförelsevis ingående belysa föreliggande spörsmål, redogöres utförligt i närlagda P. M. med därvid fogade bil. A i samband med en allmän översikt av de under krigsåren och sedermera såväl vid statens järnvägar som vid de enskilda järnvägarna vidtagna taxeförändringarna samt de uppfattningar i ämnet, som därvid från skilda håll gjorts gällande.

I trenne efterföljande bilagor (litt. B, C och D) meddelas i tabell-

form uträknade indextal, avsedda att belysa fraktsatsernas höjd för närvarande, dels vid statsbanorna och dels vid några av de viktigare enskilda banorna, i jämförelse med förhållandet före kriget och vid den tidpunkt, då frakterna intogo sitt toppläge. För statens järnvägar meddelas därjämte indextal för särskilda varugrupper samt medelfraktkostnad 1913 och 1922 för ett antal viktigare varuslag.

Av dessa tablåer framgår, bland annat, att fraktsatserna vid statens järnvägar, trots de redan skedda nedsättningarna, fortfarande i förhållande till motsvarande fraktsatser år 1913, satta = 100, måste betecknas med indextalen 204 å 458, varierande för olika tariffer och olika avståndsklasser, varvid merendels de högre talen förekomma för det högre tarifferade godset och för de kortare avstånden.¹⁾ I genomsnitt gäller för närvarande beträffande fraktkostnaden för vagnslastgoods indexsiffran 253 och beträffande fraktkostnaden för stycke gods siffran 327 i förhållande till 100 som uttryck för motsvarande kostnad år 1913. Den med hänsyn till varuvärdet vägda genomsnittssiffran för praktiskt taget allt fraktat gods med undantag av lapplandsmalm, tarifferat enligt vid resp. tidpunkter gällande taxor, är 273. Jämföras dessa tal med de på basis av åren 1913/14 uträknade indextalen för allmänna varuprisnivån (enligt Svensk Handelstidning) och för levnadskostnaderna (enligt Socialstyrelsen), resp. 170 (januari 1922) och 216 (årsskiftet 1921/22) framträder en anmärkningsvärd skillnad. En jämförelse åter mellan indextalen för statsbanorna och för de i tablåerna medtagna sex enskilda järnvägarna visar för motsvarande tariffer och avståndsklasser i allmänhet något högre tal för de enskilda järnvägarna, åtminstone beträffande de billigare tarifferna.

I sitt utlåtande den 1 februari 1922 över Sveriges industriförbunds och Jernkontorets ovanberörda framställningar har nu järnvägsstyrelsen anfört, att tariffnivån beträffande såväl statens som de enskilda järnvägarna under uppsvingtiden 1895—1913 utvecklats till att bli relativt låg och affärsmässigt otillfredsställande; att fördenskull 1913 års järnvägstariffnivå icke vore jämförlig med samma års varuprisnivå och att samma relationer mellan järnvägstariffer och varupris, som då rådde, icke kunde vara förenliga med järnvägsaffärernas intresse och möjligheter. Då nu trafikökningen — eller den omständighet, som allena, jämte för statens järnvägars del malmtrafiken, möjliggjorde 1913 års låga tariffnivå — bortfallit och förbytts i trafikminskning, så förmenar järnvägsstyrelsen det vara uppenbart, att järnvägstarifferna numera måste hållas avsevärt högre i förhållande till 1913 års nivå än vad partiprisnivåns indextal utvisar.

Det resonemang, styrelsen här för, är enligt kommitténs åsikt så till vida ensidigt som till utgångspunkt för jämförelsen mellan fraktsatser och varupris tagits året 1895, eller just det år då den allmänna varuprisnivån nådde sitt bottenläge, och som slutpunkt året 1913, vilket utgjorde toppunkten på en under flera år fortsatt högkonjunktur. Under det att prisnivån 1913 torde legat omkring 40 procent över 1895 års nivå, var skillnaden mellan perioderna 1891/95 och 1911/13 icke stort mer än

Fraktsatsernas relativa höjd.

¹⁾ Hänsyn har härvid icke tagits till stycke godsfrakter för avstånd under 20 km., därvid indextalen kunna ställa sig ännu högre.

hälften härav. Något särskilt anmärkningsvärt synes ej heller ligga däri, att tarifferna under 1890-talet såsom beräknade efter den tidens jämförelsevis mindre trafikmängd sedermera till följd av trafikens egen utveckling kunde undergå jämkningar i sänkande riktning. Även om järnvägsstyrelsens resonemang på denna punkt i övrigt är riktigt, så motiverar det i alla händelser knappast en så betydande åtskillnad mellan fraktkostnadsnivå och allmän prisnivå som den, vilken fortfarande består, trots de ingalunda obetydliga nedsättningar i taxorna, som redan vidtagits. Det måste rent av vara en öppen fråga, om icke sådana fraktsatser som nu tillämpas även ur järnvägsekonomiska synpunkter äro olyckliga. Särskilt kan detta bliva fallet under nuvarande förhållanden, då industrien och jordbruket i stor omfattning hava att kämpa för livet under trycket av våldsamt nedpressade priser å deras produkter men endast långsamt vikande omkostnader, varibland frakterna utgöra en del och den ej minst viktiga. Sedan detta läge övervunnits, måste fraktsatsernas höjd givetvis underkastas ny prövning.

Fraktkostnadernas betydelse för näringslivet och behovet av fraktnedsättning.

Att siffermässigt angiva den betydelse för industrien, som en eventuell fraktnedsättning kan innebära, är givetvis omöjligt, då förhållandena härvidlag ställa sig väsentligt olika icke blott inom olika industrigrenar utan också inom olika företag tillhörande samma industrigren. I allmänhet torde gälla, att ju mindre specifikt värde en vara äger, d. v. s. ju mindre värde per vikt- eller rymdenhet den har, dess känsligare är den för höga transportkostnader och dess större betydelse få frakterna såsom beståndsdel i produktionskostnaderna. Det är således framför allt den s. k. tunga industrien och med denna jämförliga andra industrigrenar, vilkas varor i allmänhet hänföras till tarifferna 10—12 samt U, som hårt belastas av de höga fraktsatserna.

Till belysning av fraktkostnadernas betydelse för en typisk tungindustri må anföras nedanstående uppgifter rörande fraktens procentuella andel i produktionskostnaderna för vissa järnverksprodukter. Siffrorna, vilka äro uträknade med ledning av från Jernkontoret erhållna uppgifter, utgöra medeltal från 9 olika järnverk och avse förhållandena dels år 1913 och dels i november 1921 (jfr. dock not 1 här nedan). I produktionskostnaderna äro icke inräknade s. k. allmänna omkostnader.

Järnvägsfrakter för råvaror
och utfrakt i % av produktionskostnaden.
år 1913 år 1921¹⁾

| | | |
|--|------|------|
| Exporttackjärn | 25.2 | 31.6 |
| Tackjärn av sur bessemerkvalitet | 21.4 | 31.3 |
| Lancashiresmältstycken och råstänger | 23.1 | 27.2 |
| Basisk martingöt | 13.8 | 21.6 |
| Sura bessemergöt | 21.1 | 28.6 |
| Valsat stångjärn ur basisk martin | 16.4 | 23.3 |
| Valsat stångjärn ur sur bessemer | 22.4 | 28.3 |

¹⁾ Siffrorna gälla fraktkostnaderna i februari 1922 men i övrigt förhållandena i november 1921.

Den sedan november 1921 stadigt fortgående prisnedsättningen å råmaterial samt arbetslöner torde ytterligare hava ökat järnvägsfrakternas procentuella anpart av produktionskostnaderna.

Kommittén vill som exempel härjämte framlägga några siffror utvisande järnvägsfrakternas absoluta storlek för vissa slag av råmaterial och produkter vid ett av landets största järnverk (Sandviken), varvid liksom beträffande förut meddelade uppgifter hänsyn tagits till de senast vidtagna taxenedsättningarna:

| | Medelfraktkostnad Kronor per ton | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|---------|--------|
| | 1914 | 1920 | 1922 |
| <i>Råvaror</i> | | | |
| Malm | 4: 20 | 15: — | 10: — |
| Köpt tackjärn | 5: 30 | 17: 10 | 11: 40 |
| Skrot | 6: 90 | 21: 90 | 14: 60 |
| Stenkol och koks | 1: 20 | 4: 90 | 3: 27 |
| <i>Produkter</i> ¹⁾ | | | |
| Tackjärn | 22: 17 | 73: 17 | 48: 78 |
| Valsat stångjärn, bas. martin | 23: 97 | 89: 40 | 59: 60 |
| Valsat stångjärn, sur martin | 22: 52 | 85: 15 | 56: 77 |
| Valsat stångjärn, sur bessemer | 35: 23 | 116: 14 | 77: 43 |

Den stora del av produktionskostnaderna, som faller på fraktkostnaden, medför, att en större allmän nedsättning av de förra icke kan ske utan att även fraktkostnaderna deltaga däri. Då en sänkning av industriens produktionskostnader i syfte att möjliggöra en tillverkning avpassad efter det nuvarande prisläget är en oundgänglig förutsättning för att industrien skall kunna fortsätta och i någon större omfattning därutöver återupptaga produktionen, äro således fraktnedsättningarna för den industri, som här avses, av vital betydelse.

Men även på andra industrigrenar, för vilka frakterna icke spela samma dominerande roll, kommer en minskning i deras fraktkostnader givetvis att utöva ett mycket gynnsamt inflytande. Detsamma gäller i utpräglad grad också jordbruket. För alla näringsgrenar slutligen är det av betydelse, att genom fraktsänkningar levnadskostnaderna i landets olika delar utjämnas och även i någon mån nedbringas, i det att därigenom möjligheterna för behövliga lönenedsättningar påtagligen ökas. Därtill kommer såsom synnerligen viktig den allmänt stimulerande verkan ett kraftigt steg i den angivna riktningen kommer att få för allt näringsliv, i det att det bidrager till att i sin mån skingra den modlöshet och bristande företagsamhetslust, som är depressionens svåraste följdföreteelse. I den mån fraktsänkningarna således förmå att gynnsamt påverka produktionen, medföra de givetvis också minskning i arbetslösheten. Det behöver dock knappast framhållas, att någon tid måste förflyta, innan mera omfattande verkningar kunna förväntas framträda. De farhågor, som uttalats för att fraktnedsättningar i större skala skulle verka intensifierande på det allmänna priset och sålunda snarast bidra till

¹⁾ Fraktkostnaden för produkterna utgöres av summan av råvarufrakter och frakt för järnets transport från järnverket till avsättningsorten vid en transportlängd av 250 kilometer.

att förvärra den industriella situationen, anser kommittén väsentligen sakna grund, då alltjämt inom våra viktigaste industrigrenar ett stort missförhållande råder mellan produktionskostnader och marknadspris.

Fraktnedsättningar böra ske för såväl statens som enskilda järnvägar.

Skola fraktnedsättningarna för industrien och jordbruket få någon större betydelse, kräves ofrånkomligt, att de genomföras någorlunda likformigt för såväl statens järnvägar som de enskilda järnvägarna. En nedsättning av taxorna enbart å de förra är icke tillfyllestgörande för näringslivets upphjälpande. Flera av våra viktigaste industrier och däribland de, vilka hava det största intresset av sänkta frakttaxor, äro nämligen väsentligen beroende av enskilda järnvägar; så framförallt järnindustrien. Såsom framgår av bilagda P. M. hava inga mera generella av Kungl. Maj:t fastställda ändringar i de för de enskilda järnvägarna gällande tarifferna vidtagits efter år 1918. Genomgående voro dessa därför ännu under hösten 1921 synnerligen höga. Sedan dess har emellertid ett flertal av dessa järnvägar företagit regleringar av sina frakttariffer i nedåtgående riktning. Ändock ligga dessa tariffer i många fall fortfarande relativt högre än statsbanetarifferna; det fordras alltså delvis rätt betydliga sänkningar redan för att samma inbördes förhållande, som rådde före kriget, skall återställas.

Fraktnedsättningarnas form.

Av särskild betydelse är att undersöka, i vilken form fraktnedsättningarna, därest de skola givas större omfattning, lämpligast böra meddelas. Härvid framställa sig som olika alternativ, att nedsättningarna medgivas antingen helt enkelt på gjord framställning åt enskilt företag för viss vara eller generellt för särskilda varuslag eller för i gemensamma tariffer sammanförda varuslag.

I icke obetydlig omfattning ha under senare tid såväl vid statsbanorna som ännu mer vid de enskilda banorna partiella nedsättningar av ena eller andra slaget beviljats. Enligt Svenska järnvägsföreningens uttalande i skrivelse den 20 december 1921 hava under oktober månad 1921 av den å enskilda järnvägar transporterade godsmängden, 70 000 ton, 50 % åtnjutit dylik fraktlindring uppgående till 20 % och därutöver.

En nedsättning av fraktsatsen för viss vara på därom gjord framställning av enskilt företag, s. k. individuell nedsättning, synes kommittén — om också i vissa undantagsfall icke olämplig — dock icke tillräddlig såsom ett genomfört system. Oavsett det i och för sig mindre tilltalande i att ett företag på ansökan sålunda sättes i en bättre ställning än andra liknande företag, torde en verklig förbättring av industriens eller jordbrukets ställning icke vara att förvänta genom dylika åtgärder, som icke kunna hava annat än begränsad omfattning och en helt tillfällig karaktär. Annorlunda blir förhållandet, när nedsättningen avser icke ett visst tillfälle och ett enskilt företag utan en viss bestämd vara eller trafik i bestämd riktning. En dylik fraktnedsättning torde icke vara utan betydelse för jordbruket och sådana delar av industrien, som beröras därav, men torde hava den olägenheten att vid tillämpning i större utsträckning och för ett flertal varuslag medföra avsevärda trafiktekniska svårigheter, varför även användningen av detta förfaringsätt är begränsad. Givetvis förefinnes icke något hinder för en reglering av fraktavgifterna för speciella varuslag genom omflyttning i gällande tariffer. Den enklaste och även allmännast brukade formen för nedsätt-

ning av frakterna är emellertid en nedsättning, omfattande alla en tariff tillhörande varor. Då varuslagen äro sammanförda i dylika tariffer med hänsyn såväl till deras förmåga att bära fraktkostnader som till deras objektiva egenskaper med avseende på tyngd, fordran på utrymme m. m., är också detta tillvägagångssätt i allmänhet det ändamålsenligaste. Kommittén vill därför förordna, att blivande fraktnedsättningar i främsta rummet komma att äga rum i form av en sänkning av fraktsatserna för vissa tariffer.

Därjämte vill kommittén påpeka önskvärdheten av att även de speciella avgifter av olika slag, t. ex. vid hamnbanorna i vissa städer, vilka förekomma vid sidan av de egentliga fraktavgifterna och vilka under stundom kunna vara rätt betungande för industrien, måtte underkastas granskning och i möjligaste mån nedsättas.

Den taxenedsättning, som infördes vid statsbanorna med giltighet från och med den 1 januari 1922, avsåg, som framgår av redogörelsen i bilagda P. M., i främsta rummet persontrafiken. Nedsättningen för godstrafiken berörde huvudsakligen styckegodstarifferna samt dessutom två vagnslastgodstariffer, n:r 6 och 7. Oberörda av nedsättningen blevo de högsta vagnslastgodstarifferna, n:r 1—5, ävensom de lägsta, n:r 8—12 samt U, till vilka senare hänföres det tyngre och mera skrymmande massgodset. Järnvägsstyrelsen anförde såsom motiv för nedsättningens begränsning dels att de frakter, som utgå för gods, tillhörande de av nedsättningen ej berörda tarifferna, icke täcka självkostnaderna, dels att en nedsättning av avgifterna i dessa tariffer skulle föregripa en inom styrelsen pågående utredning rörande den permanenta, för normala tider avsedda taxan samt menligt inverka på densamma. Kommittén är emellertid i sistberörda avseende av den bestämda uppfattningen, att slutförandet av detta utredningsarbete icke bör eller får uppstålla hinder för en tillfällig, av stundens nödläge föranledd nedsättning av frakterna. De åtgärder, som nu omedelbart påkallas, måste hava en helt *provisorisk karaktär* och avse att tillfälligt stärka industrien och jordbruket under den djupa depression, vari de befinna sig, och samtidigt minska den rådande arbetslösheten. För såvitt nedsättningar i frakterna överhuvudtaget äro möjliga, bör endast det vara utslagsgivande, på vilket sätt man mest effektivt kan bringa hjälpen med minsta möjliga uppoffringar för statsverket och enskilda. Någon hänsyn till blivande taxor, avsedda att användas under mera normala tider, torde icke behöva eller ens böra tagas, då givetvis med upphörandet av nödläget även de av detsamma föranledda åtgärderna måste upphöra, och något i och för sig prejudicerande i dylika nödhjälpsåtgärder finnes enligt kommitténs uppfattning icke.

Såsom redan förut antytts, är det dessutom ingalunda uteslutet, att t. o. m. järnvägsföretagens egen ekonomi blir lidande på en taxehöjd, som ej anpassat sig efter en allmän och sällsynt svårartad depression. Tariffer, som äro så höga, att de omöjliggöra en i sig själv naturlig trafik, måste även från järnvägarnas egen synpunkt vara alldeles särskilt ofördelaktiga.

I motsats till järnvägsstyrelsen anser kommittén, att de angelägnaste fraktnedsättningarna äro de, som avse tyngre och mera skrymmande råämnen och material för industri och jordbruk, samt därefter de, vilka

För vilka varuslag böra nedsättningar föreslås desvis ifrågakomma?

hava avsevärd betydelse för transport av dessa näringars produkter. Detta skulle väsentligen innebära, att främst fraktsatserna för tarifferna 10—U kraftigt sänktes — trots att dessa i förhållande till nivån 1914 aldrig höjts så mycket som fraktsatserna för övriga tariffer och förtfarande stå ej obetydligt lägre — samt att därjämte speciella sänkningar vidtoges för betydelsefullare jordbruks- och industrialster, oavsett till vilka tariffnummer de hänföras.

Vad här yttrats närmast med tanke på statens järnvägar torde böra vinna motsvarande tillämpning jämväl för de enskilda järnvägarna. Detta innebär dels, att vid de sistnämnda ännu förekommande extra banavgifter böra bortfalla, dels att den nedsättning av samtrafikstaxan, som inträder genom ytterligare sänkning av statsbanetaxorna, icke bör motvägas genom införande av nya banavgifter på de enskilda järnvägarna, dels slutligen, att ifråga om såväl samtrafik enbart mellan enskilda järnvägar som dessa järnvägars lokala trafik de angivna synpunkterna vinna beaktande.

Givetvis måste tillses, att godstaxorna efter verkställda nedsättningar icke få en form, som sänker fraktkostnaderna för vissa näringar på andras bekostnad.

Taxenedsätt-
ningarnas
storlek.

Vad beträffar de för näringslivet önskvärda taxenedsättningarnas storlek hava särskilda yrkanden framställt av Sveriges industriförbund och Jernkontoret.

Industriförbundets framställning utmynnade i en anhållan, att Kungl. Maj:t måtte ifråga om *statens järnvägar* vidtaga sådan ändring av gällande taxa, att för vagnslastgods den procentuella tilläggsavgiften komme att — i medeltal för de olika tariffklasserna — utgöra 75 % å summan av 1914 års fraktavgifter och de år 1915 därå införda fasta tilläggsavgifterna, och att för styckegods den procentuella tilläggsavgiften reducerades i lämpligt förhållande härtill, samt beträffande *de enskilda järnvägarna* föranstalta om sådan ändring av gällande taxor, att fraktavgifterna för godstransporter nedsattes i ett med hänsyn till varuprisläget riktigt förhållande till 1914 års fraktavgifter.

Jernkontorets hemställan åter, vilken inskränktes till att avse allenast det grövre massgodset, gick ut på, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder i syfte att fraktsatserna såväl å statens järnvägar som å de enskilda järnvägarna för tarifferna 10—U snarast möjligt nedsattes, så att de med högst 50 % överstege motsvarande fraktsatser före kriget.

Rörande denna fråga har kommittén icke ansett sig vare sig kunna eller böra göra något i detalj gående uttalande, då avgörandet härutinnan kräver sakkunskap av slag, som icke stått kommittén till buds. Kommittén inskränker sig till att uttala, att enligt dess åsikt, de ovan såsom särskilt behöfliga påpekade taxenedsättningarna måtte genomföras till den omfattning, att fraktsatserna för varuslag, beträffande vilka fraktnedsättning förut framhållits som särskilt behöflig, i jämförelse med läget före kriget måtte i möjligaste mån bringas i jämnhöjd med förändringen i den allmänna varuprisnivån. I övrigt synas fraktsatserna tid efter annan böra jämkas i takt med varuprisnivåns allmänna förskjutningar. Dock böra härvid täta rubbningar undvikas.

Vad till sist beträffar de ekonomiska förutsättningarna för genomförande av mera avsevärda taxenedsättningar, så är kommitténs redan förut framhållna mening, att den nuvarande taxehöjden väl kan tänkas vara även ur järnvägsekonomisk synpunkt ofördelaktig. Vilka följder i inkomsthänseende en fraktnedsättning skulle föra med sig torde under dessa förhållanden ej på förhand kunna beräknas, då dess viktigaste verkan, en ändring i själva konjunkturläget med därav följande ökad trafik, måste anses undandraga sig siffermässigt bedömande. Då därtill kommer, att besparingar böra kunna uppnås genom såväl förbättrad och förbilligad organisation som eventuellt även förenklingar i trafiken, vill kommittén framhålla nödvändigheten av att hänsyn tages till alla dessa på saken i hög grad inverkan faktorer.

I anslutning till vad sålunda uttalats må i avseende på *statsbanorna* anmärkas, att de kalkyler, som lagts till grund för fraktnedsättningen den 1 augusti 1921, visat sig i så måtto felaktiga, att den till 10 miljoner kr. beräknade förlusten uteblivit och ett överskott å driften uppgående till ungefär 2 miljoner kr. (exkl. malmfrakterna) för månaderna augusti—december år 1921 uppstått.

Under förutsättning av minskade arbetskostnader och fortgående prisfall å förbrukningsartiklar borde också ytterligare nedsättningar i fraktavgifterna utöver de 5 miljoner kr., som järnvägsstyrelsen redan anteciperat för år 1922 å detta konto, kunna vidtagas. Järnvägsstyrelsen har också för sin del förklarat sig beredd att, därest så bleve möjligt, genomföra längre gående taxenedsättningar. I den mån statens järnvägars fordringar för driftförlust å malmbanorna inflyta, synas även möjligheter till sänkning av frakterna uppkomma.

Ifråga om möjligheterna till besparingar särskilt å personalkontot framträder genast, att svårigheterna äro mycket betydande, då hithörande förhållanden till väsentlig del äro undandragna järnvägsstyrelsens bestämmande. För så vitt det gäller en reduktion av grundlönen för den ordinarie personalen måste det uppmärksammas, att det här är fråga om bestämmelser, som gälla icke blott övriga statens affärsdrivande verk utan även andra verk med nyligen genomförd lönereglering. Beträffande dyrtidstilläggen, vilka vid den för beräkningen av 1922 års kostnadsstat antagna levnadskostnadsindex 220 uppskattats till c:a 45 miljoner kr., förefinnas ju större möjligheter för nedsättningar inom en närmare framtid.

Vidkommande möjligheterna till ytterligare driftsförenklingar och andra åtgärder i besparingssyfte uttalar järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande den 1 februari 1922, att i det stora hela de inom styrelsens befogenhetsområde liggande åtgärderna redan torde vara genomförda. Uppenbart är emellertid, att i en så omfattande förvaltningsgren en viss elasticitet i fråga om omkostnader av olika slag alltid förefinnes. Kommittén vill också som sin bestämda uppfattning uttala, att under trycket av en genom fraktnedsättning uppkommen inkomstminskning de besparingsåtgärder, som över huvud äro möjliga, böra framtingas, samt att järnvägsstyrelsen och dess underlydande organ böra allvarligen tillförbindas att göra vad i deras förmåga står för att till det yttersta nedbringa driftkostnaderna och, som ovan antytts, även taga i övervägande förenklingar i själva trafiken. Då det ej är möjligt annat än att taxenedsättningar av betydligare omfattning måste kunna beräknas framkalla

en ökad trafik, är det tämligen säkert, att nedsättningarna icke komma att resultera i en inkomstminskning av motsvarande omfattning utan tvärtom efter någon tids förlopp kunna väntas leda till inkomstökning.

Vad åter angår de *enskilda järnvägarna*, äger man att taga i betraktande vissa särskilda omständigheter, som icke äga motsvarande giltighet för statsbanorna, såsom — fränsett de särskilda banornas olika ekonomiska bärkraft — möjligheten att betala de skattebelopp, skuldräntor m. m., som de hava att erlägga. Järnvägarnas karaktär av enskild egendom och därav följande allmänna behov av att nöjaktigt förränta hela det i dem nedlagda kapitalet torde emellertid vid bedömandet av möjligheterna till nedsättningar i fraktsatserna enligt kommitténs uppfattning under nuvarande förhållanden icke få bliva utslagsgivande. Kommittén är ock fullt och fast övertygad om att genom rationella besparingar utgifterna också för de enskilda järnvägarna böra kunna nedbringas, även om den icke vill underlåta att i detta sammanhang framhålla, att arbetslönerna vid de enskilda järnvägarna redan icke oväsentligt understiga motsvarande löner vid statens järnvägar, varför här icke lika stora möjligheter till besparingar å detta konto föreligga som vid statsjärnvägarna.

Först och sist måste likväl betonas, att dessa enskilda järnvägar lika litet som andra affärsföretag under nuvarande exceptionella situation kunna göra anspråk på att erhålla full avkastning på sitt kapital.

Sammanfattning.

Under hänvisning till vad sålunda anförts, får kommittén såsom sin mening uttala, att en ytterligare kraftig nedsättning i avgifterna för godsbefordran å såväl statens järnvägar som de enskilda järnvägarna skulle stärka industriens och jordbrukets ställning samt i hög grad underlätta strävandena från näringslivets sida till ökad produktion och sålunda bliva ett verksamt medel i kampen mot arbetslösheten. Kommittén vill därför på det livligaste tillstyrka, att en dylik nedsättning må komma till stånd. Det är givetvis av största vikt, att vad som skall göras genomföres snabbt.

Angående taxenedsättningens storlek vill kommittén göra det uttalandet, att fraktsatserna böra i möjligaste mån anpassas efter den genomsnittliga sänkningen av partiprisnivån samt att fraktnedsättningarna i främsta rummet må gälla de tariffer, som avsevärt påverka näringslivets kostnader för produktion och distribution.

Då som en följd av de anbefallda taxesänkningarna en minskning i fraktinkomsten till en början otvivelaktigt är att motse för såväl statens järnvägar som för de enskilda järnvägarna, torde Eders Kungl. Maj:t böra på lämpligt sätt framhålla för dessa företag, att Kungl. Maj:t förväntar, att de genom den yttersta sparsamhet och med anlåtande av alla lämpliga medel för omkostnadernas nedbringande göra vad i deras förmåga står till att — med bortseende från fordran på full förräntning av det i företagen nedlagda egna kapitalet — förhindra förluster å driften.

I detta ärendes behandling hava deltagit, förutom undertecknad Fryxell, herrar vice ordförandena Themptander och Vennersten samt herrar ledamöter Björnsson, Davidson, Engberg, Ericsson, Heckscher, Hjorth, Hult, Höjer, Insulander, Lembke, Ljungman, Månsson, Nilsson, Rehn, Röing, Sachs, Sköld och Wohlin.

Herr Sköld har anmält, att han icke varit i tillfälle att deltaga i utlåtandets slutjustering.

I ärendet uttalade särskilda meningar bifogas.

Underdånigst

Tull- och traktatkommittén

K. A. FRYXELL.

Karl Åmark.

Stockholm den 2 mars 1922.

Särskilda yttranden.

Herrar HJORTH och HULDT hava anfört:

Undertecknade, som till fullo gilla kommitténs uttalande angående nyttan och nödvändigheten av en kraftig nedsättning av gällande järnvägsfraktsatser, så att de komma i nära paritet med befintlig partiprisnivå, måste emellertid framhålla, att det torde finnas industrier, som under nu rådande exceptionella depressionstider för sin existens kräva ännu längre gående nedsättningar.

Vi tänka då särskilt på järnindustrien, vars försäljningspriser för närvarande ligga endast 25—40 % över 1914 års priser, under det att senaste kända partiprisindextal (januari 1922) är 170. Järnvägsfrakterna utgöra en så väsentlig del av järnprodukternas framställningskostnader, att, först när taxorna äro baserade på en mot försäljningspriset svarande norm, någon utsikt finnes till ökade produktions- och försäljningsmöjligheter.

Då, såsom framgår av den skrivelse av den 29 november 1921, som av herrar fullmäktige i Jernkontoret till Kungl. Maj:t blivit avlämnad, järnhanterings ekonomi i fraktavseende så gott som uteslutande är beroende på tarifferna 10—U och då andra för landet viktiga industriers produktionsmöjligheter även äro bundna vid dessa tariffer, är det enligt vår åsikt nödvändigt, att — med iakttagande för övrigt av tull- och traktatkommitténs framförda synpunkter — en nedsättning av tarifferna 10—U å såväl statens järnvägar som de enskilda järnvägarna göres i sådan omfattning, att dessa med högst 50 % överstiga motsvarande fraktsatser före kriget.

Även i ett annat avseende önska vi framföra vår särskilda mening. Kommittén har visserligen såsom förutsättning för sitt yrkande på järnvägsfraktsatsernas nedsättning framhållit nödvändigheten av att största möjliga besparingar iakttagas och genomföras men härvid icke påpekat det intima sambandet med nuvarande lönesystems principer. Vi hava vid behandlingen av nu ifrågavarande spörsmål ansett oss icke böra underlåta att såsom vår bestämda övertygelse framhålla, att gällande lönesystem med dess lönevillkor för ett affärsdrivande verk icke kan i längden vara lyckligt. Vi få därför, med påvisande av järnvägsstyrelsens egen i dess till Kungl. Maj:t den 25 oktober 1921 avgivna yttrande över statsbaneekonomikommisionens betänkande del I å sid. 81 uttalade åsikt, helt instämma i nämnda kommissions förslag i detta ämne (sid. 158 i betänkandet) och understryka det oavvisliga behovet av att

ifrågavarande förslag omedelbart upptages till prövning samt att en revidering verkställes av bestämmelserna angående personalens anställning och lönevillkor vid statens samtliga affärsdrivande verk.

Herr THEMPTANDER har anfört:

En kraftig och omedelbar nedsättning av nu gällande järnvägsfrakter torde vara en av de viktigaste förutsättningarna för att landets näringsliv skall någorlunda snart kunna börja återhämta sig ur det rådande nödläget. I likhet med kommittén är jag ock av den uppfattningen, att en dylik nedsättning bör komma till stånd. Och jag delar jämväl kommitténs mening, att såväl en betydande fraktsänkning är påkallad av järnvägarnas eget intresse som ock att därutöver nedsättning är möjlig genom iakttagande av strängaste sparsamhet med avseende å järnvägarnas utgifter. Men så vanskliga som hithörande förhållanden äro att bedöma, är jag ingalunda övertygad om att man på nu angiven väg ernår en nedsättning av järnvägsfrakterna, som är tillräckligt omfattande och för ändamålet effektiv. Jag har därför ansett, att kommittén bort uttala sig om huru förfaras borde, därest de erforderliga fraktnedsättningarna skulle visa sig medföra förlust för järnvägarna utöver utebliven förräntning av företagens egna kapital. För egen del anser jag, att då å ena sidan effektiva fraktnedsättningar under nu rådande krisartade depressionstid äro oundgängliga och å andra sidan direkta anslag för eventuella förlusters täckande av många skäl icke äro tillrådliga och för övrigt under nuvarande förhållanden knappast möjliga att åstadkomma, den utvägen bör i fall av behov anlitas, att statsverket tillhandahåller järnvägarna räntebärande lån för förlusternas mötande, statens järnvägar i en ordning, som betingas av deras ställning som en integrerande del i den ekonomiska statsförvaltningen, och de enskilda järnvägarna under former, som betrygga lånens återbetalande.

Då ifrågavarande lån tydligen äro ägnade att tillgodose produktiva ändamål, lära principiella betänkligheter icke möta, att statsverket i sin ordning anlitar lånevägen — inom eller utom landet efter sig företeende omständigheter — för att anskaffa de för ändamålet nödiga medlen.

Genom att bereda järnvägarna hjälp till finansierande av förluster, som uppkommit av till godstrafikens fromma gjorda, långt gående provisoriska fraktnedsättningar på det nu antydda sättet, att järnvägarna tillhandahållas för ändamålet erforderliga lån, som i sinom tid skola återbetalas genom förbättrade trafikinkomster, få fraktnedsättningarna, i den mån de icke äro ur järnvägsekonomisk synpunkt försvarliga, i själva verket karaktären av ett förskottsunderstöd, lämnat till godstrafikanterna, vilket framdeles får återbäras av i stort sett samma trafikanter.

P. M. rörande järnvägsfrakter.

Efter upprepade förhöjningar under åren 1915, 1917, 1918 och 1919, för vilka redogöres i närslutna översikt (bilaga A), beräknades avgifterna för godstransport å statens järnvägar fr. o. m. den 1 januari 1920 enligt följande grunder.

Utom de i den ordinarie godstaxan stadgade fraktavgifterna samt fasta tilläggsavgifter utgick ett procentuellt tillägg å dessa, uppgående

| | |
|----------------------------------|-------|
| för styckegods till | 300 % |
| „ vagnslastgods: | |
| tariff 1—9 till | 250 % |
| „ 10—U „ | 200 % |
| „ åkdon och levande djur till .. | 250 % |

Under de senare åren vidtagna förändringar i järnvägarnas frakttaxor.

Den under år 1920 påbörjade depressionen och därav följande prisnedsättningar föranledde framställningar från Sveriges industriförbund, fullmäktige i Jernkontoret, Skånes handelskammare och Skånska cementaktiefbolaget med begäran om nedsättning i fraktavgifterna.

Tidigare framställningar om taxenedsättningar.

Såsom stöd för framställningarna åberopades utom det nödläge, i vilket näringslivet genom depressionen råkat, och nödvändigheten av att nedbringa produktionskostnaderna särskilt att höjningen av järnvägstaxorna procentuellt ej oväsentligt överstege den allmänna stegringen i varuprisen, varför fraktkostnaderna kommit att motsvara en större del av varuvärdet och erhållit en större betydelse för prisbildningen än tillförne; särskilt hade de höga taxorna oförmånligt inverkat på transporten av det tunga massgodset, såsom järnvaror, tegel och cement samt vissa byggnadsindustriens övriga produkter, på transporter av kalk för jordbrukets behov m. m. I vissa fall vore taxorna nära nog prohibitiva, t. ex. beträffande järnindustrien, där frakterna spelade större roll än inom andra industrier.

Den inträffade nedgången i järnvägarnas personal- och övriga omkostnader ansågs möjliggöra den önskade fraktnedsättningen.

I med anledning av dessa framställningar avgivna yttranden anförde Järnvägsstyrelsen under åberopande av 1918 års riksdags uttalande, att direkt förlust å statens järnvägars rörelse borde såvitt möjligt undvikas, bland annat, att med hänsyn till det beräknade ekonomiska resultatet av statens järnvägars drift och den starka nedgången av trafiken förutsättningar ur järnvägsekonomisk synpunkt ej kunde anses föreligga för en allmän taxenedsättning. Järnvägsstyrelsen framhöll vidare, att en taxenedsättning omöjlig kunde antagas medföra en ökning i trafiken av

den omfattning, att nettoinkomsterna därav skulle kunna täcka genom taxenedsättningen bortfallande inkomster.

Svenska järnvägsföreningen avstyrkte för sin del på det bestämdaste en generell nedsättning av taxorna vid de enskilda järnvägarna.

Kungl. Maj:ts proposition angående 10 millioner kr. till ersättning åt statens järnvägar. Kungl. Maj:t beslöt att i viss mån tillmötesgå de framställda kraven på fraktnedsättningar och avlät den 30 april 1921 en proposition till riksdagen med förslag att på tilläggsstat för år 1921 måtte beviljas ett förslagsanslag, högst, 10 millioner kronor för att bereda statens järnvägar ersättning för genom taxenedsättning beräknad minskning i inkomsterna, varigenom dessa antoges komma att understiga de verkliga utgifterna.

Propositionen blev av riksdagen bifallen den 15 juni 1921.

Bestämmelser för användning av anslaget.

Med anledning av detta riksdagens beslut verkställde Järnvägsstyrelsen i samråd med fem därtill förordnade ledamöter av Järnvägsrådet en utredning i ämnet, vilken resulterade i förslag till Kungl. Maj:t att de procentuella tilläggsavgifterna skulle nedsättas och fastställas till följande belopp:

| | | | Förut |
|---|-------|--|-------|
| för fraktstyckegods | 250 % | | 300 % |
| „ fraktgods i vagnslaster enligt tariff 1—7 | 200 % | | 250 % |
| „ „ „ „ „ „ 8 | 150 % | | 250 % |
| „ „ „ „ „ „ 9 | 125 % | | 250 % |
| „ „ „ „ „ „ 10—U | 100 % | | 200 % |

att utgå å summan av ordinarie fraktavgifterna och de år 1915 införda fasta tilläggsavgifterna.

Mot Järnvägsstyrelsens förslag reserverade sig tre av de tillkallade ledamöterna av Järnvägsrådet under yrkande, att det procentuella tillägget i tarifferna 10—U skulle nedsättas till 80 % i stället för föreslagna 100 %.

Järnvägsstyrelsens förslag blev av Kungl. Maj:t fastställt att tillämpas från och med den 1 augusti 1921.

Ur järnvägsstyrelsens skrivelse den 22/7 1921.

Ur Järnvägsstyrelsens skrivelse den 22 juli 1921 med nyss anförda förslag till taxenedsättningar torde förtjäna anföras följande yttrande rörande frågan om generella fraktnedsättningar eller undantagsfrakter för vissa varuslag.

”Av redan behandlade och föreliggande ansökningar om individuella fraktnedsättningar, av från olika håll inströmmande framställningar om mera generella åtgärder och av erfarenhet om konsekvenser har framgått, att för den händelse ett system med undantagsfrakter för vissa varuslag skall tillämpas, och om anslaget syftemål skall nås, sådana undantagsfrakter bliva nödvändiga för ett så stort antal av godsindelningens varuslag, att tariffsystemet fullständigt sönderbrytes. Man kan ej bortse från den oreda inom taxeväsendet och det oerhörda arbete, som härigenom förorsakas järnvägsförvaltningen för tillfället, och man kan

ännu mindre vedervåga de ytterst ofördelaktiga konsekvenser, som givetvis kunna uppträda för skapandet av den nya grundtaxa för statens järnvägar, vilken nu efter många års förarbeten äntligen börjar stå inför sitt realiserande."

I sina yttranden rörande frågan om taxenedsättningar har Järnvägsstyrelsen vid upprepade tillfällen yppat farhågor för att alltför långt gående nedsättningar skulle komma att föregripa resultatet av den pågående definitiva taxerevisionen. Härom anförde styrelsen i sin skriftelse den 22 juli 1921 med hänsyn till förut nämnda reservation följande.

"Det avgörande för styrelsen i denna del av frågan är dock, att med en så långt gående taxenedsättning, som reservanterna begära, man kan riskera att nå under de fraktsatser inom berörda tariffer, vilka, enligt vad hittills verkställd bearbetning av taxekommitténs förslag synes giva vid handen, torde komma att för framtiden vara erforderliga, och att man alltså kan på ett för järnvägsaffärernas framtid ödesdigert sätt komma att för viktiga transportobjekt föregripa resultatet av detta omfattande taxeregleringsarbete. Det kan visserligen här invändas, att det nu är fråga om en helt tillfällig åtgärd, men styrelsen hyser för sin del på mycket goda erfarenhetsgrunder den uppfattningen, att när man nu en gång skrider till en allmän taxereglering nedåt, det nog för en mycket avsevärd tid framåt måste vara tämligen uteslutet att genomföra nya taxeförändringar i transportfördyrande riktning. Det får i detta sammanhang slutligen ej heller förbises, att, även om den nu förestående taxesänkningen betraktas såsom en tillfällig åtgärd, det under alla förhållanden måste undvikas, att statens järnvägars merkostnader för besörjande av med en eventuell trafikökning nytillkommande transporter av visst varuslag överstiga fraktinkomsterna för detsamma. Så kunde emellertid lätt bliva förhållandet beträffande särskilt gods i de billigaste tarifferna, om reservanternas förslag bifölles."

Det anslag å 10 millioner kronor, vilket av riksdagen såsom förut nämnts beviljades till ersättning åt statens järnvägar för beräknad förlust till följd av taxesänkning, har icke till någon del behövt tagas i anspråk. I trots av den nedsättning i taxorna, som genomfördes den 1 augusti 1921, har driften under de följande månaderna utvisat följande relativt gynnsamma resultat:

10 millioner
kr.-anslaget
ej taget i
anspråk.

| | | | |
|------|-----------|------------|---------------------------|
| 1921 | augusti | överskott | kr. 1 954 000 |
| | september | " | " 1 574 000 |
| | oktober | " | " 2 505 000 ¹⁾ |
| | november | underskott | " 1 037 000 |
| | december | " | " 1 053 000 |

Under november månad 1921 gjordes av Sveriges industriförbund och fullmäktige i Jernkontoret förnyade framställningar till

Framställningar om taxenedsättning under senaste tiden.

¹⁾ Härav 2 000 000 kr. utgörande retroaktiv tilläggsavgift för posttrafiken under månaderna januari—augusti 1921.

I ovan anförda siffror ingår ej den ersättning för driftförlust å malmbanorna, som Järnvägsstyrelsen kan komma att fordra.

Kungl. Maj:t om nedsättning av såväl statens som enskilda järnvägars taxor.

Ur Industri-
förbundets
skrivelse
den 25/11 1921.

Sveriges industriförbund anförde i skrivelse den 25 november 1921 i huvudsak följande.

Behovet av en ytterligare sänkning av järnvägstaxorna i överensstämmelse med den sjunkande allmänna prisnivån hade under de senaste månaderna framträtt med allt större skärpa. Sedan förbundet gjort sin föregående framställning i ämnet, hade läget inom industrien avsevärt förvärrats. Om den industriella verksamheten skulle kunna återupptagas i någorlunda normal omfattning, vore det framför allt nödvändigt, att industriens produktionskostnader nedpressades i erforderlig grad. Flertalet råvaror ävensom bränslet hade kraftigt följt med i den allmänna prisnedgången; vid utlöpanget av gällande kollektivavtal komme säkerligen en högst betydande reducering av arbetslönerna att genomföras. Beträffande järnvägsfrakterna hade emellertid icke företagits en sänkning, som motsvarade det å andra områden inträffade priset. Då frakterna för de flesta och största varuslagen utgjorde en väsentlig del av produktionskostnaderna — exempelvis för olika sorters järn från $\frac{1}{5}$ till $\frac{1}{3}$ och för olika slag av pappersindustriens produkter c:a $\frac{1}{6}$ — vore det ställt utom allt tvivel, att de höga fraktkostnaderna uppställde ett bestämt hinder för industrien att kunna åter igångsätta en verksamhet utan förlust. Men de höga frakterna vore icke blott ett direkt hinder för den industriella produktionen. De verkade även fördyrande på snart sagt alla levnadsområden och minskade därmed allmänhetens köpförmåga, varigenom hela näringslivet förlamades. En nedsättning av järnvägsfrakterna i den utsträckning, det allmänna varuprisfallet betingade, syntes därför oundgängligen nödvändig och genomförandet härav torde med det snaraste böra ske, bl. a. med hänsyn till intresset av att undvika under kommande vinter en alltför stor ökning av arbetslösheten.

Vad *statens järnvägar* anginge höll förbundet före, att förutsättningar för ytterligare taxesänkningar icke saknades. Sålunda hade de flesta av för järnvägsdriften erforderliga förbrukningsartiklar under senaste tiden fallit i pris avsevärt mera än järnvägsfrakterna, varjämte det syntes förbundet ofrånkomligt, att en reduktion av personalens löner företoges utöver den nedsättning, som komme att äga rum beträffande dyrtidstilläggen. Då järnvägsdriftens största utgiftspost utgjordes av personalkostnader, kunde man förvänta, att genom en sådan nedsättning ett väsentligt förbilligande av statsbanornas transportkostnader skulle kunna åvägabringas.

Den omständigheten, att det av riksdagen beviljade anslaget å 10 miljoner kronor icke behövt tagas i anspråk för avsett ändamål, enär driften utvisat ett relativt gynnsamt resultat trots den från och med augusti månad 1921 genomförda taxesänkningen, talade även för möjligheten av vidare nedsättningar. Härvid vore ock att märka, att detta resultat uppstått, oaktat statens järnvägar vid beräkning av driftkostnaderna debiterat förbrukat stenkol efter ett pris av 80 kronor per ton, vilket vida överstege gällande pris, som kunde beräknas till c:a 30 kronor per ton cif östersjöhamn.

Beträffande de *enskilda järnvägarna* betonades, att om industrien åter skulle kunna komma igång, den måste räkna med, att man icke heller

vid de enskilda järnvägarna tvekade att för åstadkommande av nödvändiga fraktlindringar dels minska på ett alltför stort personalbestånd, dels även nedbringa avlöningarna till den nivå, som varuprisläget nödvändiggjorde.

Industriförbundets framställning utmynnade i en anhållan, att Kungl. Maj:t måtte ifråga om *statens järnvägar* vidtaga sådana ändringar av gällande taxa, att för vagnslastgods den procentuella tilläggsavgiften komme att — i medeltal för de olika tariffklasserna — utgöra 75 % å summan av 1914 års fraktavgifter och de år 1915 därå införda fasta tilläggsavgifterna samt att för styckegods den procentuella tilläggsavgiften reducerades i lämpligt förhållande härtill, och beträffande *de enskilda järnvägarna* föranstalta om sådan ändring av gällande taxor, att fraktavgifterna för godstransporter nedsattes i ett med hänsyn till varuprisläget riktigt förhållande till 1914 års fraktavgifter.

Fullmäktige i Jernkontoret anförde i sin till Kungl. Maj:t den 29 november 1921 ingivna framställning med begäran om ytterligare sänkning av järnvägsfrakterna bl. a. följande.

”Sedan 10 millioner kronorsanslaget blivit av riksdagen beviljat, genomfördes från den 1 augusti 1921 å statens järnvägar en taxereduktion, som för tarifferna 10—U, inom vilka flertalet av järnhanteringens transporter falla, innebar en nedsättning av de tidigare fraktsatserna med ungefärligen 33 $\frac{1}{3}$ %. På grund av gällande samtrafiksöverenskommelser medförde denna sänkning av tarifferna i statens järnvägars egen trafik en automatisk nedsättning även av samtrafikstaxorna, för vilken nedsättning flertalet enskilda järnvägar dock erhållit compensation genom beviljad rättighet att i samtrafik uttaga vissa extra banavgifter.

Dessa extra banavgifter utgå med ett fixt belopp per 100 kg. oberoende av transportlängden, vilket förhållande haft till följd, att de enskilda järnvägarna för vissa transporter nu erhålla betydligt högre ersättning än före fraktregeringen av den 1 augusti. I en del fall, där transportlängden är mycket kort, har denna stegring av den de enskilda järnvägarna tillfallande avgiften varit så stor, att den mer än kompenserat nedsättningen å statsbanan, varigenom den totala frakten efter regleringen sålunda blivit större i stället för mindre.”

En verkställd undersökning rörande de svenska järnverkens läge ur transportsynpunkt hade givit vid handen, att av de till ett antal av 120 uppgående järnverken i landet c:a 70 % vore belägna vid enskilda järnvägar; vidare vore det stora flertalet av de vid statsbanorna liggande järnverken för sina transporter mer eller mindre beroende av de enskilda banorna.

Med hänsyn till angivna omständigheter gjordes från fullmäktiges sida gällande, att den av statens järnvägar från och med augusti månad 1921 genomförda taxesänkningen med 33 $\frac{1}{3}$ % för järnverken i realiteten medfört en nedsättning av endast omkring 15 % i deras järnvägsfrakter.

Till belysande av järnvägsfrakternas relativa höjd i slutet av år 1921 anfördes följande

Ur fullmäktiges i Jernkontoret skrivelse den 29/11 1921.

TABLÅ, UTVISANDE JÄRNVÄGSFRAKTER I MEDEL TAL ÅREN 1914 OCH 1920 FÖR NEDANSTÅENDE VID JÄRNVERKEN ANVÄNDA RÅVAROR SAMT FRAKTERNAS FÖRÄNDRING, SEDAN 15 % REDUKTION Å 1920 ÅRS FRAKTER BLIVIT VIDTAGEN. ¹⁾

| R å v a r a | Fraktkostnad | | | Förhållandet mellan | |
|-----------------------------|--------------|-------------|---|--|--|
| | 1914 kr. | 1920 kr. | efter 15 % re- duktion av 1920 års frakter, kr. | fraktkost- naderna 1920 och 1914 | 1920 års fraktkostnader reducerade med 15 % och 1914 års frakter |
| järnmalm per ton ----- | 3.29 | 11.42 | 9.71 | 3.47 | 2.95 |
| kalksten » » ----- | 2.00 | 8.44 | 7.17 | 4.22 | 3.58 |
| träkol » hl. ----- | 0.113 | 0.399 | 0.339 | 3.53 | 3.00 |
| stenkol » ton ----- | 3.76 | 12.90 | 10.97 | 3.43 | 2.92 |
| köpt tackjärn per ton ----- | 4.64 | 14.88 | 12.65 | 3.21 | 2.73 |
| järnskrot » » ----- | 6.19 | 20.50 | 17.43 | 3.31 | 2.82 |

Under framhållande av att fråga nu icke vore om nedsättning i den ordinarie taxan utan endast borttagande eller begränsning av de särskilda provisoriska frakttillägg, som beviljats under den gångna högkonjunkturen, samt att få åtgärder vore ägnade att så kraftigt bidra till näringslivets upphjälpande som verkligt effektiva fraktsänkningar, hemställde fullmäktige, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder i syfte att fraktsatserna såväl å statens järnvägar som å de enskilda järnvägarna för tarifferna 10—U snarast möjligt nedsattes, så att de med högst 50 % överstege motsvarande fraktsatser före kriget.

Delegerades från Jernkontoret konferens med regeringen den ^{30/11} 1921.

Den 30 november 1921 ägde en konferens rum mellan stats- och handelsministrarna samt delegerade från Jernkontoret för dryftande av det allvarliga läge, i vilket den svenska järnhanteringen befunno sig. Från de delegerades sida framhölls härvid bl. a. nödvändigheten av att betydande nedsättningar i järnvägsfrakterna företoges.

Vid denna konferens meddelades, att i järnets tillverkningskostnad inginge järnvägsfrakterna på deras dåvarande höjd med c:a 30 %, varför det vore nödvändigt att nedbringa dessa i samma proportion som järnets pris fallit. Under det att järnpriset stode endast c:a 40 % över fredspriset, vore järnvägstaxorna fortfarande c:a 200 % över fredsniån. Då tillverkningen redan därförutan vore förlustbringande, kunde järnverken icke betala sådana frakter. På i fullmäktiges för Jernkontoret skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 november 1921 angivna grunder hade därför yrkats på frakternas nedsättning inom de tariffen, som närmast berörde järnhanteringen, så att de komme att med högst 50 % överstiga motsvarande fraktsatser före kriget.

Vidare framhölls för belysande av Tysklands nuvarande möjligheter att konkurrera på den svenska järnmarknaden att kostnaderna för transport av järn sjövägen från Tyskland till Stockholm endast uppginge till c:a 15 kronor per ton, under det att transporten av samma kvantitet järnvägsledes från Smedjebacken till Stockholm kostade 19.20 kr.

Fraktkostnaderna från Tyskland till Trollhättan kunde beräknas till c:a 15 kronor per ton; från Smedjebacken till Trollhättan uppginge de-

¹⁾ Siffrorna erhållna som medeltal vid sammanställning av vid 9 järnverk utförda kalkyler beträffande järnvägsfraktkostnaden för vid verken använda råmaterial samt järnvägsfraktkostnadens inverkan å tillverkningspriset. Vid beräkningen av medeltalen hade hänsyn ej kunnat tagas till verkens växlande tillverkningskvantiteter.

samma till 28.50 kr. per ton. I undantagsfall beviljade visserligen järnvägarna efter därom gjord anhållan nedsättningar till en viss grad, men även om avdrag härför gjordes, bleve de nu berörda fraktsatserna oerhört till den tyska tillverkarens fördel.

I Järnvägsstyrelsens till Kungl. Maj:t den 28 november 1921 ingivna förslag till beräkning av den behållna inkomsten för år 1923 har statens järnvägars inkomster och utgifter för år 1922 sammanställts sålunda:

Ur Järnvägsstyrelsens skrivelse den 28/11 1921 ang. förslag till beräkning av den behållna inkomsten för år 1923.

| | S. J. exkl. malmбанорна | Malmбанорна | Summa |
|-----------------|-------------------------|-------------|-------------|
| Inkomster | 209 000 000 | 22 100 000 | 231 100 000 |
| Utgifter | 183 423 600 | 14 675 400 | 198 099 000 |
| Överskott | 25 576 400 | 7 424 600 | 33 001 000 |

I anslutning härtill yttrade styrelsen rörande möjligheterna för ytterligare taxenedsättningar bl. a. följande.

”För räkenskapsåret 1922 skulle alltså under angivna förutsättningar — bibehållandet av då gällande tariffer, dock att för posttransporter räknats med en tilläggsersättning av 120 % å ordinarie taxan i stället för 150 %, varjämte kvantiteten befordrat gods antagits något understiga den för de senaste månaderna konstaterade godsmängden — kunna räknas med ett överskott av 33 millioner kronor, vilken siffra är att jämföra med det för förräntning av lånekapitalet detta år erforderliga beloppet, c:a 37 millioner kronor.

Som bekant kräver emellertid en enig och stark opinion bland den trafikerande allmänheten ytterligare taxesänkningar vid järnvägarna, och även Järnvägsstyrelsen ligger det om hjärtat att kunna med taxenivån följa den allmänna prisnivåns fall, så långt detta med hänsyn till statsbaneaffärens ekonomi kan vara möjligt.

Riksdagen har på sin tid som direktiv beträffande taxornas avpassande uttalat, att i normala tider böra statens järnvägar icke blott bära sina egna driftkostnader utan även lämna överskott till förräntning av det i statsbanorna såsom helhet betraktade nedlagda kapitalet, och att under extraordinära förhållanden bör i allt fall så vitt möjligt förhindras uppstående av direkt förlust å driften.

Nu torde ingen kunna hävda annat än att nuvarande och närmast emotsebara förhållanden för näringslivet måste betraktas såsom alldeles extraordinära, och i kraft härav torde man ej lämpligen, ifall man fortfarande vill ställa sig detta riksdagens aldrig återkallade direktiv till efter rättelse, kunna låta den trafikerande allmänheten vidkännas högre taxor och tariffer än som erfordras för att med tämlig trygghet skydda statens järnvägar för direkt driftsförlust.”

Järnvägsstyrelsen meddelade därjämte, att styrelsen hade under utarbetande förslag till nedsättningar av såväl person- som de hittills ej, eller endast i mindre grad, lättade högre godstarifferna, så avvägt, att den ovan beräknade inkomsten av trafikrörelsen under 1922 på statens

järnvägar, exklusive malmbanorna, komme att reduceras till blott ungefärlig täckning av den för samma del av nätet beräknade driftkostnaden.

I händelse av en starkare nedgång framdeles i driftkostnaderna, exempelvis genom lägre dyrtidstillägg än vad i ovan berörda beräkningar kunnat antagas, förklarade styrelsen sin avsikt vara att, då dylika kostnadsminskningar kunnat konstateras, dels föreslå ytterligare allmän sänkning av taxorna, där så utan föregripande menlig inverkan på den framtida permanenta taxan kunde ske, dels och framför allt fortgå med beviljandet av sådana individuella nedsättningar, som kunde vara för affärsföretagen särskilt hjälpande.

"Vågar man, anförde Järnvägsstyrelsen angående 1923 års ekonomiska resultat, antaga återinträdandet på nytt av någorlunda normala trafikförhållanden, böra taxorna, med försiktigt avvägande efter landets allmänna prisnivå och efter vad de enskilda järnvägarna behöva för sitt bestånd, kunna så hållas, att statens järnvägars inkomst blir tillräcklig icke blott för täckning av verkets egna driftkostnader utan jämväl för förräntning av statens järnvägars andel av hela statsskulden, för vilket ändamål ifrågavarande år torde krävas ett belopp av c:a 39 millioner kronor. Härvid måste emellertid förutsättas en med den allmänna prisnivåns sannolika nedgång fortgående sänkning av utgifterna och främst då av lönekostnaderna. Det torde förtjäna erinras, att ensamt dyrtidstilläggen belöpa sig, vid den för beräkningen av 1922 års kostnadsstat antagna levnadskostnadsindex 220, till c:a 45 millioner kronor."

Här torde förtjäna bemärkas att Socialstyrelsens levnadskostnadsindex vid årsskiftet 1921/22 sjunkit till 216.

Den 8 december 1921 framlade Järnvägsstyrelsen för Kungl. Maj:t det förslag till taxenedsättningar, som styrelsen i sin nyssberörda skrivelse ställt i utsikt. I motiveringen till detta sitt förslag framhöll styrelsen beträffande frågan om nedsättning av *persontarifferna* vilken stor roll inkomsten i persontrafik numera spelade, i det att densamma uppginge till c:a 80 procent av inkomsten i godstrafik. Under normala år vore nämnda procenttal c:a 65 och under högtrafiksåren 1916 och 1917 endast omkring 45.

Denna omständighet uppgavs bero icke blott därpå, att godstrafiken till följd av rådande kris nedgått väsentligt starkare än persontrafiken utan även därpå, att relationen mellan person- och godstariffer efter de senares reglering från och med den 1 augusti 1921 vore en väsentligt annan än förut.

Under det att tidigare förhöjningen av persontarifferna, från ordinarie taxa räknat, icke varit högre än förhöjningen av de lägsta godstarifferna, vore numera index för persontrafiken i genomsnitt (ordinarie taxa = 100) c:a 295, för gods enligt nämnda tariffer däremot c:a 215.

Angående persontariffernas reglering yttrade styrelsen, att det måste anses vara ett mycket eftersträfvansvärt önskemål, att tarifferna å statens järnvägar och åtminstone de större ledande enskilda järnvägarna hölles vid samma nivå och helst helt sammanfölle. Då de enskilda järnvägarna icke tillräckligt höjt sina taxor för personbefordran och under nuvarande förhållanden en höjning av dem syntes utesluten, kunde den önskvärda utjämnningen blott ernås därigenom, att statens järnvägars persontariffer sänktes ned till den nivå, som nämnda enskilda järnvägars

Järnvägsstyrelsens förslag den 8/12 1921 till taxenedsättningar fr. o. m. den 1/1 1922.

tariffer för närvarande intoge. — Detta kunde också sägas vara desto mera påkallat, som gällande persontaxa vore beräknad såsom lämpligt hög vid ett bränslepris av c:a 125 kronor, och det därför näppeligen kunde anses skäligt bibehålla densamma, när kolpriset sjunkit till mindre än $\frac{1}{4}$ av angivna belopp.

Järnvägsstyrelsens uppfattning angående frågan om nedsättning av *godstarifferna* utvecklades sålunda.

”Nedgången i driftkostnader möjliggör givetvis lägre godstariffer än dem, som under de sista krisåren varit nödvändiga. Härvid är emellertid att märka, att de lägre vagnslastgodstarifferna (10—U) icke någonsin under kristiden, möjligen med undantag för månaderna augusti—december 1919, hållits uppe vid så hög nivå som varit av statens järnvägars självkostnader betingat. Redan den nedsättning av procentiska tilläggsavgifterna från 250 till 200, som med hänsyn till näringslivets krav från och med den 1 januari 1920 företogs, bragte anförda tariffer väsentligt under nämnda nivå.

Även den sänkning, som under innevarande år i augusti ägt rum, gjordes med hänsyn till näringarnas betryckta läge, vad de lägsta tarifferna beträffar, väsentligt starkare än vad som motsvarade såväl dåvarande prisnivå som de då för 1922 beräknade driftkostnaderna. Styrelsens förslag av den 22 juli 1921, vilket av Kungl. Maj:t följdes, gick i själva verket, beträffande tarifferna 10—U, så långt, som man rimligen kunde och ännu synes kunna gå utan föregripande menlig inverkan på den framtida permanenta taxan. De utredningar, som hittills verkställts i samband med arbetet å styrelsens utlåtande över taxekommitténs förslag, tyda nämligen bestämt på, att motsvarande tariffer i den nya taxan måste hållas på ungefärligen samma nivå som de nuvarande provisoriska tarifferna 10—U, det vill säga c:a 100 procent över 1914 års, väl att märka dock redan för dåvarande förhållanden alltför låga, nivå. Bränslepriset, som före kriget beräknades till omkring 15 kronor, måste nämligen för närvarande beräknas till omkring 30 kronor, och lönerna äro, även om allt dyrtidstillägg borttages, i det närmaste fördubblade, åtminstone för den mångtaliga lägre personalen. Härtill kommer att personalkostnaden betydligt påverkas även av de efter hand tillkomna och med nyare tiders krav mera överensstämmande tjänstgöringsbestämmelser, som också torde komma att bestå i och med den genomförda lagstiftningen beträffande arbetstiden. Härtill kommer slutligen, såsom ovan antydde, att statens järnvägars nuvarande ordinarie taxa är lämpad efter en ej obetydligt lägre prisnivå än den som under åren närmast före krigsutbrottet var rådande. Att ett närmelsevis tillfredsställande resultat av statsbanedriften ändock erhölls under ifrågavarande år berodde i själva verket väsentligen på det stora tillskott, som erhöles från malmbanan, och vartill någon motsvarighet numera, som bekant, ej kan påräknas.

Av det sagda torde framgå, att man, såvitt för närvarande kan bedömas, icke nu kan gå till någon ytterligare sänkning av ifrågavarande tariffer utan en följande bestämd risk för den framtida rationella taxebildningen vid statens järnvägar. Styrelsen vill emellertid icke därmed hava sagt, att en ytterligare sänkning ligger helt utanför det sannolikas gräns. Givetvis är det nämligen möjligt, att vid de ännu ej avslutade kalkylationerna för den nya permanenta taxan gynnsammare resultat än

ovan antagna kunna framkomma. I varje fall måste dock, innan ändringen föreslås, dessa resultat avvaktas liksom de förändringar i löneläget, det vill säga personalkostnaderna, som möjligen kunna komma att vidtagas av 1922 års snart sammanträdande riksdag. Till dess måste styrelsen alltså inskränka sig till att föreslå en allmän nedsättning av vissa tidigare ej alls eller endast i ringa mån lättade högre godstariffer. Härvidlag är dock att märka, att styrelsen givetvis kommer att fortsätta, så länge näringarnas betryckta läge det påfordrar, med sina taxenedsättningar i särskilda fall, då trafikanterna så ovillkorligen behöva och så med statsbanans ekonomiska intressen kan vara förenligt.

Det bör i detta sammanhang för övrigt jämväl beaktas, att statens järnvägars taxa är samtrafikstaxa för de enskilda järnvägarna. Det är Kungl. Maj:t väl bekant, att ej ens de starkaste av dessa hittills ansett sig kunna följa med vid den sänkning av statens järnvägars taxa, som under innevarande år företagits, utan begärt och erhållit kompensation i form av extra banavgifter, vilka på grund av sin natur av konstanta tillägg i vissa fall t. o. m. höjt avgifterna utöver förutvarande nivå. Styrelsen vill härvidlag såsom belysande hänvisa till, vad som anföres i fullmäktiges i Jernkontoret den 1 december för styrelsens och Svenska järnvägsföreningens yttrande remitterade framställning av den 29 november 1921, angående nedsättning av järnvägsfrakterna. En ytterligare nedsättning i de lägsta tarifferna, innan åtminstone de större och för den allmänna samfärdseln mera betydelsefulla enskilda järnvägarna kunna bära en sådan, skulle, då dessa tariffer äro för flertalet enskilda järnvägars samtrafik av dominerande betydelse, givetvis medföra ett ännu betänkligare virrvarr i taxeväsendet än som för närvarande är rådande och öka svårigheten att upprätthålla samtrafiken. Åtgärden med en långt driven taxenedsättning företagen enbart för statens järnvägars trafik skulle också tydligen endast mera oväsentligt hjälpa industrien. Styrelsen vill därvidlag erinra om fullmäktiges i Jernkontoret uppgift i förenämnda skrivelse, att den i augusti företagna sänkningen vid statens järnvägar med ungefär $33\frac{1}{3}$ procent av ifrågavarande tariffer på grund av de extra frakttilläggen i samtrafik för järnverken i realiteten medfört en nedsättning av i genomsnitt endast omkring 15 procent i deras järnvägsfrakter. Styrelsen vill också framhålla, att det måste synas i ännu högre grad än i fråga om persontrafiken vara angeläget att beträffande godstrafiken ernå likformighet i tarifferna. Styrelsen vill därför till slut i detta sammanhang hänvisa till sitt uttalande i yttrande den 25 oktober 1921 angående Ekonomikommisionens betänkande, att taxorna böra försiktigt avvägas efter landets allmänna prisnivå och efter vad de enskilda företagarna inom järnvägsbranschen behöva.

Ifråga om styckegodset samt det dyrbarare vagnslastgodset ligga förhållandena väsentligt annorlunda, enär fraktsatserna för dessa transportslag hållits på en höjd, som betingats icke av motsvarande föränderliga självkostnader utan av nödvändigheten att hålla statens järnvägars inkomstsumma uppe. — Mot en generell sänkning av berörda tariffer möta alltså från självkostnadssynpunkt inga liknande hinder. Ej heller bör en sådan nedsättning, om den ej göres alltför stark, innebära något föregripande vid uppbyggandet av den framtida taxan. Av finansiella skäl har styrelsen emellertid varit nödsakad att vid detta tillfälle vid nedsättningen undantaga de allra högsta vagnslastgodstarifferna.”

De ekonomiska konsekvenserna av Järnvägsstyrelsens detaljerade förslag till reglering av de olika taxorna belystes av följande siffror, beräknade under förutsättning av oförändrad trafikintensitet.

A. PERSONTRAFIK.

| | Inkomster enligt | | Sänkning % |
|------------------------------|---|---|---------------|
| | gällande taxa, tusental kronor | föreslagen taxa, tusental kronor | |
| Personbiljetter etc. | | | |
| Summa personbiljetter | 75 661 | 56 174 | 25.8 |
| Snälltågsbiljetter etc. | | | |
| Summa persontrafik | 86 400 | 64 964 | 24.8 |

B. GODSTRAFIK.

| | Inkomster enligt | | Sänkning % |
|-------------------------------|--|--|---------------|
| | gällande taxa, millioner kronor | föreslagen taxa, millioner kronor | |
| Paketgods | 2.2 | 1.9 | 14.3 |
| Ilgods | 11.3 | 9.0 | 20.0 |
| Fraktstyckegods | 27.0 | 23.1 | 14.3 |
| Åkdon och djur | 3.6 | 3.1 | 14.3 |
| Vagnslastgodstariff 1—5 | 22.5 | 22.5 | — |
| , 6—7 | 12.0 | 10.0 | 16.7 |
| , 8—U | 31.7 | 31.7 | — |
| Summa godstrafik | 110.3 | 101.3 | |

Den föreslagna taxeregleringen beräknades alltså innebära följande *sänkningar*:

| | | |
|-------------------------------|--------------------|--------|
| Persontrafik | 21.4 millioner kr. | 24.8 % |
| Godstrafik | 9.0 , , | 8.2 % |
| Därunder: ilgods | | 20.0 % |
| paketgods | } | 14.3 % |
| fraktstyckegods | | |
| åkdon och djur | | |
| vagnslastgodstariff 6—7 | | 16.7 % |
| , 1—5, 8—U | | inga |

Järnvägsstyrelsen framhöll, att den sammanlagda beräknade inkomstminskningen visserligen med nära 5 millioner kronor överskred det beräknade överskottet för statens järnvägar, exklusive malmbanorna, under år 1922 men uttalade förhoppning om att under detta år kunna med tillgodogörande av de möjligheter, som den fallande prisnivån erbjöde, nedbringa driftkostnaderna något under de tidigare beräknade.

Taxesänkning vid statens järnvägar beslutad den 16/12 1921.

Den 16 december 1921 beslöt Kungl. Maj:t att sänka statens järnvägars taxor enligt Järnvägsstyrelsens förslag från och med den 1 januari 1922.

De provisoriska tilläggsavgifter, som härefter utgå, äro följande.

| | | Fast tillägg per 100 kg. | Procentisk förhöjning å ordinarie taxa och tilläggsavgifter |
|--------------------------|------------|-----------------------------|---|
| för stycke gods ----- | { tariff 1 | 20 öre | } 200 % |
| | { » 2 | 12 » | |
| | { » 3—4 | 12 » | |
| | { » 5 | 8 » | |
| för vagnslast gods ----- | { » 1 | 20 » | } 200 % |
| | { » 2—4 | 12 » | |
| | { » 5 | 8 » | |
| | { » 6—8 | 8 » | 150 % |
| | { » 9 | 8 » | 125 % |
| | { » 10—U | 4 » 1) | 100 % |

Angående de enskilda järnvägarnas taxor.

De enskilda järnvägarna hava upprepade gånger fr. o. m. år 1915 i likhet med statens järnvägar tillerkänts rätt att upptaga utom ordinarie fraktavgifter vissa fasta tillägg samt procentuellt beräknade tilläggsavgifter. Storleken av dessa extra avgifter hava växlat för de olika järnvägsföretagen allt efter företagens olika ekonomiska bärkraft. Sedan år 1918 har, bortsett från den förut berörda ersättningen i samtrafiken med statens järnvägar, icke företagits några generella höjningar eller sänkningar förr än år 1922 (bilaga A).

Ur Svenska järnvägsför- eningens yttrande den 20/12 1921 angående nedsättning av de enskilda järnvägarnas taxor.

Frågan om nedsättning av de enskilda järnvägarnas taxor har, såsom förut omnämnts, berörts i Sveriges industriförbunds och fullmäktiges i Jernkontoret framställningar i ämnet under november månad 1921. Över dessa framställningar har Svenska järnvägsföreningen den 20 december samma år avgivit infordrat yttrande av i huvudsak följande innehåll.

Av en undersökning av de enskilda järnvägarnas drifrapporter för tiden januari—september 1921 framginge, att av 104 redovisade järnvägar icke mindre än 80 stycken lämnat förlust och flertalet av de återstående givit blott ett obetydligt överskott.

Gentemot kraven på en för statens och de enskilda banorna samtidig och lika nedsättning av taxorna för godstrafiken ville föreningen med skärpa betona, att en sådan fordran icke vore berättigad. De enskilda järnvägarna, som för att kunna bestrida sina kostnader för drift och underhåll liksom för att kunna gälda sina skatter och låneräntor måste tillse att behållningen av trafiken bleve tillräcklig för dessa ofrånkomliga utgifter, intoge i detta hänseende en långt mera utsatt ställning än statens järnvägar, där en eventuell förlust å rörelsen täckes av statsmedel.

Föreningen beklagade, att missförhållanden inträtt i anledning av den ersättning, som i form av extra banavgifter tillerkänts de enskilda järnvägarna i samtrafik med statens järnvägar efter den å statens järnvä-

1) Vid avstånd under 50 km. utgår en tilläggsavgift av endast 2 öre per 100 kg.

gar vidtagna taxenedsättningen den 1 augusti 1921. Föreningen och de enskilda järnvägarna hade emellertid gått i författning om undanröjandet av dessa missförhållanden. I skrivelse den 5 december 1921 hade föreningen uppmanat de enskilda järnvägarna att, beträffande transito-försändelser, antingen helt borttaga eller, om detta på grund av de ekonomiska förhållandena icke vore möjligt, åtminstone minska antalet av de extra banavgifter, som blivit järnvägarna tillerkända.

Såsom bevis för att de enskilda järnvägarna ställt sig förstående till rimliga anspråk på lättnader i fraktavgifterna anfördes, att i den samtrafik, som icke berört statens järnvägar, under oktober månad 1921 av hela godsmängden, cirka 70 tusen ton, 50 % beforderats mot en med 20 % och därutöver nedsatt frakt. Högst avsevärda nedsättningar, såväl generellt för vissa godsslag som tillfälliga, hade dessutom lämnats för transporter i övrig samtrafik liksom i järnvägarnas lokala trafik. Särskilt för de godsslag, vilka såväl Industriförbundet som fullmäktige i Jernkontoret framhållit böra i första hand komma i åtnjutande av fraktnedsättning, nämligen för industrien erforderliga råvaror och förnödenheter, hade högst betydande fraktnedsättningar gjorts och gjordes allt fortfarande. Fraktlättnader hade dessutom vid så gott som samtliga enskilda järnvägar i erforderliga fall beretts jordbruket och allmänheten såsom för torvströ, gödningsämnen, tegel och i övrigt för mjöl, spannmål och andra livsförnödenheter.

Inför kraven på en allmän sänkning av de enskilda järnvägarnas transportavgifter i den omfattning, som fordrats, förklarade föreningen, att genomförandet av en sådan nedsättning, utan hänsynstagande till de enskilda järnvägarnas ringa trafik och höga driftkostnader, skulle i grunden uppriva dessa företags ekonomiska ställning.

Såvida avsikten vore, att de enskilda järnvägarna skulle förbindas att utan hänsyn till deras självkostnader utföra industriens transporter till sådana avgifter, att industriens fraktkostnader kunde begränsas till en viss för densamma lämplig höjd, kunde föreningen så mycket mindre finna en sådan fordran vara rimlig, som det allra största flertalet av de enskilda järnvägarna redan med gällande taxor ginge med förlust.

Föreningen framhöll vidare, att förhållandena vid järnvägarna och vid de industriella företagen såtillvida vore olika, som de förra i motsats till de senare vore skyldiga att under alla förhållanden upprätthålla driften och därför redan av denna anledning icke kunde minska sin personal utöver en viss gräns. Härjämte anfördes, att den järnvägarnas personal, som efter den i regel verkställda indragningen av extra och tillfälligt manskap bibehölles i sina befattningar, vore anställd på ordinarie stat, varför den alltså icke utan vidare kunde avskedas — ett tillvägagångssätt, som industrien däremot vid behov lättare kunde tillgripa för att minska sin i regel tillfälligt anställda personal.

Då en ytterligare minskning av personalen i stort sett icke vore möjlig, återstode endast för att driftkostnaderna verksamt skulle kunna nedbringas att söka sänka den ojämförligast största utgiftsposten, nämligen personallöner. Emellertid vore dessa löner, som utgjorde cirka 70 % av de enskilda järnvägarnas driftkostnader och som utginge med omkring 175 % förhöjning av de före kriget gällande beloppen, bundna genom avtal på viss tid. (Beträffande fasta löner t. o. m. utgången av år 1922.)

För närvarande påginge löneförhandlingar, avseende den största delen av personalen. Dessa förhandlingar rörde emellertid endast krigstidstilläggen. Ehuru förhandlingarna torde kunna väntas resultera i en minskning av dessa tillägg, komme denna dock icke att bliva så stor, att den möjliggjorde en nedsättning av fraktavgifterna ens närmelsevis i den omfattning, som från industriellt håll begärts.

Beträffande det framställda yrkandet, att fraktsatserna såväl å statens som å de enskilda järnvägarna för tarifferna 10—U måtte nedsättas, så att de med högst 50 % komme att överstiga motsvarande fraktavgifter före kriget, sammanfattade föreningen slutligen sin mening sålunda, att en dylik generell nedsättning av avgifterna i dessa tariffer för de enskilda järnvägarna skulle verka ruinerande, enär motsvarande ökning av trafiken icke kunde vara att motse under nuvarande depression och enär en erforderlig utgiftsminskning, särskilt beträffande lönekostnaderna, icke heller så snart torde kunna genomföras.

Ur Järnvägsstyrelsens yttrande den 1/2 1922 över Industriförbundets och fullmäktiges i Jernkontoret framställningar om taxesänkningar.

Över förut refererade av Industriförbundet och fullmäktige i Jernkontoret i november månad 1921 gjorda framställningar om taxesänkningar samt Svenska järnvägsföreningens yttrande den 20 december 1921 avgav Järnvägsstyrelsen ett utlåtande den 1 februari 1922. Styrelsen anförde däri bl. a., att 1913 års järnvägstariffnivå icke vore jämförlig med samma års varuprisnivå och att samma relationer mellan järnvägstariffer och varupris, som då rådde, icke kunde vara förenliga med järnvägsaffärernas intresse och möjligheter. Tariffnivån hade beträffande såväl statens som de enskilda järnvägarna under uppsvingstiden 1895—1913 utvecklats till att bliva relativt låg och affärsmässigt otillfredsställande. Att järnvägarnas nettoinkomster det oaktat i allmänhet icke minskades, berodde dels på den låga lönenivå, som rådde vid de svenska järnvägarna, och dels på den fortskridande trafikökningens goda verkningar på utgiftsrelationen. Vad statens järnvägar anginge, så tillkommo ytterligare de stora och växande vinster, som då erhöles från den lappländska malmtransporten, men vilka nu bortfallit och icke vidare torde vara att påräkna. 1913 års tariffer vid statens järnvägar voro i själva verket otillräckliga för att, bortsett från malmabanans merinkomst, möjliggöra en nödortftig avkastning å statsbanekapitalet. Statens järnvägar utom malmbanan gävo nämligen under vart och ett av åren 1910—1913 endast följande avkastning 2.33, 2.47, 2.77 och 2.69 %. De enskilda banornas tariffer lågo såväl i gods- som särskilt i persontrafik mer eller mindre över statens järnvägars tariffer, men voro dock i regel icke så avmätta i förhållande till driftkostnadernas stegring, att ett fullt tillfredsställande ekonomiskt resultat kunde uppnås.

Då nu trafikökningen — eller den omständighet, som allena, jämte för statens järnvägars del malmtrafiken, möjliggjorde 1913 års låga tariffnivå — bortfallit och förbytt i trafikminskning så, förmenade Järnvägsstyrelsen, låge det i öppen dag, att järnvägstarifferna måste i förhållande till 1913 års alltför låga tariffer hållas proportionsvis avsevärt högre än nuvarande allmänna prisnivå i förhållande till 1913 års allmänna prisnivå.

Angående frågan om nedsättning av de enskilda järnvägarnas frakttaxor framhöll Järnvägsstyrelsen, att ett flertal enskilda järnvägar och

särskilt de större och för samtrafiken mest betydelsefulla numera avstått från tillgodoräkandet av beviljade provisoriska banavgifter i samtrafik med och över statens järnvägar samt att de enskilda järnvägarna härjämte fr. o. m. februari månad 1922 medgivit en sådan sänkning av fraktavgifterna, att enahanda provisoriska avgifter finge tillämpas i de enskilda järnvägarnas inbördes godssamtrafik som i samtrafik med och över statens järnvägar. En del järnvägar beräknade dock fortfarande extra banavgifter i samtrafiken, vilket alltjämt i viss mån neutraliserade effekten av taxesänkningen vid statens järnvägar. Huruvida en nedsättning av fraktavgifterna i de enskilda järnvägarnas lokala trafik skett i sådan utsträckning, som kunde anses svara mot den sjunkande driftkostnadsnivån, förklarade sig styrelsen för tillfället icke kunna avgöra.

Järnvägsstyrelsen erinrade vidare om det praktiserade sättet att bevilja partiella fraktsänkningar under vissa förutsättningar men förklarade sig vara fullt medveten om, att dylika nedsättningar ensamma icke kunde tillfredsställa näringslivets krav och att de för övrigt heller icke kunde tillämpas i allt för stor skala, dels på grund av härvid uppstående oreda i tarifföreskrifter och deras tillämpning, dels på grund av risken att transporter av samma vara under liknande omständigheter bleve olika högt taxerade.

Under förklaring att förutsättningar ur järnvägsekonomisk synpunkt saknades att tillmötesgå vare sig de av fullmäktige i Jernkontoret eller av Industriförbundet framställda kraven på allmänna fraktnedsättningar i godstrafik såväl vid statens järnvägar som vid enskilda järnvägar avstyrkte styrelsen de gjorda framställningarna.

På anmodan av kommittén hava delegerade inom Sveriges allmänna exportförening den 20 januari 1922 avgivit ett yttrande rörande åtgärder, som från statens sida för närvarande kunna ifrågakomma till underlåtande av exporten. Angående frågan om fraktnedsättningar vid statens järnvägar hava delegerade anfört följande.

”Oavsett vilka övriga åtgärder, som kunna vidtagas för att lätta vår exportindustris trångmål, framstår det dock såsom det viktigaste kravet att få nu gällande frakttariffer för gods på våra järnvägar väsentligt reducerade. Frånsett att denna understödsform från utlandets synpunkt är den minst utmanande, har den den stora förtjänsten att på ett kraftigt sätt hjälpa alla våra exportindustrier utan åtskillnad och att icke förutsätta administrativa åtgärder i varje särskilt fall. En kraftig nedsättning av fraktsatserna kommer möjligen att medföra sämre ekonomi för statens järnvägar, men man får enligt vår åsikt icke se denna utgift från ett ämbetsverks begränsade synvinkel utan som en del i det stora hela. Som dessa fraktnedsättningar även komma att inverka på de enskilda järnvägarna, förutsätta vi, att, för den händelse dessas trafik däri- genom skulle bliva förlustbringande, staten i så fall skulle träda hjälpande emellan, ty sådana utgifter vore närmast att anse som en form av arbetslöshetsunderstöd. Vad staten här kommer att offra skulle säkert mer än väl uppvägas av de fördelar, som det innebär att hjälpa näringslivet att åter komma i gång och skaffa arbetstillfällen för åtminstone en del av de många tusenden, som nu äro arbetslösa eller sysselsättas med improduktivt arbete. Kommitterade vilja därför kraftigt hemställa om

Delegerades inom Exportföreningen yttrande till kommittén den 20/1 1922 angående fraktnedsättningar.

vidtagande av en väsentlig reduktion av järnvägsfrakterna såsom varande ett av de radikalaste medlen till vår industris uppräckning.”

Till belysande av järnvägsfrakternas höjd och betydelse hava utarbetats närslutna trenne tabeller, upptagande

- bil. B. Statens järnvägars samt vissa enskilda järnvägars fraktsatser enligt olika tariffer under vissa tidsperioder samt härå beräknade indextal;
- bil. C. Fraktkostnadsindex för olika varugrupper enligt statens järnvägars godstaxa;
- bil. D. Medelfraktkostnader för vissa viktigare varuslag vid transport i vagnslastgodstrafik å statens järnvägar.

Stockholm den 20 februari 1922.

VID STATENS OCH ENSKILDA JÄRNVÄGAR VIDTAGNA PROVISORISKA TAXEÄNDRINGAR ÅREN 1915—1922.

Provisoriska taxeändringar hava vidtagits vid statens och enskilda järnvägar å nedan angivna tidpunkter.

I. STATENS JÄRNVÄGAR.

Taxeändringar:

| | |
|----------|---------------|
| år 1915, | 10 september, |
| „ 1917, | 1 februari, |
| „ „ | 1 augusti, |
| „ 1918, | 1 januari, |
| „ „ | 15 juni, |
| „ 1919, | 1 augusti, |
| „ 1920, | 1 januari, |
| „ 1921, | 1 augusti, |
| „ 1922, | 1 januari. |

Vad särskilt angår förändringar i fraktgodstaxan lämnas här nedan en kort redogörelse för vid olika tidpunkter genomförda förändringar av de utgående fraktavgifterna.

Den första av kristidsförhållandena föranledda taxeförhöjningen trädde i kraft den 10 september 1915. Den då vidtagna höjningen i frakttaxan skiljer sig från senare vidtagna höjningar däruti, att tilläggsavgifterna fastställdes till vissa belopp per 100 kg. inom olika tariffer. Sålunda utgjorde tilläggen till fraktavgifterna per 100 kg. i gällande ordinarie taxa:

| | | | |
|--------------------|---|------------|-------------------|
| för stycke gods | { | tariff 1 | 20 öre |
| | | „ 2 | 16 „ |
| | | „ 3—5 | 12 „ |
| för vagnslast gods | { | tariff 1—4 | 12 „ |
| | | „ 5—9 | 8 „ |
| | | „ 10—U | 4 „ ¹⁾ |
| | | | |

Livsmedel, försänt som stycke gods, befördrades dock alltjämt efter ordinarie taxa utan något som helst tillägg.

¹⁾ För avstånd under 50 km. endast 2 öre per 100 kg.

I februari 1917 blevo de den 10 september 1915 införda fasta tilläggen per 100 kg. borttagna och i stället bestämdes för all godstrafik en förhöjning av 20 % å ordinarie taxans fraktavgifter. Undantag gjordes dock för livsmedel, som försändes såsom stycke gods. För dessa senare transporter inskränktes taxeförhöjningen till 10 % å den ordinarie taxan.

I augusti 1917 kom en ny taxeändring, medförande en förhöjning från 20 till 50 % å vagnslastgods, dock ej jordbruksprodukter och ved. I övrigt bestodo de den 1 februari 1917 ikraftträdde förhöjningarna.

Den hastigt uppgående prisnivån krävde emellertid nya taxehöjningar. Fr. o. m. den 1 januari 1918 utgjorde förhöjningen å ordinarie taxan för jordbruksprodukter och ved samt levande djur, försända vare sig som stycke gods eller vagnslastgods, 70 %, medan allt övrigt gods tarifferades efter en taxa, som med 150 % översteg fredstidstaxans avgifter.

Den 15 juni 1918 bestämdes, att alla godstransporter skulle tarifferas enligt ordinarie taxan jämte 200 % tillägg härå. Något undantag för livsmedel gjordes nu ej vidare.

De oerhört stegrade driftkostnaderna krävde än ytterligare ökade fraktavgifter. Den 1 augusti 1919 genomfördes en synnerligen betydande höjning i godstaxan. Sålunda återinfördes de under tiden 10 september 1915—31 januari 1917 gällande fasta tilläggsavgifterna. Dessutom stadgades 250 % förhöjning å ordinarie taxan och å dessa fasta tilläggsavgifter.

Den 1 januari 1920 kungjordes, att samma fasta tilläggsavgifter, som sedan förhöjningen av 1 augusti 1919 gällt, allfort skulle utgå, men att åter andra procentuella förhöjningar skulle tillämpas, nämligen

för stycke gods: 300 % (höjning från 250 %),
 „ vagnslastgods:
 tariff 1—9 250 % (såsom förut),
 „ 10—U 200 % (minskning från 250 %).

Här framstår den första sänkningen, nämligen för det lägst tarifferade vagnslastgodset (tariff 10—U), för vilket det procentuella tillägget minskades från 250 till 200 %.

De den 1 januari 1920 införda provisoriska tilläggsavgifterna utgingo ända till den 1 augusti 1921. Fr. o. m. sistnämnda datum fastställdes de provisoriska tilläggsavgifterna till följande belopp:

| | | Fast tillägg per 100 kg. | Procentisk förhöjning å ordinarie taxa och å tilläggsavgifter | |
|-------------------------|------------|-----------------------------|---|-------|
| för stycke gods | { tariff 1 | 20 öre | } 250 % | |
| | » 2 | 16 » | | |
| | » 3—5 | 12 » | | |
| för vagnslastgods | { » 1—4 | 12 » | } 200 % | |
| | » 5—7 | 8 » | | |
| | » 8 | 8 » | | |
| | » 9 | 8 » | | |
| | » 10—U | 4 » ¹⁾ | | 150 % |
| | | | | 125 % |
| | | | 100 % | |

¹⁾ För avstånd under 50 km. endast 2 öre per 100 kg.

Den taxeändring, som inträdde den 1 januari 1922, avsåg väsentligen persontrafiken. I godstaxan genomförda mera betydande ändringar berörde huvudsakligen styckegodstrafiken. De provisoriska tilläggsavgifter, som härefter utgå, äro följande:

| | | Fast tillägg per 100 kg. | Procentisk förhöjning å ordinarie taxa och å tilläggsavgifter |
|-------------------------|------------|-----------------------------|---|
| för styckegods | { tariff 1 | 20 öre | } 200 % |
| | » 2 | 12 » | |
| | » 3-4 | 12 » | |
| | » 5 | 8 » | |
| för vagnslastgods | { » 1 | 20 » | } 200 % |
| | » 2-4 | 12 » | |
| | » 5 | 8 » | } 150 % 125 % 100 % |
| | » 6-8 | 8 » | |
| | » 9 | 8 » | |
| | » 10-U | 4 » ¹⁾ | |

De här förut angivna taxeändringarna hava koncentrerats i en tablå, som härjämte närslutes.

II. ENSKILDA JÄRNVÄGAR.

Taxeändringar:

år 1915, 10 september,
 ,, 1916, 1 ,,
 ,, 1917, 1 mars,
 ,, ,, 1 september,
 ,, 1918, 1 januari.

Vid de enskilda järnvägarna genomfördes den första taxeändringen den 10 september 1915. De tillägg till ordinarie taxan, som då beviljades, infördes samtidigt vid statens järnvägar. Avgifterna blevo från nyss nämnda tidpunkt:

| | | Fast tillägg per 100 kg. |
|-------------------------|------------|--------------------------|
| för styckegods | { tariff 1 | 20 öre |
| | » 2 | 16 » |
| | » 3-5 | 12 » |
| för vagnslastgods | { » 1-4 | 12 » |
| | » 5-9 | 8 » |
| | » 10-U | 4 » ¹⁾ |

Nästa förhöjning i de enskilda järnvägarnas taxor daterar sig från den 1 september 1916. Den då beviljade förhöjningen avsåg emellertid en-

¹⁾ För avstånd under 50 km. endast 2 öre per 100 kg.

dast ett mindre antal järnvägar med dålig ekonomi. Efter denna förhöjning utgingo:

| | | Fast tillägg per 100 kg. |
|-------------------|------------|--------------------------|
| för styckegods | } tariff 1 | 20 öre |
| | | » 2 |
| | | » 3—5 |
| för vagnslastgods | } » | 16 » |
| | | » 1—4 |
| | | » 5—9 |
| | » 10 U | 12 » |
| | | 8 » ¹⁾ |

En alla enskilda järnvägar omfattande taxeförhöjning trädde i kraft den 1 mars 1917. Godstrafikavgifternas höjning varierade mellan 20 och 50 %, beroende på de olika järnvägarnas ekonomiska ställning. De fasta tilläggsavgifterna av den 10 september 1915 eller den 1 september 1916 kvarstodo, och procentuell förhöjning beräknades även å dessa tilläggsavgifter.

Den 1 september 1917 beviljade förhöjningar av fraktavgifterna utgingo till 50—100 % å ordinarie taxan, beroende på de olika banornas ekonomiska ställning; för åkdon 50 % och för levande djur 20 % förhöjning i avgifterna. De fasta tilläggsavgifterna av den 10 september 1915 eller 1 september 1916 kvarstodo alltså, och procentuell förhöjning utgick även å dessa tilläggsavgifter.

Från den 1 januari 1918 ägde de enskilda järnvägarna för gods inklusive åkdon och levande djur uppbära avgifter, som med 150 upp till 350 % överstego de enligt den ordinarie taxan utgående, varvid förhöjningens storlek även nu bestämdes med hänsyn till varje järnvägs ekonomiska ställning. Fortfarande gäller den anmärkningen, att de tidigare beviljade fasta tilläggsavgifterna kvarstodo och att procentuell förhöjning utgick även å dessa.

I stort sett utgingo fraktavgifterna från sistnämnda tidpunkt oförändrade intill utgången av år 1921. Från och med år 1922 hava emellertid taxesänkningar av större eller mindre betydelse vidtagits vid de flesta enskilda järnvägar. Redan den 1 januari 1922 trädde en taxesänkning i kraft vid vissa järnvägar, men först från och med den 1 februari hava mera allmänt lägre fraktdebiteringar börjat tillämpas. Ännu finnes emellertid icke någon sammanfattande redogörelse utarbetad för vidtagna taxenedsättningar i de enskilda järnvägarnas lokaltaxor.

I samtrafiken de enskilda järnvägarna emellan hava emellertid mera enhetliga bestämmelser i taxereducerande syfte träffats. Sålunda tillämpa de enskilda järnvägarna även i samtrafik inbördes från och med den 1 februari 1922 statens järnvägars taxa, vartill emellertid komma vid olika järnvägar med varierande belopp utgående tillägg, de s. k. extra banavgifterna.

¹⁾ För avstånd under 50 km. endast 4 öre per 100 kg.

TABLA,

UTVISANDE VID NEDAN ANGIVNA TIDPUNKTER UTGÅENDE TILLÄGGSavgIFTER
Å STATENS JÄRNVÄGARS GRUNDTAXA FÖR FRAKTOGDS.

| | | Tilläggsavgifter till grundtaxan fr. o. m. | | | | | | | | |
|--|-----|--|------------------|------------------|-------------------|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 10/9 1915 | 1/2 1917 | 1/8 1917 | 1/1 1918 | 15/6 1918 | 1/8 1919 | 1/1 1920 | 1/8 1921 | 1/1 1922 |
| Styckegods. | | | | | | | | | | |
| 1. Fast tillägg per 100 kg. | | | | | | | | | | |
| Tariff 1 | öre | 20 ¹⁾ | — | — | — | — | 20 | 20 | 20 | 20 |
| » 2 | » | 16 ¹⁾ | — | — | — | — | 16 | 16 | 16 | 12 |
| » 3 | » | 12 ¹⁾ | — | — | — | — | 12 | 12 | 12 | 12 |
| » 4 | » | 12 ¹⁾ | — | — | — | — | 12 | 12 | 12 | 12 |
| » 5 | » | 12 ¹⁾ | — | — | — | — | 12 | 12 | 12 | 8 |
| 2. Procentuellt tillägg å grundtaxan och fasta tilläggsavgifter, % | | — | 20 ²⁾ | 20 ²⁾ | 150 ³⁾ | 200 | 250 | 300 | 250 | 200 |
| Vagnslastgods. | | | | | | | | | | |
| 1. Fast tillägg per 100 kg. | | | | | | | | | | |
| Tariff 1 | öre | 12 | — | — | — | — | 12 | 12 | 12 | 20 |
| » 2—4 | » | 12 | — | — | — | — | 12 | 12 | 12 | 12 |
| » 5 | » | 8 | — | — | — | — | 8 | 8 | 8 | 8 |
| » 6—7 | » | 8 | — | — | — | — | 8 | 8 | 8 | 8 |
| » 8 | » | 8 | — | — | — | — | 8 | 8 | 8 | 8 |
| » 9 | » | 8 | — | — | — | — | 8 | 8 | 8 | 8 |
| » 10—U | » | 4 ⁴⁾ | — | — | — | — | 4 ⁴⁾ | 4 ⁴⁾ | 4 ⁴⁾ | 4 ⁴⁾ |
| 2. Procentuellt tillägg å grundtaxan och fasta tilläggsavgifter | | | | | | | | | | |
| Tariff 1 | % | — | 20 | 50 ⁵⁾ | 150 ⁶⁾ | 200 | 250 | 250 | 200 | 200 |
| » 2—4 | % | — | 20 | 50 ⁵⁾ | 150 ⁶⁾ | 200 | 250 | 250 | 200 | 200 |
| » 5 | % | — | 20 | 50 ⁵⁾ | 150 ⁶⁾ | 200 | 250 | 250 | 200 | 200 |
| » 6—7 | % | — | 20 | 50 ⁵⁾ | 150 ⁶⁾ | 200 | 250 | 250 | 200 | 150 |
| » 8 | % | — | 20 | 50 ⁵⁾ | 150 ⁶⁾ | 200 | 250 | 250 | 150 | 150 |
| » 9 | % | — | 20 | 50 ⁵⁾ | 150 ⁶⁾ | 200 | 250 | 250 | 125 | 125 |
| » 10—U | % | — | 20 | 50 ⁵⁾ | 150 ⁶⁾ | 200 | 250 | 200 | 100 | 100 |

1) Å livsmodell, försänt som styckegods, intet tillägg.

2) » » » » » endast 10 % förhöjning.

3) » jordbruksprodukter och ved, försänt som styckegods, endast 70 % förhöjning.

4) För avstånd under 50 km. endast 2 öre per 100 kg.

5) Undantag dock för jordbruksprodukter och ved, vilka endast buro 20 % förh. å taxan.

6) » » » » » » » » » » » 70 % » » » » »

Bilaga B.
 FRAKTSATSER OCH INDEXTAL FÖR NEDANSTÅENDE TARIFFER.
 STATENS JÄRNVÄGAR.

| Tariff | Fraktsats per 100 kg., öre | | | | Indextal (år 1913 = 100) | |
|------------------------------|----------------------------|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|----------|
| | km. | år 1913 | fr. o. m. 1/1 1920 | fr. o. m. 1/1 1922 | 1/1 1920 | 1/1 1922 |
| S. J. godstaxa | | | | | | |
| Styckegodstariff 1 ----- | 20 | 38 | 232 | 174 | 611 | 458 |
| | 70 | 117 | 548 | 411 | 468 | 351 |
| | 140 | 200 | 880 | 660 | 440 | 330 |
| | 300 | 344 | 1 456 | 1 092 | 423 | 317 |
| | 700 | 540 | 2 240 | 1 680 | 415 | 311 |
| | 1 200 | 726 | 2 984 | 2 238 | 411 | 308 |
| Styckegodstariff 2 ----- | 20 | 30 | 184 | 126 | 613 | 420 |
| | 70 | 90 | 424 | 306 | 471 | 340 |
| | 140 | 154 | 680 | 498 | 442 | 323 |
| | 300 | 264 | 1 120 | 828 | 424 | 314 |
| | 700 | 414 | 1 720 | 1 278 | 415 | 309 |
| | 1 200 | 558 | 2 296 | 1 710 | 411 | 306 |
| Styckegodstariff 3 ----- | 20 | 25 | 148 | 111 | 592 | 444 |
| | 70 | 71 | 332 | 249 | 468 | 351 |
| | 140 | 119 | 524 | 393 | 441 | 330 |
| | 300 | 203 | 860 | 645 | 424 | 318 |
| | 700 | 318 | 1 320 | 990 | 415 | 311 |
| | 1 200 | 429 | 1 764 | 1 323 | 411 | 308 |
| Vagnslastgods: tariff 5 --- | 20 | 20 | 98 | 84 | 490 | 420 |
| | 70 | 54 | 217 | 186 | 402 | 344 |
| | 140 | 92 | 350 | 300 | 380 | 326 |
| | 300 | 156 | 574 | 492 | 368 | 315 |
| | 700 | 242 | 875 | 750 | 362 | 310 |
| | 1 200 | 326 | 1 169 | 1 002 | 359 | 307 |
| Vagnslastgods: tariff 8 --- | 20 | 15 | 81 | 58 | 540 | 387 |
| | 70 | 37 | 158 | 113 | 427 | 306 |
| | 140 | 60 | 238 | 170 | 397 | 284 |
| | 300 | 101 | 382 | 273 | 378 | 270 |
| | 700 | 156 | 574 | 410 | 368 | 263 |
| | 1 200 | 221 | 802 | 573 | 363 | 259 |
| Vagnslastgods: tariff 10 --- | 20 | 13 | 45 | 30 | 346 | 231 |
| | 70 | 30 | 102 | 68 | 340 | 227 |
| | 140 | 47 | 153 | 102 | 326 | 217 |
| | 300 | 77 | 243 | 162 | 316 | 210 |
| | 700 | 130 | 402 | 268 | 309 | 206 |
| | 1 200 | 195 | 597 | 398 | 306 | 204 |
| Vagnslastgods: tariff U --- | 20 | 8 | 30 | 20 | 375 | 250 |
| | 70 | 18 | 66 | 44 | 367 | 245 |
| | 140 | 28 | 96 | 64 | 343 | 229 |
| | 300 | 46 | 150 | 100 | 327 | 218 |
| | 700 | 87 | 273 | 182 | 314 | 209 |
| | 1 200 | 139 | 429 | 286 | 310 | 206 |

BERGSLAGERNAS JÄRNVÄGAR.

| Tariff | Fraktsats per 100 kg., öre | | | | Indextal (år 1913=100) | |
|-----------------------------|----------------------------|---------|------------------------|-----------------------|---------------------------|----------|
| | km. | år 1913 | fr. o. m. 1/11 1920 | fr. o. m. 1/2 1922 | 1/11 1920 | 1/2 1922 |
| B. j. godstaxa | | | | | | |
| Styckegodstariff 1 ----- | 20 | 38 | 174 | 174 | 458 | 458 |
| | 70 | 117 | 411 | 411 | 351 | 351 |
| | 140 | 200 | 660 | 660 | 330 | 330 |
| | 300 | 344 | 1 092 | 1 092 | 317 | 317 |
| Styckegodstariff 2 ----- | 20 | 30 | 138 | 126 | 460 | 420 |
| | 70 | 90 | 318 | 306 | 353 | 340 |
| | 140 | 154 | 510 | 498 | 331 | 323 |
| | 300 | 264 | 840 | 828 | 318 | 314 |
| Styckegodstariff 3 ----- | 20 | 25 | 111 | 111 | 444 | 444 |
| | 70 | 71 | 249 | 249 | 351 | 351 |
| | 140 | 119 | 393 | 393 | 330 | 330 |
| | 300 | 203 | 645 | 645 | 318 | 318 |
| Vagnslastgods: tariff 5 --- | 20 | 21 | 84 | 84 | 400 | 400 |
| | 70 | 56 | 186 | 186 | 332 | 332 |
| | 140 | 94 | 300 | 300 | 319 | 319 |
| | 300 | 158 | 492 | 492 | 311 | 311 |
| Vagnslastgods: tariff 8 --- | 20 | 18 | 69 | 65 | 353 | 361 |
| | 70 | 42 | 135 | 125 | 321 | 300 |
| | 140 | 65 | 204 | 183 | 314 | 282 |
| | 300 | 106 | 327 | 285 | 308 | 269 |
| Vagnslastgods: tariff 10... | 20 | 17 | 45 | 42 | 265 | 247 |
| | 70 | 35 | 102 | 78 | 291 | 223 |
| | 140 | 52 | 153 | 112 | 294 | 215 |
| | 300 | 86 | 243 | 180 | 283 | 210 |
| Vagnslastgods: tariff U... | 20 | 12 | 30 | 32 | 250 | 267 |
| | 70 | 22 | 66 | 52 | 300 | 297 |
| | 140 | 32 | 96 | 72 | 300 | 225 |
| | 300 | 50 | 150 | 108 | 300 | 216 |

STOCKHOLM—VÄSTERÅS—BERGSLAGENS JÄRNVAGAR

| T a r i f f | Fraktsats per 100 kg., öre | | | Indextal (år 1913 = 100) |
|--------------------------------|----------------------------|---------|------------------------|--------------------------------|
| | km. | år 1913 | fr. o. m. 15/5 1920 | 15/5 1920 |
| S. V. B. godstaxa | | | | |
| Styckegodstariff 1 ----- | 20 | 39 | 236 | 605 |
| | 70 | 117 | 548 | 468 |
| | 140 | 200 | 880 | 440 |
| | 300 | 344 | 1 456 | 423 |
| Styckeg. d-tariff 2 ----- | 20 | 35 | 192 | 549 |
| | 70 | 90 | 424 | 471 |
| | 140 | 154 | 680 | 442 |
| | 300 | 264 | 1 120 | 424 |
| Styckegodstariff 3 ----- | 20 | 31 | 160 | 517 |
| | 70 | 71 | 332 | 468 |
| | 140 | 119 | 524 | 440 |
| | 300 | 203 | 860 | 424 |
| Vagnslastgods: tariff 5 ----- | 20 | 28 | 116 | 414 |
| | 70 | 54 | 217 | 402 |
| | 140 | 92 | 350 | 380 |
| | 300 | 156 | 574 | 368 |
| Vagnslastgods: tariff 8 ----- | 20 | 24 | 102 | 425 |
| | 70 | 37 | 158 | 427 |
| | 140 | 60 | 238 | 397 |
| | 300 | 101 | 382 | 378 |
| Vagnslastgods: tariff 10 ----- | 20 | 22 | 63 | 286 |
| | 70 | 30 | 102 | 340 |
| | 140 | 47 | 153 | 326 |
| | 300 | 77 | 243 | 316 |
| Vagnslastgods: tariff U ----- | 20 | 16 | 48 | 300 |
| | 70 | 22 | 78 | 355 |
| | 140 | 36 | 111 | 309 |
| | 300 | 51 | 150 | 296 |

Anmärkning. Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar hava hittills under år 1922 icke vidtagit några sänkningar i godstaxorna.

BORÅS—ALVESTA JÄRNVÄG.

| Tariff | Fraktsats per 100 kg., öre | | | | Indextal (år 1913=100) | |
|-----------------------------------|----------------------------|---------|-----------------------|-----------------------|---------------------------|----------|
| | km. | år 1913 | fr. o. m. 1/1 1918 | fr. o. m. 1/1 1922 | 1/1 1918 | 1/1 1922 |
| Borås—Alvesta godstaxa | | | | | | |
| Styckegodstariff 1 ----- | 20 | 49 | 173 | | 353 | |
| | 70 | 133 | 383 | | 288 | |
| | 140 | 213 | 583 | | 274 | |
| Styckegodstariff 2 ----- | 20 | 39 | 138 | | 354 | |
| | 70 | 108 | 298 | | 276 | |
| | 140 | 162 | 445 | | 275 | |
| Styckegodstariff 3 ----- | 20 | 32 | 110 | | 344 | |
| | 70 | 81 | 233 | | 290 | |
| | 140 | 128 | 350 | | 274 | |
| Vagnslastgods: tariff 5 ... | 20 | 26 | 85 | | 327 | |
| | 70 | 62 | 175 | | 282 | |
| | 140 | 100 | 270 | | 270 | |
| Vagnslastgods: tariff 8 ... | 20 | 20 | 70 | | 350 | |
| | 70 | 42 | 125 | | 298 | |
| | 140 | 65 | 183 | | 282 | |
| Vagnslastgods: tariff 10... | 20 | 18 | 50 | 40 | 278 | 222 |
| | 70 | 35 | 98 | 78 | 280 | 223 |
| | 140 | 52 | 140 | 112 | 269 | 215 |
| Vagnslastgods: tariff U ... | 20 | 12 | 35 | 28 | 292 | 234 |
| | 70 | 22 | 65 | 52 | 295 | 236 |
| | 140 | 36 | 90 | 72 | 250 | 200 |

HÄLSINGBORG—HÄSSLEHOLMS JÄRNVÄGAR.

| Tariff | Fraktsats per 100 kg., öre | | | | Indextal (år 1913=100) | |
|---|----------------------------|----------|-----------------------|-----------------------|---------------------------|----------|
| | km. | år 1913. | fr. o. m. 1/9 1919 | fr. o. m. 1/2 1922 | 1/9 1919 | 1/2 1922 |
| Hälsingborg—Hässleholms godstaxa | | | | | | |
| Styckegodstariff 1 ----- | 20 | 49 | 207 | 174 | 422 | 355 |
| | 70 | 133 | 459 | 411 | 345 | 309 |
| Styckegodstariff 2 ----- | 20 | 39 | 165 | 126 | 423 | 323 |
| | 70 | 103 | 357 | 306 | 346 | 297 |
| Styckegodstariff 3 ----- | 20 | 33 | 135 | 111 | 409 | 337 |
| | 70 | 81 | 279 | 249 | 344 | 307 |
| Vagnslastgods: tariff 5 ... | 20 | 26 | 102 | 84 | 392 | 323 |
| | 70 | 62 | 210 | 186 | 339 | 300 |
| Vagnslastgods: tariff 8 ... | 20 | 20 | 84 | 58 | 420 | 290 |
| | 70 | 42 | 150 | 113 | 357 | 269 |
| Vagnslastgods: tariff 10... | 20 | 17 | 63 | 44 | 371 | 259 |
| | 70 | 34 | 114 | 80 | 335 | 236 |
| Vagnslastgods: tariff U ... | 20 | 10 | 42 | 29 | 420 | 290 |
| | 70 | 20 | 72 | 50 | 360 | 250 |

NÄSSJÖ—OSKARSHAMNS JÄRNVÄG.

| T a r i f f | Fraktsats per 100 kg., öre | | | | Indextal (år 1913 = 100) | |
|--|----------------------------|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|----------|
| | km. | år 1913 | fr. o. m. 1/9 1919 | fr. o. m. 1/1 1922 | 1/9 1919 | 1/1 1922 |
| Nässjö—Oskarshamns godstaxa | | | | | | |
| Styckegodstariff 1 | 20 | 45 | 195 | 130 | 433 | 289 |
| | 70 | 137 | 471 | 314 | 344 | 229 |
| | 140 | 224 | 732 | 488 | 327 | 218 |
| Styckegodstariff 2 | 20 | 36 | 156 | 104 | 433 | 289 |
| | 70 | 106 | 366 | 244 | 345 | 230 |
| | 140 | 172 | 564 | 376 | 328 | 219 |
| Styckegodstariff 3 | 20 | 29 | 123 | 82 | 424 | 283 |
| | 70 | 80 | 276 | 184 | 315 | 230 |
| | 140 | 134 | 438 | 292 | 327 | 218 |
| Vagnslastgods: tariff 5 ... | 20 | 24 | 96 | 64 | 400 | 267 |
| | 70 | 63 | 213 | 142 | 338 | 225 |
| | 140 | 103 | 333 | 222 | 323 | 216 |
| Vagnslastgods: tariff 8 ... | 20 | 18 | 78 | 52 | 433 | 289 |
| | 70 | 44 | 156 | 104 | 355 | 236 |
| | 140 | 67 | 225 | 150 | 336 | 224 |
| Vagnslastgods: tariff 10 ... | 20 | 16 | 54 | 36 | 338 | 225 |
| | 70 | 36 | 120 | 80 | 333 | 222 |
| | 140 | 52 | 168 | 112 | 323 | 216 |
| Vagnslastgods: tariff U ... | 20 | 10 | 36 | 24 | 360 | 240 |
| | 70 | 21 | 75 | 50 | 358 | 239 |
| | 140 | 32 | 108 | 72 | 337 | 225 |

ÖSTRA CENTRALBANAN.

| Tariff | Fraktsats per 100 kg., öre | | | | Indextal (år 1913=100) | |
|---|----------------------------|---------|-----------------------|-----------------------|---------------------------|----------|
| | km. | år 1913 | fr. o. m. 1/7 1920 | fr. o. m. 1/2 1922 | 1/7 1920 | 1/2 1922 |
| Östra Centralbanans godstaxa | | | | | | |
| Styckegodstariff 1 ----- | 20 | 63 | 221 | 174 | 351 | 276 |
| | 70 | 142 | 497 | 411 | 350 | 290 |
| Styckegodstariff 2 ----- | 20 | 51 | 179 | 126 | 351 | 250 |
| | 70 | 111 | 389 | 306 | 350 | 276 |
| Styckegodstariff 3 ----- | 20 | 42 | 147 | 116 | 350 | 276 |
| | 70 | 88 | 308 | 254 | 350 | 290 |
| Vagnslastgods: tariff 5 ... | 20 | 33 | 130 | 99 | 394 | 300 |
| | 70 | 67 | 241 | 201 | 360 | 300 |
| Vagnslastgods: tariff 8 ... | 20 | 28 | 110 | 83 | 393 | 297 |
| | 70 | 50 | 166 | 138 | 332 | 276 |
| Vagnslastgods: tariff 10... | 20 | 22 | 85 | 55 | 386 | 250 |
| | 70 | 39 | 120 | 93 | 308 | 239 |
| Vagnslastgods: tariff U ... | 20 | 16 | 75 | 45 | 469 | 282 |
| | 70 | 26 | 95 | 69 | 365 | 265 |

Bilaga C.

FRAKTKOSTNADSINDEX FÖR OLIKA VARUGRUPPER
ENLIGT STATENS JÄRNVÄGARS GODSTAXOR.
(Omfattar såväl vagnslast- som styckeagodstrafiken.)

| Varugrupper | Inkomst tusental kronor | | Indextal (år 1913 = 100) 1/1 1922 |
|---|----------------------------|---|--|
| | 1913 | beräknat å 1913 års trafik efter taxan 1/1 1922 | |
| Ladugårdsalster | 2 401 | 7 889 | 329 |
| Spannmål | 1 834 | 5 797 | 316 |
| Rotfrukter | 581 | 1 442 | 248 |
| Kreatursfoder | 793 | 2 405 | 303 |
| Gödningsämnen | 945 | 2 270 | 240 |
| Frukt, frön, växter och bär m. m. (utom lin- gon och blåbär) | 321 | 1 030 | 321 |
| Lingon och blåbär | 54 | 145 | 269 |
| Fisk, alla slag, kräftor m. m. | 1 040 | 2 985 | 287 |
| Produkter av: | | | |
| malmbrytning och metallindustri (utom lapp- landsmalm) | 8 448 | 22 121 | 262 |
| jord- och stenindustri | 3 092 | 7 676 | 248 |
| träindustri | 5 669 | 13 089 | 231 |
| pappers- och grafisk industri | 2 544 | 6 667 | 262 |
| livsmedelsindustri | 3 345 | 10 510 | 314 |
| textil- och beklädnadsindustri | 1 913 | 6 192 | 324 |
| läder-, hår- och gummivaruindustri | 957 | 2 972 | 311 |
| kemisk-teknisk industri | 1 446 | 3 878 | 268 |
| Ved till bränsle | 530 | 1 181 | 223 |
| Stenkol, brunkol, koks | 1 644 | 3 682 | 224 |
| Slagg, stybb, aska | 82 | 197 | 240 |
| Oljor, utom till grupp 21 hänförliga | 824 | 2 700 | 328 |
| Summa: Vagnslastgods | 28 369 | 71 824 | 253 |
| Styckegods | 10 094 | 33 004 | 327 |
| Summa för allt i tablan upptaget gods | 38 463 | 104 828 | 273 |

Bilaga D.

TABLÅ,
UTVISANDE MEDELFRAKTKOSTNADEN FÖR VISSA VIKTIGARE VARUSLAG VID
TRANSPORT I VAGNSLASTGODSTRAFIK Å STATENS JÄRNVÄGAR.

| Varuslag | Medel- tariff | Medel- transport- längd km. | Medelfraktkostnad per 100 kg. | |
|---|------------------|--------------------------------------|----------------------------------|-------------|
| | | | 1913 öre | 1922 öre |
| 1. Ladugårdsalster: mjölk | 6 | 72 | 47 | 140 |
| 2. " smör | 5 | 159 | 80 | 264 |
| 3. " andra slag (kött m. m.) .. | 5 | 328 | 141 | 447 |
| 4. Fisk, alla slag, kräftor m. m. | 7 | 370 | 111 | 297 |
| 5. Spannmål: havre, omalen | 8 | 186 | 54 | 156 |
| 6. Råg, korn, vete, omalen, ärter m. m. | 8 | 74 | 32 | 100 |
| 7. Majs och kli | 8 | 57 | 27 | 87 |
| 8. Mjöl, gryn, bröd m. m. | 7 | 186 | 62 | 175 |
| 9. Socker och sirap | 5 | 126 | 64 | 217 |
| 10. Kreatursfoder: hö och halm | 8 | 211 | 59 | 169 |
| 11. " kraftfoder m. m. | 8 | 71 | 32 | 100 |
| 12. Rotfrukter: vitbetor och vitbetsmassa | 10 | 10 | 13 | 30 |
| 13. " andra slag (potatis m. m.) | 10 | 188 | 45 | 97 |
| 14. Spånadsämnen, garn, vävnader, tågvirke m. m. | 4 | 115 | 72 | 244 |
| 15. Hudar, hår, ben, m. m. och fabrikat därav, talg m. m. | 4 | 174 | 104 | 338 |
| 16. Oljor | 4 | 175 | 95 | 311 |
| 17. Trä: ved till bränsle | 11 | 60 | 20 | 45 |
| 18. " gruvstötter (pitprops) pålar och stolpar | 11 | 66 | 22 | 48 |
| 19. " bjälkar, sparrar och syllar | 11 | 139 | 37 | 79 |
| 20. " plankor och bräder | 11 | 133 | 33 | 72 |
| 21. " pappersved (trämasseved) | 11 | 47 | 17 | 39 |
| 22. Trämassa: torr | 10 | 59 | 24 | 54 |
| 23. " våt | 11 | 40 | 17 | 38 |
| 24. Tändstickor | 7 | 159 | 71 | 197 |
| 25. Arbeten av trä (snickerivaror, laggkärl m. m.) | 8 | 172 | 61 | 174 |
| 26. Papp och papper | 9 | 137 | 46 | 133 |
| 27. Asfalt, betong och cement | 10 | 110 | 35 | 76 |
| 28. Gödningsämnen: kalk för jordbrukets behov | U | 106 | 21 | 49 |
| 29. " andra slag | 12 | 94 | 23 | 54 |
| 30. Koksalt, svavel | U | 71 | 17 | 39 |
| 31. Stenkol, brunkol, koks | 11 | 54 | 20 | 44 |
| 32. Träkol | 10 | 250 | 58 | 124 |
| 33. Lera, jord, sand, grus, murkalk | 11 | 51 | 18 | 41 |
| 34. Malmer: järnmalm utom lapplandsmalm ... | 12 | 36 | 15 | 36 |
| 35. " andra slag | 12 | 117 | 26 | 61 |
| 36. Sten, oarbetad, kilad eller tuktad | U | 59 | 15 | 35 |
| 37. Torv, torvmull och torvströ | U | 106 | 21 | 49 |
| 38. Glas, porslin, kakel, golvtegel | 6 | 245 | 95 | 261 |
| 39. Tegel, alla slag utom golv- ävensom tegelrör | 12 | 77 | 20 | 46 |
| 40. Järn och stål: tackjärn, skrot, göt, smält- stycken | 11 | 86 | 25 | 55 |
| 41. " " " smitt eller valsat | 10 | 168 | 45 | 97 |
| 42. " " " arbetat | 7 | 231 | 79 | 217 |
| 43. Bly, koppar och andra metaller samt arbeten därav | 7 | 120 | 45 | 133 |
| 44. Maskiner, redskap och verktyg | 4 | 243 | 124 | 398 |





