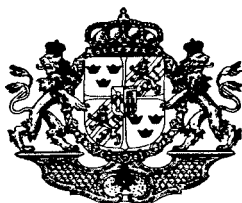


STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII.



JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

ÅRG. 1924

HÄFTEN 1—12 SAMT 4 EXTRAHÄFTEN.



STOCKHOLM 1925
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[824 25]

INLEDNING

TILL

Statistiska meddelanden. Ser. D, Järnvägsstatistiska meddelanden. – Stockholm : Kungl. Järnvägsstyrelsen, 1913-1954. – Bd 1-42.

Täckningsår: 1912-1953.

Årg. 1939-1947 med fransk parallelltitel i varje månadshäfte: *Aperçu mensuel des chemins de fer suédois.* - Årg. 1937-1953 även med innehållsförteckning på franska i varje månadshäfte.

Föregångare:

Bidrag till Sveriges officiella statistik. L. Statens järnvägstrafik / Statistiska centralbyrån. – Stockholm : Norstedt, 1864-1913.

Täckningsår: 1862-1910.

Efterföljare:

Sveriges järnvägar. – Stockholm : Statens järnvägar, 1955-1995. – (Sveriges officiella statistik).

Täckningsår: 1953-1992.

Översiktspublikation:

Historisk statistik för Sverige. Statistiska översiktstabeller : utöver i del I och del II publicerade t.o.m. år 1950. – Stockholm : Statistiska centralbyrån, 1960.

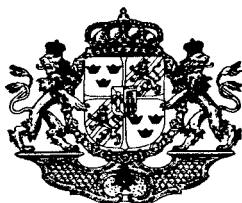
Statens järnvägar. Statistisk ekonomisk översikt. Stockholm, 1879-1922.

Järnvägsstatistiska meddelanden. Årg. 1924. (Statistiska meddelanden. Ser. D ; Bd 13).

Digitaliserad av Statistiska centralbyrån (SCB) 2011.

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII.



JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

ÅRG. 1924

HÄFTEN 1—12 SAMT 4 EXTRAHÄFTEN.



STOCKHOLM 1925
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[824 25]

INNEHÅLL.

Häften 1—12:

	Sid.
Järnvägarnas trafik, inkomster och utgifter under januari månad år 1924	1
» » » » » februari » » »	9
» » » » » mars » » »	17
» » » » » april » » »	25
Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods januari—mars 1924.....	33
Järnvägarnas trafik, inkomster och utgifter under maj månad år 1924.....	37
» » » » » juni » » »	45
» » » » » juli » » »	53
Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods april—juni 1924	62
» » » » » januari—juni »	64
Järnvägarnas trafik, inkomster och utgifter under augusti månad år 1924	67
» » » » » september » » »	75
» » » » » oktober » » »	83
Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods juli—september 1924.....	92
» » » » » januari—september 1924	94
Järnvägarnas trafik, inkomster och utgifter under november månad år »	97
» » » » » december » » »	105
Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods oktober—december 1924	114
» » » » » januari—december 1924	116

Extra häften:

Extrahäfte I: Järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924 i vissa för avvägandet av ny taxa för Statens järnvägar betydelsefulla frågor jämte utdrag av Järnvägsrådets protokoll.

Extrahäfte II: Avgivna utlåtanden av Kungl. Järnvägsstyrelsen, Statskontoret, Riksgäldskontoret och Svenska Järnvägsföreningen över Järnvägsrådets yttrande av den 18 mars 1924.

Extrahäfte III: Kungl. Maj:ts beslut med anledning av järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924 i vissa för avvägandet av ny taxa för statens järnvägar betydelsefulla frågor.

Extrahäfte IV: Järnvägsstyrelsens utredningar angående järnvägstaxorna jämlikt den 4 oktober 1924 lämnade direktiv m. m.

Rättelse.

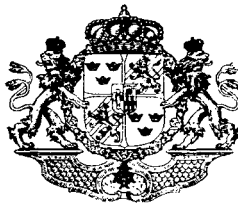
Årg. 1924 sid. 117 sista raden bör vara:

Summa vagnslastgods och lapplandsmalm	14 198 760	12 275 104	12 079 984	+	15·7	+	17·5
---	------------	------------	------------	---	------	---	------

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: 1

1924.



N:r 1.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

INNEHÅLL:

Sammandrag av svenska järnvägars driftrapporter
för januari månad år 1924.

Utkom från trycket den 28 april 1924.



Pris pr årgång (12 häften) 2 kr. och 50 öre, pr häfte 25 öre.
Prenumeration kan ske i bokhandeln eller å postanstalt.

Tab. 1. Statistisk översikt för

	J a n u a r i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar ..	1	63	51	114	115
Trafikerad banlängd .. km.	5 768	6 018	3 574	9 592	15 360
” ” .. proc.	37.6	39.2	23.2	62.4	100.0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande .. antal	2 137 322	2 376 670	948 044	3 324 714	5 462 036
Resgodsövertikt m. m. .. ton	1 293	1 205	335	1 540	2 833
Godstrafik.					
Il- och fraktgods .. ton	1 028 666	1 241 985	346 051	1 588 036	2 616 702
Fordon, lik m. m. .. antal	1 144	1 039	277	1 316	2 460
Levande djur .. ”	30 048	41 616	11 506	53 122	83 170
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik .. kr.	4 557 217	2 829 603	942 800	3 772 403	8 329 620
Posttrafik .. ”	170 881	94 100	38 873	132 973	303 854
Godstrafik .. ”	9 163 225	6 193 550	1 819 590	8 013 140	17 176 365
Extra trafikinkomster .. ”	175 541	158 042	65 973	224 015	399 556
Lok- och vagnhyresaldo .. ”	38 904	27 981	2 863	50 844	69 748
Summa trafikinkomster .. ”	14 105 768	9 303 276	2 870 099	12 173 375	26 279 143
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande inkomster .. kr.	450 968	115 529	61 314	176 843	627 811
Summa inkomster av järnvägs- driften .. kr.	14 556 736	9 418 805	2 931 413	12 350 218	26 906 954
Räntor .. ”	—	1 890	1 329	3 219	3 219
Summa bruttointkomster .. ”	14 556 736	9 420 695	2 932 742	12 353 437	26 910 173
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen .. kr.	1 089 116	937 104	296 359	1 233 463	2 322 579
Banavdelningen .. ”	1 156 015	916 082	325 658	1 241 740	2 397 755
Trafikavdelningen .. ”	3 130 970	2 574 305	788 610	3 362 915	6 493 885
Maskinavdelningen .. ”	5 032 809	2 728 011	872 365	3 600 376	8 633 185
Lok- och vagnhyresaldo .. ”	—	48 652	14 216	62 868	62 868
Övriga egentliga driftkostnader .. ”	341 978	11 248	488	11 736	353 714
Summa egentliga driftkostnader .. ”	10 750 888	7 215 402	2 297 696	9 513 098	20 263 986
Häraf:					
Avlöningar .. ”	6 548 918	3 960 228	1 209 829	5 170 057	11 718 975
Överbyggnaden .. ”	49 617	110 383	77 347	187 730	237 347
Materialförbrukning i tågjänst .. ”	1 245 679	942 839	278 828	1 221 667	2 467 346
Materiellens underhåll .. ”	1 221 093	636 742	241 367	878 109	2 099 202
Lok- och vagnhyresaldo .. ”	—	48 652	14 216	62 868	62 868
Övriga egentliga driftkostnader .. ”	1 685 581	1 516 558	476 109	1 992 667	3 678 248

januari månad år 1924.

J a n u a r i (se föregående sida)					
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar					
Trafikerad banlängd	km.				
" "	proc.				
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande	antal				
Resgodsövertikt m. m.	ton				
Godstrafik.					
Ill- och fraktgods	ton				
Fordon, lik m. m.	antal				
Levande djur	"				
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik	kr.				
Posttrafik	"				
Godstrafik	"				
Extra trafikinkomster	"				
Lok- och vagnhyresaldo	"				
Summa trafikinkomster	"				
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande inkomster	kr.				
Summa inkomster av järnvägs- driften	kr.				
Räntor	"				
Summa bruttoinkomster	"				
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen	kr.				
Banavdelningen	"				
Trafikavdelningen	"				
Maskinavdelningen	"				
Lok- och vagnhyresaldo	"				
Övriga egentliga driftkostnader	"				
Summa egentliga driftkostnader	"				
Härav:					
Avlöningar	"				
Överhyggnaden	"				
Materialförbrukning i tåg-tjänst	"				
Materiellens underhåll	"				
Lok- och vagnhyresaldo	"				
Övriga egentliga driftkostnader	"				

J a n u a r i					
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	—	35 933	4 766	40 699	40 699
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	1 038 100	820 391	320 650	1 041 041	2 079 141
Skatter..... »	—	149 704	21 098	170 802	170 802
Övriga med järnvägsdriften sammanhängande kostnader	22 271	12 950	7 718	20 668	42 939
Summa diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader..... kr.	1 060 371	1 018 978	254 232	1 273 210	2 333 581
Summa driftkostnader	11 811 259	8 234 880	2 551 928	10 786 308	22 597 567
Räntor	1) 3 100 000	808 535	325 871	1 134 406	4 234 406
Summa utgifter	14 911 259	9 042 915	2 877 799	11 920 714	26 831 973
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	39	29	68	69
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 768	4 711	2 619	7 330	13 098
c) Nettoinkomst	2 745 477	1 350 053	456 483	1 806 536	4 552 013
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	24	22	46	46
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	1 307	955	2 262	2 262
c) Nettoutgift	—	165 628	76 998	242 626	242 626
Summa nettoinkomst	+ 2 745 477	+ 1 184 425	+ 379 485	+ 1 563 910	+ 4 309 887
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	27	18	45	45
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	3 374	1 752	5 126	5 126
c) Vinst	—	768 255	223 342	991 597	991 597
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	36	33	69	70
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 768	2 644	1 822	4 466	10 234
c) Förlust..... kr.	354 523	390 475	168 399	558 874	913 397
Summa vinst	1) — 354 523	+ 377 780	+ 54 943	+ 432 723	+ 78 200

1) Under räntor upptages för statens järnvägar den beräknade räntekostnaden för statens järnvägars andel i statskulden, ehuru sådan räntekostnad icke upptages i S. J. räkenskaper. Av det av S. J. disponerade statskapitalet utgöres ca 79 procent av lånemedel varå ränta sålunda beräknas. Av det i enskilda järnvägar investerade kapitalet utgöres blott omkring 50 procent av räntedragande främmande kapital. Ränte- och vinstuppgifterna för statens och enskilda järnvägar äro således ej direkt jämförbara.

J a n u a r i (se föregående sida)					
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	kr.				
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond...	kr.				
Skatter.....	"				
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader	kr.				
Summa diverse med järnvägsdriften sammanshängande kostnader	kr.				
Summa driftkostnader.....	"				
Räntor	"				
Summa utgifter	"				
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar					
b) Trafikerad banlängd.....	km.				
c) Nettoinkomst.....	kr.				
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar					
b) Trafikerad banlängd.....	km.				
c) Nettoutgift	kr.				
<i>Summa nettoinkomst</i>	<i>kr.</i>				
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar					
b) Trafikerad banlängd.....	km.				
c) Vinst	kr.				
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar					
b) Trafikerad banlängd.....	km.				
c) Förlust	kr.				
<i>Summa vinst</i>	<i>kr.</i>				

Tab. 2. Statistiskt sammandrag för januari månad åren 1914, 1923 och 1924.

	Januari			Januari (se förest. kol.)		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
A. Järnvägar och banlängd.						
Trafikerad banlängd.						
Statens järnvägar..... km.	4 761	5 700	5 768			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	6 275	6 006	6 018			
» smalspåriga..... »	3 241	3 551	3 574			
Samtliga järnvägar..... »	14 277	15 257	15 360			
B. Trafik.						
Resande i tusental.						
Statens järnvägar..... antal	1 850	2 119	2 137			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	2 326	2 387	2 377			
» smalspåriga..... »	814	1 008	948			
Samtliga järnvägar..... »	4 990	5 514	5 462			
II- och fraktgods i tusental ton.						
Statens järnvägar..... ton	1 183	943	1 029			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	1 498	1 005	1 242			
» smalspåriga..... »	382	279	346			
Samtliga järnvägar..... »	3 063	2 227	2 617			
C. Inkomster.						
Persontrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	2 299	4 906	4 557			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	1 436	2 979	2 830			
» smalspåriga..... »	450	1 065	943			
Samtliga järnvägar..... »	4 185	8 950	8 330			
Godstrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	4 572	9 088	9 163			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	3 165	5 214	6 193			
» smalspåriga..... »	756	1 587	1 820			
Samtliga järnvägar..... »	8 493	15 889	17 176			
Summa trafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	7 137	14 401	14 106			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	4 810	8 438	9 303			
» smalspåriga..... »	1 284	2 749	2 870			
Samtliga järnvägar..... »	13 231	25 588	26 279			
<i>Per dag och bankm.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	48.36	81.50	78.89			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	24.78	45.32	49.87			
» smalspåriga..... »	12.78	24.97	25.90			
Samtliga järnvägar..... »	29.89	54.10	55.19			
Summa inkomster av järnvägsdriften.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	7 167	14 860	14 557			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	4 870	8 649	9 419			
» smalspåriga..... »	1 314	2 815	2 931			
Samtliga järnvägar..... »	13 351	26 224	26 907			

	Januari			Januari (se förest. kol.)		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bankm:</i>						
Absoluta tal:						
Statens järnvägar..... kr.	48 561	84 100	81 411			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	25 041	45 921	50 491			
" smalspåriga..... "	13 081	25 571	26 451			
Samtliga järnvägar..... "	30 171	55 451	56 511			
Relativa tal:						
Statens järnvägar.....	100.0	173.2	167.6			
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	100.0	183.4	201.6			
" smalspåriga.....	100.0	195.5	202.2			
Samtliga järnvägar.....	100.0	183.8	187.8			
Summa bruttointkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	7 167	14 860	14 557			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	5 050	8 551	9 420			
" smalspåriga..... "	1 330	2 817	2 933			
Samtliga järnvägar..... "	13 547	26 228	26 910			
D. Utgifter.						
Avlöningar.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	-	7 410	6 549			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	-	3 984	3 960			
" smalspåriga..... "	-	1 183	1 210			
Samtliga järnvägar..... "	-	12 577	11 719			
Materialförbrukning i tågjänst.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	-	1 667	1 245			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	-	754	943			
" smalspåriga..... "	-	270	279			
Samtliga järnvägar..... "	-	2 691	2 467			
<i>Konsumtionspris per ton å utländskt bränsle:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	-	35	27			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	-	26	31			
" smalspåriga..... "	-	35	32			
Samtliga järnvägar..... "	-	32	29			
Summa egentliga driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	-	12 142	10 751			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	-	6 932	7 215			
" smalspåriga..... "	-	2 282	2 298			
Samtliga järnvägar..... "	-	21 356	20 264			
Summa driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	-	13 554	11 811			
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	-	8 078	8 235			
" smalspåriga..... "	-	2 543	2 552			
Samtliga järnvägar..... "	-	24 175	22 598			

		Januari			Januari (se förest. kol.)		
		1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bankr.:¹⁾</i>							
Absoluta tal:							
Statens järnvägar	kr.	40 12	76 71	66 05			
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	20 37	43 39	44 14			
" smalspåriga "	"	11 97	23 10	23 03			
Samtliga järnvägar	"	25 15	51 11	47 46			
Relativa tal:							
Statens järnvägar		100 0	191 2	164 6			
Enskilda normalspåriga järnvägar		100 0	213 0	216 7			
" smalspåriga "		100 0	193 0	192 4			
Samtliga järnvägar		100 0	203 2	188 7			
Utgiftsprocent för summa driftkostnader:							
Statens järnvägar	proc.	.	91 2	81 1			
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	94 5	87 4			
" smalspåriga "	"	.	90 3	87 1			
Samtliga järnvägar	"	.	92 2	84 0			
Summa utgifter.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	13 554	14 911			
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	8 903	9 043			
" smalspåriga "	"	.	2 574	2 878			
Samtliga järnvägar	"	.	25 331	26 832			
E. Överskott.							
Nettoinkomst av järnvägsdriften.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 1 306	+ 2 746			
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 471	+ 1 184			
" smalspåriga "	"	.	+ 272	+ 379			
Samtliga järnvägar	"	.	+ 2 049	+ 4 309			
<i>Per dag och bankr.:¹⁾</i>							
Statens järnvägar	kr.	+ 13 45	+ 7 39	+ 15 36			
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	+ 7 88	+ 2 53	+ 6 85			
" smalspåriga "	"	+ 3 26	+ 2 47	+ 3 42			
Samtliga järnvägar	"	+ 8 73	+ 4 33	+ 9 05			
Vinst.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 1 307	— 355			
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	— 353	+ 378			
" smalspåriga "	"	.	— 57	+ 55			
Samtliga järnvägar	"	.	+ 897	+ 78			

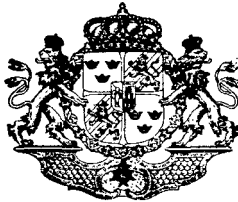
¹⁾ För år 1914 saknas hithörande uppgifter, varför de angivna kursiverade siffrorna avse medeltal för hela året.²⁾ Härav 3 100 000 kr. utgörande beräknad räntekostnad för S. J. andel i statsskulden.

Allmän anmärkning. Den månatliga redovisningen av järnvägarnas trafik, inkomster och utgifter omfattar samtliga i den officiella årsstatistiken upptagna järnvägar av »allmän betydelse». Statistiken grundar sig på månatliga drift-rapporter, innehållande uppgifter om person- och godstrafikens storlek samt inkomst- och utgiftsredovisning. Avskrivningar resp. avsättningar till reparations- och förnyelsefond samt skatter m. m. äro beräknade för $\frac{1}{12}$ år, likaså inkomst- och utgiftsräntorna. Inkomster och utgifter, som avse annan verksamhet än järnvägsförelsen, äro ej medtagna i den månatliga redovisningen.

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: 2

1924.



N:r 2.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

INNEHÅLL:

Sammandrag av svenska järnvägars driftrapporter
för februari månad år 1924.

Utkom från trycket den 16 maj 1924.



Pris pr årgång (12 häften) 2 kr. och 50 öre, pr häfte 25 öre.
Prenumeration kan ske i bokhandeln eller å postanstalt.

Tab. 1. Statistisk översikt för februari och

	F e b r u a r i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	63	51	114	115
Trafikerad banlängd km.	5 768	6 018	3 574	9 592	15 360
” ” proc.	37.6	39.2	23.2	62.4	100.0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande antal	1 945 647	1 937 464	780 470	2 717 934	4 663 581
Resgodsövertikt m. m. ton	1 484	1 486	459	1 945	3 429
Godstrafik.					
Il- och fraktgods ton	1 087 639	1 253 534	363 825	1 617 359	2 704 998
Fordon, lik m. m. antal	1 383	977	262	1 239	2 622
Levande djur ”	24 897	43 728	14 023	57 751	82 648
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik kr.	3 749 813	2 398 879	807 949	3 206 828	6 956 641
Posttrafik ”	¹⁾ 566 047	119 305	47 637	166 942	732 989
Godstrafik ”	9 905 262	6 366 936	1 930 929	8 297 865	18 203 127
Extra trafikinkomster ”	183 258	132 554	50 938	183 492	366 750
Lok- och vagnhyresaldo ”	96 301	12 814	2 285	15 099	111 400
Summa trafikinkomster..... ”	14 500 681	9 030 488	2 839 738	11 870 226	26 370 907
Diverse med järnvägsdriften sam-					
manhängande inkomster kr.	341 805	80 557	54 301	134 858	476 661
Summa inkomster av järnvägs-					
driften kr.	14 842 484	9 111 045	2 894 039	12 005 084	26 847 568
Räntor ”	—	1 922	1 150	3 072	3 072
Summa bruttoinkomster ”	14 842 484	9 112 967	2 895 189	12 008 156	26 850 640
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen kr.	1 080 167	562 055	170 502	732 557	1 812 724
Banavdelningen ”	1 244 862	1 050 718	334 330	1 385 048	2 629 910
Trafikavdelningen ”	3 698 645	2 527 888	803 387	3 331 275	7 029 920
Maskinavdelningen ”	5 346 677	2 981 002	907 250	3 888 252	9 234 929
Lok- och vagnhyresaldo ”	—	45 043	11 844	56 887	56 887
Övriga egentliga driftkostnader ”	77 993	12 201	598	12 799	90 792
Summa egentliga driftkostnader... ”	11 448 344	7 178 907	2 227 911	9 406 818	20 855 162
Härav:					
Avlöningar ”	7 092 430	3 872 656	1 229 622	5 102 278	12 194 708
Överbyggnaden ”	78 055	161 971	86 423	248 394	326 449
Materialförbrukning i tågjänst... ”	1 374 847	978 269	281 129	1 259 398	2 634 245
Materiellens underhåll ”	1 448 705	817 506	263 408	1 080 914	2 529 619
Lok- och vagnhyresaldo ”	—	45 043	11 844	56 887	56 887
Övriga egentliga driftkostnader... ”	1 454 307	1 303 462	355 485	1 658 947	3 113 254

¹⁾ Härav 204 936 kr. utgörande retroaktiv tilläggsavgift för januari 1924.

januari—februari månader år 1924.

	J a n u a r i — f e b r u a r i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	63	51	114	115
Trafikerad banlängd	5 768	6 018	3 574	9 592	15 360
” ” proc.	37·6	39·2	23·2	62·4	100·0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande antal	4 082 969	4 314 134	1 728 514	6 042 648	10 125 617
Resgodsövertikt m. m. ton	2 777	2 691	794	3 485	6 262
Godstrafik.					
II- och frakttogs ton	2 116 305	2 495 519	709 876	3 205 395	5 321 700
Fordon, lik m. m. antal	2 527	2 016	539	2 555	5 082
Levande djur ”	54 945	85 344	25 529	110 873	165 818
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik kr.	8 307 030	5 228 482	1 750 749	6 979 231	15 286 261
Posttrafik ”	736 928	213 405	86 510	299 915	1 036 843
Godstrafik ”	19 068 487	12 560 486	3 750 519	16 311 005	35 379 492
Extra trafikinkomster ”	358 799	290 596	116 911	407 507	766 306
Lok- och vagnhyresaldo ”	135 205	40 795	5 148	45 943	181 148
Summa trafikinkomster ”	28 606 449	18 333 764	5 709 837	24 043 601	52 650 050
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande inkomster kr.	792 771	196 086	115 615	311 701	1 104 472
Summa inkomster av järnvägs- driften kr.	29 399 220	18 529 850	5 825 452	24 355 302	53 754 522
Räntor ”	—	3 812	2 479	6 291	6 291
Summa bruttointkomster ”	29 399 220	18 533 662	5 827 931	24 361 593	53 760 813
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen kr.	2 169 283	1 499 159	466 861	1 966 020	4 135 303
Banavdelningen ”	2 400 877	1 966 800	659 988	2 626 788	5 027 665
Trafikavdelningen ”	6 829 615	5 102 193	1 591 997	6 694 190	13 523 805
Maskinavdelningen ”	10 379 486	5 709 013	1 779 615	7 488 628	17 868 114
Lok- och vagnhyresaldo ”	—	93 695	26 060	119 755	119 755
Övriga egentliga driftkostnader ”	419 971	23 449	1 086	24 535	444 506
Summa egentliga driftkostnader.. ”	22 199 232	14 394 309	4 525 607	18 919 916	41 119 148
Härahv:					
Avlöningar ”	13 641 348	7 832 884	2 439 451	10 272 335	23 913 683
Överbyggnaden ”	127 672	272 354	163 770	436 124	563 796
Materialförbrukning i tåg tjänst ...	2 620 526	1 921 108	559 957	2 481 065	5 101 591
Materiellens underhåll ”	2 669 798	1 454 248	504 775	1 959 023	4 628 821
Lok- och vagnhyresaldo ”	—	93 695	26 060	119 755	119 755
Övriga egentliga driftkostnader ...	3 139 888	2 820 020	831 594	3 651 614	6 791 502

	F e b r u a r i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden kr.	—	35 933	4 767	40 700	40 700
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	1 038 000	820 977	230 651	1 051 628	2 089 628
Skatter..... "	—	154 094	24 484	178 578	178 578
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader kr.	24 962	17 835	2 705	20 540	45 502
Summa diverse med järnvägsdriften sammanslagande kostnader..... kr.	1 062 962	1 028 839	262 607	1 291 446	2 354 408
Summa driftkostnader "	12 511 806	8 207 746	2 490 518	10 698 264	23 209 570
Räntor "	1) 3 100 000	813 425	323 930	1 137 355	4 237 355
Summa utgifter "	15 611 806	9 021 171	2 814 448	11 835 619	27 446 925
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	31	27	58	59
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 768	4 179	2 487	6 666	12 434
c) Nettoinkomst kr.	2 331 178	1 208 627	461 858	1 670 485	4 001 663
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	32	24	56	56
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	1 839	1 087	2 926	2 926
c) Nettoutgift kr.	—	305 328	58 337	363 665	363 665
Summa nettoinkomst kr.	+ 2 331 178	+ 908 299	+ 406 521	+ 1 306 820	+ 3 637 998
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	26	18	44	44
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	3 578	1 622	5 200	5 200
c) Vinst kr.	—	617 529	264 047	881 576	881 576
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	37	33	70	71
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 768	2 440	1 952	4 392	10 160
c) Förlust kr.	768 822	525 733	183 306	709 039	1 477 861
Summa vinst kr.	1) — 768 822	+ 91 796	+ 80 741	+ 172 537	— 596 285

1) Under räntor upptages för statens järnvägar den beräknade räntekostnaden för statens järnvägars andel i statskalden, ehuru sådan räntekostnad icke upptages i S. J. räkenskaper. Av det av S. J. disponerade statskapitalet utgöres c:a 79 procent av låneinnehåll varå ränta sålunda beräknas. Av det i enskilda järnvägar investerade kapitalet utgöres blott omkring 50 procent av räntedragande främmande kapital. Ränte- och vinstuppgifterna för statens och enskilda järnvägar äro således ej direkt jämförbara.

	J a n u a r i — f e b r u a r i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	—	71 866	9 533	81 399	81 399
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond ..	2 076 100	1 641 368	451 301	2 092 669	4 168 769
Skatter	—	303 798	45 582	349 380	349 380
Övriga med järnvägsdriften sammanhängande kostnader	47 233	30 785	10 423	41 208	88 441
Summa diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader	2 123 333	2 047 817	516 839	2 564 656	4 687 989
Summa driftkostnader	24 322 565	16 442 126	5 042 446	21 484 572	45 807 137
Räntor	1) 6 200 000	1 621 960	649 801	2 271 761	8 471 761
Summa utgifter	30 522 565	18 064 086	5 692 247	23 756 333	54 278 898
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	35	28	63	64
b) Trafikerad banlängd	5 768	4 290	2 537	6 827	12 595
c) Nettoinkomst	5 076 655	2 529 402	895 587	3 424 989	8 501 644
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	28	23	51	51
b) Trafikerad banlängd	—	1 728	1 037	2 765	2 765
c) Nettoutgift	—	441 678	112 581	554 259	554 259
Summa nettoinkomst	+ 5 076 655	+ 2 087 724	+ 783 006	+ 2 870 730	+ 7 947 885
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	24	19	43	43
b) Trafikerad banlängd	—	3 436	1 670	5 106	5 106
c) Vinst	—	1 357 619	459 313	1 816 932	1 816 932
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	39	32	71	72
b) Trafikerad banlängd	5 768	2 582	1 904	4 486	10 254
c) Förlust	1 123 345	888 043	323 629	1 211 672	2 335 017
Summa vinst	1) — 1 123 345	+ 469 576	+ 135 684	+ 605 260	— 518 085

1) Se anm. å vidstående sida.

**Tab. 2. Statistiskt sammandrag för februari och januari—februari
månader åren 1914, 1923 och 1924.**

	Februari			Januari—februari		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
A. Järnvägar och banlängd.						
Trafikerad banlängd.						
Statens järnvägar	4 761	5 700	5 768	4 761	5 700	5 768
Enskilda normalspåriga järnvägar	6 275	6 006	6 018	6 275	6 006	6 018
» smalspåriga	3 241	3 551	3 574	3 241	3 551	3 574
Samtliga järnvägar	14 277	15 257	15 360	14 277	15 257	15 360
B. Trafik.						
Resande i tusental.						
Statens järnvägar	1 710	1 784	1 946	3 560	3 903	4 083
Enskilda normalspåriga järnvägar	2 047	1 892	1 937	4 373	4 279	4 314
» smalspåriga	744	763	781	1 558	1 771	1 729
Samtliga järnvägar	4 501	4 439	4 664	9 491	9 953	10 126
II- och fraktgods i tusental ton.						
Statens järnvägar	1 174	1 105	1 088	2 357	2 047	2 116
Enskilda normalspåriga järnvägar	1 429	1 045	1 253	2 927	2 050	2 496
» smalspåriga	370	291	364	752	571	710
Samtliga järnvägar	2 973	2 441	2 705	6 036	4 668	5 322
C. Inkomster.						
Persontrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar	1 782	3 810	3 750	4 081	8 716	8 307
Enskilda normalspåriga järnvägar	1 279	2 406	2 399	2 715	5 385	5 228
» smalspåriga	416	843	808	866	1 908	1 751
Samtliga järnvägar	3 477	7 059	6 957	7 662	16 009	15 286
Godstrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar	4 828	9 443	9 905	9 400	18 530	19 068
Enskilda normalspåriga järnvägar	3 132	5 372	6 367	6 297	10 586	12 560
» smalspåriga	734	1 588	1 931	1 490	3 176	3 751
Samtliga järnvägar	8 694	16 403	18 203	17 187	32 292	35 379
Summa trafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar	6 860	14 035	14 501	13 997	28 436	28 606
Enskilda normalspåriga järnvägar	4 606	8 055	9 030	9 416	16 492	18 334
» smalspåriga	1 219	2 529	2 840	2 503	5 279	5 710
Samtliga järnvägar	12 685	24 619	26 371	25 916	50 207	52 650
<i>Per dag och bankm.:</i>						
Statens järnvägar	51.46	87.94	86.69	49.83	84.56	82.66
Enskilda normalspåriga järnvägar	26.22	47.90	51.74	25.43	46.54	50.78
» smalspåriga	13.43	25.44	27.40	13.09	25.20	26.63
Samtliga järnvägar	31.73	57.68	59.20	30.77	55.78	57.13
Summa inkomster av järnvägsdriften.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar	6 889	14 380	14 842	14 056	29 241	29 399
Enskilda normalspåriga järnvägar	4 665	8 148	9 111	9 535	16 697	18 530
» smalspåriga	1 248	2 568	2 894	2 562	5 402	5 825
Samtliga järnvägar	12 802	25 116	26 847	26 153	51 340	53 754

				Februari			Januari—februari		
				1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bankm:</i>									
Absoluta tal:									
Statens järnvägar	kr.	51 68	90 10	88 78	50 04	86 95	84 95		
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	26 55	48 45	52 81	25 75	47 12	51 32		
" smalspåriga "	"	13 75	26 03	27 92	13 40	25 78	27 16		
Samtliga järnvägar	"	32 02	58 79	60 27	31 05	57 03	58 33		
Relativa tal:									
Statens järnvägar		100 0	174 3	171 7	100 0	173 8	169 8		
Enskilda normalspåriga järnvägar		100 0	182 5	196 6	100 0	183 0	199 3		
" smalspåriga "		100 0	189 3	203 1	100 0	192 4	202 7		
Samtliga järnvägar		100 0	183 6	188 0	100 0	183 7	187 9		
Summa bruttolöskoster.									
<i>Absolut i tusental kr.:</i>									
Statens järnvägar	kr.	6 889	14 380	14 842	14 056	29 241	29 399		
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	4 844	8 150	9 113	9 894	16 701	18 534		
" smalspåriga "	"	1 263	2 589	2 895	2 593	5 405	5 828		
Samtliga järnvägar	"	12 996	25 119	26 850	26 543	51 347	53 761		
D. Utgifter.									
<i>Avlöningar.</i>									
<i>Absolut i tusental kr.:</i>									
Statens järnvägar	kr.	.	7 853	7 092	.	15 263	13 641		
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	3 771	3 873	.	7 755	7 833		
" smalspåriga "	"	.	1 209	1 230	.	2 392	2 440		
Samtliga järnvägar	"	.	12 833	12 195	.	25 410	23 914		
Materialförbrukning i tågtnäst.									
<i>Absolut i tusental kr.:</i>									
Statens järnvägar	kr.	.	1 880	1 375	.	3 547	2 621		
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	817	978	.	1 571	1 921		
" smalspåriga "	"	.	259	281	.	529	560		
Samtliga järnvägar	"	.	2 956	2 634	.	5 647	5 102		
<i>Konsumtionspris per ton å utländskt bränsle:</i>									
Statens järnvägar	kr.	.	35	27	.	35	27		
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	27	32	.	27	31		
" smalspåriga "	"	.	35	32	.	35	32		
Samtliga järnvägar	"	.	32	29	.	32	29		
Summa egentliga driftkostnader.									
<i>Absolut i tusental kr.:</i>									
Statens järnvägar	kr.	.	12 449	11 448	.	24 591	22 199		
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	6 807	7 179	.	13 739	14 394		
" smalspåriga "	"	.	2 159	2 228	.	4 441	4 526		
Samtliga järnvägar	"	.	21 415	20 855	.	42 771	41 119		
Summa driftkostnader.									
<i>Absolut i tusental kr.:</i>									
Statens järnvägar	kr.	.	13 912	12 511	.	27 465	24 323		
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	7 940	8 208	.	16 018	16 442		
" smalspåriga "	"	.	2 421	2 491	.	4 965	5 042		
Samtliga järnvägar	"	.	24 278	23 210	.	48 448	45 807		

16 TAB. 2 (forts.). STATISTISKT SAMMANDRAG FÖR FEBRUARI OCH JANUARI—FEBRUARI
MÅNADER ÅREN 1914, 1923 OCH 1924.

		Februari			Januari—februari		
		1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bankm.¹⁾</i>							
Absoluta tal:							
Statens järnvägar	kr.	40 ¹²	87 ¹⁷	74 ⁷⁹	40 ¹²	81 ⁶⁷	70 ²⁸
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	20 ³⁷	47 ²¹	47 ⁰³	20 ³⁷	45 ²⁰	45 ⁵⁴
" smalspåriga	"	11 ⁹⁷	24 ³⁵	24 ⁰⁸	11 ⁹⁷	23 ⁷⁰	23 ⁵¹
Samtliga järnvägar	"	25 ¹⁵	56 ⁸²	52 ¹¹	25 ¹⁵	53 ⁸²	49 ⁷⁰
Relativa tal:							
Statens järnvägar		100 ⁰	217 ³	186 ⁴	100 ⁰	203 ⁶	175 ²
Enskilda normalspåriga järnvägar		100 ⁰	231 ⁸	230 ⁹	100 ⁰	221 ⁹	223 ⁶
" smalspåriga		100 ⁰	203 ⁴	200 ⁸	100 ⁰	198 ⁰	196 ⁴
Samtliga järnvägar		100 ⁰	225 ⁰	207 ²	100 ⁰	214 ⁰	197 ⁶
Utgiftsprocent för summa driftkostnader:							
Statens järnvägar	proc.	.	96 ⁷	84 ³	.	93 ⁹	82 ⁷
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	97 ⁴	90 ¹	.	95 ⁹	88 ⁷
" smalspåriga	"	.	93 ⁵	86 ¹	.	91 ⁹	86 ⁶
Samtliga järnvägar	"	.	96 ⁶	86 ⁵	.	94 ⁴	85 ²
Summa utgifter.²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	17 012	15 611	.	33 665	30 523
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	8 767	9 021	.	17 671	18 064
" smalspåriga	"	.	2 750	2 815	.	5 624	5 692
Samtliga järnvägar	"	.	28 529	27 447	.	56 960	54 279
E. Överskott.							
Nettoinkomst av järnvägsdriften.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 469	+ 2 331	.	+ 1 776	+ 5 076
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 208	+ 903	.	+ 679	+ 2 088
" smalspåriga	"	.	+ 167	+ 404	.	+ 438	+ 783
Samtliga järnvägar	"	.	+ 844	+ 3 638	.	+ 2 893	+ 7 947
<i>Per dag och bankm.¹⁾</i>							
Statens järnvägar	kr.	+ 13 ⁴⁵	+ 2 ⁹⁴	+ 13 ⁹⁴	+ 13 ⁴⁵	+ 5 ²⁸	+ 14 ⁶⁷
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	+ 7 ⁸⁸	+ 1 ²⁴	+ 5 ¹⁷	+ 7 ⁸⁸	+ 1 ⁹²	+ 5 ⁷⁸
" smalspåriga	"	+ 3 ²⁵	+ 1 ⁶⁸	+ 3 ⁹⁰	+ 3 ²⁵	+ 2 ⁰⁹	+ 3 ⁶⁵
Samtliga järnvägar	"	+ 8 ⁷³	+ 1 ⁹⁸	+ 8 ¹⁷	+ 8 ⁷³	+ 3 ²¹	+ 8 ⁰²
Vinst.²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	— 2 632	— 769	.	— 4 424	— 1 123
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	— 617	+ 92	.	— 970	+ 469
" smalspåriga	"	.	— 161	+ 81	.	— 219	+ 136
Samtliga järnvägar	"	.	— 3 410	— 596	.	— 5 613	— 518

¹⁾ För år 1914 saknas hithörande uppgifter, varför de angivna kursiverade siffrorna avse medeltal för hela året.

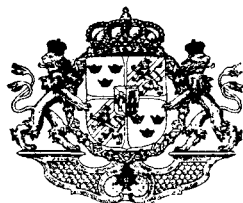
²⁾ Den beräknade räntekostnaden för S. J. är medtagen för såväl 1923 som 1924; jfr not 1 sid. 12.

Allmän anmärkning. Den månatliga redovisningen av järnvägarnas trafik, inkomster och utgifter omfattar samtliga i den officiella årsstatistiken upptagna järnvägar av »allmän betydelse». Statistiken grundar sig på månatliga drift-rapporter, innehållande uppgifter om person- och godstrafikens storlek samt inkomst- och utgiftsredovisning. Avskrivningar resp. avvärtningar till reparations- och förnyelsefond samt skatter m. m. äro beräknade för $\frac{1}{12}$ år, liksom inkomst- och utgiftsräntorna. Inkomster och utgifter, som avse annan verksamhet än järnvägsförelsen, äro ej medtagna i den månatliga redovisningen.

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: 3

1924.



N:r 3.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

INNEHÅLL:

Sammandrag av svenska järnvägars driftrapporter
för mars månad år 1924.

Utkom från trycket den 14 juni 1924.



Pris pr årgång (12 häften) 2 kr. och 50 öre, pr häfte 25 öre.
Prenumeration kan ske i bokhandeln eller å postanstalt.

Tab. 1. Statistisk översikt för mars och

	M a r s				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	63	51	114	115
Trafikerad banlängd km.	5 768	6 018	3 574	9 592	15 360
" " proc.	37.6	39.2	23.2	62.4	100.0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande antal	2 182 297	2 168 609	894 372	3 062 981	5 245 278
Resgodsövertikt m. m. ton	1 281	1 309	407	1 716	2 997
Godstrafik.					
Il- och fraktgods ton	1 221 236	1 324 844	363 040	1 687 884	2 909 120
Fordon, lik m. m. antal	1 486	1 315	222	1 537	3 023
Levande djur "	30 310	54 208	18 187	72 395	102 705
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik kr.	4 266 804	2 660 232	924 090	3 584 322	7 851 126
Posttrafik "	393 464	258 009	93 092	351 101	744 565
Godstrafik "	11 035 417	6 857 990	1 969 543	8 827 533	19 862 950
Extra trafikinkomster "	220 994	139 075	51 866	190 941	411 935
Lok- och vagnhyresaldo "	49 825	21 622	4 448	26 070	75 895
Summa trafikinkomster "	15 966 504	9 936 928	3 043 059	12 979 967	28 946 471
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande inkomster kr.	346 740	128 667	69 115	197 782	544 522
Summa inkomster av järnvägs- driften kr.	16 313 244	10 065 595	3 112 154	13 177 749	29 490 993
Räntor "	—	1 890	1 150	3 040	3 040
Summa bruttoinkomster "	16 313 244	10 067 485	3 113 304	13 180 789	29 494 033
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen kr.	1 915 804	675 958	223 498	897 456	2 813 260
Banavdelningen "	1 478 118	1 148 865	372 692	1 521 557	2 999 675
Trafikavdelningen "	3 614 592	2 702 209	926 664	3 628 873	7 243 465
Maskinavdelningen "	5 540 509	3 082 779	946 603	4 029 382	9 569 891
Lok- och vagnhyresaldo "	—	61 618	15 861	77 479	77 479
Övriga egentliga driftkostnader "	93 761	12 240	4 482	16 722	110 483
Summa egentliga driftkostnader "	12 642 784	7 681 669	2 459 800	10 171 469	22 814 253
Häraf:					
Avlöningar "	6 934 484	4 135 749	1 351 818	5 487 567	12 422 051
Överbyggnaden "	156 537	192 113	89 531	281 644	438 181
Materialförbrukning i tågjänst "	1 355 555	1 021 842	293 845	1 315 687	2 671 242
Materiellens underhåll "	1 506 049	884 879	287 250	1 172 129	2 678 178
Lok- och vagnhyresaldo "	—	61 618	15 861	77 479	77 479
Övriga egentliga driftkostnader "	2 690 159	1 385 468	451 495	1 836 963	4 527 122

januari—mars månader år 1924.

	J a n u a r i — m a r s				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	63	51	114	115
Trafikerad banlängd km.	5 768	6 018	3 574	9 592	15 360
” ” proc.	37.6	39.2	23.2	62.4	100.0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande antal	6 265 266	6 482 743	2 622 886	9 105 629	15 370 895
Resgodsövertikt m. m. ton	4 058	4 000	1 201	5 201	9 259
Godstrafik.					
Il- och fraktt gods ton	3 337 542	3 820 363	1 072 916	4 893 279	8 230 821
Fordon, lik m. m. antal	4 013	3 331	761	4 092	8 105
Lövande djur ”	85 255	139 552	43 716	183 268	268 523
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik kr.	12 573 834	7 888 714	2 674 839	10 563 553	23 137 387
Posttrafik ”	1 130 392	471 414	179 602	651 016	1 781 408
Godstrafik ”	30 103 904	19 418 476	5 720 062	25 138 538	55 242 442
Extra trafikinkomster ”	579 793	429 671	168 777	598 448	1 178 241
Lok- och vagnhyresaldo ”	185 030	62 417	9 596	72 013	257 043
Summa trafikinkomster ”	44 572 953	28 270 692	8 752 876	37 023 568	81 596 521
Diverse med järnvägsdriften sam-					
manhängande inkomster kr.					
	1 139 511	324 753	184 730	509 483	1 648 994
Summa inkomster av järnvägs-					
driften kr.	45 712 464	28 595 445	8 937 606	37 533 051	83 245 515
Räntor ”	—	5 702	3 629	9 331	9 331
Summa bruttoinkomster ”	45 712 464	28 601 147	8 941 235	37 542 382	83 254 846
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen kr.	4 085 087	2 173 117	690 359	2 863 476	6 948 563
Banavdelningen ”	3 878 995	3 115 665	1 032 680	4 148 345	8 027 340
Trafikavdelningen ”	10 444 207	7 804 402	2 518 661	10 323 063	20 767 270
Maskinavdelningen ”	15 919 995	8 791 792	2 726 218	11 518 010	27 438 005
Lok- och vagnhyresaldo ”	—	155 313	41 921	197 234	197 234
Övriga egentliga driftkostnader ”	513 732	35 689	5 568	41 257	554 989
Summa egentliga driftkostnader ”	34 842 016	22 075 978	7 015 407	29 091 385	63 933 401
Härv:					
Avlöningar ”	20 575 832	11 968 633	3 791 269	15 759 902	36 335 734
Överbyggnaden ”	284 209	464 467	253 301	717 768	1 001 977
Materialförbrukning i tågtjänst ”	3 976 081	2 942 950	853 802	3 796 752	7 772 833
Materiellens underhåll ”	4 175 847	2 339 127	792 025	3 131 152	7 306 999
Lok- och vagnhyresaldo ”	—	153 313	41 921	197 234	197 234
Övriga egentliga driftkostnader ”	5 830 047	4 205 488	1 283 089	5 488 577	11 318 624

	M a r s				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	—	31 933	4 767	36 700	36 700
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	1 038 000	820 683	225 650	1 046 333	2 084 333
Skatter..... »	—	148 536	22 166	170 702	170 702
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader	25 668	9 961	2 844	12 805	38 473
Summa diverse med järnvägsdriften sammanshängande kostnader..... kr.	1 063 668	1 011 113	255 427	1 266 540	2 330 268
Summa driftkostnader	13 706 452	8 692 782	2 745 227	11 438 009	25 144 461
Räntor	1) 3 100 000	807 320	322 167	1 129 487	4 229 487
Summa utgifter	16 806 452	9 500 102	3 067 394	12 567 496	29 373 948
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	38	33	71	72
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 768	4 726	2 672	7 398	13 166
c) Nettoinkomst	2 606 792	1 566 055	427 111	1 993 166	4 599 958
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	25	18	43	43
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	1 292	902	2 194	2 194
c) Nettoutgift	—	193 242	60 184	253 426	253 426
Summa nettoinkomst	+ 2 606 792	+ 1 372 813	+ 366 927	+ 1 739 740	+ 4 346 532
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	29	22	51	51
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	3 791	1 851	5 642	5 642
c) Vinst	—	961 615	212 921	1 174 536	1 174 536
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	34	29	63	64
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 768	2 227	1 723	3 950	9 718
c) Förlust..... kr.	493 208	394 232	167 011	561 243	1 054 451
Summa vinst	1) — 493 208	+ 567 383	+ 45 910	+ 613 293	+ 120 065

1) Under räntor upptages för statens järnvägar den *beräknade* räntekostnaden för statens järnvägars andel i statsskulden, ehuru sådan räntekostnad icke upptages i S. J. räkenskaper. Av det av S. J. disponerade statskapitalet utgöres c:a 79 procent av lånemedel varå ränta sålunda beräknas. Av det i enskilda järnvägar investerade kapitalet utgöres blott omkring 50 procent av räntedragande främmande kapital. Ränte- och vinstuppgifterna för statens och enskilda järnvägar äro således ej direkt jämförbara.

	J a n u a r i — m a r s				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden kr.		103 799	14 300	118 099	118 099
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	3 114 100	2 462 051	676 951	3 139 002	6 253 102
Skatter..... " ..	—	452 334	67 748	520 082	520 082
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader kr.	72 901	40 746	13 267	54 013	126 914
Summa diverse med järnvägsdriften sammanshängande kostnader..... kr.	3 187 001	3 058 930	772 266	3 831 196	7 018 197
Summa driftkostnader..... " ..	38 029 017	25 134 908	7 787 673	32 922 581	70 951 596
Räntor " ..	1) 9 300 000	2 429 280	971 968	3 401 248	12 701 248
Summa utgifter " ..	47 329 017	27 564 188	8 759 641	36 323 829	83 652 846
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar 1		39	29	68	69
b) Trafikerad banlängd km.	5 768	4 559	2 425	6 984	12 752
c) Nettoinkomst kr.	7 683 447	3 982 766	1 277 459	5 260 225	12 943 672
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar —		24	22	46	46
b) Trafikerad banlängd km.	—	1 459	1 149	2 608	2 608
c) Nettoutgift kr.	—	522 229	127 526	649 755	649 755
Summa nettoinkomst kr.	+ 7 683 447	+ 3 460 537	+ 1 149 933	+ 4 610 470	+ 12 293 917
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar —		25	19	44	44
b) Trafikerad banlängd km.	—	3 747	1 924	5 671	5 671
c) Vinst kr.	—	2 161 034	635 869	2 796 903	2 796 903
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar 1		38	32	70	71
b) Trafikerad banlängd km.	5 768	2 271	1 650	3 921	9 689
c) Förlust kr.	1 616 553	1 124 075	454 275	1 578 350	3 194 903
Summa vinst kr.	1) - 1 616 553	+ 1 036 959	+ 181 594	+ 1 218 553	— 398 000

1) Se anm. å vidstående sida.

Tab. 2. Statistiskt sammandrag för mars och januari—mars
månader åren 1914, 1923 och 1924.

	Mars			Januari—mars		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
A. Järnvägar och banlängd.						
Trafikerad banlängd.						
Statens järnvägar..... km.	4 761	5 700	5 768	4 761	5 700	5 768
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	6 275	6 006	6 018	6 275	6 006	6 018
” smalspåriga..... ”	3 241	3 551	3 574	3 241	3 551	3 574
Samtliga järnvägar..... ”	14 277	15 257	15 360	14 277	15 257	15 360
B. Trafik.						
Resande i tusental.						
Statens järnvägar..... antal	1 923	2 142	2 182	5 483	6 045	6 265
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	2 306	2 059	2 169	6 679	6 338	6 483
” smalspåriga..... ”	845	900	894	2 403	2 670	2 623
Samtliga järnvägar..... ”	5 074	5 101	5 245	14 565	15 053	15 371
Il- och fraktgods i tusental ton.						
Statens järnvägar..... ton	1 356	1 247	1 221	3 713	3 294	3 338
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	1 787	1 150	1 325	4 714	3 200	3 820
” smalspåriga..... ”	449	360	363	1 201	931	1 073
Samtliga järnvägar..... ”	3 592	2 757	2 909	9 628	7 425	8 231
C. Inkomster.						
Persontrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	2 096	5 226	4 267	6 177	13 942	12 574
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	1 391	2 923	2 660	4 106	8 308	7 889
” smalspåriga..... ”	460	1 056	924	1 326	2 964	2 674
Samtliga järnvägar..... ”	3 947	9 205	7 851	11 609	25 214	23 137
Godstrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	5 457	11 330	11 035	14 857	29 861	30 104
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	3 837	6 325	6 858	10 134	16 911	19 418
” smalspåriga..... ”	916	2 008	1 970	2 406	5 183	5 720
Samtliga järnvägar..... ”	10 210	19 663	19 863	27 397	51 955	55 242
Summa trafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	7 824	17 199	15 966	21 821	45 635	44 573
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	5 439	9 618	9 937	14 855	26 110	28 271
” smalspåriga..... ”	1 454	3 213	3 043	3 957	8 492	8 753
Samtliga järnvägar..... ”	14 717	30 030	28 946	40 633	80 237	81 597
<i>Per dag och bankm.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	53.01	97.33	89.30	50.93	88.96	84.92
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	27.96	51.66	53.26	26.30	48.30	51.62
” smalspåriga..... ”	14.47	29.19	27.47	13.57	26.57	26.91
Samtliga järnvägar..... ”	35.25	63.19	60.79	31.62	58.43	58.38
Summa inkomster av järnvägsdriften.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	7 854	17 557	16 313	21 910	46 798	45 712
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	5 499	9 748	10 066	15 034	26 445	28 596
” smalspåriga..... ”	1 484	3 285	3 112	4 046	8 688	8 938
Samtliga järnvägar..... ”	14 837	30 590	29 491	40 990	81 931	83 246

TAB. 2 (forts.). STATISTISKT SAMMANDRAG FÖR MARS OCH JANUARI—MARS
MÅNADER ÅREN 1914, 1923 OCH 1924.

		Mars			Januari—mars		
		1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bankm:</i>							
Absoluta tal:							
Statens järnvägar	kr.	53 21	99 36	91 23	51 13	91 22	87 09
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	28 27	52 56	53 96	26 62	48 92	52 22
" smalspåriga	"	14 77	29 84	28 09	13 87	27 18	27 48
Samtliga järnvägar	"	33 52	64 68	61 94	31 90	59 67	59 56
Relativa tal:							
Statens järnvägar		100 0	186 7	171 5	100 0	178 4	170 5
Enskilda normalspåriga järnvägar		100 0	185 2	190 9	100 0	183 8	196 2
" smalspåriga		100 0	202 0	190 2	100 0	196 0	198 1
Samtliga järnvägar		100 0	193 0	184 8	100 0	187 1	186 7
Summa bruttointkomster.							
<i>Absolut i tusental kr.:</i>							
Statens järnvägar	kr.	7 854	17 557	16 313	21 910	46 798	45 712
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	5 679	9 750	10 067	15 573	26 451	28 601
" smalspåriga	"	1 500	3 287	3 114	4 693	8 691	8 942
Samtliga järnvägar	"	15 033	30 594	29 494	41 576	81 940	83 255
D. Utgifter.							
Avlöningar.							
<i>Absolut i tusental kr.:</i>							
Statens järnvägar	kr.	.	7 770	6 934	.	23 034	20 576
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	4 110	4 136	.	11 864	11 969
" smalspåriga	"	.	1 287	1 352	.	3 679	3 791
Samtliga järnvägar	"	.	13 167	12 422	.	38 577	36 336
Materialförbrukning i tåg tjänst.							
<i>Absolut i tusental kr.:</i>							
Statens järnvägar	kr.	.	1 863	1 356	.	5 410	3 976
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	842	1 022	.	2 413	2 943
" smalspåriga	"	.	286	293	.	815	854
Samtliga järnvägar	"	.	2 991	2 671	.	8 638	7 773
<i>Konsumtionspris per ton å utländskt bränsle:</i>							
Statens järnvägar	kr.	.	40	27	.	37	27
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	33	32	.	29	32
" smalspåriga	"	.	36	32	.	35	32
Samtliga järnvägar	"	.	37	29	.	33	29
Summa egentliga driftkostnader.							
<i>Absolut i tusental kr.:</i>							
Statens järnvägar	kr.	.	12 779	12 643	.	37 370	34 842
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	7 639	7 681	.	21 378	22 076
" smalspåriga	"	.	2 599	2 490	.	7 040	7 015
Samtliga järnvägar	"	.	23 017	22 814	.	65 788	63 933
Summa driftkostnader.							
<i>Absolut i tusental kr.:</i>							
Statens järnvägar	kr.	.	14 228	13 706	.	41 693	38 029
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	8 791	8 693	.	24 809	25 135
" smalspåriga	"	.	2 859	2 745	.	7 824	7 788
Samtliga järnvägar	"	.	25 878	25 144	.	74 326	70 952

		Mars			Januari—mars		
		1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bankm.¹⁾</i>							
Absoluta tal:							
Statens järnvägar	kr.	40 12	80 52	76 65	40 12	81 27	72 45
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	20 37	47 22	46 60	20 37	45 90	45 90
" smalspåriga "	"	11 97	25 97	24 78	11 97	24 48	23 95
Samtliga järnvägar	"	25 15	54 71	52 81	25 15	54 13	50 76
Relativa tal:							
Statens järnvägar		100 0	200 7	191 1	100 0	202 6	180 6
Enskilda normalspåriga järnvägar		100 0	231 8	228 8	100 0	225 3	225 3
" smalspåriga "		100 0	217 0	207 0	100 0	204 5	200 1
Samtliga järnvägar		100 0	217 5	210 0	100 0	215 2	201 8
<i>Utgiftsprocent för summa driftkostnader:</i>							
Statens järnvägar	proc.	.	81 0	84 0	.	89 1	83 2
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	90 2	86 4	.	93 8	87 9
" smalspåriga "	"	.	87 0	88 2	.	90 0	87 1
Samtliga järnvägar	"	.	84 6	85 3	.	90 7	85 2
Summa utgifter. ²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	17 328	16 806	.	50 993	47 329
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	9 625	9 500	.	27 295	27 564
" smalspåriga "	"	.	3 189	3 068	.	8 814	8 760
Samtliga järnvägar	"	.	30 142	29 374	.	87 102	83 653
E. Överskott.							
Nettoinkomst av järnvägsdriften.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 3 329	+ 2 607	.	+ 5 105	+ 7 683
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 957	+ 1 373	.	+ 1 636	+ 3 461
" smalspåriga "	"	.	+ 426	+ 367	.	+ 864	+ 1 150
Samtliga järnvägar	"	.	+ 4 712	+ 4 347	.	+ 7 605	+ 12 294
<i>Per dag och bankm.¹⁾</i>							
Statens järnvägar	kr.	+ 13 45	+ 18 84	+ 14 58	+ 13 45	+ 9 95	+ 14 64
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	+ 7 88	+ 5 14	+ 7 36	+ 7 88	+ 3 03	+ 6 32
" smalspåriga "	"	+ 3 25	+ 3 87	+ 3 31	+ 3 25	+ 2 70	+ 3 54
Samtliga järnvägar	"	+ 8 73	+ 9 96	+ 9 13	+ 8 73	+ 5 54	+ 8 80
Vinst. ²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 229	— 493	.	— 4 195	— 1 617
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 126	+ 567	.	— 844	+ 1 087
" smalspåriga "	"	.	+ 97	+ 46	.	— 123	+ 182
Samtliga järnvägar	"	.	+ 452	+ 120	.	— 5 162	— 398

¹⁾ För år 1914 saknas hithörande uppgifter, varför de angivna kursiverade siffrorna avse medeltal för hela året.²⁾ Den beräknade räntekostnaden för S. J. är medtagen för såväl 1923 som 1924; jfr not 1 sid. 20.

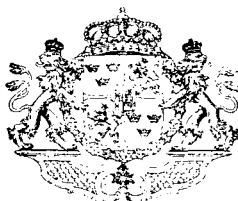
Allmän anmärkning. Den månatliga redovisningen av järnvägarnas trafik, inkomster och utgifter omfattar samtliga i den officiella årsstatistiken upptagna järnvägar av allmän betydelse. Statistiken grundar sig på månatliga drift-rapporter, innehållande uppgifter om person- och godstrafikens storlek samt inkomst- och utgiftsredovisning. Avskrivningar resp. avsättningar till reparations- och förnyelsefond samt skatter m. m. äro beräknade för 1/12 år, likaså inkomst- och utgiftsantorna. Inkomster och utgifter, som avse annan verksamhet än järnvägsförelsen, äro ej medtagna i den månatliga redovisningen.



STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: 4

1924.



N:r 4.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

INNEHÅLL:

1. Sammandrag av svenska järnvägars driftrapporter för april månad år 1924.
 2. Å Statens järnvägar transporterat vagnslastgods januari—mars månader år 1924.
-

Utkom från trycket den 15 juli 1924.



Pris pr årgång (12 häften) 2 kr. och 50 öre, pr häfte 25 öre.
Prenumeration kan ske i bokhandeln eller å postanstalt.

Tab. 1. Statistisk översikt för april och

	A p r i l				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	63	51	114	115
Trafikerad banlängd	5 768	6 018	3 574	9 592	15 360
" " proc.	37.6	39.2	23.2	62.4	100.0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande	2 292 071	2 297 573	961 082	3 258 655	5 550 726
Resgodsöversikt m. m.	1 217	1 264	405	1 669	2 886
Godstrafik.					
Il- och fraktgods	1 243 722	1 416 605	404 310	1 820 915	3 064 637
Fordon, lik m. m.	1 749	1 557	292	1 849	3 598
Levande djur	31 713	51 812	14 673	66 485	98 198
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik	4 937 473	2 927 329	1 026 883	3 954 212	8 891 685
Posttrafik	374 841	188 604	77 317	265 921	640 762
Godstrafik	10 842 754	7 092 340	2 074 374	9 166 714	20 009 468
Extra trafikinkomster	207 700	148 238	64 374	212 612	420 312
Lok- och vagnhyresaldo	89 988	23 392	3 293	26 685	116 673
Summa trafikinkomster	16 452 756	10 379 903	3 246 241	13 626 144	30 078 900
Diverse med järnvägsdriften sam-					
manhängande inkomster					
Summa inkomster av järnvägs-	463 771	80 473	66 912	147 385	611 156
driften	16 916 527	10 460 376	3 313 153	13 773 529	30 690 056
Räntor	—	2 435	971	3 406	3 406
Summa bruttoinkomster	16 916 527	10 462 811	3 314 124	13 776 935	30 693 462
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen	1 101 030	459 942	200 521	640 463	1 741 493
Banavdelningen	1 416 265	1 239 222	459 180	1 698 402	3 114 667
Trafikavdelningen	3 873 859	2 468 470	818 016	3 286 486	7 160 345
Maskinavdelningen	5 088 456	2 986 972	949 187	3 936 159	9 024 615
Lok- och vagnhyresaldo	—	60 243	14 150	74 393	74 393
Övriga egentliga driftkostnader	341 602	12 007	1 453	13 460	355 062
Summa egentliga driftkostnader	11 821 212	7 206 856	2 442 507	9 649 363	21 470 575
Härav:					
Avlöningar	7 130 724	3 858 627	1 235 710	5 094 337	12 225 061
Överbyggnaden	174 186	279 676	174 885	454 561	628 747
Materialförbrukning i tågjänst	1 202 434	902 007	267 726	1 169 733	2 372 167
Materiellens underhåll	1 205 576	854 061	311 695	1 165 756	2 371 332
Lok- och vagnhyresaldo	—	60 243	14 150	74 393	74 393
Övriga egentliga driftkostnader	2 108 292	1 252 242	438 341	1 690 583	3 798 875

	A p r i l				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	—	31 883	4 766	36 649	36 649
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	1 038 000	882 684	225 651	1 108 335	2 146 335
Skatter	—	148 109	21 273	169 382	169 382
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader	42 714	13 322	— 2 288	11 034	53 748
Summa diverse med järnvägsdriften sammanslående kostnader..... kr.	1 080 714	1 075 998	249 402	1 325 400	2 406 114
Summa driftkostnader	12 901 926	8 282 854	2 691 909	10 974 763	23 876 689
Räntor	1) 3 100 000	807 706	331 278	1 138 984	4 238 984
Summa utgifter	16 001 926	9 090 560	3 023 187	12 113 747	28 115 673
 E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	52	38	90	91
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 768	5 663	2 942	8 605	14 373
c) Nettoinkomst	4 014 601	2 248 848	692 849	2 941 697	6 956 298
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	11	13	24	24
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	355	632	987	987
c) Nettoutgift	—	71 326	71 605	142 931	142 931
Summa nettoinkomst	+ 4 014 601	+ 2 177 522	+ 621 244	+ 2 798 766	+ 6 813 967
 Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	43	29	72	73
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 768	5 085	2 461	7 546	13 314
c) Vinst	914 601	1 497 092	456 269	1 953 361	2 867 962
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	—	20	22	42	42
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	933	1 113	2 046	2 046
c) Förlust	—	124 841	165 332	290 173	290 173
Summa vinst	1) + 914 601	+ 1 372 251	+ 290 937	+ 1 663 188	+ 2 577 789

¹⁾ Under räntor upptages för statens järnvägar den beräknade räntekostnaden för statens järnvägars andel i statsskulden, ehuru sådan räntekostnad icke upptages i S. J. räkenskaper. Av det av S. J. disponerade statskapitalet utgöres ca 79 procent av lånemedel varå ränta sålunda beräknas. Av det i enskilda järnvägar investerade kapital utgöres blott omkring 50 procent av räntedragande främmande kapital. Ränte- och vinstuppgifterna för statens och enskilda järnvägar äro således ej direkt jämförbara.

J a n u a r i — a p r i l					
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	kr.	135 682	19 066	154 748	154 748
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond ..	kr. 4 152 100	3 344 735	902 602	4 247 337	8 399 437
Skatter	—	600 443	89 021	689 464	689 464
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader	kr. 115 615	54 068	10 979	65 047	180 662
Summa diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader	kr. 4 267 715	4 134 928	1 021 668	5 156 596	9 424 311
Summa driftkostnader	» 50 930 943	33 417 762	10 479 582	43 897 344	94 828 287
Räntor	» 12 400 000	3 236 986	1 303 246	4 540 232	16 940 232
Summa utgifter	» 63 330 943	36 654 748	11 782 828	48 437 576	111 768 519
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	42	32	74	75
b) Trafikerad banlängd	km. 5 768	4 828	2 666	7 494	13 262
c) Nettoinkomst	kr. 11 698 048	6 011 450	1 900 285	7 911 735	19 609 783
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	21	19	40	40
b) Trafikerad banlängd	km. —	1 190	908	2 098	2 098
c) Nettoutgift	kr. —	373 391	129 108	502 499	502 499
Summa nettoinkomst	kr. + 11 698 048	+ 5 638 059	+ 1 771 177	+ 7 409 236	+ 19 107 284
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	30	22	52	52
b) Trafikerad banlängd	km. —	3 916	2 120	6 036	6 036
c) Vinst	kr. —	3 495 057	1 006 025	4 501 082	4 501 082
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	33	29	62	63
b) Trafikerad banlängd	km. 5 768	2 102	1 454	3 556	9 324
c) Förlust	kr. 701 952	1 085 847	533 494	1 619 341	2 321 293
Summa vinst	kr. 1 - 701 952	+ 2 409 210	+ 472 531	+ 2 881 741	+ 2 179 789

1) Se anm. å vidstående sida.

**Tab. 2. Statistiskt sammandrag för april och januari—april
månader åren 1914, 1923 och 1924.**

		April			Januari—april		
		1914	1923	1924	1914	1923	1924
A. Järnvägar och banlängd.							
Trafkerad banlängd.							
Statens järnvägar	km.	4 761	5 700	5 768	4 761	5 700	5 768
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	6 275	6 006	6 018	6 275	6 006	6 018
" smalspåriga	"	3 241	3 551	3 574	3 241	3 551	3 574
Samtliga järnvägar	"	14 277	15 257	15 360	14 277	15 257	15 360
B. Trafik.							
Resande i tusental.							
Statens järnvägar	antal	2 208	2 010	2 292	7 691	8 055	8 557
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	2 508	2 177	2 298	9 187	8 515	8 781
" smalspåriga	"	926	845	961	3 329	3 516	3 581
Samtliga järnvägar	"	5 642	5 032	5 551	20 207	20 086	20 922
II- och fraktgods i tusental ton.							
Statens järnvägar	ton	1 268	1 049	1 244	4 981	4 429	4 581
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	1 654	1 234	1 417	6 368	4 434	5 237
" smalspåriga	"	430	360	404	1 631	1 290	1 477
Samtliga järnvägar	"	3 352	2 643	3 065	12 980	10 153	11 295
C. Inkomster.							
Persontrafikinkomster.							
<i>Absolut i tusental kr.:</i>							
Statens järnvägar	kr.	2 408	4 786	4 938	8 585	18 729	17 511
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	1 663	2 861	2 927	5 769	11 108	10 816
" smalspåriga	"	526	958	1 027	1 852	3 922	3 702
Samtliga järnvägar	"	4 597	8 545	8 892	16 206	33 759	32 029
Godstrafikinkomster.							
<i>Absolut i tusental kr.:</i>							
Statens järnvägar	kr.	5 092	9 785	10 843	19 949	39 645	40 947
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	3 561	6 285	7 092	13 695	23 196	26 511
" smalspåriga	"	917	1 989	2 074	3 323	7 172	7 791
Samtliga järnvägar	"	9 570	18 059	20 009	36 967	70 013	75 252
Summa trafikinkomster.							
<i>Absolut i tusental kr.:</i>							
Statens järnvägar	kr.	7 771	15 207	16 453	29 592	60 842	61 026
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	5 434	9 457	10 380	20 289	35 567	38 656
" smalspåriga	"	1 522	3 078	3 246	5 479	11 570	11 969
Samtliga järnvägar	"	14 727	27 742	30 079	55 360	107 979	111 653
<i>Per dag och bankm.:</i>							
Statens järnvägar	kr.	54 41	88 93	95 08	51 80	88 95	87 44
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	28 87	52 49	57 49	26 94	49 35	53 08
" smalspåriga	"	15 65	28 89	30 27	14 09	27 15	27 75
Samtliga järnvägar	"	98 93	170 31	182 84	92 83	165 45	168 27
Summa inkomster av järnvägsdriften.							
<i>Absolut i tusental kr.:</i>							
Statens järnvägar	kr.	7 800	15 633	16 917	29 710	62 431	62 629
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	5 493	9 544	10 460	20 527	35 989	39 056
" smalspåriga	"	1 551	3 139	3 313	5 597	11 827	12 251
Samtliga järnvägar	"	14 844	28 316	30 690	55 834	110 247	113 936

	April			Januari—april		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bankm:</i>						
Absoluta tal:						
Statens järnvägar..... kr.	54 61	91 42	97 76	52 00	91 27	89 74
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	29 18	52 97	57 94	27 26	49 93	53 64
» smalspåriga ».....	15 95	29 47	30 90	14 39	27 76	28 33
Samtliga järnvägar.....	34 66	61 86	66 60	32 59	60 22	61 30
Relativa tal:						
Statens järnvägar.....	100 0	167 4	179 0	100 0	175 5	172 6
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	100 0	181 5	198 6	100 0	183 2	196 8
» smalspåriga ».....	100 0	184 8	193 7	100 0	192 9	196 9
Samtliga järnvägar.....	100 0	178 5	192 2	100 0	184 8	188 1
Summa bruttointkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	7 800	15 634	16 917	29 710	62 431	62 629
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	5 672	9 546	10 462	21 245	35 997	39 064
» smalspåriga ».....	1 566	3 139	3 314	5 659	11 831	12 255
Samtliga järnvägar.....	15 038	28 319	30 693	56 614	110 259	113 948
D. Utgifter.						
Avlöningar.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	7 755	7 131	.	30 788	27 707
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	.	3 865	3 858	.	15 729	15 827
» smalspåriga ».....	.	1 248	1 236	.	4 927	5 027
Samtliga järnvägar.....	.	12 868	12 225	.	51 444	48 561
Materialförbrukning i tågtjänst.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	1 546	1 202	.	6 956	5 179
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	.	815	902	.	3 229	3 845
» smalspåriga ».....	.	252	268	.	1 067	1 121
Samtliga järnvägar.....	.	2 613	2 372	.	11 252	10 145
<i>Konsumtionspris per ton å utländskt bränsle:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	40	27	.	38	27
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	.	33	32	.	30	32
» smalspåriga ».....	.	35	32	.	35	32
Samtliga järnvägar.....	.	37	29	.	34	29
Summa egentliga driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	12 907	11 821	.	50 277	46 663
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	.	7 171	7 207	.	28 549	29 283
» smalspåriga ».....	.	2 490	2 443	.	9 530	9 458
Samtliga järnvägar.....	.	22 568	21 471	.	88 356	85 404
Summa driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	14 364	12 902	.	56 057	50 931
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	.	8 304	8 283	.	33 113	33 418
» smalspåriga ».....	.	2 751	2 692	.	10 574	10 479
Samtliga järnvägar.....	.	25 419	23 877	.	99 744	94 828

		April			Januari—april		
		1914	1923	1924	1914	1923	1924
Per dag och bankm. ¹⁾							
Absoluta tal:							
Statens järnvägar	kr.	40 12	84 00	74 56	40 12	81 95	72 97
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	20 37	46 09	45 88	20 37	45 94	45 89
" smalspåriga	"	11 97	25 82	25 11	11 97	24 81	24 23
Samtliga järnvägar	"	25 15	55 54	51 82	25 15	54 48	51 02
Relativa tal:							
Statens järnvägar		100 0	209 4	185 8	100 0	204 3	181 9
Enskilda normalspåriga järnvägar		100 0	226 3	225 2	100 0	225 5	225 3
" smalspåriga		100 0	215 7	209 8	100 0	207 3	202 4
Samtliga järnvägar		100 0	220 8	206 0	100 0	216 6	202 9
Utgiftsprocent för summa driftkostnader:							
Statens järnvägar	proc.	.	91 9	76 3	.	89 8	81 3
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	87 0	79 2	.	92 0	85 6
" smalspåriga	"	.	87 6	81 3	.	89 4	85 5
Samtliga järnvägar	"	.	89 8	77 8	.	90 5	83 2
Summa utgifter. ²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	17 464	16 002	.	68 457	63 331
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	9 136	9 090	.	36 432	36 655
" smalspåriga	"	.	3 080	3 023	.	11 893	11 783
Samtliga järnvägar	"	.	29 680	28 115	.	116 782	111 769
E. Överskott.							
Nettoinkomst av järnvägsdriften.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 1 270	+ 4 015	.	+ 6 374	+ 11 698
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 1 239	+ 2 177	.	+ 2 876	+ 5 638
" smalspåriga	"	.	+ 388	+ 621	.	+ 1 252	+ 1 772
Samtliga järnvägar	"	.	+ 2 897	+ 6 813	.	+ 10 502	+ 19 108
Per dag och bankm. ¹⁾							
Statens järnvägar	kr.	+ 13 46	+ 7 43	+ 23 20	+ 13 46	+ 9 32	+ 16 76
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	+ 7 88	+ 6 88	+ 12 06	+ 7 88	+ 3 99	+ 7 74
" smalspåriga	"	+ 3 26	+ 3 64	+ 5 79	+ 3 26	+ 2 94	+ 4 10
Samtliga järnvägar	"	+ 8 73	+ 6 33	+ 14 79	+ 8 73	+ 5 74	+ 10 26
Vinst. ²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	— 1 830	+ 915	.	— 6 026	— 702
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 409	+ 1 372	.	— 435	+ 2 409
" smalspåriga	"	.	+ 59	+ 291	.	— 62	+ 472
Samtliga järnvägar	"	.	— 1 362	+ 2 578	.	— 6 523	+ 2 179

¹⁾ För år 1914 saknas hithörande uppgifter, varför de angivna kursiverade siffrorna avse medeltal för hela året.²⁾ Den beräknade räntekostnaden för S. J. är medtagen för såväl 1923 som 1924; jfr not 1 sid. 28.

Allmän anmärkning. Den månatliga redovisningen av järnvägarnas trafik, inkomster och utgifter omfattar samtliga i den officiella årsstatistiken upptagna järnvägar av »allmän betydelse». Statistiken grundar sig på månatliga drift-rapporter, innehållande uppgifter om person- och godstrafikens storlek samt inkomst- och utgiftsredovisning. Avskrivningar resp. avsättningar till reparations- och förnyelsefond samt skatter m. m. äro beräknade för 1/12 år, likaså inkomst- och utgiftsräntorna. Inkomster och utgifter, som avse annan verksamhet än järnvägsrörelsen, äro ej medtagna i den månatliga redovisningen.

Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods
januari—mars månader år 1924.

(Preliminära uppgifter.)

Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods januari—mars månader
(Preliminära)

Ordningssnummer	Varuslag	1	2	3	4	5	6
		Januari—mars					
		1924	1923	1922	Ökning (+) eller minskning (—)		
					mot 1923	mot 1922	
							%
T o n							
1	Mjolk.....	8 973	9 068	6 919	—	1·0	+ 29·7
2	Smör, margarin, ost, ägg.....	11 726	9 133	8 120	+	28·4	+ 44·4
3	Kött, fläsk, talg, flott m. m.	14 777	11 697	12 932	+	26·3	+ 14·3
4	Sill och strömming, färsk eller saltad	16 670	13 441	13 592	+	24·0	+ 22·6
5	Fisk, andra slag, kräftor m. m.	921	1 076	1 475	—	14·4	— 37·6
6	Havre, majs.....	59 951	30 369	38 985	+	97·4	+ 53·8
7	Råg, korn, vete, arter m. m.	50 614	42 913	55 706	+	17·9	— 9·1
8	Mjöl, gryn, bröd.....	69 323	53 369	51 899	+	29·9	+ 33·6
9	Hö och halm.....	55 330	58 985	28 610	—	6·2	+ 93·4
10	Kraftfoder, melass.....	59 106	37 767	31 917	+	56·5	+ 85·2
11	Vitbetor och vitbetsmassa.....	—	111	25	—	—	—
12	Potatis, rovor, vitkål m. m.	13 629	7 982	14 842	+	70·7	— 8·2
13	Frukt, bär, trädgårdsulster, frö	12 142	6 036	13 503	+	101·2	— 10·1
14	Socker, sirap.....	40 850	34 897	39 250	+	17·1	+ 4·1
15	Specerier, tobak.....	8 122	5 255	7 186	+	54·6	+ 13·0
16	Drycker.....	11 438	8 311	10 548	+	37·6	+ 8·4
17	Spånadsännen.....	6 409	5 600	4 981	+	14·4	+ 28·7
18	Garn, tågvirke, vävnader m. m.	7 105	3 843	3 604	+	84·9	+ 97·1
19	Hudar, hår, ben m. m. och fabrikat därav ..	11 499	7 779	8 031	+	47·8	+ 43·2
20	Trä: Utländskt alla slag, inhemskt lövträ (utom asp och ved).....	12 467	13 534	8 229	—	7·9	+ 51·5
21	» Aspvirke.....	18 213	16 734	11 293	+	8·8	+ 61·3
22	» Ved till bränsle.....	200 348	164 844	174 471	+	21·5	+ 14·8
23	» Rundtimmer, master, spiror o. dyl.	108 395	82 405	40 701	+	31·5	+ 166·3
24	» Pappersved (trämasseved).....	98 063	58 296	45 281	+	68·2	+ 116·6
25	» Gruvstötter (pitprops).....	38 125	45 003	14 630	—	15·3	+ 160·6
26	» Bjälkar, sparrar, syllar.....	18 507	19 972	12 398	—	7·3	+ 49·3
27	» Plankor, bräder o. dyl.	185 668	185 062	149 088	+	0·3	+ 24·5
28	» Ej specificerat samt träavfall.....	40 744	21 027	25 726	+	93·8	+ 58·4
29	Arbeten av trä (möbler, snickerivaror m. m.)..	10 946	8 798	6 371	+	24·4	+ 71·8
30	Tändstickor.....	7 917	7 079	7 426	+	11·8	+ 6·6
31	Fordon, båtar och flygmaskiner (taxerat såsom frakt- eller ilgods).....	1 680	1 102	1 749	+	52·5	— 3·9
32	Trämassa, torr.....	56 566	19 060	40 722	+	196·8	+ 38·9
33	» våt.....	45 523	11 446	26 829	+	297·7	+ 69·7
34	Papp och papper samt arbeten därav.....	86 934	65 624	48 998	+	32·5	+ 77·4
35	Malmer, utom lapplandsmaln.....	72 561	35 011	28 461	+	107·3	+ 154·9
36	Stenkol, brunkol, koks.....	269 032	159 243	169 074	+	68·9	+ 59·1
37	Träkol.....	81 214	51 260	28 293	+	58·4	+ 187·0
38 a	Bräntorv, torvpulver och torvbriketter.....	12 807	11 305	10 393	+	13·3	+ 23·2
38 b	Övriga torvprodukter.....	17 777	24 706	20 369	—	28·0	— 12·7
39	Sten, oarbetad.....	46 236	53 351	30 340	—	13·3	+ 52·4
40	» arbetad.....	2 240	6 394	2 866	—	65·0	— 21·8

är 1924 i jämförelse med motsvarande uppgifter för åren 1923 och 1922.
(uppgifter.)

Ordningsnummer	1	2	3	4	5	6
	Varuslag	Januari—mars				
		1924	1923	1922	Ökning (+) eller minskning (—)	
					mot 1923	mot 1922
					T o n	
41	Kvarts, fältspat och andra mineralier	2 685	2 303	2 785	+ 16·6	— 3·6
42	Lera, grus, murkalk	31 979	34 104	22 683	— 6·2	+ 41·0
43	Tegel och lervaror	56 673	63 586	37 075	— 10·9	+ 52·9
44	Cement, gips, asfalt	14 812	19 090	13 871	— 22·4	+ 6·8
45	Glas, porslin, fajans, kakel	9 689	10 250	9 371	— 5·5	+ 3·4
46	Tjära, tjäroljor och andra torrdestillations- produkter	5 264	6 233	7 191	— 15·5	— 26·8
47	Oljor (utom till föregående grupp hänförliga), gummi, hartser m. m.	24 085	19 167	17 574	+ 25·7	+ 37·0
48	Kalk, för jordbrukets behov	52 315	46 988	49 860	+ 11·3	+ 4·9
49	Gödningsämnena, andra slag	59 571	60 961	46 155	— 2·3	+ 29·1
50	Färger, färgnings- och garvämnen, bark	2 816	2 519	2 210	+ 11·8	+ 27·4
51	Kemikalier grupp a.	24 857	18 924	19 831	+ 31·4	+ 25·3
52	” ” b.	6 936	5 185	6 875	+ 33·8	+ 0·9
53	Järn och stål: Tackjärn, göt. smältstycken, skrot	61 603	48 206	31 298	+ 27·8	+ 96·8
54	” ” ” Grövre arbeten	106 942	53 394	53 711	+ 100·3	+ 99·1
55	” ” ” Finare ”	13 733	9 827	11 954	+ 39·7	+ 14·9
56	Metaller, andra än järn och stål samt arbeten därav	6 560	3 276	5 056	+ 100·2	+ 29·7
57	Maskiner, apparater, redskap	17 025	16 389	17 416	+ 3·9	— 2·2
58	För försvarsverkets räkning	3 663	3 747	3 162	— 2·2	+ 15·8
59	För statens järnvägsbyggnader (nya statsbane- byggnader)	1 647	2 557	1 608	— 35·6	+ 2·4
60	Ej specificerade varor	14 973	14 846	17 380	+ 0·9	— 13·8
	Summa vagnslastgods utom lapplandsmaln	2 408 376	1 850 440	1 632 899	+ 30·2	+ 47·5
61	Lapplandsmaln	693 505	1 282 601	817 598	— 45·9	— 15·2
	Summa vagnslastgods och lapplandsmaln	3 101 881	3 133 041	2 450 497	— 1·0	+ 26·6

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Offentliggjorda häften den 15 juli 1924 av:

1. Bidrag till Sverges officiella statistik.

La. Statens järnvägstrafik åren 1862—1910.

Bihang:

Statens järnvägars fraktgodstrafik år 1904.

Transporter av fraktgods å statens järnvägar i egen och samtrafik samt i viss samtrafik å andra trafikleder år 1905.

Statens järnvägars transporter av vagnslastgods, åkdon m. m. samt levande djur år 1906.

Vagnslastgodstrafiken å statens järnvägar åren 1907—1910.

Utredning angående kostnaderna för införandet av torv såsom lokomotivbränsle vid statens järnvägar år 1909.

Redogörelse för ångfärjeförbindelsen Trälleborg—Sassnitz år 1909.

Utredningar angående Riksgränsbanans elektrifiering år 1910.

Ny rullande materiell vid statens järnvägar år 1910.

Lbm. Allmän svensk järnvägsstatistik åren 1878—1910.

2. Sverges officiella statistik.

Statens järnvägar åren 1911—1922.

Bihang:

Ny rullande materiell vid statens järnvägar åren 1911, 1914 och 1916.

Vagnslastgodstrafiken å statens järnvägar åren 1913, 1916 och 1919

Allmän järnvägsstatistik åren 1911—1922.

Bihang:

Statistiskt sammandrag för åren 1881—1915.

3. Järnvägsstatistiska meddelanden.

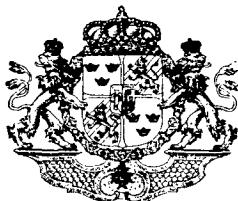
Årg. 1912—1923, 1924 häften 1—4 samt »Extrahäfte I» innehållande: »Järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924 i vissa för avvägandet av ny taxa för Statens järnvägar betydelsefulla frågor jämte utdrag av Järnvägsrådets protokoll» och »Extrahäfte II» innehållande: »Avgivna utlåtanden av Kungl. Järnvägsstyrelsen, Statskontoret, Riksgäldskontoret och Svenska Järnvägsföreningen över Järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924.



STATISTISKA MEDDELANDE

Ser. D. Band XIII: 5

1924.



N:r 5.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

INNEHÅLL:

1. Sammandrag av svenska järnvägars driftrapporter
för maj månad år 1924.
-

Utkom från trycket den 13 augusti 1924.



Pris pr årgång (12 häften) 2 kr. och 50 öre, pr häfte 25 öre.
Prenumeration kan ske i bokhandeln eller å postanstalt.

januari—maj månader år 1924.

	J a n u a r i — m a j				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	63	51	114	115
Trafikerad banlängd	5 768	6 018	3 574	9 592	15 360
” ” proc.	37.6	39.2	23.2	62.4	100.0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande antal	10 785 665	10 912 214	4 405 536	15 317 750	26 103 415
Resgodsövertikt m. m. ton	6 873	6 748	2 089	8 837	15 710
Godstrafik.					
II- och fraktgods ton	5 841 230	6 662 138	1 846 136	8 508 274	14 349 504
Fordon, lik m. m. antal	8 068	6 639	1 343	8 042	16 110
Levande djur ”	146 442	237 985	70 749	308 734	455 176
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik kr.	22 086 834	13 380 214	4 561 306	17 941 520	40 028 354
Posttrafik ”	1 889 588	830 655	323 043	1 153 698	3 043 286
Godstrafik ”	50 734 827	33 124 833	9 700 999	42 825 832	93 560 659
Extra trafikinkomster ”	945 949	723 066	298 541	1 021 607	1 967 556
Lok- och vagnhyresaldo ”	348 055	105 846	17 412	123 258	471 313
Summa trafikinkomster ”	76 005 253	48 164 614	14 901 301	63 065 915	139 071 168
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande inkomster kr.	2 057 005	491 373	311 644	803 017	2 860 022
Summa inkomster av järnvägs- driften kr.	78 062 258	48 655 987	15 212 945	63 868 932	141 931 190
Räntor ”	—	10 027	5 750	15 777	15 777
Summa bruttoinkomster ”	78 062 258	48 666 014	15 218 695	63 884 709	141 946 967
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen kr.	6 291 310	3 178 280	1 082 826	4 261 106	10 552 416
Banavdelningen ”	7 678 764	5 802 330	2 113 898	7 916 228	15 594 992
Trafikavdelningen ”	17 917 875	12 689 790	4 154 093	16 843 883	34 761 758
Maskinavdelningen ”	25 930 589	14 655 203	4 568 378	19 223 581	45 154 170
Lok- och vagnhyresaldo ”	—	286 182	67 123	353 305	353 305
Övriga egentliga driftkostnader ”	976 345	62 829	9 161	71 990	1 048 335
Summa egentliga driftkostnader ”	58 794 888	36 674 614	11 995 479	48 670 093	107 464 976
Härav:					
Avlöningar ”	34 776 642	19 643 880	6 295 133	25 939 013	60 715 655
Överbyggnaden ”	1 507 336	1 299 955	736 860	2 036 815	3 544 151
Materialförbrukning i tåg tjänst ”	6 267 942	4 666 121	1 360 704	6 026 825	12 294 767
Materiellens underhåll ”	6 847 815	4 033 567	1 385 450	5 419 017	12 266 832
Lok- och vagnhyresaldo ”	—	286 182	67 123	353 305	353 305
Övriga egentliga driftkostnader ”	9 395 148	6 744 909	2 150 209	8 895 118	18 290 266

	M a j				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden kr.	—	43 883	4 767	48 650	48 650
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	1 038 000	828 183	225 460	1 053 643	2 091 643
Skatter..... »	—	139 232	21 938	161 170	161 170
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader kr.	39 707	13 595	2 810	16 405	56 112
Summa diverse med järnvägsdriften sammanslagade kostnader..... kr.	1 077 707	1 024 893	254 975	1 279 868	2 357 575
Summa driftkostnader »	13 209 362	8 416 673	2 792 540	11 209 213	24 418 575
Räntor »	¹⁾ 3 100 000	807 398	326 060	1 133 458	4 233 458
Summa utgifter »	16 309 362	9 224 071	3 118 600	12 342 671	28 652 033
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	38	23	61	62
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 768	4 717	2 050	6 767	12 535
c) Nettoinkomst kr.	2 223 904	1 371 054	324 898	1 695 952	3 919 856
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	25	28	53	53
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	1 301	1 524	2 825	2 825
c) Nettoutgift kr.	—	187 561	155 252	342 813	342 813
Summa nettoinkomst kr.	+ 2 223 904	+ 1 183 493	+ 169 646	+ 1 353 139	+ 3 577 043
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	27	13	40	40
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	3 525	1 267	4 792	4 792
c) Vinst kr.	—	746 048	129 205	875 253	875 253
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	36	38	74	75
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 768	2 493	2 307	4 800	10 568
c) Förlust..... kr.	876 096	368 063	284 469	652 532	1 528 628
Summa vinst kr.	¹⁾ — 876 096	+ 377 985	— 155 264	+ 222 721	— 653 375

¹⁾ Under räntor upptages för statens järnvägar den beräknade räntekostnaden för statens järnvägars andel i statskuld, ehuru sådan räntekostnad icke upptages i S. J. räkenskaper. Av det av S. J. disponerade statskapitalet utgöres c:a 79 procent av lånedel varå ränta sålunda beräknas. Av det i enskilda järnvägar investerade kapitalet utgöres blott omkring 50 procent av räntedragande främmande kapital. Ränte- och vinstuppgifterna för statens och enskilda järnvägar äro således ej direkt jämförbara.

	J a n u a r i — m a j				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda småspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden kr.	—	179 565	23 833	203 398	203 398
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	5 190 100	4 172 918	1 128 062	5 300 980	10 491 080
Skatter..... " "	—	739 675	110 959	850 634	850 634
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader kr.	155 322	67 663	13 789	81 452	236 774
Summa diverse med järnvägsdriften sammanshängande kostnader..... kr.	5 345 422	5 159 821	1 276 643	6 436 464	11 781 886
Summa driftkostnader..... " "	64 140 305	41 834 435	13 272 122	55 106 557	119 246 862
Räntor " ¹⁾	15 500 000	4 044 384	1 629 306	5 673 690	21 173 690
Summa utgifter " "	79 640 305	45 878 819	14 901 428	60 780 247	140 420 552
 E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	41	31	72	73
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 768	5 063	2 598	7 661	13 429
c) Nettoinkomst..... kr.	13 921 953	7 299 791	2 156 992	9 456 783	23 378 736
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	22	20	42	42
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	955	976	1 931	1 931
c) Nettoutgift kr.	—	478 239	216 169	694 408	694 408
Summa nettoinkomst kr.	+ 13 921 953	+ 6 821 552	+ 1 940 823	+ 8 762 375	23 684 328
 Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	31	20	51	51
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	4 343	2 038	6 376	6 376
c) Vinst kr.	—	4 031 567	1 046 349	5 077 916	5 077 916
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	32	31	63	64
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 768	1 675	1 541	3 216	8 984
c) Förlust kr.	1 578 047	1 244 372	729 082	1 973 454	3 551 501
Summa vinst..... kr. ¹⁾	1 578 047	+ 2 787 195	+ 317 267	+ 3 104 462	+ 1 526 415

¹⁾ Se anm. å vidstående sida.

Tab. 2. Stafistiskt sammandrag för maj och januari—maj
månader åren 1914, 1923 och 1924.

	Maj			Januari—maj		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
A. Järnvägar och banlängd.						
Trafikerad banlängd.						
Statens järnvägar..... km.	4 761	5 700	5 768	4 761	5 700	5 768
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	6 275	6 006	6 018	6 275	6 006	6 018
» smalspåriga..... »	3 244	3 551	3 574	3 242	3 551	3 574
Samtliga järnvägar..... »	14 280	15 257	15 360	14 278	15 257	15 360
B. Trafik.						
Resande i tusental.						
Statens järnvägar..... antal	2 298	2 150	2 228	9 989	10 205	10 786
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	2 706	2 173	2 132	11 893	10 688	10 912
» smalspåriga..... »	952	857	822	4 281	4 373	4 406
Samtliga järnvägar..... »	5 956	5 180	5 182	26 163	25 266	26 104
II- och fraktgods i tusental ton.						
Statens järnvägar..... ton	1 281	992	1 260	6 262	5 420	5 841
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	1 725	1 222	1 425	8 093	5 656	6 662
» smalspåriga..... »	424	305	369	2 055	1 596	1 846
Samtliga järnvägar..... »	3 430	2 519	3 054	16 410	12 672	14 349
C. Inkomster.						
Persontrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	2 363	5 336	4 576	10 948	24 065	22 087
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	1 662	2 970	2 564	7 431	14 078	13 380
» smalspåriga..... »	536	1 002	859	2 388	4 924	4 561
Samtliga järnvägar..... »	4 561	9 308	7 999	20 767	43 067	40 028
Godstrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	4 979	8 894	9 788	24 928	48 539	50 735
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	3 508	5 996	6 614	17 203	29 192	33 125
» smalspåriga..... »	869	1 810	1 907	4 192	8 983	9 701
Samtliga järnvägar..... »	9 356	16 700	18 309	46 323	86 714	93 561
Summa trafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	7 627	14 822	14 980	37 219	75 664	76 005
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	5 381	9 308	9 514	25 670	44 875	48 165
» smalspåriga..... »	1 485	2 934	2 902	6 964	14 504	14 901
Samtliga järnvägar..... »	14 493	27 064	27 396	69 853	135 043	139 071
<i>Per dag och bankm.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	51 ⁶⁸	83 ⁸⁸	83 ⁷⁸	51 ⁷⁷	87 ⁹¹	86 ⁶⁹
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	27 ⁶⁶	49 ⁹⁹	51 ⁰⁰	27 ⁰⁹	49 ⁴⁸	52 ⁶⁵
» smalspåriga..... »	14 ⁷⁷	26 ⁶⁵	26 ¹⁹	14 ²³	27 ⁰⁵	27 ⁴⁵
Samtliga järnvägar..... »	92 ⁷⁴	57 ²²	57 ⁵⁴	92 ⁴⁰	55 ⁶²	59 ⁵⁷
Summa inkomster av järnvägsdriften.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	7 657	15 169	15 433	37 367	77 600	78 062
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	5 440	9 400	9 600	25 967	45 389	48 656
» smalspåriga..... »	1 515	2 996	2 962	7 112	14 823	15 213
Samtliga järnvägar..... »	14 612	27 565	27 995	70 446	137 812	141 931

Tab. 2 (forts.). STATISTISKT SAMMANDRAG FÖR MAJ OCH JANUARI—MAJ
MÅNADER ÅREN 1914, 1923 OCH 1924.

43

	Maj			Januari—maj		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bank:</i>						
Absoluta tal:						
Statens järnvägar..... kr.	51 ⁸⁸	85 ⁸⁵	86 ⁸¹	51 ⁹⁸	90 ¹⁶	89 ⁰⁴
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	27 ⁹⁷	50 ⁴⁹	51 ⁴⁶	27 ⁴¹	50 ⁰⁵	53 ¹⁹
" smalspåriga..... "	15 ⁰⁷	27 ²²	26 ⁷⁴	14 ⁵³	27 ⁶⁴	28 ⁰⁰
Samtliga järnvägar..... "	33 ⁰¹	50 ²⁸	58 ⁷⁹	32 ⁶⁷	59 ⁸²	60 ⁷⁹
Relativa tal:						
Statens järnvägar.....	100 ⁰	165 ⁵	166 ⁴	100 ⁰	173 ⁵	171 ³
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	100 ⁰	180 ⁵	184 ⁰	100 ⁰	182 ⁶	194 ¹
" smalspåriga..... "	100 ⁰	180 ⁶	177 ⁴	100 ⁰	190 ²	192 ⁷
Samtliga järnvägar.....	100 ⁰	176 ⁶	178 ¹	100 ⁰	183 ¹	186 ¹
Summa bruttoinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	7 657	15 169	15 433	37 367	77 600	78 062
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	5 620	9 402	9 602	26 865	45 399	48 666
" smalspåriga..... "	1 531	2 997	2 963	7 190	14 828	15 219
Samtliga järnvägar..... "	14 808	27 568	27 998	71 422	137 827	141 947
D. Utgifter.						
Avlöningar.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	7 627	7 070	.	38 415	34 777
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	3 777	3 817	.	19 506	19 644
" smalspåriga..... "	.	1 226	1 268	.	6 153	6 295
Samtliga järnvägar..... "	.	12 630	12 155	.	64 074	60 716
Materialförbrukning i tågtjänst.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	1 422	1 090	.	8 378	6 268
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	782	821	.	4 011	4 686
" smalspåriga..... "	.	249	239	.	1 315	1 361
Samtliga järnvägar..... "	.	2 453	2 150	.	13 704	12 295
<i>Konsumtionspris per ton d utländskt bränsle:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	40	27	.	38	27
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	33	31	.	30	32
" smalspåriga..... "	.	36	32	.	35	32
Samtliga järnvägar..... "	.	37	29	.	35	29
Summa egentliga driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	12 258	12 132	.	62 535	58 795
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	7 271	7 392	.	35 820	36 675
" smalspåriga..... "	.	2 472	2 537	.	12 002	11 995
Samtliga järnvägar..... "	.	22 001	22 061	.	110 357	107 465
Summa driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	13 729	13 209	.	69 786	64 140
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	8 411	8 417	.	41 524	41 835
" smalspåriga..... "	.	2 734	2 793	.	13 308	13 272
Samtliga järnvägar..... "	.	24 874	24 419	.	124 618	119 247

Per dag och bankm. ¹⁾		Maj			Januari—maj		
		1914	1923	1924	1914	1923	1924
Absoluta tal:							
Statens järnvägar	kr.	40 ¹²	77 ⁷⁰	73 ⁸⁷	40 ¹²	81 ⁰⁸	73 ¹⁶
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	20 ³⁷	45 ¹⁸	45 ¹²	20 ³⁷	45 ⁷⁹	45 ⁷³
" smalspåriga "	"	11 ⁹⁷	24 ⁸⁴	25 ²¹	11 ⁹⁷	24 ⁸²	24 ⁴³
Samtliga järnvägar	"	25 ¹⁵	52 ⁵⁹	51 ²⁸	25 ¹⁵	54 ⁰⁹	51 ⁰⁷
Relativa tal:							
Statens järnvägar		100 ⁰	193 ⁷	184 ¹	100 ⁰	202 ¹	182 ⁴
Enskilda normalspåriga järnvägar		100 ⁰	221 ⁸	221 ⁵	100 ⁰	224 ⁸	224 ⁵
" smalspåriga "		100 ⁰	207 ⁵	210 ⁶	100 ⁰	207 ⁴	204 ¹
Samtliga järnvägar		100 ⁰	209 ¹	203 ⁹	100 ⁰	215 ¹	203 ¹
Utgiftsprocent för summa driftkostnader:							
Statens järnvägar	proc.	.	90 ⁵	85 ⁶	.	89 ⁹	82 ²
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	89 ⁵	87 ⁷	.	91 ⁵	86 ⁰
" smalspåriga "	"	.	91 ³	94 ⁹	.	89 ⁸	87 ²
Samtliga järnvägar	"	.	90 ²	87 ²	.	90 ⁴	84 ⁰
Summa utgifter. ²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	16 829	16 309	.	85 286	79 640
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	9 243	9 224	.	45 675	45 879
" smalspåriga "	"	.	3 066	3 119	.	14 959	14 901
Samtliga järnvägar	"	.	29 138	28 652	.	145 920	140 420
E. Överskott.							
Nettoinkomst av järnvägsdriften.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 1 440	+ 2 224	.	+ 7 814	+ 13 922
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 989	+ 1 183	.	+ 3 865	+ 6 821
" smalspåriga "	"	.	+ 262	+ 170	.	+ 1 515	+ 1 941
Samtliga järnvägar	"	.	+ 2 691	+ 3 577	.	+ 13 194	+ 22 684
Per dag och bankm. ¹⁾							
Statens järnvägar	kr.	+ 13 ⁴⁵	+ 8 ¹⁵	+ 12 ⁴⁴	+ 13 ⁴⁵	+ 9 ⁰⁸	+ 15 ⁸⁸
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	+ 7 ⁸⁸	+ 5 ³¹	+ 6 ³⁴	+ 7 ⁸⁸	+ 4 ²⁶	+ 7 ⁴⁶
" smalspåriga "	"	+ 3 ²⁵	+ 2 ³⁸	+ 1 ⁵³	+ 3 ²⁵	+ 2 ⁸³	+ 3 ⁵⁷
Samtliga järnvägar	"	+ 8 ⁷³	+ 5 ⁶⁹	+ 7 ⁵¹	+ 8 ⁷³	+ 5 ⁷⁸	+ 9 ⁷²
Vinst. ²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	— 1 660	— 876	.	— 7 686	— 1 578
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 159	+ 378	.	— 276	+ 2 787
" smalspåriga "	"	.	— 69	— 155	.	— 131	+ 317
Samtliga järnvägar	"	.	— 1 570	— 653	.	— 8 093	+ 1 526

¹⁾ För år 1914 saknas hithörande uppgifter, varför de angivna kursiverade siffrorna avse medeltal för hela året.

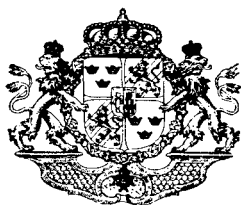
²⁾ Den beräknade räntekostnaden för S. J. är medtagen för såväl 1923 som 1924; jfr not 1 sid. 40.

Allmän anmärkning. Den månatliga redovisningen av järnvägarnas trafik, inkomster och utgifter omfattar samtliga i den officiella årsstatistiken upptagna järnvägar av »allmän betydelse». Statistikern grundar sig på månatliga drift-rapporter, innehållande uppgifter om person- och godstrafikens storlek samt inkomst- och utgiftsredovisning. Avskrivningar resp. avsättningar till reparations- och förnyelsefond samt skatter m. m. äro beräknade för 1/12 år, likaså inkomst- och utgiftsberäkningarna. Inkomster och utgifter, som avse annan verksamhet än järnvägsrörelsen, äro ej medtagna i den månatliga redovisningen.

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: 6

1924.



N:r 6.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

INNEHÅLL:

Sammandrag av svenska järnvägars driftrapporter
för juni månad år 1924.

Utkom från trycket den 12 september 1924.



Pris pr årgång (12 häften) 2 kr. och 50 öre, pr häfte 25 öre.
Prenumeration kan ske i bokhandeln eller å postanstalt.

Tab. 1. Statistisk översikt för juni och

	J u n i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	63	51	114	115
Trafikerad banlängd km.	5 768	6 018	3 574	9 592	15 360
" " proc.	37·6	39·2	23·2	62·4	100·0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande antal	2 616 053	2 992 491	1 114 975	4 107 466	6 723 519
Resgodsoövertikt m. m. ton	1 786	1 824	531	2 355	4 141
Godstrafik.					
Il- och fraktgods ton	1 048 145	1 150 081	349 024	1 499 105	2 547 250
Fordon, lik m. m. antal	1 762	1 425	192	1 617	3 379
Levande djur "	24 315	41 111	12 555	53 666	77 981
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik..... kr.	7 202 031	4 190 411	1 347 853	5 538 264	12 740 295
Posttrafik..... "	373 069	167 650	67 754	235 404	608 473
Godstrafik..... "	7 755 948	5 036 602	1 572 912	6 609 514	14 365 462
Extra trafikinkomster..... "	133 496	132 429	53 863	186 292	319 788
Lok- och vagnhyresaldo..... "	91 387	15 833	3 209	19 042	110 429
Summa trafikinkomster..... "	15 555 931	9 542 925	3 045 591	12 588 516	28 144 447
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande inkomster..... kr.	348 189	122 419	71 492	193 911	542 100
Summa inkomster av järnvägs- driften kr.	15 904 120	9 665 344	3 117 083	12 782 427	28 686 547
Räntor "	—	14 175	950	15 125	15 125
Summa bruttointkomster..... "	15 904 120	9 679 519	3 118 033	12 797 552	28 701 672
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen..... kr.	1 890 043	597 551	229 730	827 281	2 717 324
Banavdelningen..... "	2 659 297	1 921 712	718 925	2 640 637	5 299 934
Trafikavdelningen..... "	3 388 417	2 468 624	798 007	3 266 651	6 655 048
Maskinavdelningen..... "	4 712 804	2 840 680	904 125	3 744 805	8 457 609
Lok- och vagnhyresaldo..... "	—	49 198	14 702	63 900	63 900
Övriga egentliga driftkostnader..... "	146 546	14 632	1 706	16 338	162 884
Summa egentliga driftkostnader..... "	12 797 107	7 892 397	2 667 195	10 559 592	23 356 699
Häraf:					
Avlöningar..... "	6 899 127	3 903 929	1 253 475	5 157 414	12 056 541
Överhyggnaden..... "	1 288 274	1 016 441	392 375	1 408 816	2 697 090
Materialförbrukning i tågjänst..... "	1 045 917	778 017	254 511	1 032 528	2 078 445
Materiellens underhåll..... "	1 317 029	868 934	288 857	1 157 791	2 474 820
Lok- och vagnhyresaldo..... "	—	49 198	14 702	63 900	63 900
Övriga egentliga driftkostnader..... "	2 246 760	1 275 868	463 275	1 739 143	3 985 903

januari—juni månader år 1924.

	J a n u a r i — j u n i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	63	51	114	115
Trafikerad banlängd	5 768	6 018	3 574	9 592	15 360
” ”	37.6	39.2	23.2	62.4	100.0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande	13 401 718	13 904 705	5 520 511	19 425 216	32 826 934
Resgodsövertikt m. m.	8 659	8 572	2 620	11 192	19 851
Godstrafik.					
Il- och fraktgods	6 889 374	7 812 219	2 195 160	10 007 379	16 896 753
Fordon, lik m. m.	9 830	8 124	1 535	9 659	19 489
Levande djur	170 757	279 096	83 304	362 400	533 137
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik	29 288 864	17 570 625	5 909 159	23 479 784	52 768 648
Posttrafik	2 262 657	998 305	390 797	1 389 102	3 651 759
Godstrafik	58 490 775	38 161 435	11 273 911	49 435 346	107 926 121
Extra trafikinkomster	1 079 446	855 495	352 404	1 207 899	2 287 345
Lok- och vagnhyresaldo	439 443	121 679	20 621	142 300	581 743
Summa trafikinkomster	91 561 185	57 707 539	17 946 892	75 654 431	167 215 616
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande inkomster	2 405 194	613 792	383 136	996 928	3 402 122
Summa inkomster av järnvägs- driften	93 966 379	58 321 331	18 330 028	76 651 359	170 617 738
Räntor	—	24 202	6 700	30 902	30 902
Summa bruttoinkomster	93 966 379	58 345 533	18 336 728	76 682 261	170 648 640
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen	8 181 353	3 775 831	1 312 556	5 088 387	13 269 740
Banavdelningen	10 338 062	7 724 042	2 832 823	10 556 865	20 894 927
Trafikavdelningen	21 306 291	15 158 414	4 952 100	20 110 514	41 416 805
Maskinavdelningen	30 643 393	17 495 383	5 472 503	22 968 386	53 611 779
Lok- och vagnhyresaldo	—	335 380	81 825	417 205	417 205
Övriga egentliga driftkostnader	1 122 892	77 461	10 867	88 328	1 211 220
Summa egentliga driftkostnader	71 591 991	44 567 011	14 662 674	59 229 655	130 821 676
Häraf:					
Avlöningar	41 675 767	23 547 819	7 548 608	31 096 427	72 772 194
Överbyggnaden	2 795 611	2 316 396	1 129 235	3 445 631	6 241 242
Materialförbrukning i tågtjänst	7 313 860	5 444 138	1 615 215	7 059 353	14 373 213
Materiellens underhåll	8 164 844	4 902 501	1 674 307	6 576 808	14 741 652
Lok- och vagnhyresaldo	—	335 380	81 825	417 205	417 205
Övriga egentliga driftkostnader	11 641 909	8 020 777	2 613 484	10 634 261	22 276 170

	J u n i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	—	35 883	4 767	40 650	40 650
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond	1 037 700	834 584	220 980	1 055 564	2 093 264
Skatter	—	143 725	23 209	166 934	166 934
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader	207 513	13 138	2 810	15 948	223 461
Summa diverse med järnvägsdriften sammanshängande kostnader	1 245 213	1 027 330	251 766	1 279 096	2 524 309
Summa driftkostnader	14 042 320	8 919 727	2 918 961	11 838 688	25 881 008
Räntor	1) 3 100 000	804 387	338 540	1 142 927	4 242 927
Summa utgifter	17 142 320	9 724 114	3 257 501	12 981 615	30 123 935
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	36	27	63	64
b) Trafikerad banlängd	5 768	4 216	2 475	6 691	12 459
c) Nettoinkomst	1 861 800	995 482	336 637	1 326 119	3 187 919
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	27	24	51	51
b) Trafikerad banlängd	—	1 802	1 099	2 901	2 901
c) Nettoutgift	—	249 865	132 515	382 380	382 380
Summa nettoinkomst	+ 1 861 800	+ 745 617	+ 198 122	+ 943 739	+ 2 805 539
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	24	16	40	40
b) Trafikerad banlängd	—	2 354	1 295	3 649	3 649
c) Vinst	—	465 299	104 344	569 643	569 643
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	39	35	74	75
b) Trafikerad banlängd	5 768	3 664	2 279	5 943	11 711
c) Förlust	1 238 200	509 894	243 812	753 706	1 991 906
Summa vinst	1) 1 238 200	— 44 595	— 139 468	— 184 063	— 1 422 263

1) Under räntor upptages för statens järnvägar den beräknade räntekostnaden för statens järnvägars andel i statsskulden, ehuru sådan räntekostnad icke upptages i S. J. räkenskaper. Av det av S. J. disponerade statskapitalet utgöres c:a 79 procent av låne-medel varå ränta sålunda beräknas. Av det i enskilda järnvägar investerade kapitalet utgöres blott omkring 50 procent av räntedragande främmande kapital. Ränte- och vinststoppgifterna för statens och enskilda järnvägar äro således ej direkt jämförbara.

	J a n u a r i — j u n i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden kr.	—	215 448	28 600	244 048	244 048
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	6 227 800	5 007 502	1 349 042	6 356 544	12 584 344
Skatter..... " "	—	883 400	134 168	1 017 568	1 017 568
Övriga med järnvägsdriften sammanhängande kostnader kr.	362 835	80 801	16 599	97 400	460 235
Summa diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader kr.	6 590 635	6 187 151	1 528 409	7 715 560	14 306 195
Summa driftkostnader..... kr.	78 182 626	50 754 162	16 191 083	66 945 245	145 127 871
Räntor..... ")	18 600 000	4 848 771	1 967 846	6 816 617	25 416 617
Summa utgifter..... ")	96 782 626	55 602 933	18 158 929	73 761 862	170 544 488
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar.....	1	42	29	71	72
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 768	5 079	2 416	7 495	13 263
c) Nettoinkomst..... kr.	15 783 753	8 132 532	2 404 261	10 536 793	26 320 546
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar.....	—	21	22	43	43
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	939	1 158	2 097	2 097
c) Nettoutgift..... kr.	—	565 363	265 316	830 679	830 679
Summa nettoinkomst..... kr.	+ 15 783 753	+ 7 567 169	+ 2 138 945	+ 9 706 114	+ 25 489 867
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar.....	—	30	21	51	51
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	4 153	2 059	6 212	6 212
c) Vinst..... kr.	—	4 162 411	1 055 058	5 217 469	5 217 469
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar.....	1	33	30	63	64
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 768	1 865	1 515	3 380	9 148
c) Förlust..... kr.	2 816 247	1 419 811	877 259	2 297 070	5 113 317
Summa vinst..... kr.	+ 2 816 247	+ 2 742 600	+ 177 799	+ 2 920 399	+ 104 152

1) Se anm. å vidstående sida.

**Tab. 2. Statistiskt sammandrag för juni och januari—juni
månader åren 1914, 1923 och 1924.**

	Juni			Januari—juni		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
A. Järnvägar och banlängd.						
Trafikerad banlängd.						
Statens järnvägar km.	4 761	5 700	5 768	4 761	5 700	5 768
Enskilda normalspåriga järnvägar "	6 275	6 006	6 018	6 275	6 006	6 018
" smalspåriga "	3 244	3 551	3 574	3 242	3 551	3 574
Santliga järnvägar "	14 280	15 257	15 360	14 278	15 257	15 360
B. Trafik.						
Resande i tusental.						
Statens järnvägar antal	2 862	2 304	2 616	12 851	12 509	13 402
Enskilda normalspåriga järnvägar "	3 453	2 595	2 993	15 346	13 283	13 905
" smalspåriga "	1 195	989	1 115	5 476	5 362	5 520
Santliga järnvägar "	7 510	5 888	6 724	33 673	31 154	32 827
II- och fraktgods i tusental ton.						
Statens järnvägar ton	1 230	1 015	1 048	7 492	6 435	6 889
Enskilda normalspåriga järnvägar "	1 631	1 157	1 150	9 724	8 813	7 812
" smalspåriga "	431	359	349	2 486	1 955	2 196
Santliga järnvägar "	3 292	2 531	2 547	19 702	15 203	16 897
C. Inkomster.						
Persontrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar kr.	3 871	7 709	7 202	14 819	31 774	29 289
Enskilda normalspåriga järnvägar "	2 369	4 122	4 190	9 800	18 200	17 571
" smalspåriga "	725	1 265	1 348	3 113	6 189	5 909
Santliga järnvägar "	6 965	13 096	12 740	27 732	56 163	52 769
Godstrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar kr.	4 505	8 241	7 756	29 433	56 780	58 491
Enskilda normalspåriga järnvägar "	3 250	5 494	5 036	20 453	34 687	38 161
" smalspåriga "	853	1 674	1 573	5 045	10 656	11 274
Santliga järnvägar "	8 608	15 409	14 365	54 931	102 123	107 926
Summa trafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar kr.	8 650	16 577	15 556	45 869	92 241	91 561
Enskilda normalspåriga järnvägar "	5 890	9 950	9 543	31 500	54 825	57 708
" smalspåriga "	1 659	3 078	3 045	8 623	17 581	17 947
Santliga järnvägar "	16 199	29 605	28 144	85 992	164 647	167 216
<i>Per dag och bankm.:</i>						
Statens järnvägar kr.	60.56	96.94	89.90	53.23	89.41	87.22
Enskilda normalspåriga järnvägar "	30.97	55.22	52.86	27.73	50.43	52.69
" smalspåriga "	17.05	28.89	28.40	14.69	27.35	27.59
Santliga järnvägar "	37.67	64.68	61.08	33.27	59.62	59.82
Summa inkomster av järnvägsdriften.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar kr.	8 679	16 919	15 904	46 046	94 519	93 966
Enskilda normalspåriga järnvägar "	5 889	10 077	9 666	31 856	55 466	58 322
" smalspåriga "	1 688	3 153	3 117	8 800	17 976	18 330
Santliga järnvägar "	16 256	30 149	28 687	86 702	167 961	170 618

	Juni			Januari—juni		
	1914	1928	1924	1914	1928	1924
<i>Per dag och bankm:</i>						
Absoluta tal:						
Statens järnvägar..... kr.	60 76	98 94	91 91	53 48	91 61	89 51
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	31 28	55 93	53 54	28 05	51 02	53 25
" smalspåriga "..... "	17 34	29 60	29 07	15 00	27 97	28 18
Samtliga järnvägar..... "	37 65	65 87	62 25	33 55	60 82	61 03
Relativa tal:						
Statens järnvägar.....	100 0	162 8	151 3	100 0	171 5	167 5
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	100 0	178 8	171 2	100 0	181 9	189 8
" smalspåriga ".....	100 0	170 7	167 6	100 0	186 5	187 9
Samtliga järnvägar.....	100 0	173 6	164 0	100 0	181 3	181 9
Summa bruttointkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	8 679	16 919	15 904	46 046	94 519	93 966
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	6 068	10 091	9 680	32 933	55 490	58 345
" smalspåriga "..... "	1 703	3 154	3 118	8 893	17 982	18 337
Samtliga järnvägar..... "	16 450	30 164	28 702	87 872	167 991	170 648
D. Utgifter.						
Avlöningar.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	7 614	6 899	.	46 029	41 676
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	3 705	3 904	.	23 211	23 548
" smalspåriga "..... "	.	1 195	1 254	.	7 348	7 548
Samtliga järnvägar..... "	.	12 514	12 057	.	76 588	72 772
Materialförbrukning i tågtjänst.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	1 501	1 046	.	9 879	7 314
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	835	778	.	4 846	5 444
" smalspåriga "..... "	.	303	254	.	1 618	1 615
Samtliga järnvägar..... "	.	2 639	2 078	.	16 343	14 373
<i>Konsumtionspris per ton å utländskt bränsle:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	40	27	.	38	27
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	33	30	.	31	31
" smalspåriga "..... "	.	36	32	.	35	32
Samtliga järnvägar..... "	.	37	29	.	35	29
Summa egentliga driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	12 996	12 797	.	75 530	71 592
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	7 572	7 893	.	43 392	44 567
" smalspåriga "..... "	.	2 510	2 667	.	14 513	14 663
Samtliga järnvägar..... "	.	23 078	23 357	.	133 435	130 822
Summa driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	14 458	14 042	.	84 244	78 183
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	8 708	8 920	.	50 232	50 754
" smalspåriga "..... "	.	2 775	2 919	.	16 083	16 191
Samtliga järnvägar..... "	.	25 941	25 881	.	150 559	145 128

		Juni			Januari—juni		
Per dag och bankm. ¹⁾		1914	1923	1924	1914	1923	1924
Absoluta tal:							
Statens järnvägar	kr.	40 12	84 55	81 15	40 12	81 66	74 48
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	20 37	48 33	49 41	20 37	46 21	46 34
" smalspåriga	"	11 97	26 05	27 22	11 97	25 02	24 89
Samtliga järnvägar	"	25 15	56 68	56 17	25 15	54 52	51 91
Relativa tal:							
Statens järnvägar		100 0	210 7	202 3	100 0	203 5	185 6
Enskilda normalspåriga järnvägar		100 0	237 3	242 6	100 0	226 9	227 5
" smalspåriga		100 0	217 6	227 4	100 0	209 0	207 9
Samtliga järnvägar		100 0	225 4	223 3	100 0	216 8	206 4
Utgiftsprocents för summa driftkostnader:							
Statens järnvägar	proc.	.	85 5	88 3	.	89 1	83 2
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	86 4	92 3	.	90 6	87 0
" smalspåriga	"	.	88 0	93 6	.	89 5	88 3
Samtliga järnvägar	"	.	86 0	90 2	.	89 6	85 1
Summa utgifter. ²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	17 558	17 142	.	102 844	96 782
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	9 540	9 724	.	55 215	55 603
" smalspåriga	"	.	3 104	3 258	.	18 063	18 159
Samtliga järnvägar	"	.	30 202	30 124	.	176 122	170 544
E. Överskott.							
Nettoinkomst av järnvägsdriften.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 2 462	+ 1 862	.	+ 10 276	+ 15 783
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 1 368	+ 746	.	+ 5 233	+ 7 568
" smalspåriga	"	.	+ 378	+ 198	.	+ 1 893	+ 2 139
Samtliga järnvägar	"	.	+ 4 208	+ 2 806	.	+ 17 402	+ 25 490
Per dag och bankm. ¹⁾							
Statens järnvägar	kr.	+ 13 45	+ 14 40	+ 10 76	+ 13 45	+ 9 96	+ 15 03
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	+ 7 88	+ 7 69	+ 4 13	+ 7 88	+ 4 81	+ 6 91
" smalspåriga	"	+ 3 25	+ 3 55	+ 1 85	+ 3 25	+ 2 95	+ 3 29
Samtliga järnvägar	"	+ 8 73	+ 9 19	+ 6 09	+ 8 73	+ 6 30	+ 9 12
Vinst. ²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	— 639	— 1 238	.	— 8 325	— 2 816
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 551	— 44	.	+ 275	+ 2 742
" smalspåriga	"	.	+ 50	— 140	.	— 81	+ 178
Samtliga järnvägar	"	.	— 38	— 1 422	.	— 8 131	+ 104

¹⁾ För år 1914 saknas hithörande uppgifter, varför de angivna kursiverade siffrorna avse medeltal för hela året.

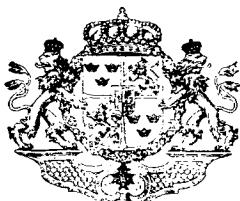
²⁾ Den beräknade räntekostnaden för S. J. är medtagen för såväl 1923 som 1924; jfr not 1 sid. 48.

Allmän anmärkning. Den månatliga redovisningen av järnvägnarnas trafik, inkomster och utgifter omfattar samtliga i den officiella årsstatistiken upptagna järnvägar av allmän betydelse. Statistiken grundar sig på månatliga drift-rapporter, innehållande uppgifter om person- och godstrafikens storlek samt inkomst- och utgiftsredovisning. Avskrivningar resp. avsättningar till reparations- och förnyelsefond samt skatter m. m. äro beräknade för 1/12 år, likaså inkomst- och utgifteräntorna. Inkomster och utgifter, som avse annan verksamhet än järnvägsrörelsen, äro ej medtagna i den månatliga redovisningen.

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: 7

1924.



N:r 7.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

INNEHÅLL:

1. Sammandrag av svenska järnvägars drifttrapporter för juli månad år 1924.
 2. Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods april—juni och januari—juni månader år 1924.
-

Utkom från trycket den 16 oktober 1924.



Pris pr årgång (12 häften) 2 kr. och 50 öre, pr häfte 25 öre.

Prenumeration kan ske i bokhandeln eller å postanstalt.

Tab. 1. Statistisk översikt för juli och

	J u l i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	²⁾ 62	51	113	114
Trafikerad banlängd km.	¹⁾ 5 775	6 009	3 574	9 583	15 358
" " " proc.	37.6	39.1	23.3	62.4	100.0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande antal	2 476 137	2 566 312	1 015 122	3 581 434	6 057 571
Resgodsoöversikt m. m. ton	1 612	1 630	501	2 131	3 743
Godstrafik.					
Il- och fraktgods ton	1 426 230	1 396 802	380 640	1 777 442	3 203 672
Fordon, lik m. m. antal	1 672	1 364	222	1 586	3 258
Levande djur "	23 199	34 178	10 459	44 637	67 836
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik kr.	6 815 234	3 743 095	1 172 207	4 915 302	11 730 536
Posttrafik "	386 718	175 073	66 122	241 195	627 913
Godstrafik "	9 447 161	6 066 406	1 886 996	7 953 402	17 400 563
Extra trafikinkomster "	189 890	157 506	68 748	226 254	416 144
Lok- och vagnhyresaldo "	63 459	8 067	516	8 583	72 042
Summa trafikinkomster "	16 902 462	10 150 147	3 194 589	13 344 736	30 247 198
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande inkomster kr.	471 598	101 311	65 392	166 703	638 301
Summa inkomster av järnvägs- driften kr.	17 374 060	10 251 458	3 259 981	13 511 439	30 885 499
Räntor "	—	1 890	1 247	3 137	3 137
Summa bruttointkomster "	17 374 060	10 253 348	3 261 228	13 514 576	30 888 636
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen kr.	1 174 232	419 938	195 160	615 098	1 789 330
Banavdelningen "	1 975 678	1 966 621	728 236	2 694 857	4 670 535
Trafikavdelningen "	3 599 972	1 522 693	839 717	2 362 410	5 962 382
Maskinavdelningen "	4 579 404	3 810 497	893 308	4 703 805	9 283 209
Lok- och vagnhyresaldo "	—	65 589	10 504	76 093	76 093
Övriga egentliga driftkostnader "	422 182	15 132	38	15 170	437 352
Summa egentliga driftkostnader "	11 751 468	7 800 470	2 666 963	10 467 433	22 218 901
Härav:					
Avlöningar "	7 095 326	3 978 923	1 270 524	5 249 457	12 344 783
Överbyggnaden "	596 315	904 619	381 770	1 286 389	1 882 704
Materialförbrukning i tågjänst "	910 237	770 442	236 031	1 006 473	1 916 710
Materiellens underhåll "	1 267 021	783 415	281 247	1 064 662	2 331 683
Lok- och vagnhyresaldo "	—	65 589	10 504	76 093	76 093
Övriga egentliga driftkostnader "	1 882 569	1 297 472	486 887	1 784 359	3 666 928

¹⁾ Bandelen Lövild—Holmsele hamn (6.9 km.) öppnades för allmän trafik den 1 juni 1924.²⁾ Hålsingborg—Rå—Ramlösa järnväg, som numera ingår i Hålsingborgs stads spårvägar, redovisas icke vidare i Järnvägsstatistiska meddelanden.

	J u l i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	—	35 883	4 767	40 650	40 650
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	1 038 100	829 417	224 001	1 053 418	2 091 518
Skatter	—	141 650	21 553	163 203	163 203
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader	27 134	12 161	3 171	15 332	42 466
Summa diverse med järnvägsdriften sammanslående kostnader..... kr.	1 065 234	1 019 111	253 492	1 272 603	2 337 837
Summa driftkostnader	12 816 702	8 819 581	2 920 455	11 740 036	24 556 738
Räntor	1) 3 100 000	795 679	392 351	1 188 030	4 288 030
Summa utgifter	15 916 702	9 615 260	3 312 806	12 928 066	28 844 768
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	40	30	70	71
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 775	4 755	2 392	7 147	12 922
c) Nettoinkomst	4 557 358	1 608 347	428 603	2 036 950	6 594 308
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	22	21	43	43
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	1 254	1 182	2 436	2 436
c) Nettoutgift	—	176 470	89 077	265 547	265 547
Summa nettoinkomst	+ 4 557 358	+ 1 431 877	+ 339 526	+ 1 771 403	+ 6 328 761
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	32	19	51	52
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 775	4 138	1 711	5 849	11 624
c) Vinst	1 457 358	958 753	186 379	1 145 132	2 602 490
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	—	30	32	62	62
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	1 871	1 863	3 734	3 734
c) Förlust..... kr.	—	320 665	237 957	558 622	558 622
Summa vinst	1) + 1 457 358	+ 638 088	— 51 578	+ 586 510	+ 2 043 868

¹⁾ Under räntor upptages för statens järnvägar den beräknade räntekostnaden för statens järnvägars andel i statskuld, ehuru sådan räntekostnad icke upptages i S. J. räkenskaper. Av det av S. J. disponerade statskapitalet utgöres c:a 79 procent av lånemedel varå ränta sålunda beräknas. Av det i enskilda järnvägar investerade kapitalet utgöres blott omkring 50 procent av räntedragande främmande kapital. Ränte- och vinstutgifterna för statens och enskilda järnvägar äro således ej direkt jämförbara.

	J a n u a r i — j u l i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden kr.	---	251 331	33 367	284 698	284 698
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	7 265 900	5 811 923	1 573 043	7 384 966	14 650 866
Skatter..... »	---	1 025 050	155 721	1 180 771	1 180 771
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader..... kr.	389 969	92 962	19 770	112 732	502 701
Summa diverse med järnvägsdriften sammanshängande kostnader..... kr.	7 655 869	7 181 266	1 781 901	8 963 167	16 619 036
Summa driftkostnader..... »	90 999 327	59 418 565	19 111 538	78 530 103	169 529 430
Räntor »	1) 21 700 000	5 606 056	2 360 197	7 966 253	29 666 253
Summa utgifter »	112 699 327	65 024 621	21 471 735	86 496 356	199 195 683
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	43	32	75	76
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 770	5 132	2 658	7 790	13 560
c) Nettoinkomst..... kr.	20 311 111	9 587 762	2 781 292	12 369 054	32 710 165
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	---	19	19	38	38
b) Trafikerad banlängd..... km.	---	877	916	1 793	1 793
c) Nettoutgift..... kr.	---	592 450	302 821	895 271	895 271
Summa nettoinkomst kr.	+ 20 311 111	+ 8 995 312	+ 2 478 471	+ 11 473 783	+ 31 814 894
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	---	33	21	54	54
b) Trafikerad banlängd..... km.	---	4 411	2 089	6 500	6 500
c) Vinst..... kr.	---	4 864 821	1 164 603	6 029 424	6 029 424
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	29	30	59	60
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 770	1 593	1 485	3 083	8 853
c) Förlust..... kr.	1 358 889	1 449 473	1 038 382	2 487 855	3 846 744
Summa vinst..... kr.	+ 1 358 889	+ 3 415 348	+ 126 221	+ 3 541 569	+ 2 182 680

1) Se anm. å vidstående sida.

**Tab. 2. Statistiskt sammandrag för juli och januari—juli
månader åren 1914, 1923 och 1924.**

	Juli			Januari—juli		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
A. Järnvägar och banlängd.						
Trafikerad banlängd.						
Statens järnvägar..... km.	4 761	5 700	5 775	4 761	5 700	5 770
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	6 275	6 006	6 009	6 275	6 006	6 009
" smalspåriga "..... "	3 244	3 551	3 574	3 242	3 551	3 574
Samtliga järnvägar..... "	14 280	15 257	15 358	14 278	15 257	15 353
B. Trafik.						
Resande i tusental.						
Statens järnvägar..... antal	2 619	2 401	2 476	15 470	14 910	15 878
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	3 173	2 739	2 566	18 519	16 022	15 819
" smalspåriga "..... "	1 049	1 028	1 016	6 525	6 390	6 535
Samtliga järnvägar..... "	6 841	6 168	6 058	40 514	37 322	38 232
II- och fraktgods i tusental ton.						
Statens järnvägar..... ton	1 450	1 084	1 426	8 942	7 519	8 316
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	1 836	1 161	1 397	11 560	7 974	9 197
" smalspåriga "..... "	446	318	381	2 932	2 273	2 576
Samtliga järnvägar..... "	3 732	2 563	3 204	23 434	17 766	20 089
C. Inkomster.						
Persontrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	3 478	7 999	6 815	18 297	39 773	36 104
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	2 119	4 340	3 743	11 913	22 541	21 180
" smalspåriga "..... "	624	1 278	1 173	3 737	7 467	7 082
Samtliga järnvägar..... "	6 215	13 617	11 731	33 947	69 781	64 366
Godstrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	5 031	8 300	9 447	34 464	65 080	67 938
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	3 637	5 564	6 067	24 090	40 250	44 205
" smalspåriga "..... "	884	1 689	1 887	5 929	12 346	13 161
Samtliga järnvägar..... "	9 552	15 553	17 401	64 483	117 676	125 304
Summa trafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	8 795	16 713	16 902	54 664	108 954	108 464
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	5 970	10 161	10 150	37 470	64 986	67 699
" smalspåriga "..... "	1 591	3 077	3 195	10 214	20 658	21 141
Samtliga järnvägar..... "	16 356	29 951	30 247	102 348	194 598	197 304
<i>Per dag och bankm.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	59.59	94.58	94.41	54.16	90.16	88.25
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	30.69	54.57	54.49	28.17	51.04	52.89
" smalspåriga "..... "	15.82	27.96	28.84	14.86	27.44	27.77
Samtliga järnvägar..... "	36.95	63.33	63.53	33.81	60.16	60.33
Summa inkomster av järnvägsdriften.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	8 825	17 157	17 374	54 871	111 676	111 340
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	6 029	10 261	10 252	37 885	65 727	68 414
" smalspåriga "..... "	1 620	3 141	3 260	10 420	21 117	21 590
Samtliga järnvägar..... "	16 474	30 559	30 886	103 176	198 520	201 344

		Juli			Januari—juli		
		1914	1923	1924	1914	1923	1924
Per dag och bankm:							
Absoluta tal:							
Statens järnvägar.....	kr.	59 79	97 10	97 05	54 36	92 42	90 59
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	30 99	55 11	55 04	28 48	51 62	53 45
» smalspåriga »	"	16 11	28 53	29 42	15 16	28 05	28 36
Samtliga järnvägar	"	37 21	64 61	64 87	34 02	61 38	61 47
Relativa tal:							
Statens järnvägar.....		100 0	162 4	162 3	100 0	170 0	166 6
Enskilda normalspåriga järnvägar		100 0	177 8	177 6	100 0	181 3	187 7
» smalspåriga »		100 0	177 1	182 6	100 0	185 0	187 1
Samtliga järnvägar.....		100 0	173 6	174 3	100 0	180 1	180 6
Summa bruttoinkomster.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	8 825	17 157	17 374	54 871	111 676	111 340
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	6 269	10 263	10 253	39 142	65 753	68 440
» smalspåriga »	"	1 635	3 142	3 262	10 528	21 124	21 598
Samtliga järnvägar	"	16 669	30 562	30 889	104 541	198 553	201 378
D. Utgifter.							
Avlöningar.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	7 713	7 095	.	53 743	48 771
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	3 768	3 979	.	26 978	27 462
» smalspåriga »	"	.	1 238	1 271	.	8 586	8 819
Samtliga järnvägar	"	.	12 719	12 345	.	89 307	85 052
Materialförbrukning i tågtjänst.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	1 335	910	.	11 213	8 224
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	812	771	.	5 658	6 198
» smalspåriga »	"	.	204	236	.	1 823	1 851
Samtliga järnvägar	"	.	2 351	1 917	.	18 694	16 273
Konsumtionspris per ton å utländskt bränsle:							
Statens järnvägar	kr.	.	40	25	.	39	27
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	33	29	.	31	31
» smalspåriga »	"	.	35	32	.	35	32
Samtliga järnvägar	"	.	37	27	.	35	29
Summa egentliga driftkostnader.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	12 835	11 751	.	88 366	83 343
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	7 241	7 801	.	50 632	52 237
» smalspåriga »	"	.	2 589	2 667	.	17 102	17 330
Samtliga järnvägar	"	.	22 665	22 219	.	156 100	152 910
Summa driftkostnader.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	14 305	12 817	.	98 549	90 999
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	8 376	8 820	.	58 608	59 419
» smalspåriga »	"	.	2 844	2 920	.	18 927	19 111
Samtliga järnvägar	"	.	25 525	24 557	.	176 084	169 529

		Juli			Januari—juli		
		1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bankm.¹⁾</i>							
Absoluta tal:							
Statens järnvägar	kr.	40 ¹²	80 ⁹⁶	71 ⁵⁹	40 ¹²	81 ⁵⁵	74 ⁰⁴
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	20 ³⁷	44 ⁹⁹	47 ⁸⁵	20 ³⁷	46 ⁰³	46 ⁴²
" smalspåriga	"	11 ⁹⁷	25 ⁸⁴	26 ³⁶	11 ⁹⁷	25 ¹⁴	25 ¹⁰
Samtliga järnvägar	"	25 ¹⁵	53 ⁹⁷	51 ⁵⁸	25 ¹⁵	54 ⁴⁴	51 ⁸⁴
Relativa tal:							
Statens järnvägar		100 ⁰	201 ⁸	178 ⁴	100 ⁰	203 ³	184 ⁵
Enskilda normalspåriga järnvägar		100 ⁰	220 ⁹	232 ⁴	100 ⁰	226 ⁰	227 ⁹
" smalspåriga		100 ⁰	215 ⁹	220 ²	100 ⁰	210 ⁰	209 ⁷
Samtliga järnvägar		100 ⁰	214 ⁶	205 ¹	100 ⁰	216 ⁵	206 ¹
<i>Utgiftsprocent för summa driftkostnader:</i>							
Statens järnvägar	proc.	.	83 ⁴	73 ⁸	.	88 ²	81 ⁷
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	81 ⁶	86 ⁰	.	89 ²	86 ⁹
" smalspåriga	"	.	90 ⁵	89 ⁶	.	89 ⁶	88 ⁵
Samtliga järnvägar	"	.	83 ⁵	79 ⁵	.	88 ⁷	84 ²
Summa utgifter.²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	17 405	15 917	.	120 249	112 699
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	9 207	9 615	.	64 422	65 025
" smalspåriga	"	.	3 177	3 313	.	21 240	21 472
Samtliga järnvägar	"	.	29 789	28 845	.	205 911	199 196
E. Överskott.							
Nettoinkomst av järnvägsdriften.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 2 852	+ 4 557	.	+ 13 128	+ 20 341
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 1 886	+ 1 432	.	+ 7 119	+ 8 995
" smalspåriga	"	.	+ 296	+ 340	.	+ 2 189	+ 2 479
Samtliga järnvägar	"	.	+ 5 034	+ 6 329	.	+ 22 436	+ 31 815
<i>Per dag och bankm.¹⁾</i>							
Statens järnvägar	kr.	+ 13 ⁴⁵	+ 16 ¹⁴	+ 25 ⁴⁵	+ 13 ⁴⁵	+ 10 ⁸⁶	+ 16 ⁵⁵
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	+ 7 ⁸⁸	+ 10 ¹³	+ 7 ⁶⁹	+ 7 ⁸⁸	+ 5 ⁵⁹	+ 7 ⁰⁵
" smalspåriga	"	+ 3 ²⁵	+ 2 ⁶⁹	+ 3 ⁰⁷	+ 3 ²⁵	+ 2 ⁹¹	+ 3 ²⁶
Samtliga järnvägar	"	+ 8 ⁷³	+ 10 ⁶⁴	+ 13 ²⁹	+ 8 ⁷³	+ 6 ⁹⁴	+ 9 ⁷³
Vinst.²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	— 248	+ 1 457	.	— 8 573	— 1 359
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 1 036	+ 638	.	+ 1 331	+ 3 415
" smalspåriga	"	.	— 35	— 51	.	— 116	+ 126
Samtliga järnvägar	"	.	+ 773	+ 2 044	.	— 7 358	+ 2 182

¹⁾ För år 1914 saknas hithörande uppgifter, varför de angivna kursiverade siffrorna avse medeltal för hela året.

²⁾ Den beräknade räntekostnaden för S. J. är medtagen för såväl 1923 som 1924; jfr not 1 sid. 56.

Allmän anmärkning. Den månatliga redovisningen av järnvägarernas trafik, inkomster och utgifter omfattar samtliga i den officiella årstatistiken upptagna järnvägar av »allmän betydelse». Statistiken grundar sig på månatliga drift-rapporter, innehållande uppgifter om person- och godstrafikens storlek samt inkomst- och utgiftsredovisning. Avskrivningar resp. avsättningar till reparations- och förnyelsefond samt skatter m. m. äro beräknade för 1/12 år, likaså inkomst- och utgiftsräntorna. Inkomster och utgifter, som avse annan verksamhet än järnvägsförörelsen, äro ej medtagna i den månatliga redovisningen.

Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods april—juni och
januari—juni månader år 1924.

(Preliminära uppgifter.)

Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods april—juni månader

(Preliminära)

Ordningsnummer	Varuslag	1	2	3	4	5	6
		April—juni					
		1924	1923	1922	Ökning (+) eller minskning (—)		
					mot 1923	mot 1922	
							T o n
1	Mjolk.....	8 266	8 901	7 984	—	7·1	+ 3·5
2	Smör, margarin, ost, ägg.....	10 349	8 955	7 791	+	15·6	+ 32·8
3	Kött, fläsk, talg, flott m. m.....	14 227	9 106	8 913	+	56·2	+ 59·6
4	Sill och strömming, färsk eller saltad.....	2 954	1 957	2 797	+	50·9	+ 5·6
5	Fisk, andra slag, kräftor m. m.....	960	1 599	896	—	40·0	+ 7·1
6	Havre, majs.....	35 409	15 864	17 812	+	123·2	+ 93·2
7	Råg, korn, vete, arter m. m.....	27 042	25 328	31 900	+	6·8	— 15·2
8	Mjöl, gryn, bröd.....	61 218	42 402	38 618	+	44·4	+ 58·5
9	Hö och halm.....	36 335	36 468	21 295	—	0·4	+ 70·6
10	Kraftfoder, melass.....	47 401	32 280	24 232	+	46·8	+ 95·6
11	Vitbetor och vitbetsmassa.....	254	79	222	+	221·5	+ 14·4
12	Potatis, rovor, vitkål m. m.....	20 542	7 952	21 379	+	158·3	— 3·9
13	Frukt, bär, trädgårdsalster, frö.....	8 918	7 504	6 914	+	18·8	+ 29·0
14	Socker, sirap.....	26 918	27 767	35 463	—	3·1	— 24·1
15	Specier, tobak.....	5 023	2 813	4 960	+	78·6	+ 1·3
16	Drycker.....	7 736	4 706	6 581	+	64·4	+ 17·6
17	Spånadsämnen.....	6 484	5 761	4 544	+	12·5	+ 42·7
18	Garn, tågvirke, vävnader m. m.....	5 016	2 770	2 369	+	81·1	+ 111·7
19	Hudar, hår, ben m. m. och fabrikat därav.....	8 317	6 672	5 686	+	24·7	+ 46·3
20	Trä: Utländskt alla slag, inhemskt lövträ (utom asp och ved).....	6 372	7 207	3 097	—	11·6	+ 105·7
21	» Aspvirke.....	7 516	6 835	3 812	+	10·0	+ 97·2
22	» Ved till bränsle.....	70 164	68 044	88 124	+	3·1	— 20·4
23	» Rundtimmer, master, spiror o. dyl.....	60 428	54 252	32 255	+	11·4	+ 87·3
24	» Pappersved (trämasseved).....	68 625	101 606	70 535	—	32·5	— 2·7
25	» Gruvstötter (pitprops).....	28 159	42 172	6 564	—	33·2	+ 329·0
26	» Bjälkar, sparrar, syllar.....	49 465	40 142	31 332	+	23·2	+ 57·9
27	» Plankor, bräder o. dyl.....	267 425	298 666	212 337	—	10·5	+ 25·9
28	» Ej specificerat samt träavfall.....	47 074	41 884	26 751	+	12·4	+ 76·0
29	Arbeten av trä (möbler, snickerivaror m. m.).....	12 132	9 903	7 528	+	22·5	+ 61·2
30	Tändstickor.....	6 197	6 387	4 948	—	3·0	+ 25·2
31	Fordon, båtar och flygmaskiner (taxerat såsom frakt- eller ilgods).....	2 538	2 861	1 055	—	11·3	+ 140·6
32	Trämassa, torr.....	51 818	33 009	40 730	+	57·0	+ 27·2
33	» våt.....	52 978	46 265	34 184	+	14·5	+ 55·0
34	Papp och papper samt arbeten därav.....	67 788	55 021	54 291	+	23·2	+ 24·8
35	Malmer, utom lapplandsmalm.....	99 228	72 305	86 303	+	37·2	+ 15·0
36	Stenkol, brunkol, koks.....	155 193	107 629	100 227	+	44·2	+ 54·8
37	Träkol.....	19 570	22 812	12 543	—	14·2	+ 56·0
38 a	Bräntorv, torvpulver och torvbriketter.....	1 933	3 970	7 565	—	51·3	— 74·4
38 b	Övriga torvprodukter.....	7 360	12 490	11 440	—	41·1	— 35·7
39	Sten, oarbetad.....	72 425	67 534	41 820	+	7·2	+ 73·2
40	» arbetad.....	6 476	10 897	4 929	—	40·6	+ 31·4

år 1924 i jämförelse med motsvarande uppgifter för åren 1923 och 1922.
uppgifter.)

Ordningssnummer	1	2	3	4	5	6
	Varuslag	April—juni				
		1924	1923	1922	Ökning (+) eller minskning (—)	
					mot 1923	mot 1922
					T o n	%
41	Kvarts, fältspat och andra mineralier	2 784	2 079	1 658	+ 33·9	+ 67·9
42	Lera, grus, murkalk	69 493	72 185	44 296	— 3·7	+ 56·9
43	Tegel och lervaror	77 505	76 730	58 637	+ 1·0	+ 32·1
44	Cement, gips, asfalt	39 282	39 000	37 300	+ 0·7	+ 5·3
45	Glas, porslin, fajans, kakel	11 875	10 240	10 261	+ 16·0	+ 15·7
46	Tjära, tjäroljor och andra torrdestillations- produkter	9 407	12 068	11 086	— 22·1	— 15·1
47	Oljor (utom till föregående grupp hänförliga), gummi, hartser m. m.	20 745	17 924	15 612	+ 15·7	+ 32·9
48	Kalk, för jordbrukets behov	64 270	76 555	62 933	— 16·0	+ 2·1
49	Gödningsämnen, andra slag	61 732	52 751	60 727	+ 17·0	+ 1·7
50	Färger, färgnings- och garvämnen, bark	4 337	3 876	3 099	+ 11·9	+ 39·9
51	Kemikalier grupp a.	31 470	25 437	24 210	+ 23·7	+ 30·0
52	" " b.	4 857	4 349	5 788	+ 11·7	— 16·1
53	Järn och stål: Tackjärn, göt, smältstycken, skrot	58 944	47 932	35 689	+ 23·0	+ 65·2
54	" " Grövre arbeten	98 080	36 530	63 617	+ 168·5	+ 54·2
55	" " Finare " 	11 442	7 376	9 457	+ 55·1	+ 21·0
56	Metaller, andra än järn och stål samt arbeten därav	4 373	2 581	3 458	+ 69·4	+ 26·8
57	Maskiner, apparater, redskap	20 800	16 409	14 106	+ 26·8	+ 47·6
58	För försvarsverkets räkning	3 165	3 144	3 308	+ 0·7	— 4·8
59	För statens järnvägsbyggnader (nya statsbane- byggnader)	5 048	2 897	2 304	+ 74·2	+ 119·1
60	Ej specificerade varor	12 324	10 642	11 410	+ 15·8	+ 8·0
	Summa vagnslastgods utom lapplandsmalm ...	2 106 166	1 881 480	1 611 682	+ 11·9	+ 30·7
61	Lapplandsmalm	1 204 722	909 870	1 198 238	+ 32·4	+ 0·5
	Summa vagnslastgods och lapplandsmalm	3 310 888	2 791 350	2 809 920	+ 18·6	+ 17·8

Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods januari—juni månader
(Preliminära)

Ordningnummer	Varuslag	1	2	3	4	5	6
		Januari—juni					
		1924	1923	1922	Ökning (+) eller minskning (—)		
					mot 1923	mot 1922	
		T o n			%	%	
1	Mjölkl.....	17 239	17 969	14 903	— 4'1	+ 15'7	
2	Smör, margarin, ost, ägg.....	22 075	18 088	15 911	+ 22'0	+ 38'7	
3	Kött, fläsk, talg, flott m. m.	29 004	20 803	21 845	+ 39'4	+ 32'8	
4	Sill och strömming, färsk eller saltad	19 648	15 398	16 389	+ 27'6	+ 19'9	
5	Fisk, andra slag, kräftor m. m.	1 881	2 675	2 371	— 29'7	— 20'7	
6	Havre, majs.....	95 360	46 233	56 797	+ 106'3	+ 67'9	
7	Råg, korn, vete, arter m. m.	77 688	68 241	87 606	+ 13'8	— 11'3	
8	Mjöl, gryn, bröd.....	130 541	95 771	90 517	+ 36'3	+ 44'2	
9	Hö och halm.....	91 665	95 453	49 905	— 4'0	+ 83'7	
10	Kraftfoder, melass.....	106 337	70 047	56 149	+ 51'8	+ 89'4	
11	Vitbetor och vitbetsmassa.....	254	190	247	+ 33'7	+ 2'8	
12	Potatis, rovor, vitkål m. m.	34 171	15 934	36 221	+ 114'5	— 5'7	
13	Frukt, bär, trädgårdsalster, frö	21 060	13 540	20 417	+ 55'5	+ 3'1	
14	Socker, sirap.....	67 768	62 664	74 713	+ 8'1	— 9'3	
15	Specier, tobak.....	13 145	8 068	12 146	+ 62'9	+ 8'2	
16	Drycker.....	19 174	13 017	17 129	+ 47'3	+ 11'9	
17	Spånadsämnen.....	12 893	11 361	9 525	+ 13'5	+ 35'4	
18	Garn, tågvirke, vävnader m. m.	12 121	6 613	5 973	+ 83'3	+ 102'9	
19	Hudar, bär, ben m. m. och fabrikat därav	19 816	14 451	13 717	+ 37'1	+ 44'5	
20	Trä: Utländskt alla slag, inhemskt lövträ (utom asp och ved).....	18 839	20 741	11 326	— 9'2	+ 66'3	
21	» Aspvirke.....	25 729	23 569	15 105	+ 9'2	+ 70'3	
22	» Ved till bränsle.....	270 512	232 888	262 595	+ 16'2	+ 3'0	
23	» Rundtimmer, master, spiror o. dyl.	168 823	136 657	72 956	+ 23'5	+ 131'4	
24	» Pappersved (trämasseved).....	166 688	159 902	115 816	+ 4'2	+ 43'9	
25	» Gruvstötter (pitprops).....	66 284	87 175	21 194	— 24'0	+ 212'7	
26	» Bjälkar, sparrar, syllar.....	67 972	60 114	43 730	+ 13'1	+ 55'4	
27	» Plankor, bräder o. dyl.	453 093	433 728	361 425	— 6'3	+ 25'4	
28	» Ej specificerat samt träavfall.....	87 818	62 911	52 477	+ 39'6	+ 67'3	
29	Arbeten av trä (möbler, snickerivaror m. m.)	23 078	18 701	13 899	+ 23'4	+ 66'0	
30	Tändstickor.....	14 114	13 466	12 374	+ 4'8	+ 14'1	
31	Fordon, båtar och flygmaskiner (taxerat såsom frakt- eller ilgods).....	4 218	3 963	2 804	+ 6'4	+ 50'4	
32	Trämassa, torr.....	108 384	52 069	81 452	+ 108'2	+ 33'1	
33	» våt.....	98 501	57 711	61 013	+ 70'7	+ 61'4	
34	Papp och papper samt arbeten därav.....	154 722	120 645	103 289	+ 28'2	+ 49'8	
35	Malmer, utom lapplandsmalm.....	171 789	107 316	114 764	+ 60'1	+ 49'7	
36	Stenkol, brunkol, koks.....	424 225	266 872	269 301	+ 59'0	+ 57'5	
37	Träkol.....	100 784	74 072	40 836	+ 36'1	+ 146'8	
38 a	Bränttorv, torvpulver och torvbriketter.....	14 740	15 275	17 958	— 3'5	— 17'9	
38 b	Övriga torvprodukter.....	25 137	37 196	31 809	— 32'4	— 21'0	
39	Sten, oarbetad.....	118 661	120 885	72 160	— 1'8	+ 64'4	
40	» arbetad.....	8 716	17 291	7 795	— 49'6	+ 11'8	

är 1924 i jämförelse med motsvarande uppgifter för åren 1923 och 1922.
(uppgifter.)

Ordningsnummer	1	2	3	4	5	6
	Varuslag	Januari—juni				
		1924	1923	1922	Ökning (+) eller minskning (—)	
					mot 1923	mot 1922
					T o n	%
41	Kvarts, fältspat och andra mineralier	5 469	4 382	4 443	+ 24·8	+ 23·1
42	Lera, grus, murkalk	101 472	106 289	66 979	— 4·5	+ 51·5
43	Tegel och lervaror	134 178	140 316	95 712	— 4·4	+ 40·2
44	Cement, gips, asfalt	54 094	58 090	51 171	— 6·9	+ 5·7
45	Glas, porslin, fajans, kakel	21 564	20 490	19 632	+ 5·2	+ 9·8
46	Tjära, tjäroljor och andra torrdestillations- produkter	14 671	18 301	18 277	— 19·8	— 19·7
47	Oljor (utom till föregående grupp hänförliga), gummi, hartser m. m.	44 821	37 091	33 186	+ 20·8	+ 35·1
48	Kalk, för jordbrukets behov	116 585	123 543	112 793	— 5·6	+ 3·4
49	Gödningsämnena, andra slag	121 303	113 712	106 882	+ 6·7	+ 13·5
50	Färger, färgnings- och garvämnen, bark	7 153	6 395	5 309	+ 11·9	+ 34·7
51	Kemikalier grupp a.	56 327	44 361	44 041	+ 27·0	+ 27·9
52	” ” b.	11 793	9 534	12 663	+ 23·7	— 6·9
53	Järn och stål: Tackjärn, göt, smältstycken, skrot ” ” ” Grövre arbeten	120 547	96 138	66 987	+ 25·4	+ 80·0
54	” ” ” Finare ”	205 022	89 924	117 328	+ 128·0	+ 74·7
55	” ” ” Finare ”	25 175	17 203	21 411	+ 46·3	+ 17·6
56	Metaller, andra än järn och stål samt arbeten därav	10 933	5 857	8 514	+ 86·7	+ 28·4
57	Maskiner, apparater, redskap	37 825	32 798	31 522	+ 15·3	+ 20·0
58	För försvarsverkets räkning	6 828	6 891	6 470	— 0·9	+ 5·5
59	För statens järnvägsbyggnader (nya statsbane- byggnader)	6 695	5 454	3 912	+ 22·8	+ 71·1
60	Ej specificerade varor	27 297	25 488	28 790	+ 7·1	— 5·2
	Summa vagnslastgods utom lapplandsmalm	4 514 419	3 731 920	3 244 581	+ 21·0	+ 39·1
61	Lapplandsmalm	1 898 227	2 192 471	2 015 836	— 13·4	— 5·8
	Summa vagnslastgods och lapplandsmalm	6 412 646	5 924 391	5 260 417	+ 8·2	+ 21·9

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Offentliggjorda häften den 16 oktober 1924 av:

1. Bidrag till Sverges officiella statistik.

La. Statens järnvägstrafik åren 1862—1910.

Bihang:

Statens järnvägars fraktgodstrafik år 1904.

Transporter av fraktgods å statens järnvägar i egen och samtrafik samt i viss samtrafik å andra trafikleder år 1905.

Statens järnvägars transporter av vagnslastgods, åkdon m. m. samt levande djur år 1906.

Vagnslastgodstrafiken å statens järnvägar åren 1907—1910.

Utredning angående kostnaderna för införandet av torv såsom lokomotivbränsle vid statens järnvägar år 1909.

Redogörelse för ångfärjeförbindelsen Trälleborg—Sassnitz år 1909.

Utredningar angående Riksgränsbanans elektrifiering år 1910.

Ny rullande materiell vid statens järnvägar år 1910.

Lbm. Allmän svensk järnvägsstatistik åren 1878—1910.

2. Sverges officiella statistik.

Statens järnvägar åren 1911—1922.

Bihang:

Ny rullande materiell vid statens järnvägar åren 1911, 1914 och 1916.

Vagnslastgodstrafiken å statens järnvägar åren 1913, 1916 och 1919.

Allmän järnvägsstatistik åren 1911—1922.

Bihang:

Statistiskt sammandrag för åren 1881—1915.

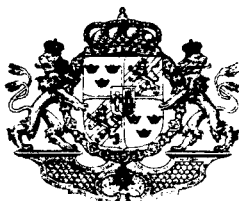
3. Järnvägsstatistiska meddelanden.

Årg. 1912—1923, 1924 häften 1—7 samt »Extrahäfte I» innehållande: »Järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924 i vissa för avvägandet av ny taxa för Statens järnvägar betydelsefulla frågor jämte utdrag av Järnvägsrådets protokoll» och »Extrahäfte II» innehållande: »Avgivna utlåtanden av Kungl. Järnvägsstyrelsen, Statskontoret, Riksgäldskontoret och Svenska Järnvägsföreningen över Järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924.

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: 8

1924.



N:r 8.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

INNEHÅLL:

Sammandrag av svenska järnvägars driftrapporter
för augusti månad år 1924.

Utkom frdn trycket den 13 november 1924.



Pris pr årgång (12 häften) 2 kr. och 50 öre, pr häfte 25 öre.
Prenumeration kan ske i bokhandeln eller å postanstalt.

Tab. 1. Statistisk översikt för augusti och

	A u g u s t i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	62	51	113	114
Trafikerad banlängd km.	5 775	6 009	3 574	9 583	15 358
" " " proc.	37.6	39.1	23.3	62.4	100.0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande antal	2 628 953	2 756 986	1 051 954	3 808 940	6 437 893
Resgodsovervikt m. m. ton	1 767	1 789	559	2 298	4 065
Godstrafik.					
Il- och fraktgods ton	1 430 016	1 377 226	407 917	1 785 143	3 215 159
Fordon, lik m. m. antal	743	946	137	1 083	1 826
Levande djur "	27 378	41 743	11 304	53 047	80 425
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik kr.	7 013 792	3 897 482	1 211 548	5 109 030	12 132 822
Posttrafik "	388 573	174 175	65 709	239 884	628 457
Godstrafik "	9 589 585	6 114 276	1 872 868	7 987 144	17 576 729
Extra trafikinkomster "	164 390	144 483	60 413	204 896	369 286
Lok- och vagnhyresaldo "	58 679	11 094	1 310	12 404	71 083
Summa trafikinkomster..... "	17 215 019	10 341 510	3 211 848	13 553 358	30 768 377
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande inkomster kr.	329 211	83 639	57 526	141 165	470 376
Summa inkomster av järnvägs- driften kr.	17 544 230	10 425 149	3 269 374	13 694 523	31 238 753
Räntor "	—	1 890	950	2 840	2 840
Summa bruttoinkomster "	17 544 230	10 427 039	3 270 324	13 697 363	31 241 593
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen kr.	1 030 243	447 177	159 824	607 001	1 637 244
Banavdelningen "	2 182 852	1 983 605	661 651	2 645 256	4 828 108
Trafikavdelningen "	3 470 089	2 354 159	806 835	3 160 994	6 631 085
Maskinavdelningen "	4 741 675	2 883 523	907 768	3 791 291	8 532 966
Lok- och vagnhyresaldo "	—	56 991	14 406	71 397	71 397
Övriga egentliga driftkostnader..... "	232 909	12 243	553	12 796	245 705
Summa egentliga driftkostnader..... "	11 657 768	7 737 698	2 551 037	10 288 735	21 946 503
Härrar:					
Avlöningar "	7 044 664	3 837 355	1 247 203	5 084 558	12 129 222
Överbyggnaden "	668 092	866 483	301 154	1 167 637	1 835 729
Materialförbrukning i tågjänst..... "	1 023 992	738 398	249 400	1 007 798	2 037 790
Materiellens underhåll "	1 335 585	917 311	289 600	1 206 911	2 542 496
Lok- och vagnhyresaldo "	—	56 991	14 406	71 397	71 397
Övriga egentliga driftkostnader..... "	1 579 435	1 301 160	449 274	1 750 434	3 329 869

	A u g u s t i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	kr. —	42 833	4 767	47 600	47 600
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond	kr. 1 038 000	830 417	226 520	1 056 937	2 094 937
Skatter	—	147 461	21 952	169 413	169 413
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader	kr. 24 264	36 072	7 290	43 362	67 626
Summa diverse med järnvägsdriften sammanshängande kostnader	kr. 1 062 264	1 056 783	260 529	1 317 312	2 379 576
Summa driftkostnader	12 720 032	8 794 481	2 811 566	11 606 047	24 326 079
Räntor	1) 3 100 000	806 988	327 957	1 134 945	4 234 945
Summa utgifter	15 820 032	9 601 469	3 139 523	12 740 992	28 561 024
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	46	36	82	83
b) Trafikerad banlängd	km. 5 775	5 314	2 819	8 133	13 908
c) Nettoinkomst	kr. 4 824 198	1 735 452	498 427	2 233 879	7 058 077
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	16	15	31	31
b) Trafikerad banlängd	km. —	695	755	1 450	1 450
c) Nettoutgift	kr. —	104 784	40 619	145 403	145 403
Summa nettoinkomst	kr. + 4 824 198	+ 1 630 668	+ 457 808	+ 2 088 476	+ 6 912 674
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	39	27	66	67
b) Trafikerad banlängd	km. 5 775	4 754	2 283	7 037	12 812
c) Vinst	kr. 1 724 198	1 025 773	255 784	1 281 557	3 005 755
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	—	23	24	47	47
b) Trafikerad banlängd	km. —	1 255	1 291	2 546	2 546
c) Förlust	kr. —	200 203	124 983	325 186	325 186
Summa vinst	kr. + 1 724 198	+ 825 570	+ 130 801	+ 956 371	+ 2 680 569

1) Under räntor upptages för statens järnvägar den *beräknade* räntekostnaden för statens järnvägars andel i statskullen, ehuru sådan räntekostnad icke upptages i S. J. räkenskaper. Av det av S. J. disponerade statskapitalet utgöres c:a 79 procent av lånemedel varå ränta sålunda beräknas. Av det i enskilda järnvägar investerade kapitalet utgöres blott omkring 50 procent av räntedragande främmande kapital. Ränte- och vinstuppgifterna för statens och enskilda järnvägar äro således ej direkt jämförbara.

	J a n u a r i — a u g u s t i				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	kr.	294 164	38 134	332 298	332 298
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	8 303 900	6 642 340	1 799 563	8 441 903	16 745 803
Skatter	—	1 172 511	177 673	1 350 184	1 350 184
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader	kr. 414 233	129 034	27 060	156 094	570 327
Summa diverse med järnvägsdriften sammanshängande kostnader	kr. 8 718 133	8 238 049	2 042 430	10 280 479	18 998 612
Summa driftkostnader	» 103 719 359	68 213 046	21 923 104	90 136 150	193 855 500
Räntor	» 1) 24 800 000	6 413 044	2 688 151	9 101 198	33 901 198
Summa utgifter	» 128 519 359	74 626 090	24 611 255	99 237 348	227 756 707
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	44	34	78	79
b) Trafikerad banlängd	km. 5 770	5 365	2 829	8 194	13 961
c) Nettoinkomst	kr. 25 165 309	11 211 784	3 235 455	14 447 239	39 612 548
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	18	17	35	35
b) Trafikerad banlängd	km. —	644	745	1 389	1 389
c) Nettoutgift	kr. —	585 804	299 176	884 980	884 980
Summa nettoinkomst	kr. + 25 165 309	+ 10 625 980	+ 2 936 279	+ 13 562 259	+ 38 727 568
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	36	22	58	59
b) Trafikerad banlängd	km. 5 770	4 547	2 099	6 646	12 416
c) Vinst	kr. 365 309	5 694 515	1 399 556	7 094 071	7 459 380
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	—	26	29	55	55
b) Trafikerad banlängd	km. —	1 462	1 475	2 937	2 937
c) Förlust	kr. —	1 453 597	1 142 534	2 596 131	2 596 131
Summa vinst	kr. + 365 309	+ 4 240 918	+ 257 022	+ 4 497 940	+ 4 863 240

1) Se anm. å vidstående sida.

**Tab. 2. Statistiskt sammandrag för augusti och januari—augusti
månader åren 1914, 1923 och 1924.**

	Augusti			Januari—augusti		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
A. Järnvägar och banlängd.						
Trafikerad banlängd.						
Statens järnvägar..... km.	4 761	5 700	5 775	4 761	5 700	5 770
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	6 275	6 006	6 009	6 275	6 006	6 009
" smalspåriga..... "	3 244	3 561	3 574	3 243	3 552	3 574
Samtliga järnvägar..... "	14 280	15 267	15 358	14 279	15 258	15 353
B. Trafik.						
Resande i tusental.						
Statens järnvägar..... antal	2 357	2 340	2 629	17 827	17 250	18 507
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	2 762	2 647	2 757	21 281	18 669	18 576
" smalspåriga..... "	926	908	1 052	7 451	7 298	7 587
Samtliga järnvägar..... "	6 045	5 895	6 438	46 559	43 217	44 670
II- och fraktgods i tusental ton.						
Statens järnvägar..... ton	1 049	1 185	1 430	9 991	8 704	9 746
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	1 316	1 352	1 377	12 876	9 326	10 574
" smalspåriga..... "	360	393	408	3 292	2 666	2 984
Samtliga järnvägar..... "	2 725	2 930	3 215	26 159	20 696	23 304
C. Inkomster.						
Persontrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	3 302	7 728	7 014	21 599	47 502	43 118
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	1 777	4 140	3 897	13 690	26 681	25 077
" smalspåriga..... "	560	1 252	1 212	4 297	8 718	8 293
Samtliga järnvägar..... "	5 639	13 120	12 123	39 586	82 901	76 488
Godstrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	4 482	9 112	9 590	28 946	74 192	77 528
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	2 772	6 170	6 114	26 862	46 420	50 319
" smalspåriga..... "	742	1 989	1 873	6 671	14 335	15 034
Samtliga järnvägar..... "	7 996	17 271	17 577	72 479	134 947	142 881
Summa trafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	8 051	17 252	17 215	62 715	126 205	125 679
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	4 754	10 568	10 341	42 224	75 554	78 040
" smalspåriga..... "	1 375	3 329	3 212	11 589	23 988	24 353
Samtliga järnvägar..... "	14 180	31 149	30 768	116 528	225 747	228 072
<i>Per dag och bankm.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	54 55	97 63	96 16	54 21	91 12	89 27
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	24 44	56 76	55 51	27 69	51 77	53 23
" smalspåriga..... "	13 67	30 16	28 99	14 71	27 79	27 93
Samtliga järnvägar..... "	32 63	65 82	64 63	33 68	60 59	60 88
Summa inkomster av järnvägsdriften.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	8 081	17 618	17 544	62 952	129 294	128 885
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	4 813	10 652	10 425	42 698	76 379	78 839
" smalspåriga..... "	1 405	3 388	3 270	11 825	24 505	24 859
Samtliga järnvägar..... "	14 299	31 658	31 239	117 475	230 178	232 583

	Augusti			Januari—augusti		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bank:</i>						
Absoluta tal:						
Statens järnvägar..... kr.	54 75	99 71	98 00	54 41	93 35	91 54
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	24 74	57 21	55 97	28 00	52 33	53 77
" smalspåriga..... "	13 97	30 69	29 31	15 01	28 39	28 51
Samtliga järnvägar..... "	32 30	66 89	65 61	33 86	62 08	62 09
Relativa tal:						
Statens järnvägar.....	100 0	182 1	179 0	100 0	171 6	168 2
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	100 0	231 2	226 2	100 0	186 9	192 0
" smalspåriga..... "	100 0	219 7	211 3	100 0	189 1	189 9
Samtliga järnvägar.....	100 0	207 1	203 1	100 0	188 2	188 4
Summa bruttointkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	8 081	17 618	17 544	62 952	129 294	128 885
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	4 993	10 654	10 427	44 135	76 407	78 867
" smalspåriga..... "	1 421	3 389	3 271	11 949	24 513	24 868
Samtliga järnvägar..... "	14 495	31 661	31 242	119 036	230 214	232 620
D. Utgifter.						
<i>Avlöningar.</i>						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	7 172	7 045	.	60 915	55 816
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	3 902	3 837	.	30 881	31 299
" smalspåriga..... "	.	1 248	1 247	.	9 833	10 066
Samtliga järnvägar..... "	.	12 322	12 129	.	101 629	97 181
Materialförbrukning i tåg-tjänst.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	1 123	1 030	.	12 336	9 254
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	841	758	.	6 499	6 956
" smalspåriga..... "	.	272	250	.	2 095	2 101
Samtliga järnvägar..... "	.	2 236	2 038	.	20 930	18 311
<i>Konsumtionspris per ton å utländskt bränsle:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	30	25	.	37	27
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	33	29	.	31	31
" smalspåriga..... "	.	35	31	.	35	32
Samtliga järnvägar..... "	.	82	27	.	35	29
Summa egentliga driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	11 591	11 658	.	99 957	95 001
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	7 522	7 738	.	58 155	59 975
" smalspåriga..... "	.	2 552	2 551	.	19 653	19 881
Samtliga järnvägar..... "	.	21 065	21 947	.	177 765	174 857
Summa driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	13 088	12 720	.	111 637	103 720
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	8 655	8 794	.	67 264	68 213
" smalspåriga..... "	.	2 808	2 812	.	21 735	21 923
Samtliga järnvägar..... "	.	24 551	24 326	.	200 636	193 856

		Augusti			Januari—augusti		
Per dag och bankm. ¹⁾		1914	1923	1924	1914	1923	1924
Absoluta tal:							
Statens järnvägar	kr.	40 19	74 07	71 05	40 19	80 60	73 67
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	20 37	46 49	47 21	20 37	46 09	46 52
" smalspåriga	"	11 97	25 44	25 38	11 97	25 18	25 14
Samtliga järnvägar	"	25 15	51 87	51 09	25 15	54 11	51 75
Relativa tal:							
Statens järnvägar		100 0	184 6	177 1	100 0	200 9	183 6
Enskilda normalspåriga järnvägar		100 0	228 2	231 8	100 0	226 3	228 4
" smalspåriga		100 0	212 5	212 0	100 0	210 4	210 0
Samtliga järnvägar		100 0	206 2	203 1	100 0	215 1	206 8
Utgiftsprocent för summa driftkostnader:							
Statens järnvägar	proc.	.	74 3	72 5	.	86 3	80 5
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	81 3	84 4	.	88 1	86 5
" smalspåriga	"	.	82 9	86 0	.	88 7	88 2
Samtliga järnvägar	"	.	77 6	77 9	.	87 2	83 8
Summa utgifter. ²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	16 188	15 820	.	136 437	128 520
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	9 492	9 601	.	73 914	74 626
" smalspåriga	"	.	3 145	3 140	.	24 386	24 611
Samtliga järnvägar	"	.	28 825	28 561	.	234 737	227 757
E. Överskott.							
Nettoinkomst av järnvägsdriften.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 4 530	+ 4 824	.	+ 17 657	+ 25 165
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 1 997	+ 1 631	.	+ 9 116	+ 10 826
" smalspåriga	"	.	+ 580	+ 458	.	+ 2 769	+ 2 936
Samtliga järnvägar	"	.	+ 7 107	+ 6 913	.	+ 29 542	+ 38 927
Per dag och bankm. ¹⁾							
Statens järnvägar	kr.	+ 13 45	+ 25 64	+ 26 95	+ 13 45	+ 12 75	+ 17 87
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	+ 7 38	+ 10 73	+ 8 76	+ 7 38	+ 6 25	+ 7 25
" smalspåriga	"	+ 3 26	+ 5 25	+ 4 13	+ 3 26	+ 3 21	+ 3 97
Samtliga järnvägar	"	+ 8 73	+ 15 02	+ 14 52	+ 8 73	+ 7 97	+ 10 44
Vinst. ²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 1 430	+ 1 724	.	— 7 143	+ 365
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 1 162	+ 826	.	+ 2 493	+ 4 241
" smalspåriga	"	.	+ 244	+ 131	.	+ 127	+ 257
Samtliga järnvägar	"	.	+ 2 836	+ 2 681	.	— 4 523	+ 4 863

¹⁾ För år 1914 saknas hithörande uppgifter, varför de angivna kursiverade siffrorna avse medeltal för hela året.

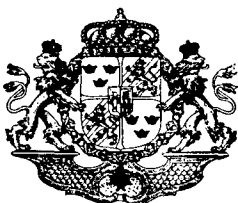
²⁾ Den beräknade räntekostnaden för S. J. är medtagen för såväl 1923 som 1924; jfr not 1 sid. 70.

Allmän anmärkning. Den månatliga redovisningen av järnvägarnas trafik, inkomster och utgifter omfattar samtliga i den officiella årsstatistiken upptagna järnvägar av "allmän betydelse". Statistiken grundar sig på månatliga drift-rapporter, innehållande uppgifter om person- och godstrafikens storlek samt inkomst- och utgiftsredovisning. Avskrivningar resp. avsättningar till reparations- och förnyelsefond samt skatter m. m. äro beräknade för 1/12 år, liksom inkomst- och utgiftsräkorna. Inkomster och utgifter, som avse annan verksamhet än järnvägsrörelsen, äro ej medtagna i den månatliga redovisningen.

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: 9

1924.



N:r 9.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

INNEHÅLL:

Sammandrag av svenska järnvägars driftrapporter
för september månad år 1924.

Utkom från trycket den 13 december 1924.



Pris pr årgång (12 häften) 2 kr. och 50 öre, pr häfte 25 öre.
Prenumeration kan ske i bokhandeln eller å postanstalt.

januari—september månader år 1924.

	J a n u a r i — s e p t e m b e r				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	62	51	113	114
Trafikerad banlängd	5 771	6 010	3 574	9 584	15 355
" "	37·6	39·1	23·5	62·4	100·0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande	20 706 434	20 921 713	8 443 547	29 365 260	50 071 694
Resgodsövertikt m. m.	13 607	13 393	4 098	17 491	31 098
Godstrafik.					
II- och fraktgods	11 126 823	11 938 252	3 350 410	15 288 662	26 415 485
Fordon, lik m. m.	13 062	11 273	2 024	13 297	26 359
Levande djur	254 903	402 440	118 437	520 877	775 780
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik	48 189 350	27 919 870	9 216 411	37 136 281	85 325 631
Posttrafik	3 429 747	1 517 575	596 384	2 113 959	5 543 706
Godstrafik	87 504 061	56 499 092	16 828 157	73 327 249	160 831 310
Extra trafikinkomster	1 607 006	1 305 898	539 495	1 845 393	3 452 399
Lok- och vagnhyresaldo	638 194	160 104	26 315	186 419	824 613
Summa trafikinkomster	141 368 358	87 402 539	27 206 762	114 609 301	255 977 659
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande inkomster	3 540 619	921 487	577 363	1 498 850	5 039 469
Summa inkomster av järnvägs- driften	144 908 977	88 324 026	27 784 125	116 108 151	261 017 128
Räntor	—	29 872	9 847	39 719	39 719
Summa bruttoinkomster	144 908 977	88 353 898	27 793 972	116 147 870	261 056 847
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen	12 249 429	5 193 128	1 852 194	7 045 322	19 294 751
Banavdelningen	16 858 553	13 591 489	4 868 636	18 460 125	35 318 678
Trafikavdelningen	31 637 756	22 382 017	7 371 562	29 753 579	61 391 335
Maskinavdelningen	44 839 025	25 949 749	8 127 615	34 077 364	78 916 389
Lok- och vagnhyresaldo	—	498 563	117 980	616 543	616 543
Övriga egentliga driftkostnader	2 009 694	117 552	12 097	129 649	2 139 343
Summa egentliga driftkostnader	107 594 457	67 732 498	22 350 084	90 082 582	197 677 089
Härav:					
Avlöningar	62 760 476	35 137 212	11 280 024	46 417 236	109 177 712
Överbyggnaden	4 724 153	4 836 440	2 075 902	6 912 342	11 636 495
Materialförbrukning i tågjänst	10 267 133	7 708 032	2 320 740	10 028 772	20 295 905
Materiellens underhåll	12 233 375	7 467 735	2 523 505	9 991 240	22 224 615
Lok- och vagnhyresaldo	—	498 563	117 980	616 543	616 543
Övriga egentliga driftkostnader	17 609 320	12 084 516	4 031 933	16 116 449	33 725 769

	S e p t e m b e r				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	—	42 833	4 766	47 599	47 599
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	1 038 000	822 902	271 454	1 094 356	2 132 356
Skatter..... »	—	144 005	20 823	164 828	164 828
Övriga med järnvägsdriften sammanhängande kostnader	28 205	11 168	3 089	14 257	42 462
Summa diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader..... kr.	1 066 205	1 020 908	300 132	1 321 040	2 387 245
Summa driftkostnader..... »	13 659 436	8 778 409	2 769 542	11 547 951	25 207 387
Räntor..... »	1) 3 100 000	794 123	363 944	1 158 067	4 258 067
Summa utgifter..... »	16 759 436	9 572 532	3 133 486	12 706 018	29 465 454
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	36	29	65	66
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 775	4 489	2 320	6 809	12 584
c) Nettoinkomst	2 364 873	927 157	257 289	1 184 446	3 549 319
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	26	22	48	48
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	1 531	1 254	2 785	2 785
c) Nettoutgift	—	220 566	102 089	322 655	322 655
Summa nettoinkomst	+ 2 364 873	+ 706 591	+ 155 200	+ 861 791	+ 3 226 664
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	20	13	33	33
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	2 406	1 114	3 520	3 520
c) Vinst	—	453 287	103 600	556 887	556 887
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	42	38	80	81
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 775	3 614	2 460	6 074	11 849
c) Förlust..... kr.	735 127	538 929	311 394	850 323	1 585 450
Summa vinst..... kr.	— 735 127	— 85 642	— 207 794	— 293 436	— 1 028 563

¹⁾ Under räntor upptages för statens järnvägar den beräknade räntekostnaden för statens järnvägars andel i statsskulden, ehuru sådan räntekostnad icke upptages i S. J. räkenskaper. Av det av S. J. disponerade statskapitalet utgöres c:a 79 procent av lånemedel varå ränta sålunda beräknas. Av det i enskilda järnvägar investerade kapitalet utgöres blott omkring 50 procent av räntedragande främmande kapital. Ränte- och vinstuppgifterna för statens och enskilda järnvägar äro således ej direkt jämförbara.

	J a n u a r i — s e p t e m b e r				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	—	336 997	42 900	379 897	379 897
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	9 341 900	7 465 242	2 071 017	9 536 259	18 878 159
Skatter..... "	—	1 316 516	198 496	1 515 012	1 515 012
Övriga med järnvägsdriften sammanhängande kostnader	442 438	140 202	30 149	170 351	612 789
Summa diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader..... kr.	9 784 338	9 258 957	2 342 562	11 601 519	21 385 857
Summa driftkostnader..... "	117 378 795	76 991 455	24 692 646	101 684 101	219 062 896
Räntor..... "	27 900 000	7 207 167	3 052 098	10 259 265	38 159 265
Summa utgifter..... "	145 278 795	84 198 622	27 744 744	111 943 366	257 222 161
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	45	34	79	80
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 771	5 387	2 698	8 085	13 856
c) Nettoinkomst..... kr.	27 530 182	12 074 667	3 458 702	15 533 369	43 063 551
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	17	17	34	34
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	623	876	1 499	1 499
c) Nettoutgift..... kr.	—	742 096	367 223	1 109 319	1 109 319
Summa nettoinkomst..... kr.	+ 27 530 182	+ 11 332 571	+ 3 091 479	+ 14 424 050	+ 41 954 232
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	33	23	56	56
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	4 362	2 141	6 503	6 503
c) Vinst..... kr.	—	5 906 216	1 372 652	7 278 868	7 278 868
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	29	28	57	58
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 771	1 648	1 433	3 081	8 852
c) Förlust..... kr.	369 818	1 750 940	1 323 424	3 074 364	3 444 182
Summa vinst..... kr.	— 369 818	+ 4 155 276	+ 49 228	+ 4 204 504	+ 3 834 686

1) Se anm. å vidstående sida.

Tab. 2. Statistiskt sammandrag för september och januari—september
månader åren 1914, 1923 och 1924.

	September			Januari—september		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
A. Järnvägar och banlängd.						
Trafikerad banlängd.						
Statens järnvägar	4 761	5 700	5 775	4 761	5 700	5 771
Enskilda normalspåriga järnvägar	6 275	6 006	6 020	6 275	6 006	6 010
" smalspåriga	3 244	3 574	3 574	3 242	3 555	3 571
Samtliga järnvägar	14 280	15 280	15 369	14 278	15 261	15 355
B. Trafik.						
Resande i tusental.						
Statens järnvägar	2 214	2 066	2 200	20 041	19 316	20 706
Enskilda normalspåriga järnvägar	2 703	2 434	2 345	23 984	21 102	20 922
" smalspåriga	953	875	856	8 404	8 273	8 444
Samtliga järnvägar	5 870	5 375	5 401	52 429	48 691	50 072
II- och fraktgods i tusental ton.						
Statens järnvägar	1 044	1 096	1 381	11 035	9 800	11 127
Enskilda normalspåriga järnvägar	1 493	1 323	1 364	14 369	10 650	11 938
" smalspåriga	411	335	367	3 703	3 000	3 350
Samtliga järnvägar	2 948	2 754	3 112	29 107	23 450	26 415
C. Inkomster.						
Persontrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar	2 945	5 504	5 071	24 544	53 006	48 189
Enskilda normalspåriga järnvägar	1 653	3 259	2 842	15 343	29 940	27 920
" smalspåriga	558	1 006	924	4 855	9 724	9 217
Samtliga järnvägar	5 156	9 769	8 837	44 742	92 670	85 326
Godstrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar	4 453	9 275	9 977	43 399	83 466	87 504
Enskilda normalspåriga järnvägar	3 150	6 307	6 180	30 012	52 727	56 499
" smalspåriga	834	1 836	1 794	7 505	16 172	16 828
Samtliga järnvägar	8 437	17 418	17 951	80 916	152 365	160 831
Summa trafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar	7 670	15 207	15 690	70 385	141 413	141 368
Enskilda normalspåriga järnvägar	5 012	9 829	9 362	47 236	85 383	87 403
" smalspåriga	1 473	2 946	2 853	13 062	26 933	27 207
Samtliga järnvägar	14 155	27 982	27 905	130 683	253 729	255 978
<i>Per dag och bankm.:</i>						
Statens järnvägar	53 70	88 98	90 56	54 15	90 88	89 40
Enskilda normalspåriga järnvägar	26 62	54 55	51 84	27 57	52 07	53 08
" smalspåriga	15 14	27 48	26 61	14 75	27 75	27 78
Samtliga järnvägar	33 04	61 48	60 52	33 52	60 90	60 84
Summa inkomster av järnvägsdriften.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar	7 699	15 537	16 024	70 651	144 831	144 909
Enskilda normalspåriga järnvägar	5 071	9 973	9 485	47 769	86 353	88 324
" smalspåriga	1 502	3 017	2 925	13 327	27 521	27 784
Samtliga järnvägar	14 272	28 527	28 434	131 747	258 705	261 017

TAB. 2 (forts.). STATISTISKT SAMMANDRAG FÖR SEPTEMBER OCH JANUARI—SEPTEMBER 81
MÅNADER ÅREN 1914, 1923 OCH 1924.

	September			Januari—september		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bankm:</i>						
Absoluta tal:						
Statens järnvägar..... kr.	53 90	90 86	92 49	54 36	93 07	91 64
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	26 94	55 35	52 52	27 89	52 67	53 64
" smalspåriga "..... "	15 43	28 14	27 28	15 05	28 36	28 37
Samtliga järnvägar..... "	33 31	62 23	61 67	33 80	62 10	62 04
Relativa tal:						
Statens järnvägar.....	100 0	168 6	171 6	100 0	171 2	168 6
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	100 0	205 5	195 0	100 0	188 8	192 3
" smalspåriga ".....	100 0	182 4	176 8	100 0	188 4	188 5
Samtliga järnvägar.....	100 0	186 8	185 1	100 0	188 7	188 6
Summa bruttolnkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	7 699	15 537	16 024	70 651	144 831	144 909
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	5 250	9 975	9 487	49 385	86 382	88 354
" smalspåriga "..... "	1 517	3 018	2 926	13 466	27 531	27 794
Samtliga järnvägar..... "	14 466	28 530	28 437	133 502	258 744	261 057
D. Utgifter.						
Avlöningar.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	7 116	6 945	.	68 030	62 761
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	3 839	3 838	.	34 720	35 137
" smalspåriga "..... "	.	1 195	1 214	.	11 029	11 280
Samtliga järnvägar..... "	.	12 150	11 997	.	113 779	109 178
Materialförbrukning i tågjänst.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	1 165	1 013	.	13 502	10 267
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	835	752	.	7 334	7 708
" smalspåriga "..... "	.	245	220	.	2 340	2 321
Samtliga järnvägar..... "	.	2 245	1 985	.	23 176	20 296
<i>Konsumtionspris per ton å utländskt bränsle:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	30	25	.	37	26
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	33	29	.	32	31
" smalspåriga "..... "	.	35	30	.	35	32
Samtliga järnvägar..... "	.	32	27	.	34	28
Summa egentliga driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	12 564	12 593	.	112 521	107 594
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	7 592	7 758	.	65 746	67 733
" smalspåriga "..... "	.	2 422	2 469	.	22 076	22 350
Samtliga järnvägar..... "	.	22 578	22 820	.	200 343	197 677
Summa driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	14 008	13 659	.	125 645	117 379
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	8 710	8 778	.	75 973	76 991
" smalspåriga "..... "	.	2 679	2 770	.	24 414	24 693
Samtliga järnvägar..... "	.	25 397	25 207	.	226 032	219 063

**82 TAB. 2 (forts.). STATISTISKT SAMMANDRAG FÖR SEPTEMBER OCH JANUARI—SEPTEMBER
MÅNADER ÅREN 1914, 1923 OCH 1924.**

		September			Januari—september		
<i>Per dag och bankm.:¹⁾</i>		1914	1923	1924	1914	1923	1924
Absoluta tal:							
Statens järnvägar	kr.	40 12	81 92	78 84	40 12	80 74	74 23
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	20 37	48 34	48 60	20 37	46 34	46 75
" smalspåriga	"	11 97	24 99	25 83	11 97	25 16	25 22
Samtliga järnvägar	"	25 16	55 40	54 67	25 16	54 26	52 07
Relativa tal:							
Statens järnvägar		100 0	204 2	196 5	100 0	201 2	185 0
Enskilda normalspåriga järnvägar		100 0	237 3	238 6	100 0	227 5	229 5
" smalspåriga		100 0	208 8	215 8	100 0	210 2	210 7
Samtliga järnvägar		100 0	200 4	217 4	100 0	215 7	207 0
Utgiftsprocent för summa driftkostnader:							
Statens järnvägar	proc.	.	90 2	85 2	.	86 8	81 0
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	87 3	92 5	.	88 0	87 2
" smalspåriga	"	.	88 8	94 7	.	88 7	88 9
Samtliga järnvägar	"	.	89 0	88 7	.	87 4	83 9
Summa utgifter. ²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	17 108	16 759	.	153 545	145 279
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	9 541	9 573	.	83 455	84 198
" smalspåriga	"	.	3 008	3 133	.	27 393	27 745
Samtliga järnvägar	"	.	29 657	29 465	.	264 393	257 222
E. Överskott.							
Nettoinkomst av järnvägsdriften.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 1 529	+ 2 365	.	+ 19 186	+ 27 530
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 1 264	+ 707	.	+ 10 379	+ 11 333
" smalspåriga	"	.	+ 338	+ 155	.	+ 3 108	+ 3 091
Samtliga järnvägar	"	.	+ 3 131	+ 3 227	.	+ 32 673	+ 41 954
Per dag och bankm.:¹⁾							
Statens järnvägar	kr.	+ 13 45	+ 8 94	+ 13 65	+ 13 45	+ 12 33	+ 17 41
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	+ 7 88	+ 7 02	+ 3 91	+ 7 88	+ 6 33	+ 6 88
" smalspåriga	"	+ 3 25	+ 3 15	+ 1 45	+ 3 25	+ 3 20	+ 3 16
Samtliga järnvägar	"	+ 8 73	+ 6 83	+ 7 00	+ 8 73	+ 7 84	+ 9 97
Vinst. ²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	— 1 571	— 735	.	— 8 714	— 370
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 435	— 86	.	+ 2 927	+ 4 156
" smalspåriga	"	.	+ 10	— 207	.	+ 138	+ 49
Samtliga järnvägar	"	.	— 1 126	— 1 028	.	— 5 649	+ 3 835

¹⁾ För år 1914 saknas hithörande uppgifter, varför de angivna kursiverade siffrorna avse medeltal för hela året.

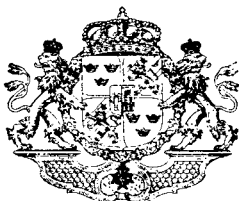
²⁾ Den beräknade räntekostnaden för S. J. är medtagen för såväl 1923 som 1924; jfr not 1 sid. 78.

Allmän anmärkning. Den månatliga redovisningen av järnvägarnas trafik, inkomster och utgifter omfattar samtliga i den officiella årstatistiken upptagna järnvägar av »allmän betydelse». Statistiken grundar sig på månatliga drift-rapporter, innehållande uppgifter om person- och godstrafikens storlek samt inkomst- och utgiftsredovisning. Avskrivningar resp. avsättningar till reparations- och förnyelsefond samt skatter m. m. äro beräknade för 1/12 år, liksom inkomst- och utgiftsräntorna. Inkomster och utgifter, som avse annan verksamhet än järnvägsrörelsen, äro ej medtagna i den månatliga redovisningen.

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: 10

1924.



N:r 10.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

INNEHÅLL:

1. Sammandrag av svenska järnvägars drifttrapporter för oktober månad år 1924.
 2. Å Statens järnvägar transporterat vagnslastgods juli—september och januari—september 1924.
-

Utkom från trycket den 17 januari 1925.



Pris pr årgång (12 häften) 2 kr. och 50 öre, pr häfte 25 öre.
Prenumeration kan ske i bokhandeln eller å postanstalt.

Tab. 1. Statistisk översikt för oktober och

O k t o b e r					
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	62	52	114	115
Trafikerad banlängd km.	5 775	6 022	3 594	9 616	15 391
" " " proc.	37.5	39.1	25.4	62.5	100.0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande antal	2 142 611	2 060 964	865 727	2 926 691	5 069 302
Resgodsöversikt m. m. ton	1 783	1 819	563	2 382	4 165
Godstrafik.					
II- och fraktgods ton	1 426 872	1 680 967	423 272	2 104 239	3 531 111
Fordon, lik m. m. antal	962	1 110	150	1 260	2 222
Levande djur "	32 782	43 768	12 518	56 286	89 068
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik kr.	4 647 882	2 600 483	898 482	3 498 965	8 146 847
Posttrafik "	392 770	170 844	70 023	240 867	633 637
Godstrafik "	10 613 002	6 874 729	2 047 513	8 922 242	19 535 244
Extra trafikinkomster "	196 485	163 860	64 399	228 259	424 744
Lok- och vagnhyresaldo "	62 089	15 723	3 399	19 122	81 211
Summa trafikinkomster "	15 912 228	9 825 639	3 083 816	12 909 455	28 821 683
Diverse med järnvägsdriften sammanhängande inkomster kr.					
	416 167	79 662	61 589	141 251	557 418
Summa inkomster av järnvägsdriften kr.	16 328 395	9 905 301	3 145 405	13 050 706	29 379 101
Räntor "	—	1 890	550	2 440	2 440
Summa bruttointkomster "	16 328 395	9 907 191	3 145 955	13 053 146	29 381 541
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen kr.	1 130 931	405 971	167 517	573 488	1 704 419
Banavdelningen "	2 035 594	1 674 097	547 088	2 221 185	4 256 779
Trafikavdelningen "	3 672 277	2 403 639	828 106	3 231 745	6 904 022
Maskinavdelningen "	4 782 315	2 868 645	876 899	3 745 544	8 527 859
Lok- och vagnhyresaldo "	—	53 463	10 128	63 591	63 591
Övriga egentliga driftkostnader "	483 206	4 631	936	5 567	488 773
Summa egentliga driftkostnader "	12 104 323	7 410 446	2 430 674	9 841 120	21 945 443
Härav:					
Avlöningar "	6 953 532	3 768 756	1 220 898	4 989 654	11 943 186
Överbyggnaden "	505 831	419 413	191 716	611 129	1 116 960
Materialförbrukning i tågtjänst "	934 730	794 131	247 173	1 041 304	1 976 034
Materiellens underhåll "	1 420 947	867 025	262 018	1 129 043	2 549 990
Lok- och vagnhyresaldo "	—	53 463	10 128	63 591	63 591
Övriga egentliga driftkostnader "	2 289 283	1 507 658	498 741	2 006 399	4 295 682

1) Vimmerby—Ydre järnväg (30 km) öppnades för allmän trafik den 11 oktober 1924.

januari—oktober månader år 1924.

	J a n u a r i — o k t o b e r				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	62	52	114	115
Trafikerad banlängd	5 771	6 011	3 576	9 587	15 358
„ „	37.6	39.1	23.3	62.4	100.0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande	22 849 045	22 982 677	9 309 274	32 291 951	55 140 996
Resgodsöversikt m. m.	15 390	15 212	4 661	19 873	35 263
Godstrafik.					
Il- och fraktgods	12 553 694	13 619 219	3 773 682	17 392 901	29 916 595
Fordon, lik m. m.	14 024	12 383	2 174	14 557	28 581
Levande djur	287 685	446 208	130 955	577 163	864 848
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik	52 837 233	30 520 353	10 114 893	40 635 246	93 472 479
Posttrafik	3 822 517	1 688 419	666 407	2 354 826	6 177 343
Godstrafik	98 117 062	63 373 821	18 875 670	82 249 491	180 366 553
Extra trafikinkomster	1 803 491	1 469 758	603 894	2 073 652	3 877 143
Lok- och vagnhyresaldo	700 283	175 827	29 714	205 541	905 824
Summa trafikinkomster	157 290 586	97 228 178	30 290 578	127 518 756	284 799 342
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande inkomster	3 956 786	1 001 149	638 952	1 640 101	5 596 887
Summa inkomster av järnvägs- driften	161 237 372	98 229 327	30 929 530	129 158 857	290 396 229
Räntor	—	31 762	10 397	42 159	42 159
Summa bruttoinkomster	161 237 372	98 261 089	30 939 927	129 201 016	290 438 388
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen	13 380 360	5 599 099	2 019 711	7 618 810	20 999 170
Banavdelningen	18 894 146	15 265 586	5 415 724	20 681 310	39 575 456
Trafikavdelningen	35 310 033	24 785 656	8 199 668	32 985 324	68 295 357
Maskinavdelningen	49 621 341	28 818 394	9 004 514	37 822 908	87 444 249
Lok- och vagnhyresaldo	—	552 026	128 108	680 134	680 134
Övriga egentliga driftkostnader	2 492 900	122 183	13 033	135 216	2 628 116
Summa egentliga driftkostnader	119 698 780	75 142 944	24 786 758	99 923 702	219 622 482
Härvä:					
Avlöningar	69 714 009	38 905 968	12 500 922	51 406 890	121 120 899
Överbyggnaden	5 229 982	5 255 853	2 267 618	7 523 471	12 753 453
Materialförbrukning i tågjänst	11 201 863	8 502 163	2 567 913	11 070 076	22 271 939
Materiellens underhåll	13 654 323	8 334 760	2 785 523	11 120 283	24 774 606
Lok- och vagnhyresaldo	—	552 026	128 108	680 134	680 134
Övriga egentliga driftkostnader	19 898 603	13 592 174	4 550 674	18 122 848	38 021 451

	O k t o b e r				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	—	37 833	4 766	42 599	42 599
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	1 038 000	827 305	271 455	1 098 760	2 136 760
Skatter..... "	—	155 176	14 390	169 566	169 566
Övriga med järnvägsdriften sammanhängande kostnader	163 589	16 295	5 085	21 380	184 969
Summa diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader.... kr.	1 201 589	1 036 609	295 696	1 332 305	2 533 894
Summa driftkostnader..... "	13 805 912	8 447 055	2 726 370	11 173 425	24 479 337
Räntor	1) 3 100 000	786 570	353 035	1 139 605	4 239 605
Summa utgifter	16 405 912	9 233 625	3 079 405	12 313 030	28 718 942
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	53	36	89	90
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 775	5 054	2 557	7 611	13 386
c) Nettoinkomst	3 022 483	1 513 145	466 268	1 979 413	5 001 896
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	9	16	25	25
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	968	1 037	2 005	2 005
c) Nettoutgift	—	54 899	47 233	102 132	102 132
Summa nettoinkomst	+ 3 022 483	+ 1 458 246	+ 419 035	+ 1 877 281	+ 4 899 764
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	38	27	65	65
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	3 079	1 979	5 058	5 058
c) Vinst	—	1 012 463	262 898	1 275 361	1 275 361
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	24	25	49	50
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 775	2 943	1 615	4 558	10 333
c) Förlust..... kr.	77 517	338 897	196 348	535 245	612 762
Summa vinst	— 77 517	+ 673 566	+ 66 550	+ 740 116	+ 662 599

1) Under räntor upptages för statens järnvägar den beräknade räntekostnaden för statens järnvägars andel i statskuldén, ehuru sådan räntekostnad icke upptages i S. J. räkenskaper. Av det av S. J. disponerade statskapitalet utgöres c:a 79 procent av lånomedel varå ränta sålunda beräknas. Av det i enskilda järnvägar investerade kapitalet utgöres blott omkring 50 procent av räntedragande främmande kapital. Ränte- och vinstuppgifterna för statens och enskilda järnvägar äro således ej direkt jämförbara.

	J a n u a r i — o k t o b e r				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	—	374 830	47 666	422 496	422 496
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	10 379 900	8 292 547	2 342 472	10 635 019	21 014 919
Skatter..... "	—	1 471 692	212 886	1 684 578	1 684 578
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader	606 027	156 497	35 234	191 731	797 758
Summa diverse med järnvägsdriften sammanshängande kostnader..... kr.	10 985 927	10 295 566	2 638 258	12 933 824	23 919 751
Summa driftkostnader..... "	130 684 707	85 438 510	27 419 016	112 857 526	243 542 233
Räntor	1) 31 000 000	7 993 737	3 405 133	11 398 870	42 398 870
Summa utgifter	161 684 707	93 432 247	30 824 149	124 256 396	285 941 103
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	49	36	85	86
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 771	5 539	2 841	8 380	14 151
c) Nettoinkomst..... kr.	30 552 665	13 245 557	3 816 068	17 061 625	47 614 290
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	13	16	29	29
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	472	735	1 207	1 207
c) Nettoutgift	—	454 740	305 554	760 294	760 294
Summa nettoinkomst	+ 30 552 665	+ 12 790 817	+ 3 510 514	+ 16 301 331	+ 46 853 996
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	34	24	58	58
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	4 408	2 143	6 551	6 551
c) Vinst	—	6 320 384	1 445 700	7 766 084	7 766 084
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	28	28	56	57
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 771	1 603	1 433	3 036	8 807
c) Förlust	447 335	1 491 542	1 329 922	2 821 464	3 268 799
Summa vinst.....	— 447 335	+ 4 828 842	+ 115 778	+ 4 941 620	+ 4 497 285

1) Se not å vidstående sida.

Tab. 2. Statistiskt sammandrag för oktober och januari—oktober
månader åren 1914, 1923 och 1924.

	Oktober			Januari—oktober		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
A. Järnvägar och banlängd.						
Trafikerad banlängd.						
Statens järnvägar..... km.	4 761	5 700	5 775	4 761	5 700	5 771
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	6 311	6 006	6 022	6 279	6 006	6 011
" smalspåriga " "	3 244	3 574	3 574	3 244	3 557	3 574
Samtliga järnvägar..... "	14 316	15 280	15 371	14 284	15 263	15 356
B. Trafik.						
Resande i tusental.						
Statens järnvägar..... antal	2 111	1 969	2 143	22 152	21 285	22 849
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	2 553	2 143	2 061	26 537	23 246	22 983
" smalspåriga " "	928	835	865	9 332	9 107	9 309
Samtliga järnvägar..... "	5 592	4 947	5 069	58 021	53 638	55 141
II. och fraktgods i tusental ton.						
Statens järnvägar..... ton	1 241	1 212	1 427	12 276	11 012	12 554
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	1 964	1 514	1 681	16 333	12 164	13 619
" smalspåriga " "	488	440	423	4 191	3 440	3 774
Samtliga järnvägar..... "	3 693	3 166	3 531	32 800	26 616	29 947
C. Inkomster.						
Persontrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	2 359	4 956	4 648	26 903	57 962	52 837
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	1 623	2 822	2 601	16 966	32 762	30 520
" smalspåriga " "	554	935	898	5 409	10 657	10 115
Samtliga järnvägar..... "	4 536	8 711	8 147	49 278	101 381	93 472
Godstrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	5 050	13 598	10 613	48 449	97 065	98 117
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	3 954	6 655	6 875	33 966	59 381	63 374
" smalspåriga " "	984	2 082	2 047	8 489	18 253	18 876
Samtliga järnvägar..... "	9 988	22 335	19 535	90 904	174 699	180 367
Summa trafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	7 690	18 976	15 912	78 075	160 389	157 281
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	5 810	9 774	9 826	53 046	95 157	97 228
" smalspåriga " "	1 627	3 122	3 084	14 689	30 056	30 290
Samtliga järnvägar..... "	15 127	31 872	28 822	145 810	285 602	284 799
<i>Per dag och bankm.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	52 10	107 39	88 88	53 94	92 56	89 36
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	29 70	52 50	52 63	27 79	52 12	53 03
" smalspåriga " "	16 18	28 18	27 68	14 90	27 80	27 77
Samtliga järnvägar..... "	94 09	187 07	169 19	96 63	172 48	170 16
Summa inkomster av järnvägsdriften.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	7 720	19 512	16 329	78 371	164 343	161 237
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	5 869	9 874	9 905	53 638	96 226	98 229
" smalspåriga " "	1 657	3 180	3 145	14 984	30 703	30 930
Samtliga järnvägar..... "	15 246	32 566	29 379	146 993	291 272	290 396

1) Härav 3 889 000 kr. utgörande frakttillägg för lapplandsmalm under år 1922.

	Oktober			Januari—oktober		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bank:</i>						
Absoluta tal:						
Statens järnvägar..... kr.	52 31	110 42	91 21	54 15	94 84	91 40
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	30 00	53 03	53 06	28 10	52 70	53 58
" smalspåriga "..... "	16 48	28 70	28 23	15 20	28 39	28 36
Samtliga järnvägar..... "	34 35	68 75	61 58	33 86	62 77	61 90
Relativa tal:						
Statens järnvägar.....	100 0	211 1	174 3	100 0	175 1	169 2
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	100 0	176 8	176 9	100 0	187 5	190 7
" smalspåriga ".....	100 0	174 2	171 3	100 0	186 8	186 6
Samtliga järnvägar.....	100 0	200 1	179 2	100 0	185 4	183 1
Summa bruttoinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	7 720	19 512	16 329	78 371	164 343	161 237
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	6 049	9 875	9 907	55 434	96 258	98 261
" smalspåriga "..... "	1 672	3 182	3 146	15 138	30 712	30 940
Samtliga järnvägar..... "	15 441	32 569	29 382	148 943	291 313	290 438
D. Utgifter.						
Avlöningar.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	7 041	6 953	.	75 071	69 714
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	3 897	3 769	.	38 617	38 906
" smalspåriga "..... "	.	1 228	1 221	.	12 257	12 501
Samtliga järnvägar..... "	.	12 166	11 943	.	125 945	121 121
Materialförbrukning i tågjänst.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	1 157	935	.	14 659	11 202
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	855	794	.	8 189	8 502
" smalspåriga "..... "	.	273	247	.	2 613	2 568
Samtliga järnvägar..... "	.	2 285	1 976	.	25 461	22 272
<i>Konsumtionspris per ton å ulländskt bränsle:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	30	25	.	36	26
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	33	28	.	32	30
" smalspåriga "..... "	.	34	30	.	35	32
Samtliga järnvägar..... "	.	31	27	.	34	28
Summa egentliga driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	12 109	12 104	.	124 631	119 699
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	7 553	7 410	.	73 299	75 143
" smalspåriga "..... "	.	2 548	2 431	.	24 624	24 780
Samtliga järnvägar..... "	.	22 210	21 945	.	222 554	219 622
Summa driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	13 547	13 306	.	139 192	130 685
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	8 626	8 447	.	84 599	85 438
" smalspåriga "..... "	.	2 795	2 726	.	27 209	27 419
Samtliga järnvägar..... "	.	24 968	24 479	.	251 000	243 542

¹⁾ Se not å vidstående sida.

		Oktober			Januari—oktober		
		1914	1923	1924	1911	1923	1924
Per dag och bankm.: ¹⁾							
Absoluta tal:							
Statens järnvägar	kr.	40 12	76 67	74 22	40 12	80 33	74 25
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	20 37	46 33	45 25	20 37	46 33	46 60
" smalspåriga "	"	11 97	25 23	24 47	11 97	25 16	25 14
Samtliga järnvägar	"	25 15	52 71	51 31	25 15	54 10	51 99
Relativa tal:							
Statens järnvägar		100 0	191 1	185 2	100 0	200 2	185 1
Enskilda normalspåriga järnvägar		100 0	227 4	222 1	100 0	227 4	228 8
" smalspåriga "		100 0	210 8	204 4	100 0	210 2	210 0
Samtliga järnvägar		100 0	209 6	204 0	100 0	215 1	206 7
Utgiftsproc. för summa driftkostnader:							
Statens järnvägar	proc.	.	2) 69 4	81 5	.	84 7	81 1
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	87 4	85 3	.	87 9	87 0
" smalspåriga "	"	.	87 9	86 7	.	88 6	88 6
Samtliga järnvägar	"	.	76 7	83 3	.	86 2	88 9
Summa utgifter. 3)							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	16 647	16 406	.	170 192	161 685
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	9 475	9 234	.	92 930	93 432
" smalspåriga "	"	.	3 108	3 079	.	30 501	30 824
Samtliga järnvägar	"	.	29 230	28 719	.	293 623	285 941
E. Överskott.							
Nettoinkomst av järnvägsdriften.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 5 965	+ 3 023	.	+ 25 151	+ 30 552
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 1 248	+ 1 458	.	+ 11 627	+ 12 791
" smalspåriga "	"	.	+ 386	+ 419	.	+ 3 494	+ 3 511
Samtliga järnvägar	"	.	+ 7 599	+ 4 900	.	+ 40 272	+ 46 854
Per dag och bankm.: ¹⁾							
Statens järnvägar	kr.	+ 13 45	+ 33 76	+ 16 89	+ 13 45	+ 14 51	+ 17 36
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	+ 7 88	+ 6 70	+ 7 81	+ 7 88	+ 6 37	+ 6 98
" smalspåriga "	"	+ 3 25	+ 3 48	+ 3 76	+ 3 25	+ 3 23	+ 3 22
Samtliga järnvägar	"	+ 8 73	+ 16 04	+ 10 27	+ 8 73	+ 8 68	+ 10 00
Vinst. 3)							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 2 865	— 77	.	— 5 849	— 448
Enskilda normalspåriga järnvägar	"	.	+ 400	+ 673	.	+ 3 327	+ 4 829
" smalspåriga "	"	.	+ 74	+ 67	.	+ 212	+ 116
Samtliga järnvägar	"	.	+ 3 339	+ 663	.	— 2 310	+ 4 497

¹⁾ För år 1914 saknas hithörande uppgifter, varför de angivna kursiverade siffrorna avse medeltal för hela året.

²⁾ Se not 1 sid. 88.

³⁾ Den beräknade räntekostnaden för S. J. är medtagen för såväl 1923 som 1924; jfr not 1 sid. 86.

Allmän anmärkning. Den månatliga redovisningen av järnvägarnas trafik, inkomster och utgifter omfattar samtliga i den officiella årsstatistiken upptagna järnvägar av »allmän betydelse». Statistiken grundar sig på månatliga drift-rapporter, innehållande uppgifter om person- och godstrafikens storlek samt inkomst- och utgiftsredovisning. Avskrivningar resp. avsättningar till reparations- och förnyelsefond samt skatter m. m. äro beräknade för 1/12 år, likaså inkomst- och utgiftsräntorna. Inkomster och utgifter, som avse annan verksamhet än järnvägsförelsen, äro ej medtagna i den månatliga redovisningen.

Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods juli—september
och januari—september månader år 1924.

(Preliminära uppgifter.)

Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods juli—september månader

(Preliminära)

Ordningssnummer	Varuslag	1	2	3	4	5	6
		Juli—september					
		1924	1923	1922	Ökning (+) eller minskning (—)		
					mot 1923	mot 1922	
							T o n
1	Mjölkl.....	8 332	8 227	8 187	+	1·3	+ 1·8
2	Smör, margarin, ost, ägg.....	10 951	9 534	8 319	+	14·9	+ 31·6
3	Kött, fläsk, talg, flott m. m.	9 148	8 367	7 940	+	9·3	+ 15·2
4	Sill och strömming, färsk eller saltad	5 113	7 283	7 734	—	29·8	— 33·9
5	Fisk, andra slag, kräftor m. m.	1 203	1 850	1 030	—	35·0	+ 16·8
6	Havre, majs.....	14 860	7 303	8 155	+	103·5	+ 82·2
7	Råg, korn, vete, arter m. m.	26 559	18 728	24 183	+	41·8	+ 9·8
8	Mjöl, gryn, bröd.....	49 081	47 342	37 325	+	3·7	+ 31·5
9	Hö och halm.....	7 608	10 178	8 930	—	25·3	— 14·8
10	Kraftfoder, melass.....	33 591	28 168	14 393	+	19·3	+ 133·4
11	Vitbetor och vitbetsmassa.....	35	46	17	—	23·9	+ 106·0
12	Potatis, rovor, vitkål m. m.	7 045	4 888	3 104	+	44·1	+ 127·0
13	Frukt, bär, trädgårdsalster, frö	7 931	5 858	7 150	+	35·4	+ 10·9
14	Socker, sirap.....	15 777	13 730	26 655	+	14·9	— 40·8
15	Specier, tobak.....	3 521	2 137	2 445	+	64·8	+ 44·0
16	Drycker.....	4 800	4 493	4 200	+	6·8	+ 14·3
17	Spånadsämnen.....	4 544	4 805	4 025	—	5·4	+ 12·9
18	Garn, tågvirke, vävnader m. m.	4 512	3 689	3 218	+	23·0	+ 40·2
19	Hudar, hår, ben m. m. och fabrikat därav ..	7 161	6 281	5 741	+	14·0	+ 24·7
20	Trä: Utländskt alla slag, inhemskt lövträ (utom asp och ved).....	8 290	8 046	3 234	+	3·0	+ 156·3
21	» Aspvirke.....	16 271	7 290	4 991	+	123·2	+ 226·0
22	» Ved till bränsle.....	95 955	93 446	93 704	+	2·7	+ 2·4
23	» Rundtimmer, master, spiror o. dyl.	109 175	49 768	38 816	+	119·4	+ 181·3
24	» Pappersved (trämassaved).....	270 472	214 435	208 927	+	26·1	+ 29·5
25	» Gruvstötter (pitprops).....	23 572	39 255	14 561	—	40·0	+ 61·9
26	» Bjälkar, sparrar, syllar.....	32 169	26 290	24 375	+	22·4	+ 32·0
27	» Plankor, bräder o. dyl.....	355 090	338 879	351 632	+	4·8	+ 1·0
28	» Ej specificerat samt träavfall.....	60 355	51 312	41 582	+	17·6	+ 45·1
29	Arbeten av trä (möbler, snickerivaror m. m.)..	12 002	9 700	8 040	+	23·7	+ 49·3
30	Tändstickor.....	6 464	6 547	6 341	—	1·3	+ 1·9
31	Fordon, båtar och flygmaskiner (taxerat såsom frakt- eller ilgods).....	1 288	1 503	935	—	14·3	+ 37·8
32	Trämassa, torr.....	53 752	42 181	51 674	+	27·4	+ 4·0
33	» våt.....	66 025	63 487	51 442	+	4·0	+ 28·3
34	Papp och papper samt arbeten därav.....	66 026	53 111	60 053	+	24·3	+ 9·9
35	Malmer, utom lapplandsmalm.....	139 766	100 046	101 579	+	39·7	+ 37·6
36	Stenkol, brunkol, koks.....	189 093	164 177	128 838	+	15·2	+ 46·8
37	Träkol.....	27 266	25 757	21 599	+	5·9	+ 26·2
38 a	Bräntorv, torvpulver och torvbriketter.....	16 593	17 417	13 343	—	4·7	+ 24·4
38 b	Övriga torvprodukter.....	24 638	28 332	27 642	—	13·0	— 10·9
39	Sten, oarbetad.....	103 360	77 047	53 695	+	34·2	+ 92·5
40	» arbetad.....	10 239	6 982	5 291	+	46·6	+ 93·5

är 1924 i jämförelse med motsvarande uppgifter för åren 1923 och 1922.
uppgifter.)

Ordningssnummer	1	2	3	4	5	6
	Juli—september					
	Varuslag	1924	1923	1922	Ökning (+) eller minskning (—)	
					mot 1923	mot 1922
					T o n	%
41	Kvarts, fältspat och andra mineralier	3 713	1 821	1 793	+ 103·9	+ 107·1
42	Lera, grus, murkalk	88 765	65 683	73 118	+ 35·1	+ 21·4
43	Tegel och lervaror	100 789	88 018	86 364	+ 14·5	+ 16·7
44	Cement, gips, asfalt	34 829	36 239	39 593	— 3·9	— 12·0
45	Glas, porslin, fajans, kakel	9 799	9 713	8 194	+ 0·9	+ 19·6
16	Tjära, tjäroljor och andra torrdestillations- produkter	7 574	6 299	7 954	+ 20·3	— 4·8
17	Oljor (utom till föregående grupp hänförliga). gunumi, hartser m. m.	21 359	17 589	17 566	+ 21·4	+ 21·6
48	Kalk, för jordbrukets behov	52 063	60 808	68 037	— 14·4	— 23·5
49	Gödningsämnena, andra slag	34 089	32 074	39 769	+ 6·3	— 14·3
50	Färger, färgnings- och garvämnen, bark	3 131	3 687	3 094	— 15·1	+ 1·2
51	Kemikalier grupp a.	23 722	18 319	18 888	+ 29·5	+ 25·6
52	” ” b.	4 725	3 365	4 522	+ 40·4	+ 4·5
53	Järn och stål: Tackjärn, göt, smältstycken, skrot	49 697	52 830	39 564	— 5·9	+ 25·6
54	” ” ” Grövre arbeten	82 252	72 882	72 912	+ 12·9	+ 12·8
55	” ” ” Finare ”	9 605	7 717	9 572	+ 24·5	+ 0·3
56	Metaller, andra än järn och stål samt arbeten därav	2 288	1 974	1 936	+ 15·9	+ 18·2
57	Maskiner, apparater, redskap	20 646	15 850	15 243	+ 30·3	+ 35·4
58	För försvarsverkets räkning	5 836	6 294	3 238	— 7·3	+ 80·2
59	För statens järnvägsbyggnader (nya statsbane- byggnader)	5 980	4 843	4 023	+ 23·5	+ 48·7
60	Ej specificerade varor	21 061	17 414	13 615	+ 20·9	+ 54·7
	Summa vaguslastgods utom lapplandsmalm	2 491 556	2 141 314	2 024 040	+ 16·4	+ 23·1
61	Lapplandsmalm	1 522 897	986 347	1 392 061	+ 54·3	+ 9·4
	Summa vaguslastgods och lapplandsmalm	4 018 953	3 127 661	3 416 101	+ 28·3	+ 17·5

Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods januari—september månader
(Preliminära)

Ordningsnummer	Varuslag	1	2	3	4	5	6
		Januari—september					
		1924	1923	1922	Ökning (+) eller minskning (—)		
		T o n			mot 1923	mot 1922	
					%	%	
1	Mjolk.....	25 571	26 196	23 090	— 2.4	+ 10.7	
2	Smör, margarin, ost, ägg.....	33 037	27 622	24 230	+ 19.6	+ 36.3	
3	Kött, fläsk, talg, flott m. m.	38 207	29 170	29 785	+ 31.0	+ 28.3	
4	Sill och strömming, färsk eller saltad	26 461	22 681	24 123	+ 16.7	+ 9.7	
5	Fisk, andra slag, kräftor m. m.	3 088	4 525	3 401	— 31.8	— 9.2	
6	Havre, majs.....	110 221	53 536	64 952	+ 105.9	+ 69.7	
7	Råg, korn, vete, arter m. m.	104 309	86 969	111 789	+ 19.9	— 6.7	
8	Mjöl, gryn, bröd.....	179 586	143 113	127 842	+ 25.5	+ 40.5	
9	Hö och halm.....	99 281	105 631	58 835	— 6.0	+ 68.7	
10	Kraftfoder, melass.....	139 918	98 215	70 542	+ 42.5	+ 98.3	
11	Vitbetor och vitbetsmassa.....	289	236	264	+ 22.5	+ 9.5	
12	Potatis, rovor, vitkål m. m.	41 226	20 822	39 325	+ 98.0	+ 4.8	
13	Frukt, bär, trädgårdsalster, frö	29 335	19 398	27 567	+ 51.2	+ 6.4	
14	Socker, sirap.....	83 545	76 394	101 368	+ 9.4	— 17.6	
15	Specier, tobak.....	16 666	10 205	14 591	+ 63.3	+ 14.2	
16	Drycker.....	23 974	17 510	21 329	+ 36.9	+ 12.4	
17	Spånadsännen.....	17 437	16 166	13 550	+ 7.9	+ 28.7	
18	Garn, tågvirke, vävnader m. m.	16 636	10 282	9 191	+ 61.8	+ 81.0	
19	Hudar, hår, ben m. m. och fabrikat därav	26 982	20 732	19 458	+ 30.1	+ 38.7	
20	Trä: Utländskt alla slag, inhemskt lövträ (utom asp och ved).....	27 129	28 787	14 560	— 5.8	+ 86.3	
21	» Aspvirke.....	42 000	30 859	20 096	+ 36.1	+ 109.0	
22	» Ved till bränsle.....	366 467	326 334	356 299	+ 12.3	+ 2.9	
23	» Rundtimmer, master, spiror o. dyl.	277 969	186 425	111 772	+ 49.1	+ 148.7	
24	» Pappersved (trämasseved).....	437 160	374 337	324 743	+ 16.8	+ 34.6	
25	» Gruvstötter (pitprops).....	89 856	126 430	35 755	— 28.9	+ 151.3	
26	» Bjälkar, sparrar, syllar.....	100 141	86 404	68 105	+ 15.9	+ 47.0	
27	» Plankor, bräder o. dyl.	809 371	822 607	713 057	— 1.6	+ 13.5	
28	» Ej specificerat samt träavfall.....	148 173	114 223	94 059	+ 29.7	+ 57.5	
29	Arbeten av trä (möbler, snickerivaror m. m.)	33 895	28 401	21 939	+ 19.3	+ 54.5	
30	Tändstickor.....	20 581	20 013	18 715	+ 2.8	+ 10.0	
31	Fordon, båtar och flygmaskiner (taxerat såsom frakt- eller ilgods).....	5 509	5 466	3 739	+ 0.8	+ 47.3	
32	Trämassa, torr.....	162 136	94 250	133 126	+ 72.0	+ 21.8	
33	» våt.....	164 526	121 198	112 455	+ 35.7	+ 46.3	
34	Papp och papper samt arbeten därav	230 845	173 756	163 342	+ 27.1	+ 35.2	
35	Malmer, utom lappplandsmalm.....	312 548	207 562	216 343	+ 50.7	+ 44.5	
36	Stenkol, brunkol, koks.....	613 318	431 049	398 139	+ 42.3	+ 54.0	
37	Träkol.....	128 050	99 829	62 435	+ 28.3	+ 105.1	
38 a	Bräntorv, torvpulver och torvbriketter.....	31 333	32 692	31 301	— 4.2	+ 0.1	
38 b	Övriga torvprodukter.....	49 775	65 528	59 451	— 24.0	— 16.3	
39	Sten, arbetad.....	222 021	197 932	125 855	+ 12.2	+ 76.4	
40	» arbetad.....	18 955	24 273	13 086	— 21.9	+ 44.8	

är 1924 i jämförelse med motsvarande uppgifter för åren 1923 och 1922.
uppgifter.)

Ordningsnummer	1	2	3	4	5	6
	Januari— september					
	Varuslag	1924	1923	1922	Ökning (+) eller minskning (—)	
					mot 1923	mot 1922
		T o n				%
41	Kvarts, fältspat och andra mineralier	9 182	6 203	6 236	+ 48·0	+ 47·2
42	Lera, grus, murkalk	190 237	171 972	140 097	+ 10·6	+ 35·8
43	Tegel och lervaror	234 967	228 334	182 076	+ 2·9	+ 29·0
44	Cement, gips, asfalt	88 923	94 329	90 764	— 5·7	— 2·0
45	Glas, porslin, fajans, kakel	31 363	30 203	27 826	+ 3·8	+ 12·7
46	Tjära, tjäreljor och andra torrdestillations- produkter	22 245	24 600	26 231	— 9·6	— 15·2
47	Oljor (utom till föregående grupp hänförliga), gummi, hartser m. m.	66 186	54 680	50 752	+ 21·0	+ 30·4
48	Kalk, för jordbrukets behov	168 648	184 351	180 830	— 8·5	— 6·7
49	Gödningsämnena, andra slag	155 392	145 786	146 651	+ 6·6	+ 6·0
50	Färger, färgnings- och garvämnen, bark	10 284	10 082	8 403	+ 2·0	+ 22·4
51	Kemikalier grupp a.	80 032	62 680	62 929	+ 27·7	+ 27·2
52	” ” b.	16 532	12 899	17 185	+ 28·2	— 3·8
53	Järn och stål: Tackjärn, göt, smältstycken, skrot	170 244	148 968	108 551	+ 14·3	+ 59·8
54	” ” ” Grövre arbeten	287 286	162 806	190 240	+ 76·5	+ 51·0
55	” ” ” Finare ”	34 780	24 920	30 983	+ 39·6	+ 12·3
56	Metaller, andra än järn och stål samt arbeten därav	13 221	7 831	10 450	+ 68·8	+ 26·5
57	Maskiner, apparater, redskap	58 489	48 648	46 765	+ 20·2	+ 25·1
58	För försvarsverkets räkning	12 664	13 185	9 708	— 4·0	+ 30·4
59	För statens järnvägsbyggnader (nya statsbane- byggnader)	12 675	10 297	7 935	+ 23·1	+ 59·7
60	Ej specificerade varor	48 358	42 902	42 405	+ 12·7	+ 14·0
	Summa vagnslastgods utom lapplandsmalm ...	7 009 235	5 873 234	5 268 621	+ 19·3	+ 33·0
61	Lapplandsmalm	3 420 624	3 178 818	3 407 897	+ 7·6	+ 0·4
	Summa vagnslastgods och lapplandsmalm	10 429 859	9 052 052	8 676 518	+ 15·2	+ 20·2

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Offentliggjorda häften den 17 januari 1925 av:

1. Bidrag till Sverges officiella statistik.

Lä. Statens järnvägstrafik åren 1862—1910.

Bihang:

Statens järnvägars fraktgodstrafik år 1904.

Transporter av fraktgods å statens järnvägar i egen och samtrafik samt i viss samtrafik å andra trafikleder år 1905.

Statens järnvägars transporter av vagnslastgods, åkdon m. m. samt levande djur år 1906.

Vagnslastgodstrafiken å statens järnvägar åren 1907—1910.

Utredning angående kostnaderna för införandet av torv såsom lokomotivbränsle vid statens järnvägar år 1909.

Redogörelse för ångfärjeförbindelsen Trälleborg—Sassnitz år 1909.

Utredningar angående Riksgränsbanans elektrifiering år 1910.

Ny rullande materiell vid statens järnvägar år 1910.

Lbm. Allmän svensk järnvägsstatistik åren 1878—1910.

2. Sverges officiella statistik.

Statens järnvägar åren 1911—1923.

Bihang:

Ny rullande materiell vid statens järnvägar åren 1911, 1914 och 1916.

Vagnslastgodstrafiken å statens järnvägar åren 1913, 1916 och 1919.

Allmän järnvägsstatistik åren 1911—1923.

Bihang:

Statistiskt sammandrag för åren 1881—1915.

3. Järnvägsstatistiska meddelanden.

Årg. 1912—1923, 1924 häften 1—10 samt »Extrahäfte I» innehållande: »Järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924 i vissa för avvägandet av ny taxa för Statens järnvägar betydelsefulla frågor jämte utdrag av Järnvägsrådets protokoll», »Extrahäfte II» innehållande: »Avgivna utlåtanden av Kungl. Järnvägsstyrelsen, Statskontoret, Riksgäldskontoret och Svenska Järnvägsföreningen över Järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924» och »Extrahäfte III» innehållande: »Kungl. Maj:ts beslut med anledning av järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924 i vissa för avvägandet av ny taxa för statens järnvägar betydelsefulla frågor».

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: 11

1924.



N:r 11.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

INNEHÅLL:

Sammandrag av svenska järnvägars driftrapporter
för november månad år 1924.

Utkom från trycket den 13 februari 1925.



Pris pr årgång (12 häften) 2 kr. och 50 öre, pr häfte 25 öre.
Prenumeration kan ske i bokhandeln eller å postanstalt.

januari—november månader år 1924.

	J a n u a r i — n o v e m b e r				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	62	52	114	115
Trafikerad banlängd	5 776	6 012	3 579	9 591	15 367
” ”	57.6	39.1	23.3	62.4	100.0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande	24 993 403	24 981 698	10 138 436	35 120 134	60 113 537
Resgodsövertikt m. m.	16 926	16 826	5 187	22 013	38 939
Godstrafik.					
Il- och fraktgods	13 944 049	15 291 970	4 142 953	19 434 923	33 378 972
Fordon, lik m. m.	14 797	13 076	2 279	15 355	30 152
Levande djur	312 553	480 653	141 674	622 327	934 880
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik	56 946 169	32 937 520	10 972 026	43 909 546	100 855 715
Posttrafik	4 208 816	1 834 023	732 214	2 586 237	6 795 053
Godstrafik	107 688 029	70 007 982	20 684 368	90 692 350	198 380 879
Extra trafikinkomster	1 945 027	1 616 801	659 674	2 276 475	4 221 502
Lok- och vagnhyresaldo	756 843	187 773	32 584	220 357	977 200
Summa trafikinkomster	171 544 884	106 604 090	33 080 866	139 684 965	311 229 849
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande inkomster	4 308 514	1 089 621	743 667	1 833 288	6 141 802
Summa inkomster av järnvägs- driften	175 853 398	107 693 720	33 824 533	141 518 253	317 371 651
Räntor	—	33 652	12 623	46 275	46 275
Summa bruttoinkomster	175 853 398	107 727 372	33 837 156	141 564 528	317 417 926
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen	14 439 436	6 119 974	2 186 253	8 306 227	22 745 663
Banavdelningen	20 617 801	16 962 790	5 925 623	22 888 413	43 506 214
Trafikavdelningen	38 985 450	27 246 752	8 995 756	36 242 508	75 227 958
Maskinavdelningen	54 526 503	31 631 828	9 877 083	41 508 911	96 035 414
Lok- och vagnhyresaldo	—	613 198	142 803	756 001	756 001
Övriga egentliga driftkostnader	2 656 276	134 463	13 662	148 125	2 804 401
Summa egentliga driftkostnader	131 225 466	82 709 005	27 141 180	109 850 185	241 075 651
Härrav:					
Avlöningar	76 781 849	42 799 457	13 745 759	56 545 216	133 326 565
Överbyggnaden	5 570 238	5 801 093	2 418 246	8 219 339	13 789 577
Materialförbrukning i tågtnäst	12 244 159	9 251 791	2 806 022	12 057 813	24 301 972
Materiellens underhåll	15 136 896	9 224 893	3 051 554	12 276 447	27 413 343
Lok- och vagnhyresaldo	—	613 198	142 803	756 001	756 001
Övriga egentliga driftkostnader	21 492 824	15 018 573	4 976 796	19 995 369	41 488 193

	N o v e m b e r				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden kr.	—	38 237	4 767	43 004	43 004
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	1 038 000	827 305	268 454	1 095 759	2 133 759
Skatter ”	—	155 449	22 836	178 285	178 285
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader kr.	32 592	9 251	3 999	13 250	45 842
Summa diverse med järnvägsdriften sammanshängande kostnader..... kr.	1 070 592	1 030 242	300 056	1 330 298	2 400 890
Summa driftkostnader ”	12 597 278	8 596 303	2 660 478	11 256 781	23 854 059
Räntor ”	1) 3 100 000	763 793	339 597	1 103 390	4 203 390
Summa utgifter ”	15 697 278	9 360 096	3 000 075	12 360 171	28 057 449
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar 1	—	44	26	70	71
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 828	3 757	2 194	5 951	11 779
c) Nettoinkomst kr.	2 018 748	1 195 240	348 342	1 543 582	3 562 330
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar —	—	18	26	44	44
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	2 265	1 410	3 675	3 675
c) Nettoutgift kr.	—	327 150	113 817	440 967	440 967
Summa nettoinkomst kr.	+ 2 018 748	+ 868 090	+ 234 525	+ 1 102 615	+ 3 121 363
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar —	—	32	14	46	46
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	2 583	1 234	3 817	3 817
c) Vinst kr.	—	909 981	219 375	1 129 356	1 129 356
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar 1	—	30	38	68	69
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 828	3 439	2 370	5 809	11 637
c) Förlust..... kr.	1 081 252	803 794	322 221	1 126 015	2 207 267
Summa vinst kr.	1) - 1 081 252	+ 106 187	- 102 846	+ 3 341	- 1 077 911

¹⁾ Under räntor upptages för statens järnvägar den beräknade räntekostnaden för statens järnvägars andel i statsskulden, ehuru sådan räntekostnad icke upptages i S. J. räkenskaper. Av det av S. J. disponerade statskapitalet utgöres c:a 79 procent av lånemedel varå ränta sålunda beräknas. Av det i enskilda järnvägar investerade kapitalet utgöres blott omkring 50 procent av räntedragande främmande kapital. Ränte- och vinstuppgifterna för statens och enskilda järnvägar äro således ej direkt jämförbara.

	J a n u a r i — n o v e m b e r				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	kr. —	413 067	52 433	465 500	465 500
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond ..	kr. 11 417 900	9 119 852	2 610 926	11 730 778	23 148 678
Skatter	—	1 627 141	235 722	1 862 863	1 862 863
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader	kr. 638 619	165 748	39 233	204 981	843 600
Summa diverse med järnvägsdriften sammanshängande kostnader	kr. 12 056 519	11 325 808	2 938 314	14 264 122	26 320 641
Summa driftkostnader	» 143 281 985	94 034 813	30 079 494	124 114 307	267 396 292
Räntor	» 1) 34 100 000	8 757 530	3 744 730	12 502 260	46 602 260
Summa utgifter	» 177 381 985	102 792 343	33 824 224	136 616 567	313 998 552
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	51	37	88	89
b) Trafikerad banlängd	km. 5 776	5 583	2 869	8 452	14 228
c) Nettoinkomst	kr. 32 571 413	13 906 313	4 063 743	17 970 056	50 541 469
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	11	15	26	26
b) Trafikerad banlängd	km. —	429	710	1 139	1 139
c) Nettoutgift	kr. —	247 406	318 704	566 110	566 110
Summa nettoinkomst	kr. + 32 571 413	+ 13 658 907	+ 3 745 039	+ 17 403 946	+ 49 975 359
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	38	24	62	62
b) Trafikerad banlängd	km. —	4 612	2 150	6 762	6 762
c) Vinst	kr. —	6 191 862	1 452 467	7 644 329	7 644 329
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	24	28	52	53
b) Trafikerad banlängd	km. 5 776	1 400	1 429	2 829	8 605
c) Förlust	kr. 1 528 587	1 256 833	1 439 535	2 696 368	4 224 955
Summa vinst	kr. 1) - 1528587	+ 4 935 029	+ 12 932	+ 4 947 961	+ 3 419 374

1) Se not å vidstående sida.

**Tab. 2. Statistiskt sammandrag för november och januari—november
månader åren 1914, 1923 och 1924.**

	November			Januari—november		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
A. Järnvägar och banlängd.						
Trafikerad banlängd.						
Statens järnvägar..... km.	4 812	5 736	5 828	4 766	5 703	5 776
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	6 311	6 006	6 022	6 282	6 006	6 012
» smalspåriga..... »	3 244	3 574	3 604	3 244	3 558	3 579
Samtliga järnvägar..... »	14 367	15 316	15 454	14 292	15 267	15 367
B. Trafik.						
Resande i tusental.						
Statens järnvägar..... antal	1 938	1 888	2 145	24 090	23 173	24 996
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	2 280	1 946	1 999	28 817	25 191	24 982
» smalspåriga..... »	801	809	829	10 133	9 917	10 139
Samtliga järnvägar..... »	5 019	4 643	4 973	63 040	58 281	60 114
II. och fraktgods i tusental ton.						
Statens järnvägar..... ton	1 124	1 175	1 290	13 400	12 188	13 944
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	1 869	1 661	1 673	18 202	13 824	15 292
» smalspåriga..... »	443	407	369	4 634	3 847	4 143
Samtliga järnvägar..... »	3 436	3 243	3 332	36 236	29 859	33 379
C. Inkomster.						
Persontrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	1 964	4 145	4 109	28 867	62 106	56 946
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	1 409	2 457	2 417	18 375	35 219	32 938
» smalspåriga..... »	464	873	857	5 873	11 532	10 972
Samtliga järnvägar..... »	3 837	7 475	7 383	53 115	108 857	100 856
Godstrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	4 626	9 389	9 571	53 075	106 453	107 688
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	3 709	6 923	6 634	37 675	66 305	70 008
» smalspåriga..... »	897	2 053	1 809	9 386	20 306	20 684
Samtliga järnvägar..... »	9 232	18 365	18 014	100 136	193 064	198 380
Summa trafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	6 878	14 990	14 264	84 953	175 379	171 545
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	5 337	9 655	9 376	58 383	104 812	106 604
» smalspåriga..... »	1 444	3 092	2 791	16 133	33 147	33 081
Samtliga järnvägar..... »	13 659	27 737	26 431	159 469	313 338	311 230
<i>Per dag och bankm.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	47 64	87 11	81 58	53 37	92 07	88 66
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	28 19	53 59	51 90	27 83	52 25	52 93
» smalspåriga..... »	14 84	28 84	25 81	14 89	27 89	27 59
Samtliga järnvägar..... »	31 69	60 37	57 01	33 41	61 45	60 46
Summa inkomster av järnvägsdriften.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	6 908	15 329	14 616	85 279	179 672	175 853
Enskilda normalspåriga järnvägar..... »	5 396	9 759	9 464	59 034	105 985	107 694
» smalspåriga..... »	1 473	3 191	2 895	16 457	33 893	33 825
Samtliga järnvägar..... »	13 777	28 279	26 975	160 770	319 550	317 372

TAB. 2 (forts.). STATISTISKT SAMMANDRAG FÖR NOVEMBER OCH JANUARI—NOVEMBER 103
MÅNADER ÅREN 1914, 1923 OCH 1924.

	November			Januari—november		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bankm:</i>						
<i>Absoluta tal:</i>						
Statens järnvägar.....	kr. 47 85	89 08	83 60	53 57	94 83	90 88
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	» 28 50	54 16	52 39	28 14	52 88	53 47
» smalspåriga ».....	» 15 14	29 76	26 78	15 19	28 52	28 21
Samtliga järnvägar.....	» 31 96	61 55	58 18	33 68	62 67	61 65
<i>Relativa tal:</i>						
Statens järnvägar.....	100 0	186 2	174 7	100 0	176 1	169 6
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	100 0	190 0	183 8	100 0	187 7	190 0
» smalspåriga ».....	100 0	196 6	176 9	100 0	187 8	185 7
Samtliga järnvägar.....	100 0	192 6	182 0	100 0	186 1	183 0
Summa bruttointkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar.....	kr. 6 908	15 329	14 616	85 279	179 672	175 853
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	» 5 376	9 763	9 466	61 010	106 020	107 728
» smalspåriga ».....	» 1 488	3 192	2 898	16 626	33 905	33 897
Samtliga järnvägar.....	» 13 972	28 284	26 980	162 915	319 597	317 418
D. Utgifter.						
<i>Avlöningar.</i>						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar.....	kr. .	7 080	7 067	. 82 151	76 781	
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	» .	3 760	3 894	. 42 377	42 800	
» smalspåriga ».....	» .	1 271	1 245	. 13 528	13 746	
Samtliga järnvägar.....	» .	12 111	12 206	. 138 056	133 327	
Materialförbrukning i tågtjänst.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar.....	kr. .	1 226	1 042	. 15 886	12 244	
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	» .	866	750	. 9 055	9 252	
» smalspåriga ».....	» .	293	238	. 2 905	2 806	
Samtliga järnvägar.....	» .	2 385	2 030	. 27 846	24 302	
<i>Konsumtionspris per ton å utländskt bränsle:</i>						
Statens järnvägar.....	kr. .	30	25	. 35	26	
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	» .	32	28	. 32	30	
» smalspåriga ».....	» .	34	29	. 35	32	
Samtliga järnvägar.....	» .	31	27	. 34	28	
Summa egentliga driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar.....	kr. .	11 898	11 527	. 136 528	131 225	
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	» .	7 292	7 566	. 80 592	82 709	
» smalspåriga ».....	» .	2 489	2 360	. 27 112	27 142	
Samtliga järnvägar.....	» .	21 679	21 453	. 244 232	241 076	
Summa driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar.....	kr. .	13 339	12 597	. 152 531	143 282	
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	» .	8 372	8 596	. 92 970	94 035	
» smalspåriga ».....	» .	2 735	2 661	. 29 944	30 079	
Samtliga järnvägar.....	» .	24 446	23 854	. 275 445	267 396	

		November			Januari—november		
		1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bankm.¹⁾</i>							
Absoluta tal:							
Statens järnvägar	kr.	40 12	77 52	72 05	40 12	80 08	74 05
Enskilda normalspåriga järnvägar	»	20 37	46 46	47 58	20 37	46 35	46 69
» smalspåriga	»	11 97	25 51	24 61	11 97	25 09	25 09
Samtliga järnvägar	»	25 16	53 20	51 45	25 15	54 02	51 94
Relativa tal:							
Statens järnvägar		100 0	193 2	179 6	100 0	199 6	184 0
Enskilda normalspåriga järnvägar		100 0	228 1	233 6	100 0	227 5	229 2
» smalspåriga		100 0	213 1	205 6	100 0	210 5	209 0
Samtliga järnvägar		100 0	211 5	204 6	100 0	214 8	206 5
<i>Utgiftsproc. för summa driftkostnader:</i>							
Statens järnvägar	proc.	.	87 0	86 2	.	84 9	81 5
Enskilda normalspåriga järnvägar	»	.	85 8	90 8	.	87 7	87 3
» smalspåriga	»	.	85 7	91 9	.	88 3	88 9
Samtliga järnvägar	»	.	86 4	88 4	.	86 2	84 3
Summa utgifter. ²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	16 439	15 697	.	186 631	177 382
Enskilda normalspåriga järnvägar	»	.	9 150	9 360	.	102 080	102 793
» smalspåriga	»	.	3 024	3 000	.	33 525	33 824
Samtliga järnvägar	»	.	28 613	28 057	.	322 236	313 999
E. Överskott.							
Nettoinkomst av järnvägsdriften.							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	+ 1 990	+ 2 019	.	+ 27 141	+ 32 571
Enskilda normalspåriga järnvägar	»	.	+ 1 387	+ 868	.	+ 13 015	+ 13 659
» smalspåriga	»	.	+ 456	+ 234	.	+ 3 949	+ 3 746
Samtliga järnvägar	»	.	+ 3 833	+ 3 121	.	+ 44 105	+ 49 976
<i>Per dag och bankm.¹⁾</i>							
Statens järnvägar	kr.	+ 13 45	+ 11 56	+ 11 55	+ 13 45	+ 14 25	+ 16 83
Enskilda normalspåriga järnvägar	»	+ 7 88	+ 7 70	+ 4 80	+ 7 88	+ 6 49	+ 6 78
» smalspåriga	»	+ 3 25	+ 4 25	+ 2 16	+ 3 25	+ 3 32	+ 3 12
Samtliga järnvägar	»	+ 8 73	+ 8 34	+ 6 73	+ 8 73	+ 8 65	+ 9 71
Vinst. ²⁾							
Absolut i tusental kr.:							
Statens järnvägar	kr.	.	— 1 110	— 1 081	.	— 6 959	— 1 529
Enskilda normalspåriga järnvägar	»	.	+ 613	+ 106	.	+ 3 940	+ 4 935
» smalspåriga	»	.	+ 168	— 102	.	+ 380	+ 13
Samtliga järnvägar	»	.	— 329	— 1 077	.	— 2 639	+ 3 419

¹⁾ För år 1914 saknas hithörande uppgifter, varför de angivna kursiverade siffrorna avse medeltal för hela året.

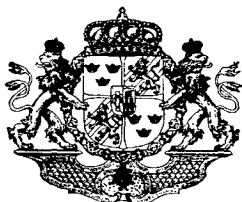
²⁾ Den beräknade räntekostnaden för S. J. är medtagen för såväl 1923 som 1924; jfr not 1 sid. 100.

Allmän anmärkning. Den månatliga redovisningen av järnvägarnas trafik, inkomster och utgifter omfattar samtliga i den officiella årsstatistiken upptagna järnvägar av »allmän betydelse». Statistiken grundar sig på månatliga drift-rapporter, innehållande uppgifter om person- och godstrafikens storlek samt inkomst- och utgiftsredovisning. Avskrivningar resp. avsättningar till reparations- och förnyelsefond samt skatter m. m. äro beräknade för 1/12 år, likaså inkomst- och utgifteräntorna. Inkomster och utgifter, som avse annan verksamhet än järnvägsrörelsen, äro ej medtagna i den månatliga redovisningen.

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: 12

1924.



N:r 12.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

INNEHÅLL:

1. Sammandrag av svenska järnvägars drifttrapporter för december månad år 1924.
 2. Å Statens järnvägar transporterat vagnslastgods år 1924.
-

Utkom från trycket den 25 april 1925.



Pris pr årgång (12 häften) 2 kr. och 50 öre, pr häfte 25 öre.
Prenumeration kan ske i bokhandeln eller å postanstalt.

januari—december månader år 1924.

	J a n u a r i — d e c e m b e r				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
A. Järnvägar och banlängd.					
Antal järnvägar	1	63	53	116	117
Trafikerad banlängd	5 785	6 031	3 596	9 627	15 412
” ” proc.	37.5	39.1	23.4	62.5	100.0
B. Trafik.					
Persontrafik.					
Resande antal	27 296 100	27 282 207	11 088 355	38 370 562	65 666 662
Resgodsövertikt m. m. ton	17 858	17 723	5 444	23 167	41 025
Godstrafik.					
II- och fraktgods ton	14 991 131	16 474 239	4 436 076	20 910 315	35 901 446
Fordon, lik m. m. antal	15 617	13 767	2 376	16 143	31 760
Levande djur ”	332 066	510 146	150 496	660 642	992 708
C. Inkomster.					
Trafikinkomster.					
Persontrafik kr.	62 091 593	35 883 450	11 973 180	47 856 630	109 948 223
Posttrafik ”	4 675 288	2 040 737	808 920	2 849 657	7 524 945
Godstrafik ”	118 392 720	75 017 886	22 074 873	97 092 759	215 485 479
Extra trafikinkomster ”	2 071 558	1 780 266	712 550	2 492 816	4 564 374
Lok- och vagnhyresaldo ”	811 695	205 828	85 682	291 510	1 103 205
Summa trafikinkomster.....	188 042 854	114 928 167	35 655 205	150 583 372	338 626 226
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande inkomster kr.	4 802 659	1 357 961	911 169	2 269 130	7 071 789
Summa inkomster av järnvägs- driften kr.	192 845 513	116 286 128	36 566 374	152 852 502	345 698 015
Räntor ”	—	67 510	21 124	88 634	88 634
Summa bruttoinkomster ”	192 845 513	116 353 638	36 587 498	152 941 136	345 786 649
D. Utgifter.					
Egentliga driftkostnader.					
Administrativa avdelningen kr.	16 029 250	6 907 729	2 530 640	9 438 369	25 467 619
Banavdelningen ”	22 536 519	18 341 779	6 465 509	24 807 288	47 343 807
Trafikavdelningen ”	42 404 074	29 826 545	9 842 088	39 668 633	82 072 707
Maskinavdelningen ”	59 403 901	34 302 302	10 670 107	44 972 409	104 376 310
Lok- och vagnhyresaldo ”	—	609 847	189 928	799 775	799 775
Övriga egentliga driftkostnader ”	2 790 556	147 901	38 143	186 044	2 976 600
Summa egentliga driftkostnader.....	143 164 800	90 136 103	29 736 415	119 872 518	263 036 818
Härav:					
Avlöningar ”	83 675 521	46 594 033	15 011 278	61 605 311	145 280 832
Överbyggnaden ”	5 897 599	5 933 612	2 569 410	8 503 022	14 400 621
Materialförbrukning i tågtnäst ”	13 325 262	9 939 263	2 956 412	12 895 675	26 220 937
Materiellens underhåll ”	16 482 287	10 034 491	3 290 125	13 324 616	29 806 903
Lok- och vagnhyresaldo ”	—	609 847	189 928	799 775	799 775
Övriga egentliga driftkostnader ”	23 783 631	17 024 857	5 719 262	22 744 119	46 527 750

	D e c e m b e r				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sam- manhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	—	42 403	7 723	50 126	50 126
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond... kr.	1 022 100	1 014 159	— 47 545	966 614	1 988 714
Skatter..... »	—	— 17 314	22 720	5 406	5 406
Övriga med järnvägsdriften samman- hängande kostnader	341 291	115 774	97 995	213 769	555 060
Summa diverse med järnvägsdriften sammanslagande kostnader..... kr.	1 363 391	1 155 022	80 893	1 235 915	2 599 306
Summa driftkostnader..... »	13 302 226	8 582 120	2 676 128	11 258 248	24 560 474
Räntor	1) 3 900 000	868 102	379 389	1 247 491	5 147 491
Summa utgifter	17 202 226	9 450 222	3 055 517	12 505 739	29 707 965
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	30	24	54	55
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 880	2 891	2 070	4 961	10 841
c) Nettoinkomst	3 689 889	797 995	467 824	1 265 819	4 955 708
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	33	29	62	62
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	3 149	1 561	4 710	4 710
c) Nettoutgift	—	787 707	402 111	1 189 818	1 189 818
Summa nettoinkomst	+ 3 689 889	+ 10 288	+ 65 713	+ 76 001	+ 3 765 890
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	24	21	45	45
b) Trafikerad banlängd..... km.	—	1 901	1 796	3 697	3 697
c) Vinst	—	701 240	292 742	993 982	993 982
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	39	32	71	72
b) Trafikerad banlängd..... km.	5 880	4 139	1 835	5 974	11 854
c) Förlust..... kr.	210 111	1 525 196	597 917	2 123 113	2 333 224
Summa vinst	1) — 210 111	— 823 956	— 305 175	— 1 129 131	— 1 339 242

¹⁾ Under räntor upptages för statens järnvägar den beräknade räntekostnaden för statens järnvägars andel i statskuld, ehuru sådan räntekostnad icke upptages i S. J. räkenskaper. Av det av S. J. disponerade statskapitalet utgöres c:a 79 procent av lånemedel varå ränta sålunda beräknas. Av det i enskilda järnvägar investerade kapitalet utgöres blott omkring 50 procent av räntedragande främmande kapital. Ränte- och vinstuppgifterna för statens och enskilda järnvägar äro således ej direkt jämförbara.

	J a n u a r i — d e c e m b e r				
	Statens järnvägar	Enskilda normal- spåriga järnvägar	Enskilda smalspåriga järnvägar	Summa enskilda järnvägar	Samtliga järnvägar
Diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader.					
Järnvägsarrenden	—	455 470	60 156	515 626	515 626
Avskrivningar samt avsättningar till reparations- och förnyelsefond ..	kr. 12 440 000	10 134 011	2 563 381	12 697 392	25 137 392
Skatter	—	1 609 827	258 442	1 868 269	1 868 269
Övriga med järnvägsdriften sammanhängande kostnader	kr. 979 911	281 522	137 228	418 750	1 398 661
Summa diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader	kr. 13 419 911	12 480 830	3 019 207	15 500 037	28 919 948
Summa driftkostnader	» 156 584 211	102 616 933	32 755 622	135 372 555	291 956 766
Räntor	» 1) 38 000 000	9 625 632	4 124 119	13 749 751	51 749 751
Summa utgifter	» 194 584 211	112 242 565	36 879 741	149 122 306	343 706 517
E. Överskott.					
Nettoinkomst av järnvägsdriften.					
<i>Järnvägar utvisande nettoinkomst:</i>					
a) Antal järnvägar	1	51	36	87	88
b) Trafikerad banlängd	km. 5 785	5 498	2 894	8 392	14 177
c) Nettoinkomst	kr. 36 261 302	13 909 003	4 177 669	18 086 672	54 347 974
<i>Järnvägar utvisande nettoutgift:</i>					
a) Antal järnvägar	—	12	17	29	29
b) Trafikerad banlängd	km. —	533	702	1 235	1 235
c) Nettoutgift	kr. —	239 808	366 917	606 725	606 725
Summa nettoinkomst	kr. + 36 261 302	+ 13 669 195	+ 3 810 752	+ 17 479 947	+ 53 741 249
Vinst.					
<i>Järnvägar utvisande vinst:</i>					
a) Antal järnvägar	—	37	24	61	61
b) Trafikerad banlängd	km. —	4 206	2 163	6 369	6 369
c) Vinst	kr. —	5 667 241	1 218 558	6 885 799	6 885 799
<i>Järnvägar utvisande förlust:</i>					
a) Antal järnvägar	1	26	29	55	56
b) Trafikerad banlängd	km. 5 785	1 825	1 433	3 258	9 043
c) Förlust	kr. 1 738 698	1 556 168	1 510 801	3 066 969	4 805 667
Summa vinst	kr. 1) -1 738 698	+ 4 111 073	- 292 243	+ 3 818 830	+ 2 080 132

1) Se not å vildstående sida.

**Tab. 2. Statistiskt sammandrag för december och januari—december
månader åren 1914, 1923 och 1924.**

	December			Januari—december		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
A. Järnvägar och banlängd.						
Trafikerad banlängd.						
Statens järnvägar..... km.	4 837	5 768	5 880	4 771	5 709	5 785
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	6 414	6 036	6 040	6 250	6 025	6 031
” smalspåriga..... ”	3 244	3 574	3 640	3 225	3 560	3 604
Samtliga järnvägar..... ”	14 495	15 378	15 560	14 206	15 294	15 420
B. Trafik.						
Resande i tusental.						
Statens järnvägar..... antal	2 132	2 110	2 303	26 260	25 282	27 296
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	2 515	2 348	2 300	31 498	27 540	27 282
” smalspåriga..... ”	1 004	893	950	11 141	10 810	11 089
Samtliga järnvägar..... ”	5 651	5 351	5 553	68 899	63 632	65 667
II- och fraktgods i tusental ton.						
Statens järnvägar..... ton	895	961	1 008	14 418	13 149	14 991
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	1 503	1 199	1 182	19 685	15 024	16 474
” smalspåriga..... ”	342	303	298	4 938	4 149	4 436
Samtliga järnvägar..... ”	2 740	2 463	2 483	39 041	32 322	35 901
C. Inkomster.						
Persontrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	3 064	5 347	5 146	31 930	67 454	62 092
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	1 753	3 172	2 946	20 132	38 390	35 883
” smalspåriga..... ”	573	1 050	1 001	6 447	12 581	11 973
Samtliga järnvägar..... ”	5 390	9 569	9 093	58 509	118 425	109 948
Godstrafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	4 552	¹⁾ 14 357 ²⁾ 10 705	57 628	120 810	118 393	
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	3 353	5 896	5 010	40 986	72 201	75 018
” smalspåriga..... ”	776	1 544	1 350	10 163	21 850	22 074
Samtliga järnvägar..... ”	8 681	21 797	17 105	108 777	214 861	215 485
Summa trafikinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	7 980	20 366	16 498	92 933	195 746	188 043
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	5 350	9 789	8 324	63 733	114 600	114 928
” smalspåriga..... ”	1 438	2 887	2 574	17 571	36 034	35 655
Samtliga järnvägar..... ”	14 768	33 042	27 396	174 237	346 380	338 626
<i>Per dag och bankm.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	53.22	113.00	90.51	53.37	93.94	88.81
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	26.91	52.32	44.46	27.94	52.11	52.07
” smalspåriga..... ”	14.30	26.06	22.87	14.93	27.73	27.09
Samtliga järnvägar..... ”	32.87	69.31	56.83	33.60	62.05	60.03
Summa inkomster av järnvägsdriften.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	8 010	20 757	16 992	93 289	200 429	192 845
Enskilda normalspåriga järnvägar..... ”	5 409	10 044	8 592	64 443	116 029	116 286
” smalspåriga..... ”	1 468	3 097	2 742	17 925	36 990	36 567
Samtliga järnvägar..... ”	14 887	33 898	28 326	175 657	353 448	345 698

¹⁾ Härav 5 623 000 kr. utgörande frakttillägg för lapplandsmalm under år 1923.

²⁾ " 2 435 000 " " " " " " " 1924.

TAB. 2 (forts.). STATISTISKT SAMMANDRAG FÖR DECEMBER OCH JANUARI—DECEMBER 111
MÅNADER ÅREN 1914, 1923 OCH 1924.

	December			Januari—december		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bankm:</i>						
Absoluta tal:						
Statens järnvägar..... kr.	53 42	116 09	93 22	53 57	96 19	91 08
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	27 20	53 68	45 89	28 25	52 76	52 68
" smalspåriga "..... "	14 60	27 95	24 38	15 22	28 47	27 78
Samtliga järnvägar..... "	33 13	71 11	58 76	33 88	63 32	61 29
Relativa tal:						
Statens järnvägar.....	100 0	217 3	174 3	100 0	179 6	170 0
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	100 0	197 4	168 7	100 0	186 8	186 5
" smalspåriga ".....	100 0	191 4	166 8	100 0	187 1	182 5
Samtliga järnvägar.....	100 0	214 6	177 4	100 0	186 0	180 9
Summa bruttoinkomster.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	8 010	20 757	16 992	93 289	200 429	192 845
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	5 589	10 075	8 626	66 599	116 095	116 354
" smalspåriga "..... "	1 484	3 110	2 751	18 110	37 015	36 588
Samtliga järnvägar..... "	15 083	33 942	28 369	177 998	353 539	345 787
D. Utgifter.						
Avlöningar.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	7 015	6 894	33 916	89 166	83 676
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	3 840	3 795	18 967	46 217	46 594
" smalspåriga "..... "	.	1 424	1 265	6 017	14 952	15 011
Samtliga järnvägar..... "	.	12 279	11 954	58 900	150 335	145 281
Materialförbrukning i tåg tjänst.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	1 467	1 081	9 336	17 353	13 325
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	938	687	6 900	9 992	9 939
" smalspåriga "..... "	.	275	151	1 896	3 180	2 957
Samtliga järnvägar..... "	.	2 680	1 919	18 132	30 526	26 221
<i>Konsumtionspris per ton å utländskt bränsle:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	30	25	16	35	26
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	31	28	20	32	30
" smalspåriga "..... "	.	34	30	20	35	31
Samtliga järnvägar..... "	.	31	27	18	34	28
Summa egentliga driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	12 228	11 939	63 089	148 756	143 164
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	8 305	7 427	41 001	88 896	90 136
" smalspåriga "..... "	.	2 794	2 595	12 771	29 907	29 737
Samtliga järnvägar..... "	.	23 327	21 961	116 861	267 559	263 037
Summa driftkostnader.						
<i>Absolut i tusental kr.:</i>						
Statens järnvägar..... kr.	.	13 737	13 302	69 860	166 268	156 584
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	8 539	8 582	46 469	101 510	102 617
" smalspåriga "..... "	.	3 074	2 676	14 088	33 018	32 756
Samtliga järnvägar..... "	.	25 350	24 560	130 417	300 796	291 957

¹⁾ Se not 1 och 2 å vidstående sida.

	December			Januari—december		
	1914	1923	1924	1914	1923	1924
<i>Per dag och bankm.¹⁾</i>						
Absoluta tal:						
Statens järnvägar..... kr.	40 12	76 83	72 98	40 12	79 79	73 95
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	20 37	45 83	45 84	20 37	46 16	46 49
" smalspåriga..... "	11 97	27 75	23 77	11 97	25 41	24 89
Samtliga järnvägar..... "	25 15	53 18	50 95	25 15	53 88	51 76
Relativa tal:						
Statens järnvägar.....	100 0	191 5	181 9	100 0	198 9	184 3
Enskilda normalspåriga järnvägar.....	100 0	224 0	225 0	100 0	226 6	228 2
" smalspåriga.....	100 0	231 8	198 6	100 0	212 3	207 9
Samtliga järnvägar.....	100 0	211 5	202 6	100 0	214 2	205 8
<i>Utgiftsproc. för summa driftkostnader:</i>						
Statens järnvägar..... proc.	.	3) 66 2	3) 78 3	74 9	83 0	81 2
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	35 0	99 9	72 1	87 5	88 3
" smalspåriga..... "	.	99 3	97 6	78 6	89 3	89 6
Samtliga järnvägar..... "	.	74 8	86 7	74 2	85 1	84 5
Summa utgifter. 2)						
Absolut i tusental kr.:						
Statens järnvägar..... kr.	.	16 829	17 202	69 860	203 460	194 584
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	9 043	9 450	58 051	111 123	112 243
" smalspåriga..... "	.	3 512	3 056	16 621	37 037	36 880
Samtliga järnvägar..... "	.	29 384	29 708	144 532	351 620	343 707
E. Överskott.						
Nettoinkomst av järnvägsdriften.						
Absolut i tusental kr.:						
Statens järnvägar..... kr.	.	+ 7 020	+ 3 690	+ 23 429	+ 34 161	+ 36 261
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	+ 1 505	+ 10	+ 17 974	+ 14 520	+ 13 669
" smalspåriga..... "	.	+ 23	+ 66	+ 3 837	+ 3 972	+ 3 811
Samtliga järnvägar..... "	.	+ 8 548	+ 3 766	+ 45 240	+ 52 653	+ 53 741
<i>Per dag och bankm.¹⁾</i>						
Statens järnvägar..... kr.	+ 13 45	+ 39 26	+ 20 24	+ 13 45	+ 16 59	+ 17 13
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	+ 7 88	+ 8 04	+ 0 05	+ 7 88	+ 6 60	+ 6 19
" smalspåriga..... "	+ 3 25	+ 0 21	+ 0 59	+ 3 25	+ 3 06	+ 2 89
Samtliga järnvägar..... "	+ 8 73	+ 17 93	+ 7 81	+ 8 73	+ 9 43	+ 9 53
Vinst. 3)						
Absolut i tusental kr.:						
Statens järnvägar..... kr.	.	+ 3 927	— 210	+ 23 429	— 3 032	— 1 739
Enskilda normalspåriga järnvägar..... "	.	+ 1 033	— 824	+ 8 548	+ 4 973	+ 4 111
" smalspåriga..... "	.	— 402	— 305	+ 1 489	— 22	— 292
Samtliga järnvägar..... "	.	+ 4 558	— 1 339	+ 33 466	+ 1 919	+ 2 080

¹⁾ För december månad år 1914 saknas hithörande uppgifter, varför de angivna kursiverade siffrorna avse medeltal för hela året.

²⁾ Se not 1 och 2 å sid. 110.

³⁾ Den beräknade räntekostnaden för S. J. är medtagen för såväl 1923 som 1924; jfr not 1 sid. 108.

Äldnans anmärkning. Den månatliga redovisningen av järnvägarnas trafik, inkomster och utgifter omfattar samtliga i den officiella årstatistiken upptagna järnvägar av »allmän betydelse». Statistiken grundar sig på månatliga drift-rapporter, innehållande uppgifter om person- och godstrafikens storlek samt inkomst- och utgiftsredovisning. Avskrivningar resp. avsättningar till reparations- och förnyelsefond samt skatter m. m. äro beräknade för 1/12 år, likaså inkomst- och utgiftsräntorna. Inkomster och utgifter, som avse annan verksamhet än järnvägsrörelsen, äro ej medtagna i den månatliga redovisningen.

Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods oktober—december
och januari—december månader år 1924.

(Preliminära uppgifter.)

Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods oktober—december månader
(Preliminära)

Ordningssnummer	Varuslag	1	2	3	4	5	6
		Oktober—december					
		1924	1923	1922	Ökning (+) eller minskning (—)		
					mot 1923	mot 1922	
							%
		T o n			%	%	
1	Mjolk.....	9 648	10 122	9 289	—	4.7	+ 3.9
2	Smör, margarin, ost, ägg.....	10 430	9 537	7 653	+	9.4	+ 36.3
3	Kött, fläsk, talg, flott m. m.	11 268	11 437	10 981	—	1.5	+ 2.6
4	Sill och strömming, färsk eller saltad	9 738	8 737	7 378	+	11.5	+ 32.0
5	Fisk, andra slag, kräftor m. m.	1 575	1 740	1 908	—	9.5	— 17.5
6	Havre, majs.....	25 151	33 060	26 191	—	23.9	— 4.0
7	Råg, korn, vete, arter m. m.	36 609	45 588	48 721	—	19.7	— 24.9
8	Mjöl, gryn, bröd.....	50 619	58 452	50 219	—	13.4	+ 0.8
9	Hö och halm.....	18 827	27 111	20 618	—	30.6	— 8.7
10	Kraftfoder, melass.....	42 199	50 877	31 816	—	17.1	+ 32.6
11	Vitbeter och vitbetsmassa.....	200 655	269 410	79 059	—	25.5	+ 153.8
12	Potatis, rovor, vitkål m. m.	24 489	18 867	8 659	+	29.8	+ 182.5
13	Frukt, bär, trädgårdsalster, frö.....	15 047	10 226	8 062	+	47.1	+ 86.6
14	Socker, sirap.....	23 628	22 168	19 811	+	6.6	+ 19.3
15	Specerier, tobak.....	3 955	4 060	3 380	—	2.6	+ 17.0
16	Drycker.....	6 788	6 993	5 896	—	2.9	+ 15.1
17	Spånadsämnen.....	5 662	5 211	4 482	+	8.7	+ 26.3
18	Garn, tågvirke, vävnader m. m.	4 458	3 650	3 439	+	22.1	+ 29.6
19	Hudar, hår, ben m. m. och fabrikat därav ..	8 402	7 497	7 663	+	12.1	+ 9.6
20	Trä: Utländskt alla slag, inhemskt lövträ (utom asp och ved).....	3 115	6 848	4 156	—	54.5	— 25.0
21	» Aspvirke.....	7 286	2 674	836	+	172.5	+ 771.5
22	» Ved till bränsle.....	101 211	136 927	158 412	—	26.1	— 36.1
23	» Rundtimmer, master, spiror o. dyl.	46 832	24 262	15 466	+	93.0	+ 202.3
24	» Pappersved (trämasseved).....	163 656	110 640	94 117	+	47.9	+ 73.9
25	» Gruvstötter (pitprops).....	9 533	15 694	25 597	—	39.3	— 62.8
26	» Bjälkar, sparrar, syllar.....	15 321	17 000	19 064	—	9.9	— 19.6
27	» Plankor, bräder o. dyl.....	246 187	247 182	298 297	—	0.4	— 17.5
28	» Ej specificerat samt träavfall.....	48 768	41 729	44 829	+	16.9	+ 8.8
29	Arbeten av trä (möbler, snickerivaror m. m.)..	11 707	9 672	8 051	+	21.0	+ 45.4
30	Tändstickor.....	7 408	7 331	6 935	+	1.1	+ 6.8
31	Fordon, båtar och flygmaskiner (taxerat såsom frakt- eller ilgods).....	821	748	843	+	9.8	— 2.5
32	Trämassa, torr.....	55 094	47 812	52 457	+	15.2	+ 5.0
33	» vät.....	61 740	65 517	43 369	—	5.8	+ 42.4
34	Papp och papper samt arbeten därav.....	68 132	57 977	64 172	+	17.5	+ 6.2
35	Malmer, utom lapplandsmalm.....	100 811	86 129	84 365	+	17.0	+ 19.5
36	Stenkol, brunkol, koks.....	216 031	203 064	189 383	+	6.4	+ 14.1
37	Träkol.....	33 825	35 670	36 913	—	5.2	— 8.4
38 a	Bräntorv, torvpulver och torvbriketter.....	7 347	9 851	10 208	—	25.4	— 28.0
38 b	Övriga torvprodukter.....	41 721	32 143	33 237	+	29.8	+ 25.5
39	Sten, oarbetad.....	94 249	77 352	61 578	+	21.8	+ 53.1
40	» arbetad.....	5 171	4 945	5 136	+	4.6	+ 0.7

år 1924 i jämförelse med motsvarande uppgifter för åren 1923 och 1922.
uppgifter.)

Ordningsnummer	1	2	3	4	5	6
	Varuslag	Oktober—december				
		1924	1923	1922	Ökning (+) eller minskning (—)	
					mot 1923	mot 1922
					T o n	
				%	%	
41	Kvarts, fältspat och andra mineralier	5 292	2 772	3 176	+ 90·9	+ 66·6
42	Lera, grus, murkalk	65 647	50 469	57 066	+ 30·1	+ 15·0
43	Tegel och lervaror	62 925	55 893	62 890	+ 12·6	+ 0·1
44	Cement, gips, asfalt	20 130	19 518	19 885	+ 3·1	+ 1·2
45	Glas, porslin, fajans, kakel	10 026	10 592	8 195	— 5·3	+ 22·3
46	Tjära, tjäroljor och andra torrdestillations- produkter	6 344	3 756	6 238	+ 68·9	+ 1·7
47	Oljor (utom till föregående grupp hänförliga), gummi, hartser m. m.	19 761	17 842	17 006	+ 10·8	+ 16·2
48	Kalk, för jordbrukets behov	13 047	12 110	10 439	+ 7·7	+ 25·0
49	Gödningsämnen, andra slag	13 871	9 550	14 860	+ 45·2	— 6·7
50	Färger, färgnings- och garvämnen, bark	1 535	2 179	1 447	— 29·6	+ 6·1
51	Kemikalier grupp a.	19 045	23 099	20 785	— 17·6	— 8·4
52	” ” b.	7 424	6 878	7 625	+ 7·9	— 2·6
53	Järn och stål: Tackjärn, göt, smältstycken, skrot	50 206	59 372	37 168	— 15·4	+ 35·1
54	” ” ” Grövre arbeten	76 205	109 461	70 804	— 30·4	+ 7·6
55	” ” ” Finare ”	9 433	11 568	9 564	— 18·5	— 1·4
56	Metaller, andra än järn och stål samt arbeten därav	2 420	2 338	2 018	+ 3·5	+ 19·9
57	Maskiner, apparater, redskap	16 026	15 049	14 135	+ 6·5	+ 13·4
58	För försvarsverkets räkning	5 949	6 053	5 388	— 1·7	+ 10·4
59	För statens järnvägsbyggnader (nya statsbane- byggnader)	4 177	3 615	3 322	+ 15·5	+ 25·7
60	Ej specificerade varor ¹⁾	50 384	44 702	38 606	+ 12·7	+ 30·5
	Summa vagnslastgods utom lapplandsmalm	2 314 961	2 312 726	2 023 273	+ 0·1	+ 14·4
61	Lapplandsmalm	1 369 425	829 806	1 302 133	+ 65·0	+ 5·2
	Summa vagnslastgods och lapplandsmalm	3 684 386	3 142 532	3 325 406	+ 17·2	+ 10·8
	¹⁾ Härav sopor	32 240	31 870	26 460	+ 1·2	+ 21·8

Å statens järnvägar transporterat vagnslastgods är 1924 i

(Preliminära)

Ordningnummer	Varuslag	1	2	3	4	5	6
		Hela året					
		1924	1923	1922	Ökning (+) eller minskning (—)		
					mot 1923	mot 1922	
					%	%	
		T o n			%	%	
1	Mjolk.....	35 219	36 318	32 379	—	3·0	+ 8·8
2	Smör, margarin, ost, ägg.....	43 467	37 159	31 883	+	17·0	+ 36·3
3	Kött, fläsk, talg, flott m. m.	49 475	40 607	40 766	+	21·8	+ 21·4
4	Sill och strömming, färsk eller saltad.....	36 199	31 418	31 501	+	15·2	+ 14·9
5	Fisk, andra slag, kräftor m. m.	4 663	6 265	5 309	—	25·6	— 12·2
6	Havre, majs.....	135 372	86 596	91 143	+	56·3	+ 48·5
7	Råg, korn, vete, arter m. m.	140 918	132 557	160 510	+	6·3	— 12·2
8	Mjöl, gryn, bröd.....	230 195	201 565	178 061	+	14·2	+ 29·3
9	Hö och halm.....	118 108	132 742	79 453	—	11·0	+ 48·7
10	Kraftfoder, melass.....	182 117	149 092	102 358	+	22·2	+ 77·9
11	Vitbetor och vitbetsmassa.....	200 944	269 646	79 323	—	25·5	+ 153·3
12	Potatis, rovor, vitkål m. m.	65 715	39 689	47 994	+	65·6	+ 36·9
13	Frukt, bär, trädgårdsalster, frö.....	44 382	29 624	35 629	+	49·8	+ 24·6
14	Socker, sirap.....	107 173	98 562	121 179	+	8·7	— 11·6
15	Specerier, tobak.....	20 621	14 265	17 971	+	44·6	+ 14·7
16	Drycker.....	30 762	24 503	27 225	+	25·5	+ 13·0
17	Spånadsämnen.....	23 099	21 377	18 032	+	8·1	+ 28·1
18	Garn, tågvirke, vävnader m. m.	21 094	13 932	12 630	+	51·4	+ 67·0
19	Hudar, hår, ben m. m. och fabrikat därav.....	35 384	28 229	27 121	+	25·8	+ 30·5
20	Trä: Utländskt alla slag, inhemskt lövträ (utom asp och ved).....	30 324	35 635	18 716	—	14·9	+ 62·0
21	» Aspvirke.....	49 366	33 533	20 932	+	47·2	+ 135·8
22	» Ved till bränsle.....	463 128	463 261	514 711	—	—	— 10·0
23	» Rundtimmer, master, spiror o. dyl.	322 365	210 687	127 238	+	53·0	+ 153·4
24	» Pappersved (trämasseved).....	605 354	484 977	418 860	+	24·8	+ 44·5
25	» Gruvstötter (pitprops).....	99 389	142 124	61 352	—	30·1	+ 62·0
26	» Bjälkar, sparrar, syllar.....	115 462	103 404	87 169	+	11·7	+ 32·5
27	» Plankor, bräder o. dyl.	1 057 814	1 069 789	1 011 354	—	1·1	+ 4·6
28	» Ej specificerat samt träavfall.....	196 941	155 952	138 888	+	26·3	+ 41·8
29	Arbeten av trä (möbler, snickerivaror m. m.).....	45 692	38 073	29 990	+	20·0	+ 52·4
30	Tändstickor.....	27 984	27 344	25 650	+	2·3	+ 9·1
31	Fordon, båtar och flygmaskiner (taxerat såsom frakt- eller ilgods) ..	6 330	6 214	4 582	+	1·9	+ 38·1
32	Trämassa, torr.....	216 999	142 062	185 583	+	52·7	+ 16·9
33	» våt.....	226 266	186 715	155 824	+	21·2	+ 45·2
34	Papp och papper samt arbeten därav.....	288 957	231 733	227 514	+	25·1	+ 27·0
35	Malmer, utom lapplandsmalm.....	413 359	293 491	300 708	+	40·8	+ 37·5
36	Stenkol, brunkol, koks.....	829 349	634 113	587 522	+	30·8	+ 41·2
37	Träkol.....	161 882	135 499	99 348	+	19·5	+ 62·9
38 a	Bräntorv, torvpulver och torvbriketter.....	38 680	42 543	41 509	—	9·1	— 6·8
38 b	Övriga torvprodukter.....	91 496	97 671	92 688	—	6·3	— 1·3
39	Sten, oarbetad.....	319 138	275 284	187 433	+	15·9	+ 70·3
40	» arbetad.....	21 258	29 218	18 222	—	27·2	+ 16·7

jämförelse med motsvarande uppgifter för åren 1923 och 1922.
uppgifter.)

Ordningsnummer	1	2	3	4	5	6		
	Hela året							
	Varuslag	1924	1923	1922	Ökning (+) eller minskning (—)			
					mot 1923	mot 1922		
		T o n			%	%		
41	Kvarts, fältspat och andra mineralier	15 024	8 975	9 412	+	67·4	+	59·6
42	Lera, grus, murkalk	255 334	222 441	197 163	+	14·8	+	29·5
43	Tegel och lervaror	297 892	284 227	244 966	+	4·8	+	21·6
44	Cement, gips, asfalt	108 961	113 847	110 649	—	4·3	—	1·5
45	Glas, porslin, fajans, kakel	41 389	40 795	36 021	+	1·5	+	14·9
46	Tjära, tjäroljor och andra torrdestillations- produkter	28 589	28 356	32 469	+	0·8	—	11·9
47	Oljor (utom till föregående grupp hänförliga), gummi, hartser m. m.	85 945	72 522	67 758	+	18·5	+	26·8
48	Kalk, för jordbrukets behov	181 661	196 461	191 269	—	7·5	—	5·0
49	Gödningsämnen, andra slag	169 263	155 336	161 511	+	9·0	+	4·8
50	Färger, färgnings- och garvämnen, bark	11 819	12 261	9 850	—	3·6	+	20·0
51	Kemikalier grupp a.	99 077	85 779	83 714	+	15·5	+	18·4
52	” ” b.	23 982	19 777	24 810	+	21·3	—	3·3
53	Järn och stål: Tackjärn, göt, smältstycken, skrot	220 447	208 340	143 719	+	5·8	+	53·4
54	” ” ” Grövre arbeten	363 478	272 267	261 044	+	33·5	+	39·2
55	” ” ” Finare ”	44 213	36 488	40 547	+	21·2	+	9·0
56	Metaller, andra än järn och stål samt arbeten därav	15 641	10 169	12 468	+	53·8	+	25·4
57	Maskiner, apparater, redskap	74 515	63 697	60 900	+	17·0	+	22·4
58	För försvarsverkets räkning	18 613	19 238	15 096	—	3·2	+	23·3
59	För statens järnvägsbyggnader (nya statsbane- byggnader)	16 852	13 912	11 257	+	21·1	+	49·7
60	Ej specificerade varor ¹⁾	183 576	168 124	159 071	+	9·2	+	15·4
	Summa vaguslastgods utom lapplandsmalm	9 408 711	8 266 480	7 369 954	+	13·8	+	27·7
61	Lapplandsmalm	4 790 049	4 008 624	4 710 030	+	19·5	+	1·7
	Summa vagnslastgods och lapplandsmalm	13 198 760	12 275 104	12 079 984	+	7·5	+	9·3
	¹⁾ Härav sopor	117 100	112 390	104 520	+	4·2	+	12·0

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Offentliggjorda häften den 25 april 1925 av:

1. Bidrag till Sverges officiella statistik.

Ia. Statens järnvägstrafik åren 1862—1910.

Bihang:

Statens järnvägars fraktgodstrafik år 1904.

Transporter av fraktgoods å statens järnvägar i egen och samtrafik samt i viss samtrafik å andra trafikleder år 1905.

Statens järnvägars transporter av vagnslastgoods, åkdon m. m. samt levande djur år 1906.

Vagnslastgodstrafiken å statens järnvägar åren 1907—1910.

Utredning angående kostnaderna för införandet av torv såsom lokomotivbränsle vid statens järnvägar år 1909.

Redogörelse för ångfärjeförbindelsen Trälleborg—Sassnitz år 1909.

Utredningar angående Riksgränsbanans elektrifiering år 1910.

Ny rullande materiell vid statens järnvägar år 1910.

Lbm. Allmän svensk järnvägsstatistik åren 1878—1910.

2. Sverges officiella statistik.

Statens järnvägar åren 1911—1923.

Bihang:

Ny rullande materiell vid statens järnvägar åren 1911, 1914 och 1916.

Vagnslastgodstrafiken å statens järnvägar åren 1913, 1916 och 1919.

Allmän järnvägsstatistik åren 1911—1923.

Bihang:

Statistiskt sammandrag för åren 1881—1915.

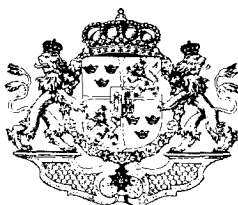
3. Järnvägsstatistiska meddelanden.

Årg. 1912—1923, 1924 häften 1—12 samt »Extrahäfte I» innehållande: »Järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924 i vissa för avvägandet av ny taxa för Statens järnvägar betydelsefulla frågor jämte utdrag av Järnvägsrådets protokoll», »Extrahäfte II» innehållande: »Avgivna utlåtanden av Kungl. Järnvägsstyrelsen, Statskontoret, Riksgäldskontoret och Svenska Järnvägsföreningen över Järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924», »Extrahäfte III» innehållande: »Kungl. Maj:ts beslut med anledning av järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924 i vissa för avvägandet av ny taxa för statens järnvägar betydelsefulla frågor» och »Extrahäfte IV» innehållande: »Järnvägsstyrelsens utredningar angående järnvägstaxorna jämlikt den 4 oktober 1924 lämnade direktiv m. m.»

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: Extrahäfte I.

1924.



EXTRAHÄFTE I.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

Järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924 i vissa för avvägandet
av ny taxa för Statens järnvägar betydelsefulla frågor jämte
utdrag av Järnvägsrådets protokoll.

Utkom från trycket den 1 april 1924.

STOCKHOLM 1924

KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER

211359

I. Järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924.

TILL KONUNGEN.

Eders Kungl. Maj:t har genom nådigt beslut den 16 december 1923 uppdragit åt järnvägsrådet att i anledning av det pågående förarbetet till ny taxa för statens järnvägar överlägga och avgiva yttrande i följande för av-

vägandet av den nya taxan betydelsefulla frågor, nämligen:

»Skäliga krav på förräntning av statsbanekapitalet med hänsyn till *dels* riksdagens beträffande förvaltningen av statens järnvägar på sin tid lämnade direktiv samt järnvägsstyrelsens och statsbanekonomikommisionens i förräntningsfrågan gjorda uttalanden; *dels* räntekostnadernas relativa inflytande på taxebildningen i förhållande till kostnaden för personal, förbrukningsartiklar m. m. (s. k. sakliga kostnader) samt avsättning till förnyelse; *dels ock* statens järnvägars ersättning för posttransporterna.

Statens järnvägars taxa i förhållande till de taxor, som i genomsnitt äro behöfliga för de större och för den allmänna samfärdseln mera betydelsefulla enskilda järnvägarna.»

Beträffande de sålunda till järnvägsrådet hänskjutna frågorna får rådet i underdånighet anföra följande.

§ 1. Frågan om särskiljande av någon del av det i statsjärnvägarna investerade kapitalet från det kapital, av vilket full förräntning bör krävas.

Man synes rätt allmänt ha kommit till den uppfattningen, att i statens järnvägar åtskilligt kapital investerats under sådana förhållanden och sådana förutsättningar, att full förräntning av detta kapital icke kan väntas. Slutsatsen härav måste vara den, att detta kapital bör fränkiljas från det övriga i järnvägarna nedlagda kapitalet, och att endast av återstoden full förräntning bör krävas. Om man vill göra ett sådant särskiljande för att vinna en fast grund för taxepolitiken, blir det tydligen nödvändigt att fastställa vissa grunder för kapitalets uppdelning, så att denna uppdelning kan genomföras med tillräcklig bestämdhet. Den frågan träder då i förgrunden, vilka grunder, som skola väljas för uppdelningen. I detta avseende ha olika program formulerats.

Innan dessa program diskuteras, må riksdagens i skrivelse n:r 345 år 1918 uttalade uppfattning rörande principerna för statens järnvägars ekonomi anföras:

»Ur rent principiell synpunkt böra statens järnvägar icke blott bära sina egna driftskostnader utan även lämna överskott till förräntning av det i statsbanorna, såsom helhet betraktade, nedlagda kapitalet. Under de extraordinära förhållanden, som nu råda, lärer emellertid denna grundsats ej kunna upprätthållas i full utsträckning. Riksdagen håller likväl före, att direkt förlust å driften så vitt möjligt är bör förhindras.» Vid här ifrågavarande tillfälle hade riksdagen knappast funnit anledning att ingå på frågan, huruvida någon del av det i statsjärnvägarna nedlagda kapitalet bör fränkiljas och i förräntningshänseende betraktas annorlunda än återstoden, utan nöjde sig med att såsom allmän princip hävda kravet på förräntning av det nedlagda kapitalet, dock under erkännande av kravets ouppfyllbarhet under dåvarande förhållanden.

Statsbanekonomikommisionen har i sitt år 1921 avgivna betänkande förordat en uppdelning i lånekapital å ena sidan, skatte- och trafikkapital å andra sidan.

Endast med lånekapitalet förbindes krav på förräntning. Kommissionen uttalar:

»Önskvärt vore givetvis, att statens järnvägar kunde lämna fullgod förräntning av det i dem bundna kapitalet och därutöver även en rimlig vinst av den betydande affärsrörelse, som statsbanedriften representerar.

Såsom minimifordran bör enligt kommissionens mening uppställas, att statsbanornas genomsnittliga årliga överskott uppgår till ett belopp, motsvarande statsverkets verkliga ränteutgifter för till statens järnvägars förfogande ställt upplånat kapital.

Uppenbarligen kan den uppställda minimifordran på avkastning icke förstås så, att beloppet ovillkorligen skall uppnås för varje särskilt år, utan med hänsyn till de ofrånkomliga fluktuationerna i järnvägarnas ekonomiska resultat kan endast begäras, att genomsnittresultatet icke håller sig under den angivna gränsen. Att det vid rent exceptionella tillfällen såsom omfattande kriser kan bli nödvändigt att giva avkall även på den uppställda minimifordran behöver här icke beröras.»

Järnvägsstyrelsens ställning till frågan har av styrelsens chef, generaldirektör Granholm, vid järnvägsrådets sammanträde den 21 januari 1924 återgivits i en framställning, vars huvuddrag här refereras.

Generaldirektören framhöll, att den nuvarande järnvägsstyrelsens majoritet tagit avstånd från den av järnvägstaxekommittén omfattade satsen, att statsbanorna borde uppdelas i affärsbanor, å ena sidan, strategiska och kulturbanor, å andra sidan, beträffande vilka senare ingen ränteavkomst skulle fordras. Järnvägsstyrelsen har nämligen velat undvika den godtycklighet, som vid svårbestämbarheten beträffande gränserna mellan dessa olika grupper av banor nödvändigt måste vara förbunden med nätets sålunda avsedda uppdelning i räntabla och oräntabla banor. Järnvägsstyrelsen har i stället velat finna en uppdelning av statsbanekapitalet i delar, som nära motsvarar privatföretagens kapitaluppdelning i egentligt skuldkapital och eget kapital. Anslag till statens järnvägar, som utgå av lånemedel, anses sålunda närmast motsvara enskilda företags obligationslån m. m., och anslag av skattemedel och använda trafikmedel anses motsvara de i enskilda företag insatta aktiekapitalen och deras avsatta fonder. Å de i statsbanaffären insatta lånemedlen måste ju ränta erläggas av statsverket, då någon amortering av statsskulden icke skett, åtminstone ej med hjälp av överskott från statsbanedriften. Det har därför synts styrelsen riktigt, att den allmänna taxan anpassas minst så hög, att statsbanornas andel i räntekostnaden för statsskulden kan bestridas av järnvägens trafikinkomster, helst direkt bokföras såsom driftsutgift. Först härutöver uppstående inkomster torde vara jämförliga med enskilda företags vinstmedel, från vilka man kan eller måste bortse under tider med ogynnsamma konjunkturer.

Järnvägsstyrelsen har hävdad den principiella uppfattningen, att statsbanetaxorna böra tillmätas så, att de under fullt ordinära och ekonomiskt mera gynnsamma år giva en nettotinkomst, motsvarande full avkastning å hela statsbanekapitalet, och att man endast under ekonomiskt mera brydsamma år bör kunna få giva avkall å nämnda krav och såsom en minimifordran nöja sig med

ett belopp, svarande mot årsräntan av statens järnvägars kalkylerbara andel av hela statsskulden. Med detta minimikrav har järnvägsstyrelsen också räknat under en följd av år. Att icke ens detta kunnat uppnås beror främst på, att statsmakten på grund av hänsyn till näringslivet under särskilt brydsamma tider ansett det trängande nödvändigt att vidtaga ett flertal ur järnvägsekonomisk synpunkt förtidiga taxesänkningar.

Så långt generaldirektörens framställning. Den här utvecklade metoden för uppdelningen av järnvägskapitalet har obestriddligen den förtjänsten, att den tillåter en rent siffermässig uppdelning, som icke synes kunna bli föremål för mycken tvekan. Enligt statsrådsprotokollet för den 2 januari 1924 utgjorde lånekapitalet vid 1922 års slut omkring 800 miljoner kronor eller omkring 76 procent av hela det investerade kapitalet; återstoden eller 246 miljoner kronor utgjordes av skattemedel och trafikmedel. Under 1923 har emellertid, enligt vad järnvägsstyrelsens statistiska avdelning meddelat, återbetalning av disponerade skatte- och trafikmedel förekommit med cirka 39 miljoner kronor, under det att lånekapitalet ökats med 10 miljoner kronor. Det senares andel av det totala disponerade kapitalet, 1017 miljoner kronor, uppgick således till cirka 80 % vid 1923 års utgång.

Bristerna i järnvägsstyrelsens metod äro emellertid också mycket uppenbara. Uppdelningen saknar i verkligheten den rationella karaktär, som styrelsen tydligen vill tillmäta den, och som den möjligen också vid första ögonkastet kan synas ha. Det förhåller sig nämligen alldeles icke så, att statsmakterna i fråga om nedläggningen av kapital i statsjärnvägarna från början dragit någon rationell gräns mellan de fall, då lånemedel kunde komma till användning, och de fall, då kapitalet borde tagas av skatte- och trafikmedel. Genomgår man riksdagshandlingarna i denna sak, så skall man mycket snart övertyga sig om, att täckningen av järnvägarnas kapitalbehov i mycket stor utsträckning bestämts av hänsyn till budgetens läge, varvid också allmänna politiska skäl spelat in. Skatte- och trafikmedel ha i stor utsträckning anlitats i fall, där full förräntning av kapitalet ovillkorligen kunnat och bort förväntas, till exempel då det gällt anskaffande av rullande materiel för järnvägssträckor i full och lönande drift. Å andra sidan har principen att banor, som under inga förhållanden kunde väntas bli lönande, endast borde byggas med skattemedel ingalunda konsekvent upprätthållits, utan ha även lånemedel i betydande utsträckning använts för sådana delar av statsbanenätet.

Under sådana förhållanden kan det ingalunda sägas ligga i sakens natur, att uppdelningen av det nuvarande järnvägskapitalet i räntabelt och oräntabelt kapital skall bestämmas av det sätt, på vilket statsmakterna tidigare av mer eller mindre tillfälliga och järnvägsekonomin ovidkommande skäl anskaffat medel för järnvägarnas förseende med kapital. Den till synes rationella grunden blir med hänsyn till sakens faktiska förhistoria alldeles irrationell.

Härtill kommer att statsskulden varit och allt fortfarande är föremål för en viss amortering. En del av det lånebelopp staten upptagit för statsjärnvägarna är alltså redan amorterad. Denna amortering är emellertid en järnvägarnas ekonomi alldeles ovidkommande sak. Det inom statsjärnvägarna an-

vända realkapitalet uppehålls nämligen genom underhåll och genom avsättning till förnyelsefonden ständigt i sitt fulla värde, och någon amortering av det kapital, varöver järnvägarna förfoga, behöver alltså icke äga rum. Även här visar det sig alltså, hur omöjligt det är att i en uppdelning i lånemedel och anslagsmedel finna den rationella grunden för ett uppbyggande av statens järnvägstaxa.

Järnvägsstyrelsen synes vilja ha skatte- och trafikkapitalet i viss mån betraktat såsom ett aktiekapital och drar av denna betraktelse slutsatser, som måste ingiva mycket stor betänklighet. Järnvägsstyrelsen vill nämligen göra en bestämd åtskillnad i anseende till ekonomisk nödvändighet mellan förräntning av lånekapital och förräntning av aktiekapital, och styrelsen går därvid så långt, att den betraktar en förräntning av aktiekapitalet såsom »vinstmedel, från vilka man kan eller måste bortse under tider med ogynnsamma konjunkturen». Då denna framställning alltför lätt kan komma att tagas till intäkt för en åskådning, som i allmänhet vill göra gällande, att en förräntning av ett aktiekapital ur samhällsekonomisk synpunkt är onödig, eller i varje fall av sekundär betydelse, bör det nämnda uttalandet under inga förhållanden genom statsmakternas godkännande få upphöjas till en officiellt erkänd princip. I verkligheten kan naturligtvis intet samhälle påräkna, att det nödiga kapitalet skall tillflyta företagen i aktieform, så framt icke sådant kapital i genomsnitt kan påräkna full förräntning. Samhällsekonomiskt sett är därför en dylik förräntning i längden lika nödvändig som en förräntning av lånekapital. Men just av detta skäl leder en uppdelning av det i statsjärnvägarna nedlagda kapitalet, efter de linjer järnvägsstyrelsen förutsatt, icke till särskiljandet av någon kapitaldel, för vilken kravet på full förräntning med tillräckligt skäl kan uppgivas. Skall kravet på förräntning för någon del av kapitalet frångås, så kan skälet härför omöjligen vara det, att staten betraktar detta kapital såsom aktiekapital, utan skälet måste vara, att kapitalet investerats under sådana förhållanden, att det från början måste ha framstått såsom omöjligt att förränta det samma, och att alltså statsmakterna, åtminstone därest de velat för sig själva fullt klargöra den ekonomiska innebörden av sin kapitalplacering, måste ha ägt andra skäl för densamma.

Denna kritik av den metod vi här betecknat såsom järnvägsstyrelsens leder oss över till en annan metod för den nödvändiga uppdelningen av järnvägskapitalet, som vilar på den grundtanken, att sådant kapital bör fränskiljas, om vilket man redan på förhand måste ha klart för sig att en förräntning, i varje fall på långa tider, är utesluten. En järnväg, som byggts under sådana förutsättningar, måste ju ha byggts av skäl, som ligga vid sidan av järnvägsökonomien. I allmänhet ha dessa skäl som bekant varit antingen landets uppodling och öppnande för kultur, eller ock landets försvar. Slutsatsen blir då, att särskilda bandelar böra finansiellt sett avskiljas från det statsbanenät, av vilket man bör kunna vänta full förräntning. Det vid järnvägsrådets första sammanträde av rådets medlem, v. häradshövding Wehtje, föredragna förslaget till program är ett uttryck för denna princip. Det innehåller i nu föreliggande fråga följande huvudpunkter.

»Statsbanorna böra uppdelas i tvenne huvudgrupper, dels »kultur- och militärbanor», dels banor vilka böra som helhet förränta i dem nedlagt kapital (»affärsbanor»). Vid beslut om nya bandelar bör bestämmas, huruvida de skola tillhöra ena eller andra gruppen. Lå-nemedel böra nämligen principiellt icke beviljas till bandelar, vilka icke beräknas kunna lämna ränta å medlen. Efter vissa tidsmel-lanrum, t. ex. vart tionde år, bör undersökas, huruvida vissa »kultur- eller militärbanor» böra överflyttas till gruppen »affärsbanor».

»Kultur- och militärbanor» böra helt och hållet skiljas från det övriga järnvägsnätet vid uppgörandet av förräntnings- och drifts-kostnadskalkyler. Såväl förräntning som direkta driftsförluster å »kultur- och militärbanor» böra nämligen principiellt täckas av andra medel än statsjärnvägarnas trafikinkomster.

»Affärsbanor» böra i allmänhet betala ränta på *hela* det i dem nedlagda kapitalet (såväl lånemedel som skattemedel och trafik-medel), enär detta kapital anslagits till sådana ändamål, som måste vara räntebärande. Vissa nedskrivningar av kapitalet måste emel-lertid göras, bl. a. på grund av att under kristiden investerat kapi-tal ej motsvarar nuvarande penningvärde.»

Järnvägsrådet finner sig i huvudsak böra ansluta sig till denna ståndpunkt. Det kan naturligtvis invändas, att den här uppställda principen icke leder till en fullt fixerad uppdelning. Men denna invändning är icke av allvarsam be-tydelse. Det spelar ifrån taxesynpunkt icke någon nämnvärd roll, om något litet banstykke mer eller mindre avskiljes från det räntabla statsbanenätet. Huvud-vikten ligger på att en bestämd uppdelning göres, och att den göres efter den angivna principen. Det möter heller ingen svårighet att utföra en sådan upp-delning, om man endast har klart för sig, att det aldrig kan bli fråga om annat än en mycket grov klassificering. Vill man vara säker att icke borttaga för mycket, kan man uppställa den grundsatsen, att endast sådana delar av järn-vägsnätet böra borttagas, vilka, även om de byggets och skötts efter fullt affärs-mässiga metoder, icke haft rimlig utsikt att inom överskådlig tid kunna förränta sig. Naturligtvis får man icke tillämpa denna indelningsgrund på varje särskild liten bansträcka, utan man måste besluta sig för att fränksilja större och mera enhetliga delar av statsbanenätet.

Förslagsvis skulle man då kunna fränksilja linjen Mora—Brunflo, banorna norr och väster om Brunflo samt hela nätet norr om Bräcke eller Långsele, natur-ligtvis med undantag för malmbanorna. Då det är önskligt, att det fränksilda nätet så vitt möjligt bildar en sammanhängande enhet, bör man kanske avstå från att till detsamma hänföra mindre bansträckor i södra delen av landet, såsom till exempel Karlsborgsbanan, vilkas avskiljande från affärsbanenätet ur andra syn-punkter skulle vara berättigat. Vid avskiljandet bör naturligtvis hänsyn tagas till lämplig indelning i distrikt och sektioner. Absolut bunden vid nuvarande in-delning synes man dock icke behöva vara, då ju en mindre förändring av den-samma icke bör stöta på oöverkomliga svårigheter. Det bannät som bör frän-

skiljas skall i det följande för korthetens skull betecknas som »kulturbanor», det övriga nätet som »affärsbanor».

En uppdelning enligt sådana grunder är ekonomiskt rationell. Det fränskilda bannätet har byggts för att öppna Norrland för kultur och för att tjäna landets försvar. Statsmakterna måste ha ansett dessa uppgifter så viktiga, att de för deras skull velat ikläda sig de upppoffringar, som äro förknippade med byggandet och drivandet av ett sådant järnvägsnät. Dessa upppoffringar måste därför uppenbarligen debiteras statsbudgeten i dess helhet. Att föra dem på statsjärnvägarnas allmänna drifts- och förräntningskostnader och sålunda låta dem få ett bestämmande inflytande på gestaltningen av järnvägstaxorna för affärsbanorna måste ju vara att införa ett fullkomligt främmande element i taxepolitiken, varigenom densamma ovillkorligen måste förryckas. Det statsbanenät, som rimligen kunnat byggas med förhoppning om en tillräcklig förräntning, bildar affärsmässigt sett en naturlig enhet, och en rationell taxepolitik kan endast åstadkommas, om man från början bestämmer sig för att vid taxebildningen endast ta hänsyn till förhållanden som falla inom ramen för denna enhet.

Har man en gång i princip bestämt sig för en uppdelning av järnvägskapitalet i en del, av vilken man kräver full förräntning och en annan del, på vilken man icke vill ställa detta krav, så uppstår frågan hur långt denna uppdelningsprincip skall drivas. Man kan tänka sig att man fortfarande betraktar hela statsbanenätet såsom ett enhetligt företag. Avskiljandet av ett visst anläggningsskapital enligt de grunder här ovan angivits skulle då vara liktydigt med den förutsättningen, att staten till detta företag lämnat en del järnvägslinjer till skänks, men förutsatt, att företaget därefter skulle trafikera dessa banor i samband med den övriga rörelsen, och att företaget i sin helhet under dessa ekonomiska förutsättningar skulle lämna full avkastning på hela sitt disponerade kapital med undantag för den del det bekommit till skänks. Tänker man sig saken på det sättet, så är det tydligt att statsbanorna i det kapital de ha att förränta även måste inbegripa vad som nedlagts i rullande materiel på kulturbanorna. Detta är också den ståndpunkt som järnvägstaxekommittén ställer sig på. Kommittén säger härom »att den rullande materiel som behöves för trafiken på de icke räntabla banorna bör förräntas och amorteras i likhet med övrig rullande materiel. Denna kostnad är nämligen av fullkomligt samma natur som de egentliga driftskostnaderna; den ingår bland de kostnader, som skola betäckas av den minimitariff — ej mycket variabel för olika banor — vilken frakterna ej böra understiga.»

Man kan emellertid gå ett steg längre i kravet på uppdelning och särskilja kulturbanorna såsom ett nät för sig, som betraktas såsom en självständig affär. Förfar man på detta sätt, måste i kulturbaneföretaget givetvis också inbegripas den därtill hörande rullande materielen. Skillnaden i förfaringssätt är ur taxesympunkt ingalunda oväsentlig. Detta framträder särskilt om kulturbanenätet som helhet visar underskott på själva driften. En sådan brist kommer vid den först omnämnda uppdelningsmetoden att belasta statsbaneaffären i dess helhet och framtinga att på affärsbanorna hållas högre tariffer än annars vore

nödvändigt. Vid den senare metoden undvikas detta. Utan tvivel är det en riktig princip att taxan för affärsbanenätet bör vara uppbyggd uteslutande med hänsyn till affärsbanenätets ekonomiska förhållanden och icke påverkas av eventuella driftsunderskott på kulturbanenätet. Ju mera detta senare växer, och ju mera det kommer att omfatta områden, där trafiken icke ens kan täcka de löpande driftskostnaderna, ju viktigare blir det för trafikanterna på affärsbanenätet att de taxor som tillämpas äro fullt oberoende av förhållandena på kulturbanenätet.

Med hänsyn till det ekonomiska sambandet mellan de olika bandelarna erbjuder en dylik uppdelning givetvis vissa svårigheter. Kulturbanorna tillföra affärsbanorna en trafik som är av ingalunda oväsentlig betydelse för de senares ekonomi. Samma svårighet möter emellertid inom varje affärsföretag med av varandra beroende olika rörelsegränar, utan att därför kravet uppgives på ett bedömande av de olika grenarnas ekonomiska resultat var för sig.

Järnvägsrådet finner sig sålunda böra rekommendera, att järnvägstaxan bygges på en uppdelning, som går så långt, att kulturbanenätet helt och hållet betraktas såsom ett företag för sig. Då uppstår den frågan huruvida denna uppdelning bör genomföras även i bokföringen eller om man i detta hänseende kan stanna vid det gamla och nöja sig med att göra en uppdelning av statistisk karaktär, uteslutande avsedd att belysa de båda bannätens ekonomi och därmed att finna en grund för uppställandet av den taxa, som skall tillämpas på affärsbanenätet. Den ståndpunkt, som vill sträcka uppdelningen även till bokföringen och i viss omfattning även till själva administrationen, är utan tvivel den mest rationella; särskilt talar härför det förhållandet att nödvändigheten av en enklare och billigare drift på det oräntabla kulturbanenätet skulle framstå så mycket klarare och i praktiken lättare kunna genomföras. En sådan uppdelning vållar givetvis vissa kostnader, som kunde undvikas om man inskränkte sig till en statistisk uppdelning. Enligt de upplysningar rådet härom inhämtat torde emellertid dessa kostnader icke uppgå till mer än några få hundra delar procent av statsbanornas utgiftsstat. En sådan kostnad synes icke böra få stå i vägen för en uppdelning av för järnvägsekonomin så grundläggande betydelse.

En statistisk uppdelning äger redan nu rum, då järnvägsstyrelsen i sin statistik offentliggör driftsresultatet och nettoöverskottet, resp. nettobristen för särskilda större bangrupper. Möjligheten av en statistisk uppdelning är alltså otvivelaktig. Men naturligtvis kan man av en sådan uppdelning icke begära något exakt resultat. Det är möjligt, att de grunder, som järnvägsstyrelsen för närvarande tillämpar vid sin statistiska uppdelning av driftsresultatet mellan olika bangrupper, äro något för ogynnsamma för kulturbanorna. Om detta befinnes vara förhållandet, bör givetvis en rättelse härutinnan vidtagas, i den mån en sådan är möjlig med hänsyn till de statistiska metoder som tillämpas. Det synes emellertid otvivelaktigt att man med användande i huvudsak av nu brukliga metoder bör kunna komma fram till en statistisk uppdelning, som ger en för här förevarande behov åtminstone något så när tillräckligt noggrann bild av vardera bannätets ekonomiska resultat och således möjliggör ett approximativt fastställande av affärsbanenätets förmåga att förränta det i detsamma

nedlagda kapitalet. En olägenhet med denna metod är att det statistiska resultatet blir färdigt betydligt senare än bokslutet för statsbanorna i dess helhet. Medan bokslutet i allmänhet föreligger i februari, skulle man behöva vänta ända fram emot slutet av året för att få den statistiska uppdelningen av bokslutet på de två huvudgrupperna affärsbanor och kulturbanor. Uppenbarligen är det av vikt att driftsresultatet blir känt så tidigt som möjligt och helst medan riksdagen är samlad, så att ett riktigt genomförande av de fastställda taxepriinciperna underlättas.

Vid övervägande av ovan anförda förhållanden har järnvägsrådet funnit en uppdelning, som tillåter ett verkligt bokslut för vardera banegruppen, absolut vara att föredraga.

Uppdelningen av järnvägsnätet bör givetvis avse att vara bestående. Detta utesluter dock icke att tid efter annan, t. ex. vart tionde år, en revision kan företagas, och därvid en järnvägssträcka flyttas över till affärsbanenätet, därest de ekonomiska förutsättningarna så förbättrat sig, att numera en förräntning skäligen kan påräknas. Ett sådant förfarande strider ju icke på något sätt mot de principer, som lagts till grund för uppdelningen, då ju en bana mycket väl kan ha byggts med full klarhet om att den icke skulle bära sig på de tio eller tjugu första åren, men med förväntan om att därefter en så betydande utveckling av den berörda landsändan skulle vunnits, att järnvägsföretaget även såsom sådant borde bli lönande.

Uppdelningen av järnvägskapitalet i en del, av vilken full förräntning bör väntas, och en del, av vilken sådan förräntning icke begäres, är en angelägenhet som icke får bedömas uteslutande efter de grunder, på vilka en sådan uppdelning kan företagas, utan som också i väsentlig grad måste ta hänsyn till de verkningar uppdelningen kan väntas få för den framtida järnvägspolitiken. Den frånvaro av varje bestämd uppdelning, under vilken statsjärnvägarna hittills administrerats, har vållat mycken oklarhet i fråga om administrationens ekonomiska förutsättningar och har därmed utan tvivel blivit direkt ansvarig för mycken osäkerhet och bristande ekonomisk beräkning i viktiga järnvägspolitiska avgöranden. Riksdagen har lättare kunnat förmås att bevilja anslag till oräntabla järnvägsbyggnader, därför att den icke med en gång och med full klarhet ställts inför nödvändigheten att täcka kommande brister i förräntning eller i driftskostnader med skattemedel. Det hittills vanliga inräknandet av sådana brister i hela statsbanenätets avkastning är ju endast alltför mycket ägnat att skjuta undan farorna av ett oekonomiskt beslut och låta dem drunkna i den mängd av oklara och oberäkneliga faktorer, som för framtiden komma att påverka hela statsbanenätets nettoavkastning. I detta sammanhang bör betonas att, om en uppdelning enligt ovan angivna grunder skulle giva till resultat att förräntning bör krävas å ett belopp, som ungefärligen överensstämmer med det i statsjärnvägarna nedlagda lånekapitalet, detta ingalunda innebär, att det ur taxesynpunkt är likgiltigt, huruvida uppdelningen sker enligt dessa eller de av järnvägsstyrelsen föreslagna grunderna. Dels anser nämligen styrelsen, att under goda tider ränta bör beräknas jämväl å annat i statsjärnvägarna bundet kapital, dels vill styrelsen täcka kulturbanornas driftunderskott

med överskott från affärsbanorna. För tillfredsställande av dessa krav erfordras väsentligt större överskott från affärsbanorna, än om uppdelningen göres på ovan angivet sätt.

Det måste anses vara en angelägenhet av allra största vikt, att en uppdelning sådan som den här föreslagna av statsbanenädet verkligen kommer till stånd. Man vinner därmed att statsmakterna, redan då beslutet om en ny öräntabel bana fattas, tvingas att rätta finansieringen liksom naturligtvis också den tekniska utrustningen av banan efter dess verkliga karaktär och omedelbart ställas inför nödvändigheten att skaffa täckning för den nya kapitalutgiften med skattemedel. Den strängare återhållsamhet i avseende å anslag till oekonomiska utvidgningar av järnvägssystemet, som kan förväntas härav, är en väsentlig fördel. Från taxeproblemets synpunkt kan denna fördel karakteriseras så, att detta problem frigöres från det obehöriga och snedvridande inflytande, som ett krav på förräntning av varje i statsbanor nedlagt kapital medför. För hela landets näringsliv är det uppenbarligen av yttersta vikt att veta, att en så väsentlig post i de olika näringsföretagens drift som järnvägsfrakterna icke för framtiden kommer att på ett godtyckligt och därför oberäkneligt sätt ökas till följd av en sådan utvidgning av järnvägssystemet, som på rent järnvägsekonomiska grunder icke skulle vara tillåtlig.¹

Ett avskiljande av kapital från det kapital, av vilket man äger rätt att vänta full förräntning, kan bli nödvändigt av en helt annan grund än de i det föregående berörda. Om nämligen penningvärdet undergått starka förändringar, och om betydande kapital för anläggningar och anskaffningar investerats under

¹ Enligt järnvägsstyrelsens brev till Kungl. Maj:t av den 22 juni 1923 hade till år 1921 i s. k. kulturbanor nedlagts c:a 136 milj. kr. exklusive rullande materiel. Fortsatt byggande av dylika banor har, såvitt man av den officiella järnvägsstatistiken kan döma, medfört en ökning av detta belopp med bortåt 12 milj. kr. intill 1922 års utgång. Vid denna tidpunkt skulle således kostnaderna för de s. k. kulturbanorna hava uppgått till ungefär 148 milj. kr. Frändrages denna summa det totala av statens järnvägar vid denna tidpunkt disponerade kapitalet, återstår cirka 898 milj. kr., utgörande dels det i övriga banor nedlagda kapitalet, dels värdet av hela bannätets rullande materiel och inventarier. Om från denna summa drages värdet av rullande materiel och inventarier, som kunna anses höra till kulturbanorna eller c:a 35 milj. kr., återstår 863 milj. kr., vilket således skulle utgöra det av affärsbanorna disponerade kapitalet vid 1922 års utgång. Från denna summa bör sedan dragas det belopp, varmed kostnaderna för vissa under kristiden gjorda anläggningar kunna anses överstiga värdet enligt nuvarande prisnivå. Siffran torde därigenom nedgå till 750 å 800 milj. kr. (Frånskiljandet av vissa bandelar såsom kulturbanor har här skett enligt den av järnvägstaxekommittén tillämpade metoden, varför nämnda siffra icke torde helt överensstämma med den som skulle framkomma vid en uppdelning enligt ovan angivna grunder. Avvikelsen torde dock i detta sammanhang icke vara av större betydelse). Detta resultat avviker väsentligt från det som ernås vid tillämpning av järnvägsstyrelsens uppdelningsmetod. Om 1922 års siffror läggas till grund, skulle enligt denna metod ränta beräknas å 1 046 milj. kr., om goda tider ansågos föreligga, och å 800 milj. kr., om dåliga tider ansågos föreligga, medan enligt den av järnvägsrådet förordade metoden ränta i genomsnitt borde beräknas å 750 å 800 milj. kr. Emellertid skulle enligt den senare metoden rena driftsförluster å kulturbanorna icke täckas av överskott från affärsbanorna. Under 1922 uppgingo, enligt den officiella statistiken, driftsförlusterna vid fem bangrupper, som till största delen kunna anses som kulturbanor, till något över 11 milj. kr.

en period, då prisnivån legat väsentligt utöver vad den efter penningvärdets stabilisering kan antagas komma att uppgå till, så blir det en ekonomisk nödvändighet att avskriva de övervärden, vartill ifrågavarande anläggningar och anskaffningar bokförts. Enligt den utredning, som chefen för kommunikationsdepartementet förelagt årets riksdag i statsverkspropositionen, har i statsjärnvägarna under åren 1915—1922 investerats ett kapital av 397.9 milj. kr. Härav skulle ett belopp av 241.5 milj. kr. representera »kriskostnad», d. v. s. den överbetalning som gjorts utöver vad 1914 års prisnivå skulle ha krävt. Denna överbetalning ökar hela det bokförda järnvägskapitalet med 30 % utöver vad det på grundval av 1914 års prisnivå skulle ha varit. Hade vi numera gått tillbaka till 1914 års prisnivå, så skulle det alltså ha varit nödvändigt att från statsbanekapitalet avskilja sagda belopp av 241.5 milj. kr.

Emellertid har den svenska prisnivån icke bragts ned till 1914 års nivå, utan ligger alltså betydligt därutöver. Kommerskollegii prisindex, som hänför sig till 1913 års nivå, ligger för närvarande i närheten av 160, alltså 60 % över förkrigsnivån. Den svenska penningpolitiken måste för närvarande anses vara inriktad på en stabilisering av det penningvärde vi numera äga. Även om vår penningpolitik fattas så, att den eftersträvar att upprätthålla den gamla dollarpariteten, kommer man, i varje fall för närvarande, till samma resultat, då den amerikanska penningpolitiken tydligen i stort sett resulterar i en stabilisering av dollarns köpkraft vid dess nuvarande nivå. Järnvägsekonomiska kalkyler måste därför för närvarande räkna med att prisnivån 160 för framtiden kommer att betraktas såsom den normala.

Det i statsjärnvägarna under 1915—1922 investerade kapitalet har vid denna prisnivå ett värde av 250.2 milj. kr. och den överbetalning som behöver bortskrivas är därför endast 147.7 milj. kr.¹ Av detta belopp kommer emellertid en avsevärd del på utgifter för det kulturbanenät, som enligt vad här föreslagits skulle avskiljas från affärsbanenätet. Den avskrivning av »kriskostnader», som skulle behöva göras för affärsbanenätets räkning, motsvarar alltså endast en del av beloppet 147.7 milj. kr. Avskrivningen blir i alla fall så betydande, att den får ett avsevärt inflytande på förräntningskravet.

Nu kan man visserligen göra gällande, att även om inga sådana avskrivningar göras, det nuvarande järnvägskapitalet i alla fall icke är upptaget till mera än 30 % utöver vad det skulle ha belupit sig till på grundval av 1914 års priser. Om nuvarande prisnivå av omkring 160 blir bestående, så skulle järnvägskapitalet i dess helhet vara bokfört avsevärt (18—19 %) under sitt nuvarande värde. Tager man hänsyn till att sannolikt redan år 1914 en viss undervärdering av järnvägskapitalet förelåg, blir den nuvarande undervärderingen något större. Att en dylik undervärdering på grund av penningvärdets sänkning uppkommit är givetvis finansiellt sett en fördel. Den omständigheten, att vissa delar av

¹ Det bör observeras, att vid denna beräkning hänsyn endast tagits till det allmänna penningvärdets nedgång från 1914 till närvarande tid, icke till nu för järnvägarna gällande särskilda byggnads- och anskaffningskostnader. Med hänsyn till föreliggande fråga torde det valda beräknings sättet emellertid vara det lämpligaste, då det allmänna penningvärdet får antagas vara den relativt stabila grunden.

järnvägskapitalet genom prisnivåns stegring kommit att bokföras under deras värde vid nuvarande prisnivå, kan emellertid ej motivera, att man underlåter den nedskrivning av till extraordinärt höga kostnader anskaffat realkapital som erfordras för att bringa detta kapitals värdering i överensstämmelse med rådande prisnivå. Intet enskilt företag på sund ekonomisk bas skulle ett ögonblick tveka om nödvändigheten av att bortskriva en överbetalning sådan som den som här är i fråga.

Ett avskiljande av kapital från det kapital, av vilket man har rätt att vänta full förräntning, kan slutligen för det tredje bli nödvändigt, om kapital nedlagts på en utrustning av järnvägarna, som går väsentligt utöver vad trafiken i verkligheten kräver. Inom statens verk förefinnes ju ofta en tendens till en förstklassighet, som icke är tekniskt nödvändig och icke ekonomiskt berättigad. Det är en mycket allmän uppfattning, att denna tendens i viss mån fått göra sig gällande inom statens järnvägar, särskilt under perioden 1915—1922. I sitt utlåtande av den 25 oktober 1921 över statsbaneekonomikommisionens betänkande och förslag gör järnvägsstyrelsen själv ett påpekande i denna riktning:

»På statens järnvägar ställas avsevärt högre anspråk än på de enskilda järnvägarna. Medan varje skattebetalande medborgare betraktar sig såsom delägare i statsföretaget och därför inför järnvägsmyndigheten, i pressen eller inför statsmyndigheterna anser sig böra påtala varje verklig eller inbillad oegentlighet, huru ringa denna för övrigt än må vara, som till äventyrs kan möta honom eller andra — ett förhållande, som nödgär statens järnvägar att för förebyggande av anmärkningar vidtagna vittgående och oftast även personalkrävande åtgärder — intaga de enskilda järnvägarna härvidlag en helt annan, friare ställning. Därför kunna de också i avsevärt högre grad än vad fallet är vid statens järnvägar bortse från det av allmänheten utövade trycket och det — åtminstone vad statens järnvägar angår — starkt betonade och vid enstaka oregelmässigheter genast framträdande kravet på att alla förhållanden, de må nu röra redovisning, tåggång, transporternas utförande e. d., skola vara fullständigt och på bästa sätt ordnade.»

Av det totala kapital, som under nyssnämnda tid nedlades på järnvägarna, och vilket som ovan är sagt uppgick till omkring 397.9 milj. kr., är utan tvivel någon del uppförd för ändamål, som icke erfordrats för att ge statens järnvägar deras nödiga trafikkapacitet. I den mån detta är fallet, bör sådant kapital tydligen fränskiljas från det i järnvägarna investerade kapital, av vilket man har rätt att vänta full förräntning. En överinvestering av kapital i ett järnvägsföretag borde ju i princip avskrivas såsom en förlust för företagets ägare. Ett försök att få även detta kapital förräntat genom en höjning av taxorna, som annars icke skulle påfordras, måste leda till en snedvridning av taxepolitiken.

Emellertid möter det naturligtvis stora svårigheter att göra en sådan uppdelning. Detta skulle kräva en detaljerad granskning av samtliga utgifter för kapitalökning på det räntebärande bannätet, som gjorts under den nämnda perioden. Det är oundvikligt att det subjektiva omdömet om vad som i varje sär-

skilt fall varit ekonomiskt nödvändigt skulle komma att spela en betydande roll vid en sådan granskning, och det torde därför vara tämligen utsiktslöst att av densamma vänta ett objektivt bestämt och något så när säkert siffermässigt resultat. Den del av hela det nuvarande järnvägskapitalet, som på detta sätt skulle kunna fränkiljas, är icke heller av den storlek, att ett bokföringsmässigt fränkiljande av detsamma är nödvändigt för uppbyggande av den nya taxan. Icke desto mindre är det nyttigt att själva principen fastställas, ty vill man i näringslivets intresse hålla taxorna så låga som möjligt, är det i längden en oundgänglig förutsättning, att största möjliga sparsamhet iakttages i fråga om järnvägarnas utrustning med kapital.

Vad här sagts gäller också om kostnader som av strategiska skäl särskilt under kriget nedlagts på gamla banor. Det är måhända icke möjligt att nu fränkilja sådana kostnader. Men principiellt riktigt vore i alla fall, att de betalades med särskilda anslag och icke tillätes att belasta trafikanterna.

Järnvägsrådet vill alltså tillstyrka:

1. att järnvägstaxan bygges på en uppdelning av järnvägsnätet, varigenom ett visst kulturbanenät avskiljes, varefter krav uppställas på full förräntning av hela det i affärsbanenätet nedlagda kapitalet efter i punkt 2 angiven avskrivning;

2. att av det nya kapital, som under åren 1915—1922 investerats i affärsbanenätet, avskrives ett så stort belopp, som anses motsvara överbetalning utöver numera gällande prisnivå; samt

3. att trafiken i princip icke bör belastas med förräntning av sådan kapitalinvestering, som icke erfordrats för att ge statens järnvägar deras nödvändiga trafikkapacitet, och att med hänsyn härtill för framtiden sträng begränsning iakttages i fråga om affärsbanornas kapitalutrustning.

§ 2. Avskiljande av icke affärsmässig överbetalning av personalen.

Liksom kapital som nedlägges av icke ekonomiska grunder måste avskiljas från det kapital, som trafiken har att förränta, så måste det belopp av personalkostnaderna, som eventuellt finnes överstiga en järnvägsekonomiskt riktig standard, avskiljas från de omkostnader, som böra belasta trafikanterna. En sådan överbetalning av statsjärnvägarnas personal är en i landets hela ekonomi djupt ingripande åtgärd, som genom det inflytande den har närmast på de enskilda järnvägarnas driftskostnader, men också i hög grad på övriga delar av näringslivet, kan komma att rubba själva grunderna för företagens bärighet. Särskilt betänkliga bli dessa verkningar emellertid, om en dylik överbetalning av statsjärnvägarnas personal debiteras trafikanterna i form av en höjning av den taxa, som vore erforderlig för betalande av ekonomiskt normala löner. Ett sådant förfarande måste ju i hög grad belasta trafikanterna och i en mängd fall utestänga trafik, som det skulle ha varit ekonomiskt möjligt för statsjärnvägarna att utföra. Följden härav blir icke blott ett ofullständigt utnyttjande av det i

statsbanorna nedlagda kapitalet, utan också i allmänhet en nedsatt utnyttjningsgrad både för det i olika näringar bundna kapitalet och för landets naturtillgångar; att därigenom det nationella arbetets avkastning i betänklig grad ned-sättes ligger i öppen dag. Få saker kunna vara mera skadliga för ett lands hela hushållning än sådana järnvägstaxor, som verka mera inskränkande på trafiken än som med hänsyn till järnvägarnas egen ekonomiska bärighet är absolut oundgängligt.

Den omständigheten att riksdagen direkt har att bestämma lönerna för statsjärnvägarnas fasta personal leder naturligtvis mycket lätt till, att denna personals avlöningsförmåner sättas högre än fallet skulle ha varit, därest statsjärnvägarna handhåfts såsom ett enskilt företag. Det synes alldeles otvivelaktigt att den höjning av avlöningen, som under det senaste årtiondet kommit personallen till del i form av löneroglering, dyrtidstillägg och uppflyttning i högre lönegrad, innesluter i viss överbetalning i ordets här angivna betydelse.

Belysande äro de siffror, som av statsbaneekonomikommisionen anföras rörande lönevillkoren för statens järnvägars personal.

»Jämfört med lönerna år 1913 föreligger nu under andra kvartalet 1921, om man betraktar summan av lön och dyrtidstillägg en 'överkompensation', d. v. s. höjning av reallönen, inom de lägre lönegraderna (upp t. o. m. stationsskrivarnas), vilken för begynnelselönen utgör 25 å 50 % och för slutlönen 10 å 30 %, men däremot för de högre lönegraderna en 'underkompensation' av cirka 10 % utom dock för baningenjörer och därmed jämställda, vilka erhållit överkompensation med 1 %, samt för de utbrutna 'förste' graderna (förste sekreterare, förste baningenjör m. fl.), vilka erhållit några procents överkompensation. Störst är överkompensationen för kvinnliga kontorsskrivare, som erhållit en realökning i begynnelselön med 55 % och i slutlönen med 22 %. (Anförda procenttal hänföra sig till dyraste ort; å billigaste ort äro lönerna i allmänhet relativt något mindre höjda.)

För att i någon mån belysa relationen mellan statsbanelönerna och enskilda järnvägars löner meddelas några sifferuppgifter. Det kan här framhållas, att enligt av järnvägsstyrelsen verkställd beräkning uppgå statens järnvägars merkostnader på grund av högre lönesatser än t. ex. Bergslagsbanans för år 1920 till 20 milj. kronor och för år 1921 till 32 milj. kr.

Den stora ökningen av antalet befattningar inom flera befordrade kategorier, vilken tidigare på upprepade ställen berörts,¹ innebär för övrigt i realiteten en ytterligare stegring av den löneökning, som kan formellt avläsas i lönetabellen, ty sett från verkets synpunkt innebär det talrika befordrandet en ökad personalutgift, och sett från den enskilda individens synpunkt innebär det, att ett stort antal tjänstemän förutom den genom löneroglering uppnådda löneförbättringen även kommit i åtnjutande av en löneförbättring genom uppflyttning i högre lönegrad; man jämföre vad ovan uttalats, att av de år 1913 befintliga ordinarie stationskarlarna sannolikt omkring hälften sedan dess uppflyttats i högre lönegrad.

¹ T. ex. trafikbiträde, (nytillskapad befattning), kontorsbiträden, förste kontorsbiträden, förmän, konduktörer, tågmästare, eldare, förare, lokmästare, förste stationsskrivare, trafikinspektör.

Huru nu med dessa omnämnda omständigheter än må förhålla sig, är det dock visst att löneförbättringar för stora grupper av järnvägspersonalen erhållits icke blott genom en formell lönerrevision utan även genom utökning av flera befordrade tjänstekategoriernas numerär (delvis helt nya befattningar) samt genom att vissa befattningar uppflyttats på löneskalan.»

I fråga om en jämförelse mellan stats- och privatanställdas löner påpekar kommissionen, att vid samma lönenivå de förra åtnjuta vissa fördelar, nämligen

»*ålderstillägg*, vilka successive höja hans lön, under det att arbetaren kanske har svårt att på äldre år ens upprätthålla samma inkomst som tidigare;

tryggad försörjning vid sjukdom m. m. samt frihet från arbetslöshetsrisk;

pensionsrätt, vilken förmån endast till c:a en tredjedel av värdet betalas av tjänstemannen själv;

befordringsmöjligheter, vilka för den duglige tjänstemannen troligen äro betydligt större än för yrkesarbetare;

fria resor och fria varutransporter i viss utsträckning.»

En utredning rörande lönenivån i statlig och enskild tjänst företogs 1922 av Sveriges Industriförbund. I sin till chefen för finansdepartementet ställda skrivelse av den 21 december 1922 uttalade förbundet i fråga om de undersökta lägre lönegraderna vid kommunikationsverken:

»Slutresultatet av undersökningen har blivit, att inom samtliga undersökta grupper av manliga befattningshavare de statsanställdas avlöningsförmåner överstiga de privatanställdas med belopp, som per år räknat växla mellan c:a 800 och 2,000 kronor. Beträffande den kvinnliga personalgruppen visar det sig, att staten i allmänhet betalar en årslön, som med 800 à 1,100 kronor överstiger vad den enskilda arbetsgivaren numera betalar.»

Slutligen må anföras ett uttalande av järnvägsstyrelsen i dess yttrande över en motion i andra kammaren år 1921 angående riktlinjer för kommunikationsverkens ekonomiska skötsel.

»På de löpande driftskostnadernas storlek utövar löneskalan ett avgörande inflytande. Lönerna fastställas av riksdagen beträffande ordinarie personal och härmed även indirekt, åtminstone i viss mån, beträffande icke ordinarie personal. Härvid är att märka, att löneskalan för den ordinarie personalen bestämmes icke med hänsyn till vad statens järnvägar såsom affärsföretag betraktat kan betala, utan ur allmänna sociala synpunkter, varför på senaste tiden styrelsens yttrande icke heller infordrats beträffande de i lönekostnaderna dominerande dyrtidstilläggens storlek . . . Under hänvisning till erfarenheterna från 1918 och 1919, då riksdagen beviljade mycket stora löneförhöjningar, får styrelsen fästa uppmärksamheten på angelägenheten, att riksdagen vid fattande av beslut om åtminstone retroaktiv höjning av lönerna jämväl tar under övervägande och meddelar samtidigt beslut, huruvida medel härför lämpligen böra utgå i form av anslag eller förskottas av statsmedel att i efterhand täckas av trafikmedel, som anskaffas genom taxeförhöjning . . .»

I en utredning som av järnvägsstyrelsen överlämnats till järnvägsrådet beräknar styrelsen, att statens järnvägars löneutgifter under åren 1922 och 1923

med resp. 20 och 11 milj. kr. överstego de belopp vartill de skulle hava uppgått vid tillämpning av för privata järnvägar, tillhörande bangrupp I, gällande avlöningsbestämmelser.¹ För 1924 beräknas motsvarande löneöverskott komma att uppgå till 8 milj. kr. Vid bedömande av dessa siffror bör hänsyn tagas till den stegrande inverkan på de privata järnvägarnas lönestandard, som statsjärnvägarnas lönepolitik otvivelaktigt utövat.

Statens järnvägars lönekostnader under år 1922, jämförda med 1914 års motsvarande utgifter, framgå av bifogade utredning (Bil. A), som för järnvägsrådets räkning utförts inom järnvägsstyrelsen. Fullt jämförbara siffror kunna visserligen ej ernås, men felmarginalen torde ej väsentligt minska deras användbarhet vid bedömande av personalkostnadernas stegring. Enligt bokföringen utgjorde dessa 36.4 milj. kr. år 1914 och 108.3 milj. kr. år 1922. Till dessa siffror böra emellertid läggas vissa löner till verkstadsarbetare m. fl., vilka bokförts som sakliga kostnader. En approximativ beräkning härav giver till resultat, att de totala personalkostnaderna nämnda år uppgingo till resp. 42.8 milj. kr. och 120.3 milj. kr.

Denna senare siffra gäller emellertid en något större personal än 1914 års. Reducerad till 1913 års personalsiffra är den 113.2 milj. kr. och motsvarar alltså en personalkostnadsindex av 264. En dylik jämförelse är dock i någon mån missvisande, då t. ex. förmånen av fria bostäder åt viss personal icke i sin helhet uppfördes under rubriken personalkostnader före kriget. Det fel, som härav vållas i angivna indextal, torde dock icke överskrida 2 å 3 procent.²

Naturligtvis är det mycket svårt att siffermässigt fastställa det belopp, som f. n. är att betrakta som en icke affärsmässig överbetalning av statens järnvägars personal. Att det i verkligheten rör sig om mycket betydande belopp, för 1922 säkerligen minst uppgående till den å föregående sida anförda siffran, 20 milj. kr., torde emellertid framgå av ovanstående. Det är alldeles uppenbart att en överbetalning av denna art icke kan få debiteras statens järnvägars trafikanter. Om och när en sådan överbetalning förekommer, borde den snarast, såsom i järnvägsstyrelsens ovan citerade skrivelse av 1921 antydes, gäldas genom ett särskilt anslag att upptagas i riksstaten under »verkliga utgifter». Därigenom skulle överbetalningens verkliga natur tydligast framhävas. Vill man icke det, så måste i varje fall överbetal-

¹ Nettoöverskottet skulle alltså dessa år hava utgjort 44.3, resp. 45.2 milj. kr. i stället för 24.3 och 34.2 milj. kr. På grund av omläggning av bokföringen ingå i 1923 års siffra, enligt vad som från järnvägsstyrelsen meddelats, frakttillägg på malmбанan för två år; siffran bör därför minskas med 3.9 milj. kr., för att resultatet av årets drift skall framkomma.

² Att ovannämnda indexsiffra på ett tillfredsställande sätt ger uttryck för storleksrangen av kostnadernas stegring för ett fast antal tjänstemän framgår av vissa beräkningar, som järnvägsstyrelsen framlagt i sin skrivelse av den 22 juni 1923. Vid dåvarande personalantal beräknar nämligen styrelsen att genom vidtagna lönereregleringar, inklusive omgrupperingar av personalen, den ordinarie lönekostnadsindex ökat med 30 milj. kr. och den extra personalens löner med 4.5 milj. kr. Detta innebar en stegring sedan 1914 med ca 74 % vid en tidpunkt då levnadskostnadsindex stod vid 178. Till dessa löneförmåner kommer sedan ett dyrtidstillägg på 16 milj. kr. Enligt denna beräkning skulle således vid 1923 års personalantal lönekostnaderna hava stigit med 50.5 milj. kr. Hänsyn har då icke tagits till personalens befordring, användande av ordinarie i stället för extra ordinarie personal m. m., varför den verkliga stegringen var större.

ningen frånräknas järnvägarnas driftskostnader och alltså tilläggas deras bokförda netto. Det netto, som sålunda framkommer, är det verkliga netto, som trafiken med en på ekonomiska grunder byggd avlöningsstandard skulle ge. Det är tydligen detta netto, som bör motsvara den fulla förräntning på i affärsbanorna nedlagt kapital som i det föregående uppställts som rättesnöre.

Järnvägsrådet finner alltså,

att järnvägstaxan bör uppgöras efter sådana grunder, att full förräntning uppnås genom det nettoöverskott, som erhålles, om från statsjärnvägarnas driftskostnader drages här omnämnda överskott i personalkostnaderna, så länge ett sådant förefinnes.

§ 3. Förräntningskravet i förhållande till konjunkturväxlingarna.

Med den begränsning, som i det föregående givits åt förräntningskravet, bör man tydligen som grundläggande princip för driftsekonomin uppställa den satsen, att statens järnvägars affärsbanor i *genomsnitt* skola förränta det i dem nedlagda kapitalet. Härmed äro emellertid grundvalarna för taxepolitiken icke tillräckligt preciserade. Fråga uppstår, när de för en dylik genomsnittlig förräntning erforderliga beloppen böra uttagas såsom driftsöverskott. Bör man eftersträva ett så vitt möjligt konstant överskott, uppgående till det för förräntning nödiga beloppet? Eller bör man i stället tillåta en varierande förräntning, d. v. s. under dåliga tider nöja sig med ett relativt litet överskott för att under goda tider uttaga ett i motsvarande mån höjt belopp, medan man under »normala» tider skulle räkna med ett överskott, som motsvarar förräntning av kapitalet med önskad procentsats?

Det första alternativet innebär, att taxorna under olika konjunkturer skulle så anpassas efter den varierande trafikfrekvensen, att för vart år för sig den fulla förräntningen så vitt möjligt skulle uppnås. För ändamålet är man beredd att under dåliga tider höja taxorna utöver den nivå, som under normala tider vore erforderlig för full förräntning. Under goda tider återigen skulle taxorna sänkas under denna nivå. En redan låg trafik skulle således sammanpressas med höga taxor, under det att högkonjunktursens omfattande trafik skulle stimuleras med särskilt låga avgifter. Tendensen till överbelastning under högkonjunkturen skulle därigenom förstärkas, och förbättringar och nyanläggningar skulle i än högre grad än vid konstant taxa bli nödvändiga under tider av höga priser. Å andra sidan skulle endast en bråkdel av den sålunda uppdrivna trafikkapaciteten kunna utnyttjas under lågkonjunkturen. Att en dylik politik skulle vara oekonomisk ur järnvägarnas synpunkt och i hög grad skadlig för näringslivet ligger i öppen dag.

Det andra alternativet, ett varierande driftsöverskott, som i genomsnitt tillåter normal förräntning, har fördelen att möjliggöra en smidigare anpassning efter konjunkturförhållandena. Enklast och i många avseenden naturligast förefaller fasthållandet under såväl låg- som högkonjunktur av taxor, vilka under nor-

mala konjunkturer lämna den önskade förräntningen. Trafikens nedgång under dåliga tider leder då till en minskning av driftsöverskottet, vilket emellertid kompenseras av en motsvarande ökning av vinsten under goda tider. Att uppskatta dessa variationers sannolika storlek är givetvis förenat med stora svårigheter. Att döma av trafikfrekvensen de sista decennierna före världskriget torde man som resultat av konjunkturväxlingar av samma styrka som de dåvarande icke hava att vänta större variationer i trafiken än 20 % eller högst 25 % under och över ett medelläge, vilket emellertid å sin sida ständigt förskjutes uppåt tack vare befolkningens tillväxt och näringslivets utveckling.

Vill man gå längre i fråga om variation av driftsöverskottet, kan man tänka sig, att taxorna sänkas vid lågkonjunkturen under den för förräntning vid mera normal konjunktur erforderliga nivån. Till förmån för en dylik politik kan anföras, att därigenom trafiken skulle stimuleras under tider av låg trafikfrekvens, medan en överbelastning av trafikkapaciteten under goda tider skulle motverkas. Järnvägarnas kapacitet skulle således bättre utnyttjas genom en i någon mån utjämnad trafikfrekvens. Vidare skulle de för förräntning erforderliga beloppen huvudsakligen uttagas under tider, då betalningskraften inom näringslivet i allmänhet är stor. Emellertid skulle ett dylikt tillvägagångssätt möta stora praktiska svårigheter. Varje försök att under tider av stigande trafik och snabbt stigande räntabilitet genomföra en taxestegring skulle säkerligen möta ett starkt motstånd från härav berörda intressen. Härtill komma de statsfinansiella betänkligheterna av så avsevärda variationer i nettoresultatet. En tid finge man måhända ren driftsförlust, några år senare däremot enorma överskott. Det torde också vara svårt att avgöra hur långt man lämpligen borde gå med sänkning, respektive höjning av taxorna. Detta är närmast en omdömesfråga, vars avgörande som regel torde komma att föregås av häftiga diskussioner mellan grupper med olika synpunkter på hithörande spörsmål. Under sådana omständigheter synes det erbjuda en avgjord fördel att i huvudsak fasthålla en konstant taxenivå, vilket naturligtvis ej utesluter sådana mindre justeringar av enskilda poster i taxan, som på grund av ändrade förhållanden kunna visa sig nödvändiga. Exempelvis kan det tänkas bli nödvändigt att under en stark högkonjunktur höja tarifferna för vissa slag av trafik, som särskilt behöva begränsas till undvikande av överbelastning och nyanskaffningar, som vid dåvarande höga prisläge bli oproportionerligt dyrbara och som måhända sedermera visa sig onödiga.

De variationer av driftsöverskottet, varmed man vid konstant taxenivå i allmänhet torde hava att räkna, kräva naturligtvis ur statsfinansernas synpunkt en noggrann uppmärksamhet, men torde knappast bereda en klok och förutseende finanspolitik några allvarsammare svårigheter.

Principen om upprätthållandet av en konstant taxa kan endast äga giltighet gentemot vanliga konjunkturväxlingar och gentemot de förändringar i den allmänna prisnivån, som pläga åtfölja dessa. Skulle emellertid en mera väsentlig förskjutning av penningvärdet komma att inträda, blir det ofrånkomligen nödvändigt att anpassa taxenivån efter det nya penningvärdet. Endast genom ett sådant förfarande är det nämligen möjligt att hålla taxornas reala höjd konstant.

Väl kan man nu hoppas att för framtiden få behålla det relativt fasta penningvärde, som numera uppnåtts, men säkert är detta ingalunda. Det gäller därför för dem som ha ledningen av järnvägarnas taxepolitik att noggrant följa eventuella förändringar i den svenska kronans inre värde, och att därvid skilja djupgående och mera beständiga förskjutningar i penningvärdet från de mindre och kortvariga variationer, som i regel följa de vanliga konjunkturväxlingarna. Ett dröjsmål med en höjning av järnvägstariffen vid starkt fallande penningvärde kan, såsom erfarenheten under kriget till fullo ådagalagt, åstadkomma mycket svåra rubbningar i järnvägarnas ekonomi, rubbningar, som även få betänkliga verkningar för statens finanser.

I praktiken är det givetvis svårt att med noggrannhet bestämma, vilken taxenivå, som under »normala» tider skulle förränta kapitalet, och vars bibehållande under goda och dåliga tider skulle leda till genomsnittlig förräntning. Detta är dock icke någon vägande invändning mot den här anbefallda principen. Samma svårighet vidlåder andra tänkbara principer. Detta ligger i sakens natur, då man alltid har att avgöra, hur högt taxorna böra sättas, för att vid en *beräknad framtida* och variabel trafikfrekvens ett visst önskat driftsresultat skall uppnås. Naturligtvis skulle det vara enklast att fastställa taxan under en tid, som i allmänt ekonomiskt hänseende kunde betecknas såsom normal. Man hade då vid valet av det här anbefallda alternativet av en konstant taxa endast att fastställa taxan så, som om tiderna ständigt skulle förbli normala. Om det åter är nödvändigt att lägga grunden för den nya taxan under en tid, som måste betecknas såsom en lågkonjunktur, så måste man först bilda sig ett omdöme om, vilken procentuell nedsättning i driftsöverskottet, som denna lågkonjunktur medför i förhållande till vad som under normal konjunktur skulle uppnås.

Varje krav på viss minimiförräntning under lågkonjunkturen medför tydligen, att man under dåliga tider måste vara beredd att höja taxan för att uppnå denna minimiförräntning. Det program i förräntningsfrågan, som uppställts av järnvägsstyrelsen, måste därför i verkligheten betraktas såsom ett program med variabel taxa. Järnvägsstyrelsen vill under normala tider ha full förräntning på hela kapitalet, men under dåliga tider åtminstone förränta lånekapitalet. Detta måste ju betyda, att om en förräntning av lånekapitalet icke uppnås under en lågkonjunktur, styrelsen är beredd att vidtaga en höjning av taxan för att åstadkomma en sådan förräntning, liksom styrelsen tydligen tänker sig, att taxan bör sänkas under en stigande konjunktur.¹

Det bör i det sammanhanget observeras, att järnvägsstyrelsen vill med driftsöverskottet från affärsbanorna täcka det vid övriga banor uppkommande underskottet. Då detta senare under dåliga konjunkturer företer en avsevärd ökning, erfordras tydligen väsentligt större bidrag från affärsbanorna under dåliga tider. Ehuru järnvägsstyrelsen något reducerat kravet på driftsöverskott

¹ I skrivelse till Kungl. Maj:t angående förslag till beräkning av den behållna inkomsten för budgetåret 1924—25 anför järnvägsstyrelsen: »Då emellertid enligt styrelsens mening de järnvägssekonomiska förhållandena ännu för närvarande äro sådana, att någon taxesänkning icke kan komma i fråga. *förrän* trafikintensiteten stigit så mycket över för 1924 antagen nivå, att med därav följande bättre utgiftsrelation full kompensation för taxesänkningen erhållits — — —.»

för hela bannätet under dåliga tider, kompenseras därför detta för affärsbanornas del av att då större bidrag måste lämnas till kulturbanorna. Med hänsyn till att överskottet vid affärsbanorna skall dels förränta dessas kapital, dels täcka underskottet vid kulturbanorna, innebär alltså järnvägsstyrelsens program i själva verket, att ett i det närmaste konstant årligt driftsöverskott skulle krävas av affärsbanorna. Detta krav skulle kunna framdriva mycket starka taxestegringar under dåliga tider, utan att man ändå kunde vara säker om att på den vägen nå det önskade driftsöverskottet. Detta måste tydligen i hög grad öka betänkligheterna mot järnvägsstyrelsens metod.

Slutsatsen av denna diskussion synes således bliva, att taxorna vid affärsbanorna böra oavsett konjunkturläget hållas vid en nivå, som under medelgoda tider medgiver full förräntning av det i dessa banor nedlagda kapitalet. När det nu gäller att på denna grund uppbygga en ny taxa, har man alltså först och främst att avgöra, huruvida den tid vi nu leva i kan anses såsom ekonomiskt normal eller icke. Alla äro ense om, att vi genomgått en stark lågkonjunktur, och frågan kan alltså endast vara, huruvida den förbättring, som inträtt under 1923, kan anses ha fört oss upp till ett läge, som för framtiden kan gälla såsom ekonomiskt normalt. Åtskilligt talar för, att så icke är förhållandet, bl. a. det betydande prisfall, som under senare delen av året ägt rum för några av Sveriges viktigaste exportprodukter. Vi måste kunna hoppas på, att en period, som för framtiden skall kunna betecknas som normal, i en mängd avseenden skall visa väsentligt bättre resultat än det sist gångna året.

För att få ett bestämt omdöme om denna fråga, är det nödvändigt att äga en jämförelsepunkt, och som sådan torde det vara lämpligast att välja det sista året före kriget, nämligen 1913, som i stort sett torde kunna betraktas såsom ett någotsånär normalt år. Det bör vid en jämförelse med detta år, som redan ligger mer än tio år tillbaka i tiden, observeras, att befolkningens tillväxt och näringslivets allmänna utveckling före kriget ledde till ett ekonomiskt framåtskridande med lågt räknat 3 % om året, vilket för tio år motsvarar 34 %. Kriget och dess efterverkningar ha förmodligen minskat tillväxtprocenten. Icke desto mindre torde man kunna räkna med en åtminstone hälften så stark utveckling, så att normala kvantitetssiffror såväl rörande produktion som transport, under 1923, skulle hava legat 17 % över motsvarande siffror för 1913.

I verkligheten visa de statistiska siffrorna för produktion och trafik 1923 sämre resultat än för 1913. Arbetslösheten inom fackföreningarna uppgick nämligen till närmare 12 % emot något över 4 % under år 1913. Produktionen av järn och stål var också långt under 1913 års siffror. Ankommande och avgående lastat tonnage uppgick till resp. 68 % och 78 % av motsvarande siffror för 1913. Man finner också, att järnvägstrafikens omfång år 1923 avsevärt understeg 1913 års. Siffrorna för gods å statens järnvägar och för vagnaxelkilometer för lastade godsvagnar understego nämligen sistnämnda års siffror med resp. 10 % och 12 %. Trafiken för 1923 uppgick alltså icke till mer än ungefär 90 % av 1913 års trafik.

På grundval av dessa siffror torde man kunna säga, att ett återinträdande av normala konjunkturer skulle medföra en ökning av trafiken å statens järn-

vägar med minst 30 % (från 90 till 117). Det torde vara försiktigt räknat, om man upptager den motsvarande ökningen av nettoinkomsterna till samma procent-sats. Om exempelvis en närmare undersökning av det i affärsbanenätet nedlagda kapitalet, beräknat enligt ovan angivna grunder, visade, att full förräntning skulle erfordra ett netto på 34 miljoner kronor (se § 5), så skulle alltså för närvarande taxan konstrueras så, att affärsbanorna gäve ett överskott av något över 26 miljoner kronor.

Till jämförelse kan nämnas, att statsjärnvägarnas överskott 1923 enligt nuvarande bokföring, reducerat på sätt som i not. 1 å sid. 18 anges, uppgick till 30.3 miljoner kronor. Driftsförlusten på kulturbanorna för 1923, som ännu icke är känd, torde knappast understiga 5 milj. kr. (hälften av 1922 års driftsförlust). Denna förlust bör givetvis tilläggas det redovisade överskottet för nätet i dess helhet, för att det verkliga överskottet på affärsbanenätet skall framkomma. Detta överskott har alltså sannolikt icke understigit 35 miljoner kronor, och har följaktligen avsevärt överskridit vad det med hänsyn till här framställda förräntningskrav behövde vara. Detta är naturligtvis i ännu mycket högre grad fallet, om överbetalningen på personalkontot, enligt vad i § 2 utvecklats, frändrages driftskostnaderna. För år 1923 skulle ett tillämpande av Bergslagsbanans lönebestämmelser medfört en ökning av nettot med icke mindre än 11 milj. kr. Beräknas härav 9 milj. kr. komma på affärsbanornas del, skulle således dessas nettoöverskott hava uppgått till c:a 44 milj. kr. Härav framgår, att taxan vid statens järnvägar för närvarande är avsevärt högre än den behövde vara för att full förräntning enligt de av järnvägsrådet angivna grunderna skulle uppnås. En omedelbar sänkning av taxan är alltså möjlig.

Järnvägsrådet vill alltså tillstyrka,

att affärsbanenätets taxa, utan hänsyn till konjunkturväxlingar, hålles konstant och vid en nivå, som möjliggör att i genomsnitt full förräntning uppnås, samt att alltså under nuvarande förhållanden taxan avpassas efter ett med hänsyn till den rådande lågkonjunkturen nedsatt förräntningskrav.

§ 4. Angående statsjärnvägarnes ersättning för posttrafik.

De vitt skilda uppfattningar, som i denna fråga gjort sig gällande, bero som bekant på väsentligt skilda ståndpunkter i fråga om själva principen för tarifiering av posttrafiken. Så länge man såsom hittills söker lösningen i en mer eller mindre oklar kompromiss mellan i grunden motsatta principer, är det tydligen fåfängt att vänta, att man skall kunna komma fram till ett rationellt och hållbart system. Då det nu gäller att fastställa grunderna för en ny järnvägstaxa, är det uppenbarligen nödvändigt att samtidigt fastslå den princip, efter vilken järnvägarnas posttrafik bör taxeras. Det måste därvid vara klart, att denna princip skall stå i full överensstämmelse med de principer, på vilka järnvägstaxan i dess helhet är byggd. Då nu statens järnvägars

taxa en gång är byggd på principen om en differentiering av fraktavgifterna i förhållande till vad olika slag av frakter kunna bära, och då denna princip är och måste vara grunden för varje rationell järnvägstaxepolitik, så följer att ersättning för posttransporterna ävenledes måste bestämmas efter denna princip. Varje annat förfarande betyder ett sönderbrytande av själva grunden för järnvägarnas tariffsystem. När man på järnvägarna ställer den fordran, att de efter fullt affärsmässiga grunder skola förränta det i dem nedlagda kapitalet, så synes det vara en ofrånkomlig konsekvens, att järnvägarna också skola vara oförhindrade att debitera olika slag av gods i enlighet med ett differentieringssystem, som är den väsentliga grunden för järnvägarnas hela ekonomi.

Konsekvensen härav är naturligtvis att posten, såsom en särdeles högvärdig trafik, måste debiteras efter de högsta tariffklasserna. Därvid bör emellertid vittgående hänsyn tagas till den stora regelbundenheten och omfattningen av posttransporterna, ävensom till de särskilda trafikkostnader, som postverket självt får bära.

Givetvis innebär detta att ersättning för posttrafik skulle komma att utgå till väsentligt högre belopp än som motsvarar järnvägarnas rörliga självkostnader. Det ligger just i differentieringsprincipens natur, att den högvärdiga trafiken skall belastas med en övervägande del av de fasta kostnaderna, på det tarifferna för lågvärdigt gods må kunna sättas så låga, att det överhuvud blir möjligt att frakta sådant gods.

Att järnvägarnas ersättning hitintills blivit beräknad väsentligt lägre beror givetvis på att man ansett posttrafiken vara av den stora samhälleliga betydelse, att den borde framföras så billigt som möjligt. Då man nu emellertid uppställer kravet på fullständigt affärsmässig förräntning av statsbanorna, kan man icke samtidigt begära, att statsbanorna skola bringa några särskilda offer för uppgifter av allmänt samhälleligt intresse. En eventuellt ökad ersättning till statens järnvägar från postverket torde, med det ekonomiska resultat, som detta de sista åren lämnat, helt säkert ej behöva medföra en ökning av portosatserna, ja icke ens behöva stå i vägen för en sänkning av dem.

Järnvägsrådet vill alltså tillstyrka

att ersättning för posttrafiken, under iakttagande av ovan angivna inskränkningar, väsentligen grundas på den princip om tariffdifferentiering efter den olika bärkraften hos olika trafik, på vilken järnvägstaxan i övrigt är och måste vara byggd.

§ 5. Räntekostnadernas relativa inflytande på taxebildningen.

Sedan kravet på förräntning av statsbanekapitalet nu i olika avseenden blivit närmare bestämt, återstår endast att fastställa den räntefot, som skall läggas till grund för beräkningen av denna förräntning. Ännu år 1913 var den effektiva medelräntefoten å den totala statsskulden endast 3.79 %. Men stora

och dyrbara lån under kriget och de närmaste åren efter kriget ha väsentligt höjt denna medelräntesats, och för 1922 utgjorde densamma 4.73 %. Det synes emellertid icke vara skäligen att debitera statsjärnvägarna för det av dem disponerade kapitalet ränta efter en så hög procentsats. Den övervägande delen av statsjärnvägarnas lånekapital har anskaffats till lägre räntesatser. Ännu 1916 låg den effektiva medelräntan för statsjärnvägarnas lånekapital under 4 %. Den följande stegringen av denna räntesats framgår av nedanstående siffror, som ange den effektiva medelräntefoten för det vid respektive års slut investerade lånekapitalet.

1916	3.97	1920	4.54
1917	4.05	1921	4.61
1918	4.20	1922	4.66
1919	4.40	1923	4.63

Ökningen av lånekapitalet sedan 1916 har givetvis i mycket väsentlig grad skett dels för kulturbanenätet och dels för sådan kapitalökning av affärsbanenätet, som enligt vad i § 1 sagts på grund av den tidens extraordinärt höga priser numera måste nedskrivas. Efter en sådan nedskrivning kommer därför det av affärsbanorna disponerade lånekapitalet att draga en avsevärt lägre räntesats än den sats av 4.63 %, som här angivits såsom effektiv medelränta vid 1923 års slut. Den definitiva bestämningen av den verkliga räntefoten kan icke ske förrän affärsbanenätets omfattning och avskrivningen för kristidens överbetalningar på nyanskaffat realkapital blivit fastställda. Sannolikt kommer man då att kunna räkna med en effektiv medelräntefot icke överstigande den som var gällande ännu vid slutet av år 1919, eller 4.4 %.

Det synes vara riktigtast att samma räntefot tillämpas för de andra statsmedel som ingå i statsbanekapitalet.

Räknar man nu med att det kapital, som affärsbanorna i genomsnitt för 1923 skulle haft att förränta, legat mellan 750 och 800 milj. kr., så skulle härför erfordrats ett nettoöverskott av mellan 33.0 och 35.2 milj. kr. Det bör anmärkas, att ett sådant netto är i det närmaste tillräckligt för förräntning av hela det i statens järnvägar investerade lånekapitalet. Ur statsfinansiell synpunkt bör därför ett tillämpande av de av järnvägsrådet föreslagna principerna för taxebildningen icke vålla någon betänklighet.

Statistiskt sett kommer härmed räntekostnadernas inflytande på taxebildningen att ligga fullt klart. Taxorna böra vara avpassade så, att den enligt nu angivna grunder bestämda förräntningen uppnås. Därmed är emellertid problemet om förräntningskravets inflytande på taxebildningen ingalunda uttömt. Det vore en mycket betänklig förenkling av problemet, om man ville göra gällande, att järnvägarna, så snart deras netto visade sig otillräckligt för att tillfredsställa förräntningskravet, ovillkorligen och i första hand skulle skrida till en höjning av taxorna. Järnvägsrådet finner det angeläget att starkt stryka under, att sammanhanget icke får uppfattas på detta sätt. Om järnvägarna ge en otillfredsställande avkastning, så har man i första rummet att se till, huruvida driften är tillräckligt ekonomiskt ordnad, och huruvida anspråken på ka-

pitalutrustning verkligen strängt begränsats till vad som är nödvändigt för att förse järnvägarna med en ekonomiskt försvarlig trafikkapacitet. Om full förräntning i genomsnitt för konjunkturperioden icke uppnås, böra alltså i första rummet åtgärder vidtagas för att bringa ned driftskostnaderna och hålla tillbaka kapitalutgifter, exempelvis för onödigt dyrbara stationsanordningar, som oskäligt tynga förräntningskravet. Först när allt vad i den vägen göras kan verkligen är gjort, och först sedan det visat sig, att icke ens då kravet på full förräntning kan uppfyllas, först då bör en höjning av järnvägstaxorna kunna komma i fråga. Därvid bör givetvis alltid undersökas, huruvida man i det förevarande läget verkligen har utsikt att nå en bättre förräntning genom en taxeförhöjning, eller om icke åtminstone på vissa områden måhända en taxesänkning är den rätta vägen till att skapa ny trafik och förbättra järnvägarnas avkastning.

Järnvägsrådet vill alltså som sin uppfattning i denna punkt uttala,

att det för landets hela näringsliv är av utomordentlig betydelse, att taxorna på statsjärnvägarna hållas så låga som möjligt, att det således icke skulle vara förenligt med landets intresse, att en bristande stränghet i statsjärnvägarnas ekonomi tillåtes att vålla en onödig belastning av trafikanterna, samt att därför taxeförhöjningar endast i sista hand böra tillgripas för att tillgodose förräntningskravet.

§ 6. Förhållandet mellan statens järnvägars taxa och de för de enskilda järnvägarna erforderliga taxorna.

Det återstår för järnvägsrådet att besvara den frågan i vilken mån statens järnvägars taxepolitik bör ta hänsyn till de enskilda järnvägarnas intresse.

Det har ofta anförts, att en sänkning av statsbanetaxan, även om den vore fullkomligt möjlig med hänsyn till statsbanornas ekonomi, icke borde få företagas, om det kunde förväntas, att de större enskilda järnvägarna icke kunde följa med i taxesänkningen. Denna sammankoppling av två skilda frågor synes vara mycket olycklig. De enskilda järnvägarna ha naturligtvis ett rättmätigt krav på att få hålla sådana taxor, att de med sträng ekonomi i sin förvaltning så vitt möjligt genomsnittligt skola kunna förränta sitt kapital. Om de med hänsyn till sin i allmänhet lägre trafikintensitet bli tvungna att för detta ändamål hålla en något högre taxa än statsjärnvägarna, så kan detta visserligen vara beklagligt, särskilt för deras trafikanter; men ett sådant förhållande kan omöjligt betraktas såsom ett avgörande skäl för att belasta samtliga statsbanetrafikanter med högre avgifter än med hänsyn till statsbanekapitalets fulla förräntning enligt här angivna grunder är nödvändigt. Visserligen bör staten i sin järnvägspolitik taga alla ekonomiskt möjliga hänsyn till de enskilda järnvägarna. Men den uppfattningen, att statsbanetaxorna icke borde hållas lägre än de enskilda järnvägarnas taxor för att icke statsbanetrafikanterna skulle få

en oskäligen fördel i jämförelse med de enskilda banornas trafikanter, kan likväl omöjligen godtagas. Om statsbanorna på grund av sin högre trafikintensitet förmå hålla en lägre taxa, så böra de också göra det. Det duger icke att invända, att de enskilda järnvägarnas trafikanter därigenom skulle tillfogas någon orätt. Lika väl skulle man kunna säga, att de lida orätt genom att trafikanter, som ha tillgång till sjötransport, få ännu långt billigare taxor, eller genom att andra trafikanter gynnas genom kanalbyggen. Det bör också ihågkommas, att en stor del av de enskilda järnvägarnas trafikanter samtidigt i större eller mindre utsträckning trafikera statsbanorna och således ha fördel av statens låga tariffer. I denna sak bör hänsyn endast tagas till vad landets intresse kräver, och då synes icke något tvivel kunna finnas därom, att en så stor trafik-enhet som statens affärsbanenät bör hålla sin allmänna taxenivå så lågt, som är förenligt med dess egen ekonomi.

Oberoende härav måste givetvis de enskilda järnvägarna i sin lokaltrafik få hålla taxor, som betingas av deras ekonomiska förhållanden. Vad samtrafiken beträffar behöver en samtrafikstaxa säkerligen icke omöjliggöras av det förhållandet, att de enskilda järnvägarna möjligen i vissa fall ha behov av högre avgifter, då ju detta behov bör kunna tillgodoses genom fastställande av en beräknad högre väglängd för dessa banor, eller genom någon liknande metod, varigenom en formell enhetlig taxa kan upprätthållas.

Vill staten visa hänsyn till de enskilda järnvägarnas ekonomiska svårigheter, så torde den ha åtskilliga tillfällen att göra det på bättre sätt än genom att vidtaga en ekonomiskt obehövlig höjning av statsbanornas taxa. Tillfällen till en sådan hänsynsfullhet torde kunna yppa sig exempelvis vid en fördelning av gemensamma kostnader, vid bestämmandet av en på vanlig järnvägsekonomi grundad ersättning för posttrafik, etc., men framförallt därigenom, att staten undviker att genom en ekonomiskt oberättigad överbetalning av sin personal driva upp de enskilda järnvägarnas personalkostnader till en höjd, som de icke kunna bära. Sistnämnda punkt har ju också väsentlig betydelse för de enskilda järnvägarnas trafikanter och därmed för stora delar av det svenska näringslivet, liksom också för de därtill hörande arbetarmassornas möjlighet till sysselsättning och bärgning. De enskilda järnvägarnas insats i det svenska samhällets hushållning är i själva verket av en så vittomfattande betydelse, att det är av yttersta vikt att tillse att deras ekonomi och deras därav beroende förmåga att utföra transporter till lägsta möjliga pris icke på något sätt skadas genom ekonomiskt felaktiga åtgärder från statsmakternas sida.

Järnvägsrådet vill alltså tillstyrka,

att taxan för statens affärsbanenät hålles så låg som är förenligt med kravet på full genomsnittlig förräntning av det i detta nät nedlagda kapitalet, och att enskilda järnvägars eventuella behov av högre taxor tillgodoses genom ett för samtrafiken lämpat beräkningssystem och i övrigt genom efter deras ekonomi anpassade lokaltaxor.

Sedan ovanstående blivit uppsatt samt, under formen av förslag till järnvägsrådets yttrande, i avtryck översänts till järnvägsrådets ordförande och ledamöter, har järnvägsstyrelsens chef till rådets ledamöter översänt en av särskilda föredraganden i järnvägsstyrelsen för frågan om ny taxa vid statens järnvägar, byrådirektören S. Norrman, utarbetat P. M., med angivande, att densamma innehölle de synpunkter, som inom järnvägsstyrelsen anläggas beträffande det sålunda översända förslaget till yttrande. I denna P. M. hävdas i väsentliga stycken en motsatt uppfattning mot den, åt vilken rådet i ovanstående givit uttryck. Kärnpunkten i järnvägsstyrelsens kritik framställes av styrelsen så, att rådets förslag skulle innebära en statssubvention till affärsbanenäts trafikanter. Rådet finner sig nödsakad att protestera mot en sådan tolkning av rådets framställning. Rådet har från början byggt hela sitt uttalande på den principen, som rådet anser ofrånkomlig, att trafikanterna på affärsbanenätet skola betala de fulla kostnaderna för de tjänster som tillhandahållas dem. Men rådet har funnit det angeläget, särskilt med hänsyn till det synnerligen betryckta läge vari en stor del av trafikanterna befinner sig, att trafikanterna på affärsbanenätet icke belastats med några extra kostnader som ligga utanför affärsbanenätet, betraktat såsom ett självständigt, affärsmässigt skött företag. I främsta rummet har rådet med hänsyn härtill velat fränkilja vad rådet betecknat såsom kulturbanenätet. Järnvägsstyrelsen motsätter sig detta av den grunden, att den anser att affärsbanenätet bör subventionera kulturbanenätet och därmed befordra de därav berörda landsdelarnas ekonomiska uppblomstring. I den frågan kan man ju möjligen vara av olika åsikt. Men järnvägsstyrelsen, som direkt önskar en sådan subvention från affärsbanenätet till kulturbanenätet, har ingen rätt att tolka den motsatta ståndpunkten, som anser att en sådan subvention är oberättigad, därhän, att den skulle innebära ett krav på subvention för affärsbanenätet.

Det fränkiljande av det norrländska kulturbanenätet som järnvägsrådet föreslagit framstår efter den motivering, järnvägsstyrelsen nu framlagt för sin ståndpunkt, endast än mera angeläget. Om det kan ha funnits något skäl för att ett bestående affärsbanenät borde ekonomiskt stödja en utvidgning av detta nät inom bebodda områden, som rimligen kunde förväntas kunna få den utveckling, att de skulle kunna bära upp de nyanlagda järnvägarna, så är detta skäl alldeles icke giltigt, när utvidgningen av järnvägsnätet börjat sträcka sig till provinser, som praktiskt sett äro mer eller mindre obebodda, och vilkas höjande till ekonomiskt bärkraftiga trafikområden måste betecknas såsom tämligen utsläkt. Ett försök att till stöd för sådana utvidgningar av järnvägsnätet belasta trafiken i de sydligare delarna av landet är ett nationalekonomiskt ytterligt betänkligt experiment, då all sannolikhet talar för att man därigenom skulle vålla den ekonomiska utvecklingen i de södra delarna av landet ett avbräck, som ur synpunkten av nationell ekonomi oändligt övervägde de fördelar, man skulle vinna genom obygdernas förseende med järnvägar.

I fråga om möjligheten att genomföra en uppdelning, som ur ekonomisk synpunkt är tillräckligt bestämd, vill järnvägsrådet framhålla, att de fördelar affärsbanenätet har av en tillförsel av trafik från det norrländska kulturbanenätet

icke kunna vara av synnerlig praktisk betydelse, då denna samtrafik huvudsakligen måste bestå i långväga frakter, för vilka, enligt vad järnvägsstyrelsen själv framhåller, taxorna nu äro så låga, att knappast ett överskott utöver driftskostnader uppstår.

Järnvägsrådet anser sig icke ha haft anledning att yttra sig om, hur det avskilda kulturbanenätet skulle skötas, eller hur ett eventuellt underskott på detta nät skulle täckas. Järnvägsrådet har endast velat hävda att sådan brist icke bör täckas genom en belastning av trafikanterna på affärsbanenätet som går utöver vad som kräves för full förräntning av det i detsamma nedlagda kapitalet. Däremot vill järnvägsrådet framhålla, att denna förräntning utom förräntningen av blotta kapitalet även innesluter förräntning på skatte- och trafikmedel som nedlagts i affärsbanenätet. Denna förräntning representerar i medeltal pr år ett belopp på åtskilliga miljoner kronor, som skulle stå till förfogande för statsmakterna för ett eventuellt stödande av kulturbanenätets drift och utveckling.

Järnvägsrådet måste vidhålla sin uppfattning att 1923 icke kan betecknas såsom ett ekonomiskt normalt år. Naturligtvis kan ingen veta, hur utvecklingen i Europa och därför även Sveriges ekonomiska förhållanden komma att gestalta sig i framtiden. Men när det gäller att ange de ekonomiska grunderna för en järnvägstaxa, så måste man utgå från att förhållandena under ett genomsnittligt år i framtiden skola gestalta sig något gynnsammare än de gjorde under 1923. Under 1913 rörde sig arbetslösheten mellan ett minimum av 2.2 % och ett maximum av 8.9 %. Under 1923 voro motsvarande tal: minimum 8.0 % och maximum 20.5 %. Såsom järnvägsrådet ovan anført har arbetslösheten under 1923 i genomsnitt varit ungefär tre gånger så stor som under 1913. Det torde vara tillräckligt att ange detta för att man skall förstå, hur orimligt det är att såsom järnvägsstyrelsen gör beteckna 1923 såsom ett normalt år. När det gäller att uppgöra grunderna för en ny järnvägstaxa, måste man ovillkorligen förutsätta, att ett genomsnittligt år skall uppvisa en åtminstone någotsånär tillfredsställande sysselsättning för det svenska folket. Åtskilliga andra omständigheter skulle i detta sammanhang kunna anföras: det långvariga stillastående inom järnindustrien, de otillfredsställande priser som trävaru- och cellulosaindustrierna under senare delen av året uppnått för sina produkter, de synnerligen svåra förhållandena på den utländska valutamarknaden, och sist, men icke minst, den extraordinärt dåliga skörden med därav följande minskad köpkraft för jordbruket. Om det sålunda står fast att 1923 måste betecknas såsom ett ganska dåligt år, så följer av principen, att en genomsnittsförräntning skall eftersträvas vid konstant taxenivå, att taxan måste byggas så, att avsevärt mindre än full förräntning beräknas uppnås för 1923. Detta innebär icke, såsom järnvägsstyrelsen synes vilja göra gällande, på minsta sätt ett avsteg från kravet på full genomsnittlig förräntning av det i affärsbanorna nedlagda kapitalet, och järnvägsstyrelsens påstående, att rådets beräkning i detta stycke förutsätter ett tillskott av skattemedel, är därför grundlöst.

Järnvägsstyrelsen har själv antytt att en ökning av personalkostnaderna utöver en riktig järnvägsekonomisk standard skulle kunna täckas av anslagsme-

del, om den vore av tillfällig natur. Men järnvägsstyrelsen kritiserar mycket starkt att något sådant skulle kunna ske för det fall att det gäller »för framtiden konstant beräkningsbara lönekostnader». Härtill vill järnvägsrådet endast erinra att rådet givetvis utgått från att en dylik oekonomisk ökning av personalkostnaderna icke kan förutsättas vara annat än tillfällig, och att, när priser och andra ekonomiska förhållanden i landet hunnit vinna en slutlig stadga, personalkostnadskontot vid statens järnvägar nödvändigtvis måste komma att inta en järnvägsekonomiskt normal nivå.

Till sist finner sig järnvägsrådet böra uttala sitt beklagande av att järnvägsstyrelsen visat en så avgjord benägenhet att fixera sin ståndpunkt på förhand, vilket tydligen minskat styrelsens förmåga att tillgodogöra sig den nya belysning av ämnet, rådet sökt åstadkomma. Rådet känner sig förvissat, att Eders Kungl. Maj:t skall ägna de av rådet förebragta synpunkterna och förslagen den mest förutsättningslösa uppmärksamhet och prövning.

Underdånigst

På järnvägsrådets vägnar:

AXEL GRANHOLM.

Stockholm den 18 mars 1924.

Reservationer.

Mot järnvägsrådets yttrande över rådet av Kungl. Maj:t till besvarande förelagda frågor får jag härmed uttala följande avvikande mening.

Järnvägsrådet anser, att statens järnvägsnät bör uppdelas i räntabla och icke räntabla banor eller som rådet uttrycker det i kulturbanor och affärsbanor, vilka ekonomiskt skola behandlas som två skilda affärsföretag. På kulturbanenätet uppkomna förluster skola täckas med skattemedel. Å affärsbanenätet under åren 1915—1922 utförda arbeten skola nedskrivas till nuvarande prisnivå. Det på så sätt nedskrivna värdet av affärsbanenätet skall förräntas efter en räntefot av 4,4 %. I den mån personalkostnaderna vid affärsbanorna överstiga de enskilda järnvägarnas motsvarande kostnader, skall detta överskott täckas av skattemedel och får ej belasta driftkostnaderna. I princip få ej heller affärsbanorna betungas med räntekostnader för kapital, som nedlagts eller kan komma att nedläggas i anordningar vid dessa banor, vilka ej erfordras för höjande av järnvägarnas nödvändiga trafikkapacitet. Trafiktaxan bör utformas ej efter den nuvarande verkliga trafiken utan efter en beräknad normaltrafik, vilken i förhållande till förkrigstiden antages stegrad med vissa procent.

Enligt inom järnvägsstyrelsen verkställda beräkningar skulle förverkligandet av detta förslag innebära att den tillättna inkomsten av affärsbanenätet skulle i det närmaste slukas av de driftförluster och de räntekostnader, som skulle överflyttas på skattebetalarna. Därav följer, att den nuvarande nettoinkomsten av Statens järnvägar på cirka 30 miljoner kronor, vilken summa ungefär täcker räntekostnaderna för i Statens järnvägar investerat lånekapital, skulle försvinna och statsbudgeten belastas med motsvarande belopp. Ett förslag av denna innebörd har visserligen ingen som helst utsikt att bli av statsmakterna beaktat, men jag anser mig dock skyldig att i anledning av förslaget göra följande erinringar.

Statens järnvägar är icke ett statsmonopol i den mening som post och telegraf, som tillgodose hela landets trafikbehov på sina områden. Vi äga förmånen av ett vitt utgrenat enskilt järnvägsnät. Detta är visserligen i alltför hög grad splittrat i små enheter, men det innehåller dock välskötta enheter av den storlek att deras trafikskötsel kan erbjuda jämförelsepunkter för Statens järnvägar. Järnvägsrådet har ej heller underlåtit att göra detta, då det gällt Statens järnvägars personalkostnader. Anledning synes även finnas till en sådan jämförelse, då det gäller trafiktaxorna. Nu är förhållandet som bekant det, att Statens järnvägars taxor äro lägre än dessa enskilda järnvägars taxor. Så länge detta är fallet synes ingen berättigad anledning finnas att fastställa av rådet föreslagna, statsbudgeten synnerligen betungande trafiktaxor. Tvärtom skulle med fog klagomål kunna framföras från den hälft av svenska folket, som huvudsakligen är hänvisad att trafikera de enskilda järnvägarna. Denna hälft har måst för att åstadkomma det enskilda järnvägsnätet åtaga sig betydande kapitaluppföringar och måste vid användande av sina järnvägar betala högre frakter än trafikanterna av Statens järnvägar. Det kan då ej vara förenat med rättvisa, att dessa förstnämnda trafikanter dessutom skola belastas med skatter för

åstadkommande av ännu lägre taxor för trafikanterna av Statens järnvägars affärsbanenät. Enligt min mening böra de taxor, som de större välskötta enskilda järnvägarna äro berättigade att taga för att kunna förränta i dem investerat kapital, betraktas som maximigränsen för Statens järnvägars taxor. Då denna gräns ej är uppnådd, finnes ej anledning till den föreslagna konstlade uppdelningen i kulturbanor och affärsbanor — ej heller till föreslagna avskrivningar eller avräkningar från driftkostnaderna av verkliga personalkostnader.

Rådets förslag innebär, att vid Statens järnvägar bokföringsmässigt skall tillämpas en idealiserad privatdrift. Allt som ej överensstämmer med detta ideal kastas på skattebetalarna och förmånen av en sådan renodling av utgiftsstaten tillkommer Statens järnvägars trafikanter. Rådet förbiser att även de enskilda järnvägarna göra kapitalutlägg för icke alltid räntebärande järnvägsanläggningar, vilkas uppgift är att utvidga det egna trafikområdet. En sådan fullkomlighet kan nog ej heller tillskrivas de enskilda järnvägarna, att ej även i deras verksamhet kan förekomma utgifter, vilkas oefftergivlighet för åstadkommande av nödvändig trafikkapacitet kan ifrågasättas. Men de enskilda järnvägarna måste lägga alla kostnader på trafikanterna och ha inga skattebetalare, på vilka kunna avlastas möjligen gjorda misstag eller ej omedelbart inkomstbringande företag.

Naturligtvis bör varje enskilt företag i första hand använda sina inkomster till behöfliga och nödvändiga avskrivningar. Men härifrån är steget långt till järnvägsrådets förklaring, att »intet enskilt företag på sund ekonomisk bas skulle ett ögonblick tveka om nödvändigheten» att verkställa avskrivningar av »kris-kostnader». Äro företagen i sin helhet ej öfvervärderade utan fullt räntabla, torde emellertid med visshet extraordinära åtgärder — som nedskrivningar av aktiekapital — vilka kunna befinnas nödvändiga för en omedelbar avskrivning av ingående krisvärden, av företagen undvikas, utan att någon faller på den idén att fränkänna sådana företag egenskapen att stå på en »sund ekonomisk bas».

Järnvägsrådet har vidare tydligen beträffande Statens järnvägars personalkostnader tagit ett starkt intryck av under kristiden inträffade händelser. Då järnvägsrådets överläggningar emellertid avse trafiktaxorna under normala tider, borde dessa intryck ej fått spela in på sätt som skett. Påvisandet av svårigheten eller rättare sagt omöjligheten att i varje fall avgöra vad som är den affärsmässiga avlöningen torde vara tillräcklig att avvisa rådets förslag i denna del. Därjämte kan dock vara skäl i att erinra om, att även många enskild arbetsgivare finner med sin fördel förenligt att ej betala minimilöner. Av kända skäl har man alltid ansett och kommer säkerligen alltid att anse, att Statens järnvägars löner till den lägre, på driftkostnaderna starkast inverkan, personalgruppen bör hållas i överkanten av den allmänna arbetsmarknadens motsvarande löner.

En förutsättning för att Statens järnvägars taxor med bevarad rättvisa skola kunna hållas i närheten av de större enskilda järnvägarnas taxor är emellertid, att Statens järnvägars taxor tillämpas med samma smidighet, som de enskilda järnvägarna tillämpa sina taxor. Rabatter för olika trafikanter för bevarande och utveckling av järnvägens trafik bör därför ske i vid utsträckning.

Om således tack vare de enskilda järnvägarna en naturlig övre gräns finnes för Statens järnvägars taxor, gives en annan lika naturlig minimigräns i det förräntningskrav, som av statsbanekonomikommisionen och järnvägsstyrelsen uppställts. Ett enskilt företag, som vill bestå, måste betala räntorna på sitt lånta kapital. Samma prestation bör under normala tider som en minimiprestation kunna krävas av Statens järnvägar. Denna minimifordran utesluter naturligtvis ej önskvärdheten av förräntning av hela statsbanekapitalet ej heller av en skälig affärsvinst inom ovan angivna maximigräns. Avgörande, varest mel-

lan dessa båda gränser taxorna böra läggas, måste vara vad statens finansiella ställning kan kräva av inkomster från statsbanenätet ävensom vad näringslivet med en smidig anpassning av taxorna i de enskilda fallen lämpligen kan bära.

Jag kan således icke finna den föreslagna uppdelningen av statsbanenätet i kultur- och affärsbanor för taxebildningen vare sig nödig eller nyttig. Men även ur andra synpunkter synes mig denna uppdelning icke önskvärd. Faktiskt och även enligt rådets uttryckliga förslag blir den efter ekonomiska grunder föreslagna uppdelningen en geografisk uppdelning. Det blir övre Norrlands nuvarande och blivande järnvägar, som komma att avskiljas till ett kulturbanenät. Dock icke alla järnvägar i övre Norrland. Malmbanan skall tillhöra affärsbanenätet och dess trafiköverskott skall användas till sänkning av frakterna i södra Sverige. Övre Norrlands övriga banor skola däremot, utan beaktande av deras ställning som trafikförande till och således inkomstbringande för det södra järnvägsnätet, förvaltas med särskild sparsamhet och ändå uppkommande eventuella förluster täckas med andra statsmedel. En på så sätt verkande uppdelning måste bli förhatlig.

Järnvägsrådet avser emellertid, att uppdelningen även skall tjäna ett annat syfte. Den skall verka avskräckande på statsmakterna vid behandlingen av förslag om anläggning av banor med tvivelaktig räntabilitet, d. v. s. i praktiken huvudsakligen banor i Norrland. Statsmakterna äro naturligtvis ej främmande för den roll, som Norrlandsbanorna spela för Statens järnvägars ekonomi. Statens järnvägars bokföring bör givetvis vara så ordnad, att därav med tydlighet framgår de olika bandelarnas ekonomiska resultat. Något band för sitt handlande utöver denna kännedom vilja statsmakterna med all sannolikhet ej påtaga sig. Och detta med rätta. Hur önskvärt det kan vara, att i avsevärd utsträckning använda andra medel än länemedel till banor med tvivelaktig räntabilitet, är det dock påtagligt, att situationer kunna uppkomma, då sådan banbyggnad kan vara väl motiverad, ehuru byggnadens bekostande med skatte-medel för tillfället bör vara utesluten.

Järnvägsrådets yttrande, utom vilket stå framstående representanter för näringslivet, innebär ett förordande av, att betydande ytterligare bördor läggas på landets skattebetalare. För den framtida utvecklingen av vårt järnvägsnät hänvisas till samma skattebetalare. Avsikten är som nämnt den dubbla att åvägbringa eftertraktade fraktlättnader för Statens järnvägars trafikanter och att avskräcka statsmakterna för fortsatt utvidgning av statsbanenätet i Norrland. Känslan för förbättrande av Norrlands kommunikationer och åvägbringande av i någon mån ökad utjämning mellan landets inbyggare med avseende på deras tillgång till kommunikationer är emellertid hos statsmakterna stark. Skulle statsmakterna komma att tillmötesgå järnvägsrådets önsksningar på något sätt är det därför ej alldeles uteslutet, att det sker på det sätt, att järnvägarna byggas, men kostnaderna läggas på skattebetalarna. Hur dessa eventuella framtida skattebehov och omedelbart genom uppdelningen mellan kultur- och affärsbanor erforderliga nya skatter skola fördelas har av järnvägsrådet ej ägnats någon uppmärksamhet. Att denna fördelning blir sådan, att näringslivet kan finna anledning att ånyo överväga sin nu intagna ställning till Statens järnvägars taxor och revidera sina nu uttalade meningar, synes ej uteslutet.

Järnvägsrådets enligt min mening ej välgrundade principiella ställningstagande till Statens järnvägars taxor under »normala» förhållanden är emellertid uppenbart ett utslag av en smärtsam erfarenhet av att nuvarande fraktkostnader vid såväl statens som enskilda järnvägar äro tryckande. Önskvärdheten av låga frakter till näringslivets stimulerande är alltid stor och särskilt under tider av ekonomisk depression. Det bör därför vara varje järnvägsförvaltning angeläget att göra sitt yttersta för att ekonomiskt möjliggöra låga taxor. Och vad Statens järnvägar beträffar, är det givetvis synnerligen önskvärt att i nu-

varande situation tillmötesgående beträffande taxor och rabatteringar i den utsträckning, som kan vara statsfinansiellt möjligt, visas Statens järnvägars trafikanter.

Jag får med hänvisning till vad jag nu yttrat förorda, att statens järnvägars taxor avpassas efter en sådan förräntning av statsbanekapitalet, som föreslås av järnvägsekonomisakkunniga och järnvägsstyrelsen.

Stockholm den 22 mars 1924.

Axel von Sneidern.

I ovanstående instämmer

H. Kinmanson.

Undertecknad, som röstat mot antagande av det genom delegerade utarbetade förslaget till järnvägsrådets yttrande, har härvid väsentligast bestämts av nedan angivna synpunkter.

Då ett avsevärt kapital blivit nedlagt och kommer att nedläggas i sådana järnvägar, företrädesvis i Norrland, som icke äro eller väntas komma att på lång tid bliva räntabla, finner jag det riktigt, att taxan icke bör sättas så hög, att statsbaneaffären under alla förhållanden lämnar avkastning på även detta kapital. Som emellertid hittills i statens järnvägar investerats större kapital av skatte- och trafiköverskottsmedel, än som använts för byggande av dylika oräntabla järnvägar, finner jag ur praktisk synpunkt intet hinder möta att i enlighet med järnvägsstyrelsens av statsbanekonomikommisionen tillstyrkta i tillämpningen enkla och rediga förslag från rätt till obetingad förräntning från-draga det i statsbanorna av andra medel än lånemedel investerade kapitalet.

I varje fall kan jag icke dela den uppfattning, enligt vilken driftförluster i Norrland skola täckas av anslagsmedel. Järnvägsrådet har självt anmärkt, att de nu statistiskt beräknade ekonomiska resultaten för kulturbanorna möjligen äro något för ogynnsamma. Mera betydelsefulla och enligt min mening avgörande äro de skäl mot en uppdelning av statsbanenätet i två grupper, ett bärande och ett icke bärande, som av statsbanekonomikommisionen anförts (del I sid. 231—33). En dylik uppdelning måste anses innebära en viss grad av överklig fiktion, emedan den ena bandelens trafik- och ekonomiska förhållanden intimt påverka övriga bandelars. Borttagas övre Norrlands järnvägar, så skulle följden bliva ett försämrat näringsliv icke blott i övre Norrland utan även i södra och mellersta Sverige, och dessa landsändars järnvägar skulle ge sämre utbyte. Norrlandsnätets tillkomst och utveckling har därför uppenbart icke ens tillnärmelsevis den sänkande inverkan på statsbanornas affärsresultat, som skulle kunna anses framgå av de av järnvägsrådet angivna statistiska siffrorna.

Det är mig likaledes omöjligt att dela den uppfattning, enligt vilken taxan skulle få beräknas på basis av lägre personalkostnader än de verkliga kostnader, vilka framgått som följd av riksdagens fattade beslut i avlöningsfrågor.

Vad slutligen beträffar statsbanetaxans läge i förhållande till den taxa, som måste tillämpas vid de stora enskilda järnvägarna, ställer jag mig, ehuru representerande ett län med enbart statsjärnvägar, på den ståndpunkt, som vid remissen av årets statsverksproposition intagits av såväl dåvarande som närmast förutvarande kommunikationsminister. Jag anser sålunda det innebära en orättvisa gent emot skattebetalare och trafikanter i sådana delar av landet, som icke kunna draga fulla fördelar av låga statsbanetariffer, om dessa sänkas i högre

grad än som betingas av affärsläget vid statens järnvägar som helhet betraktade, så att uppkommande brister i förräntningskravet måste täckas av anslagsmedel.

Stockholm den 24 mars 1924.

P. S. Hedlund.

I likhet med Järnvägsrådet anser jag en uppdelning av statens järnvägar synnerligen önskvärd, antingen på sätt Järnvägsrådet i sitt yttrande § 1 första stycket föreslagit eller, därest det befinnes lättare att genomföra, efter det i statsjärnvägarna investerade kapitalet. En sådan uppdelning synes mig icke vare sig böra eller behöva leda till ett åsidesättande av olika landsdelars skäliga behov av banor för odling och kultur.

Beträffande Järnvägsrådets yttrande i övrigt ansluter jag mig i huvudsak till, vad som anförts i landshövding A. von Sneiderns reservation.

O. Nilsson,
Tånga.

I ovanstående uttalande instämmer

Nils Persson.

Undertecknad får härmed i huvudsak ansluta mig till den reservation, som landshövding A. von Sneidern avgivit mot Järnvägsrådets uttalande rörande räntabilitetsberäkning m. m. för Statens Järnvägar, med det tillägget att storleken av det i Statens Järnvägar investerade låne- resp. skattekapitalet synes mig böra bringas i största möjliga överensstämmelse med de belopp, som nedlagts i bäriga resp. icke bäriga delar av järnvägsnätet.

Göteborg den 24 mars 1924.

N. H. Lindholm.

Specifikation av personalkostnaderna åren 1914 och 1922.

Statistik föreligger icke fullständig för senare år än 1922. För år 1923 bli de bokförda kostnaderna men ej statistiken dock tillgängliga inom de närmaste dagarna. Nedanstående jämförelse avser åren 1914 och 1922.

En noggrannare jämförelse mellan personalkostnaderna vid statens järnvägar för dessa år möter emellertid mycket stora svårigheter, enär bl. a.

grunderna för lönernas beräkning undergått stora ändringar,
bokföringsschemat blivit delvis ändrat

samt vissa löner (till verkstads- och banarbetare m. fl.) bokföras som sakliga kostnader i samband med motsvarande materialkostnader, varför de icke kunna exakt särskiljas.

Den jämförelse, som nedan göres, kan därför i fråga om de största och viktigaste posterna, nämligen avlöningar till ordinarie och extra personal, icke bli mer än approximativt riktig.

De till järnvägsrådet lämnade uppgifterna angående personalkostnadernas storlek för nämnda år ha framgått på följande sätt.

	År 1914	År 1922
	kronor i tusental	
Bokförda personalkostnader (år 1914 tab. 1, rad G 425, år 1922 tab. 1, rad G 603)	36,410	108,319
Löner till verkstadsarbetare m. fl. bokförda som sakliga kostnader (approximativa beräkningar)	6,395	12,003
Summa	42,805	120,322

De bokförda personalkostnaderna åter kunna med ledning av tabell 1 specificeras på följande sätt:

	År 1914	År 1922	Ökning 1922
	kronor i tusental		
Arvode m. m. och hyresersättning till ordinarie personal	25,318	94,499	69,181
Avlöning till icke ordinarie personal (ej bokförd som saklig kostnad)	5,412	4,668	— 744
Avlöning vid sjukdom m. m.:			
till banarbetare	40	176	136
» verkstadsarbetare m. fl.	258	395	137
Avlöning vid tjänstledighet till verkstadsarbetare . .	41	295	254
Vikariats- och övertidsersättning, begravningshjälp m. m.	643	517	— 126
Resekostnads- och traktamentsersättning	836	1,267	431
Milpengar	1,318	2,099	781
Kosthåll för färjepersonalen	91	114	23
Läkarvård m. m.	367	689	322
Pensioneringskostnad	2,086	3,961	1,875
Kommittékostnader ² m. m.	—	173	173
Avgår:			
postavlöning att ersättas av postverket ²	—	534	(534)
Summa bokförda personalkostnader	36,410	108,319	7,1909

¹ Jämlikt kungl. kungörelse den 15 juni 1923 (nr:is 266 och 267) skall även kostnaden för dyrtids-tillägg till pensionärer bäras av statens järnvägar fr. o. m. 1 juli 1923.

² Kostnaden resp. inkomsten år 1914 bokförd som saklig tillsammans med andra utgifter.

Ovan angivna detaljbelopp äro emellertid såsom redan inledningsvis framhållits icke med varandra fullt jämförbara.

Till en del av personalen utgick lönen sålunda år 1914 i form av fri bostad. Därest dylik anvisades i statens järnvägars bostadshus upptogs då denna del av lönen icke med det mot förmånen svarande värdet å resp. avlöningslittera, varför 1914 års bokförda lönebelopp är mindre än de sammanlagda avlöningsförmånerna. År 1922 däremot utgår hela lönen i första hand kontant och bokföres alltså med sitt fulla värde.

De angivna summorna uttrycka vidare icke hela bruttobeloppet av till personalen i en eller annan form utbetald gottgörelse, enär vissa kostnadsbidrag från enskilda järnvägar, allmänna omkostnader vid verkstäderna m. m. direkt krediteras berörda personalkostnadslitteror (såväl som övriga).

I övrigt torde olikheterna framgå av till tablån fogade noter.

De förut uppgivna lönekostnaderna för verkstadsarbetare m. fl. åren 1914 och 1922 slutligen, avse endast den del av ifrågavarande lönebelopp, som blivit bokförd som saklig *driftskostnad*. Den totala lönekostnaden för ifrågavarande personal, avseende även kostnader, som bestridas av anslagsmedel och förnyelsefondsmedel, är betydligt större.

II. Järnvägsrådets protokoll.

Protokoll, hållet vid sammanträde med Järnvägsrådet i Stockholm den 21 januari 1924.

Närvarande:

Ordföranden Herr Generaldirektören m. m. Axel Granholm.

Ledamöter av Järnvägsrådet:

v. Ordföranden: Herr Bankdirektören m. m. J. H. R. C:son Kjellberg,

- » Landshövdingen m. m. A. W. T. von Sneidern,
- » Lantbrukaren m. m. O. Nilsson,
- » Godsägaren m. m. Friherre R. Hermelin,
- » Ryttnästaren m. m. H. Hegardt,
- » Godsägaren m. m. J. A. Scharp,
- » Byrådirektören m. m. H. S. Kinmanson,
- » Kamreraren N. H. Lindholm,
- » Riksdagsmannen N. Persson,
- » Disponenten m. m. C. R. Schmiedrich,
- » Grosshandlaren m. m. A. Lindgren,
- » Direktören m. m. A. G. S. Tham,
- » Direktören m. m. J. G. Åkerlindh,
- » Direktören m. m. Edv. Lithander,
- » Generalkonsuln m. m. J. E. Sachs,
- » Skeppsredaren m. m. Dan Broström,
- » Bruksdisponenten m. m. C. A. Sahlin,
- » Bruksdisponenten m. m. B. O. Hjorth,
- » vice Häradshövdingen m. m. E. F. Wehtje,
- » Direktören m. m. J. S. Edström,
- » Översten m. m. Axel Hultkrantz,
- » f. d. Konsuln m. m. C. J. F. Ljunggren,
- » Kabinettskammarherren m. m. Aug. Herlenius,
- » Disponenten m. m. Chr. Storjohann.

Ledamöter i Kungl. Järnvägsstyrelsen:

- Herr Överdirektören m. m. I. Virgin,
- » Överdirektören m. m. J. H. Flodin,
- » Järnvägsfullmäktigen m. m. O. M. Strömberg,

- Herr Järnvägsfullmäktigen m. m. Friherre A. Th. Adelswärd,
 » Järnvägsfullmäktigesuppleanten m. m. A. Ekman,
 » Byråchefen m. m. N. J. Ahlberg,
 » Byråchefen m. m. A. K. V. Almqvist,
 » Byrådirektören m. m. S. Norrman.

Representanter för Svenska Järnvägsföreningen:

- Herr Överstelöjtnanten m. m. O. Bärnheim,
 » Majoren m. m. J. Nyström,
 » Verkställande direktören m. m. A. Kamph,
 » Trafikchefen m. m. F. Wickström.

§ 1.

Ordföranden hälsade de närvarande samt förklarade sammanträdet öppnat.

§ 2.

Ordföranden meddelade, att f. d. Ryttmästaren m. m. P. O. Liedberg anmält, att han till följd av sjukdom vore förhindrad infinna sig till Rådets sammanträde.

§ 3.

Till vice ordförande utsågs Herr Bankdirektören m. m. J. H. R. C:son Kjellberg.

§ 4.

Till sekreterare antogs Ombudsmannen hos Kungl. Järnvägsstyrelsen C. A. Hallström.

§ 5.

Föredrogs Kungl. Kommunikationsdepartementets skrivelse till Kungl. Järnvägsstyrelsen den 16 november 1923 med underrättelse, att Kungl. Maj:t förordnat, att Järnvägsrådet skulle kallas att sammanträda under senare hälften av januari månad 1924 å tid och plats, som Järnvägsstyrelsen ägde bestämma, för att i anledning av det pågående förarbetet till ny taxa för statens järnvägar överlägga och avgiva yttrande i följande för avvägandet av den nya taxan betydelsefulla frågor, nämligen:

1) Skäliga krav på förräntning av statsbanekapitalet med hänsyn till *dels* riksdagens beträffande förvaltningen av statens järnvägar på sin tid lämnade direktiv samt järnvägsstyrelsens och statsbanekonomikommisionens i förräntningsfrågan gjorda uttalanden; *dels* räntekostnadernas relativa inflytande på taxebildningen i förhållande till kostnaden för personal, förbrukningsartiklar m. m. (s. k. sakliga kostnader) samt avsättning till förnyelse; *dels ock* statens järnvägars ersättning för posttransporterna.

2) Statens järnvägars taxa i förhållande till de taxor, som i genomsnitt äro behövlige för de större och för den allmänna samfärdseln mera betydelsefulla enskilda järnvägarna.

Vid ordförandens föredragning av uppgjort förslag till arbetsordning att följas vid behandlingen av Rådet sålunda underställda frågor begärdes ordet av herr Wehtje, som anförde, att omfattningen samt vikten och betydelsen av de till Järnvägsrådet hänskjutna frågorna krävde, att Rådet ginge till beslut först efter moget övervägande och sorgfällig granskning av allt det värdefulla material, som till frågornas belysande blivit åstadkommet. Då det syntes icke vara möjligt för Rådet att redan vid förevarande sammanträde slutgiltigt taga ställning till de Rådet förelagda frågorna, ville herr Wehtje förslå, att Rådet måtte besluta,

dels att utse särskilda delegerade med uppdrag att uppsätta förslag till yttrande av Rådet i saken,

dels att tillkalla sakkunnig person utom Rådet att deltaga i arbetet med uppsättandet av detta förslag och

dels att ajournera sammanträdet till dag, som framdeles kunde bestämmas, efter det delegerade avlämnat sitt förslag.

Till sakkunnig ville herr Wehtje föreslå Professorn Gustav Cassel.

Ordföranden framhöll, att, även om Rådet beslutade sig för att utse särskilda delegerade med uppdrag, som herr Wehtje föreslagit, det dock syntes vara lämpligt, att Rådet inginge i en orienterande diskussion rörande de föreliggande frågorna, vilken skulle kunna tjäna de delegerade till ledning vid fullgörandet av deras uppdrag.

Herr Wehtje förklarade sig icke hava något att erinra häremot, men hemställde, att Rådet måtte omedelbart fatta beslut om att tillkalla Professor Cassel såsom sakkunnig, så att denne kunde få övervara den diskussion, som kunde komma att äga rum.

Järnvägsrådet beslöt att tillkalla Professor Cassel att såsom sakkunnig biträda Rådet vid behandlingen av de föreliggande frågorna.

Professor Cassel infann sig härefter och tog plats i sammanträdeslokalen.

Till inledande av diskussionen och till orientering angående taxentredningens läge samt i frågan gjorda uttalanden m. m. anförde ordföranden härpå följande.

»I Kungl. Maj:ts förordnande om järnvägsrådets sammankallande utsäges, att rådets överläggning och yttrande i angivna frågor önskades i anledning av det pågående förarbetet till ny taxa för statens järnvägar.

Detta förarbete, som pågår inom järnvägsstyrelsen i visst samarbete med Svenska järnvägsföreningen, baserar sig främst på den stora utredning angående taxeförhållandena vid statens järnvägar och i samtrafiken mellan statens järnvägar och enskilda järnvägar, som verkställdes av 1907 års taxekommitté och som föreligger uti kommitténs betänkanden, avgivna 1915 och 1917.

Jag torde då, såsom varande av vikt för den rådet underställda frågan, först bära i korthet säga några ord om de huvudresultat beträffande de nya *inkomst-behov*en, till vilka taxekommittén på sin tid kommit.

Kommittén konstaterade, byggt på 1910 års trafik- och driftskostnadsförhållanden, att statens järnvägars rörelse skulle komma att vid bibehållande av de dåvarande tarifferna lämna en väsentlig brist.

Bristens storlek vore beroende på, vilken grad av förräntning krävdes å statens järnvägars kapital. Enligt kommitténs uppfattning borde en mot statens

räntekostnad för statslån svarande förräntning erhållas å *hela* statsbanekapitalet med avdrag endast för det kapital, som funnes nedlagt i kulturbanor och strategiska banor, dock ej i dessa banors rullande materiel, men med tillägg för kapitaliserade räntor under byggnadstiden.

Beträffande den kapitalställning, med vilken kommittén sålunda kalkylerade, vill jag hänvisa till den tablå 'Taxekommitténs kapitalberäkning' — som nyss utdelats — jag vill ej trötta med att här föredraga dess siffror, som väl ej heller på det sättet skulle kunna hållas i minnet. I samma tablå har för det intresse det kan erbjuda till jämförelse angivits, huru statsbanekapitalet vid 1922 års slut skulle enligt *taxekommitténs* beräkningssätt fördela sig på avkomstberättigat och icke avkomstberättigat kapital.

Vid tiden för kommitténs arbete kalkylerat överskott vid malmbanan *över* förräntningen å bandelens kapital eller minst 4 miljoner kronor ansågs av kommittén — egendomligt nog för övrigt — böra få gottskrivas det södra bannätet och ej som väl riktigare varit det, även oavsett förräntningen, direkt förlustbringande norra nätet.

Under dessa förutsättningar krävdes en sådan taxereglering, att inkomsterna genom taxeförhöjningar borde ökas från 61.0 till 66.0 milj. kronor eller med i genomsnitt 8.2 procent. Jag har därvid, såsom förhållandena nu utvecklat sig fram till det nya statsavtalet med gruvbolaget, velat bortse från inkomsterna av lapplandsmalm.

Vill man vidare antaga, vilket som sagt kan synas riktigare, att överskottet från malmbanan ej tillgodoförts södra nätet, hade, med kommitténs siffror i övrigt, måst skapas en ytterligare inkomst av 4.0 milj. kronor, motsvarande ytterligare 6.6 procents förhöjning,

och vill man till slut antaga, att ränta skulle ha beräknats jämväl å kapital i kulturbanor, måste ha förutsatts en än ytterligare inkomstökning av 2.4 milj. kronor, motsvarande ytterligare 3.9 procents förhöjning.

Summan av den erforderliga förhöjningen under sådana förutsättningar, nämligen dels att *hela* statskapitalet skulle förräntas, dels att malmbanan, som numera sker, borde anses som en särskild affär, med ett därav följande ökat inkomstbehov av sammanlagt 11.4 milj. kronor, skulle alltså ha uppgått till ej mindre än 18.7 procent, vilket tal sålunda ungefärligen och i stort torde uttrycka, huru mycket förkrigstaxan, ur järnvägsaffärssynpunkt sett, var för låg.

Taxekommitténs förslag remitterades till järnvägsstyrelsen i november 1918 med anmodan att inhämta Svenska järnvägsföreningens yttrande. Föreningens yttrande avgavs den 3 december 1919. På grund av inträdda förändringar i näringslivet m. m. torde det dock numera kunna få betraktas blott såsom preliminärt.

I den fråga, som nu underställts järnvägsrådets prövning, har föreningen emellertid gjort vissa uttalanden, vilka torde böra anföras i här förevarande sammanhang. Föreningen ansåg, att det icke fanns fog för att betrakta samtliga de bandelar, vilka taxekommittén upptagit som kulturbanor utan anspråk på förräntning, som oräntabla järnvägar, då vissa av nämnda banor hade en betydligt större trafikomfattning än ett stort antal enskilda järnvägar. Vidare ansåg föreningen, att man borde räkna med 5 procents ränta på statsbanekapitalet och icke med den av taxekommittén föreslagna mot statslåneräntan vid utredningstillfället svarande räntefoten av ungefär 3.7 procent. Slutligen ansåg föreningen, att tarifferna borde sättas så högt, att en tillräcklig marginal erhöles till täckande av eventuellt uppkommande underskott på grund av fluktuationer i fråga om förhållandet mellan utgifter och inkomster.

Kunde berörda höjningar åstadkommas, antog föreningen, att ett stort antal enskilda järnvägar skulle finna sig kunna antaga statens järnvägars taxa att tillämpas icke blott i samtrafik utan även i egen trafik, varigenom den rådande oenhetligheten i tariffbildningen å landets järnvägar skulle bli högst väsentligt minskad.

Svenska järnvägsföreningen yrkade alltså för sin del på en betydligt längre gående förhöjning av taxan, sådan den bort te sig vid den normala utvecklingen om ej kriget kommit emellan, än vad taxekommittén ansett sig kunna föreslå.

Sedan järnvägsföreningen avgivit detta sitt första yttrande, har järnvägsstyrelsen vid 1920 års början upptagit frågan om taxans omläggning till närmare behandling. Under den tid, som förflutit sedan taxekommittén bedrev sitt arbete, hade emellertid pris- och näringsförhållanden undergått en radikal förändring. Det avgivna taxeförslaget måste naturligtvis anpassas efter dessa ändrade förhållanden, men en sådan anpassning visade sig möta oöverkomliga svårigheter, så länge pris- och näringsförhållandena ändrades från månad till månad, och det ej var möjligt att med någon grad av säkerhet bedöma, vid vilken nivå prisförhållandena skulle komma att stabiliseras. Det oaktat har frågan om taxans omarbetande oavslutligt varit under beredning inom styrelsen.

Först under år 1923 har åtminstone i vårt land inträtt en sådan relativ stabilisering av penningvärdet och näringslivet, att nödiga förutsättningar för uppgörande av ny taxa möjligen föreligga. Styrelsen har då vidtagit erforderliga åtgärder, för att taxearbetet skall kunna bedrivas med största möjliga skyndsamhet och för att nuvarande taxeprovisorium snarast möjligt skall kunna avlösas av fullt ordnade förhållanden.

Det första momentet i det pågående taxeberegningsarbetet måste vara att fastställa förutsättningarna för den genomsnittliga taxenivån. Järnvägsrådet har nu av Kungl. Maj:t inkallats för att avgiva yttrande angående dessa förutsättningar till den del de icke äro grundade på faktiska driftskostnads- och trafikförhållanden utan kunna anses beroende på ett mera allmänt ekonomiskt omdöme, vilket ju särskilt blir fallet, när det gäller att fastställa storleken av den förräntning å statsbanekapitalet, som kan anses ur olika synpunkter skälig.

Ett senare moment i taxeberegningsarbetet är att inom ramen för den önskade inkomstsumman så avväga tarifferna för olika slags trafik — person- och godstrafik — olika varuslag och olika avstånd, att rättvisa skipas mellan olika intressen och de lägsta befodringsavgifter åsättas, som äro förenliga med järnvägarnas inkomstbehov. Inom denna senare del av taxeberegningsarbetet framträder det taxepolitiska inslaget med stor styrka, och har det givetvis alltid varit meningen, att järnvägsrådet skulle beredas tillfälle att ingående överlägga om dessa frågor, sedan erforderlig beredning i ärendet hunnit verkställas. Så är emellertid ännu icke fallet — jag hyser dock viss förhoppning, att ärendet skall kunna beredas under innevarande år. Tills vidare har Kungl. Maj:t därför funnit lämpligt att inom denna del av taxenärendet underställa järnvägsrådets prövning endast en specialfråga, nämligen vilken ersättning från postverket för transport av postgods, som kan anses skälig.

Med ledning av det uppgiftsmaterial för belysande av statens järnvägars kapitalställning och driftskostnadsförhållanden m. m., som jag haft äran utsända, torde herrar ledamöter av järnvägsrådet ha varit i tillfälle att bilda sig en orienterande uppfattning om de frågor, till vilkas övervägande rådet inkallats. Särskilt vill jag beträffande räntekostnadernas inflytande på hela järnvägsbudgeten hänvisa dels till den tablå, som förekommer i det utdelade särtrycket ur statsverkspropositionens bilaga: Utgifter för kapitalökning, sid. 5, dels till de uppgifter för bedömande av saken som av mig utsänts, daterade den 7/1 1924. De

upplysningar, som i övrigt kunna påfordras, skola såvitt möjligt lämnas under förhandlingarnas gång.

Huvudfrågan på överlägningsprogrammet rör sig, som jag förut framhållit, om vilket krav på förräntning av statsbanekapitalet som kan anses skäligt med hänsyn till riksdagens beträffande förvaltningen av statens järnvägar på sin tid lämnade direktiv samt järnvägsstyrelsens och statsbaneekonomikommissionens i förräntningsfrågan gjorda uttalanden, och får jag alltså i anledning härav något redogöra även för vad i berörda fråga förekommit.

Riksdagen har år 1918 i anledning av kungl. proposition om viss fraktförhöjning på statens järnvägar enligt förslag av statsutskottet gjort följande uttalande:

'Ur rent principiell synpunkt böra statens järnvägar icke blott bära sina egna driftkostnader utan även lämna överskott till förräntning av det i statsbanorna såsom helhet betraktade nedlagda kapitalet. Under de extraordinära förhållandena, som nu råda, lär emellertid denna grundsats icke kunna upprätthållas i full utsträckning. Riksdagen håller likväl före, att direkt förlust å driften såvitt möjligt är bör förhindras.'

Under de år, som förflutit, sedan riksdagen fällt nyssnämnda uttalande, torde man ha haft fog för att anse, att sådana extraordinära förhållanden alltså varit rådande, och att ett avsteg från riksdagens principiella krav på förräntning av hela statsbanekapitalet kunnat vara motiverat.

Jag har i det föregående redogjort för *taxekommitténs* uppfattning i denna fråga. Kommittén ansåg taxorna böra tillmätas så, att förräntning enligt statslånens räntefot erhöles å statsbanekapitalet med avdrag av det kapital, som var nedlagt i kulturbanornas fasta anläggningar. Mot kommitténs nämnda uppfattning har *järnvägsstyrelsen* den principiella erinringen, att taxorna böra tillmätas så, att de under sådana fullt ordinära för att icke säga ekonomiskt gynnsamma år, som rådde vid tiden för taxekommitténs arbeten, giva en nettoinkomst, som lämnar full avkastning å *hela* statsbanekapitalet. Endast under ekonomiskt mera brydsamma år synes det styrelsen, att man bör kunna giva avkall å nämnda krav. Som en i första hand önskvärd minimibehållning har styrelsen härvid under en följd av år räknat med ett belopp, svarande mot årsräntan av statens järnvägars andel av hela statsskulden. Att icke ens detta kunnat uppnås, främst på grund av den för näringslivet trängande nödvändigheten att erhålla ett flertal ur järnvägsekonomisk synpunkt *förtidiga* taxesänkningar — det är en annan historia.

Jag vill erinra, att beloppet av i statsbanorna bundna andra medel än låne-medel alltså överstiger det belopp, som är nedlagt i *fasta* anläggningar i sådana banor, som av taxekommittén räknats som strategiska banor eller kulturbanor. I viss mån betecknar alltså det av styrelsen uppställda minimikravet på förräntning en lindring av taxekommitténs förräntningskrav. För styrelsen har emellertid icke denna synpunkt varit den avgörande, utan har styrelsen velat undvika den godtycklighet som vid svårbestämbarheten beträffande gränserna nödvändigt måste vara förbunden med bannätets konstlade uppdelning i räntabla och oräntabla banor. Styrelsen har alltså i stället velat finna en uppdelning av statsbanekapitalet i delar, som nära motsvarade privatföretagens kapitaluppdelning i egentligt skuldkapital och eget kapital. Anslag till statens järnvägar, som utgå av låne-medel, torde därvid närmast kunna betraktas vara motsvariga till enskilda företags obligationslån m. m. Anslag av skattemedel och använda trafikmedel torde få anses motsvarade av de i enskilda företag insatta aktiekapitalen och avsatta fonder. Å låne-medlen måste ju ränta erläggas av statsverket, då ju någon amortering åtminstone ej med hjälp av statsbaneöverskottet skett, och då har det ock synts styrelsen riktigt, att taxan anpassas minst

så hög, att räntekostnaden kan bestridas av järnvägens trafikinkomster, helst direkt bokföras såsom driftsutgift. *Härutöver* uppstående inkomster först torde vara jämförliga med enskilda företags vinstmedel, från vilka man kan eller måste bortse under tider med ogynnsamma konjunkturer.

Jag vill nämna, att inom styrelsen har reservationsvis uttalats anslutning till den av taxekommittén intagna ståndpunkten, att avkall på förräntning borde göras för i strategiska banor och s. k. kulturbanor nedlagt kapital. Den väsentligaste anledningen till denna avvikande mening har varit en farhåga för att riksdagen skulle finansiera det norrländska kulturbananätets utbyggnad med lå-nemedel i den grad, att beloppet av i kulturbanor nedlagt kapital kunde fram-deles komma att överstiga det belopp, som av skatte- och trafikmedel funnes nedlagt i statens järnvägar som helhet tagna.

Än så länge är emellertid som sagt motsatsen fallet, varför den av järnvägs-styrelsen intagna ståndpunkten medför anspråk på mindre förräntning än den av reservanterna intagna ståndpunkten. Ej heller torde framtiden bära alltför stora faror i detta hänseende i sitt sköte, då ju de banbyggnader, särskilt i Norr-land, som under rimlig tid kunna förutses komma till utförande, ej äro av den omfattning, att de kunna helt ändra det nu rådande, av mig återopade förhål-landet mellan de olika kapitalinsatserna.

Statsbaneekonomikommissionen har anslutit sig till denna järnvägsstyrelsens principiella uppfattning.

Som minimifordran bör enligt kommissionens mening uppställas, att statens järnvägars *genomsnittliga* årliga överskott uppgår till ett belopp, motsvarande statsverkets verkliga ränteutgifter för till statens järnvägars förfogande ställt upplånat kapital.

Kommissionen erinrar emellertid, att det vid exceptionella tillfällen kan bli va rödvändigt att giva avkall även på sagda minimifordran. Å andra sidan måste en avkastning över minimigränsen anses önskelig. Bedömandet av, i vilken ut-sträckning en sådan avkastning kan bli för framtiden uppnåelig utan betun-gande höga befordringsavgifter, måste emellertid ske vid varje särskild tidpunkt, med hänsynstagande till alla då föreliggande järnvägsekonomiska och allmänna ekonomiska omständigheter. Kommissionen har alltså icke för sin del velat av-giva ett slutgiltigt förslag i frågan.

Så har det naturligtvis icke heller under de ännu mycket osäkra konjunkturer-na varit möjligt för järnvägsstyrelsen att göra. Styrelsen har dock med stöd av hittills under de senare åren gjorda erfarenheter och iakttagelser ansett sig i sitt utlåtande över ekonomikommissionens betänkande kunna uttala, att *det syntes styrelsen övervägande troligt, att med å ena sidan den utgiftsbegränsning och anpassning efter trafikkonjunkturen, som man redan ernått eller med sty-relsens åtgärder syftar att ernå, och å andra sidan ett försiktigt avväggande av taxorna efter landets allmänna prisnivå och efter vad de enskilda företagarna inom järnvägsbranschen behöva, det skall bli styrelsen möjligt att hävda riks-dagens (av styrelsen förut och fortfarande utan erinran lämnade) direktiv, näm-ligen att i normala tider bära statens järnvägar icke blott bära sina egna drifts-kostnader, utan även lämna överskott till förräntning av det i statsbanorna så-som helhet betraktade nedlagda kapitalet.*

Huruvida ett dylikt resultat en gång verkligen skall kunna ernås, är ju ännu en öppen fråga, så som allt härvidlag beror på konjunkturernas utveckling. När nu en ny taxa skall utarbetas, måste emellertid en slutlig ståndpunkt tagas till förräntningskravet, på det att taxenivån överhuvudtaget skall kunna beräknas.»

Herr Wehtje föredrog härefter följande förslag till program, innehållande principuttalanden, som av honom föreslogos skola ligga till grund för dele-gerades arbeten.

»Förslag till program att ligga till grund för delegerades arbeten.

1. För bedömande av ränteproblemet böra statsbanorna uppdelas i tvenne huvudgrupper, dels »kultur- och militärbanor», dels banor, vilka böra såsom helhet förränta i dem nedlagt kaital (»affärsbanor»). Huruvida banorna nu äro »räntebärande» eller »icke räntebärande», bör *icke* ligga till grund för uppdelningen.

Hädanefter torde vid beslut om nya bandelar Riksdagen bestämma, huruvida de skola tillhöra ena eller andra gruppen. Principiellt borde nämligen lånemedel icke beviljas till bandelar, vilka beräknas icke kunna lämna ränta å medlen.

Efter vissa tidsmellanrum (t. ex. vart tionde år) bör undersökas, huruvida vissa »kultur- eller militärbanor» böra överflyttas till gruppen »affärsbanor».

2. »Kultur- och militärbanor» böra helt och hållet skiljas från det övriga järnvägsnätet vid uppgörandet av förräntnings- och driftskostnadskalkyler. Såväl förräntning som direkta driftsförluster å »kultur- och militärbanor» böra nämligen principiellt täckas av skattemedel.
3. »Affärsbanor» böra i allmänhet betala ränta på *hela* det i dem nedlagda kapitalet (såväl lånemedel som skattemedel och trafikmedel), dock först sedan erforderliga avskrivningar ägt rum, bl. a. på grund av att under kris-tiden investerat kapital ej motsvarar nuvarande penningvärde.
4. *Under nu rådande förhållanden* skola emellertid trafikanterna icke påläggas full förräntning ens av det i »affärsbanor» nedlagda kapitalet. Av Riksdagen i dess skrivelse d. 12 jan. 1918 omnämnda »extraordinära förhållanden» äro nämligen ännu för handen. Nu kräves ovillkorligen, att en ytterligare *nedsättning av samtliga godstariffer och andra avgifter* snarast möjligt kommer till stånd.
5. Den av Riksdagen beslutade *merbetalningen till statsbanepersonalen*, i jämförelse med personal i näringslivets tjänst, bör icke ingå i de driftskostnader, som skola täckas av trafikmedel. Merbetalningen är en ren skatteangelägenhet.
6. *Postverket*, såväl som övriga statsinrättningar, bör till fullo betala järnvägen de kostnader, dess transporter förorsaka, häri även inberäknat kostnader för förräntning och förnyelsefond.
7. De principer, som tillämpas i fråga om statens »affärsbanor», böra i stort sett även följas vid uppgörandet *av de enskilda järnvägarnas taxor*. Det kan icke hjälpas, om dessa därigenom i vissa fall bliva dyrare än statens taxor.»

På framställning av ordföranden beslöt Rådet att för eventuell diskussion till ledning för de delegerades arbete låta sig föredragas de av herr Wehtje framlagda programsynpunkterna var för sig.

Sådan föredragning skedde härefter; och förekom därvid följande.

Punkten 1.

Ordföranden framhöll, med anledning av uttalandet i andra meningen av första stycket i punkten, önskvärdheten av upplysning, hur man därvid tänkt sig, att uppdelningen av banorna i »kultur- och militärbenor» samt i »affärsbanor» skulle göras. För närvarande funnes icke någon mera exakt sådan uppdelning gjord.

Herr Wehtje uttalade såsom sin mening, att, om en bana vore räntebärande, den borde betraktas såsom affärsbana. Men till affärsbanor finge man nog lov att räkna även åtskilliga banor, som icke kunde förränta sitt anläggningskapital, nämligen sådana banor, som icke kunde sägas ha tillkommit för att tjäna något militärt eller kulturellt ändamål.

Rådet beslöt att, med hänvisning till den förda diskussionen, överlämna denna punkt till delegerade.

Punkten 2.

Ordföranden framhöll, att, om det också ginge för sig att, sedan de olika bangrupperna blivit bestämda, på dem dela upp förräntningskostnaderna och möjligen även driftskostnaderna, ehuru dessa senare till väsentliga delar vore gemensamma för hela statsbanenätet, det dock vore ytterst svårt, för att ej säga omöjligt, att dela upp inkomsterna korrekt på den ena eller andra gruppen. Framkalkylerandet av driftsförlusten, som avsågs att täckas med skattemedel, bleve därför mycket vanskligt.

Rådet beslöt överlämna punkten i fråga till delegerade.

Punkten 3.

Ordföranden önskade erinra om vad Statsrådet och chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet — berörande denna fråga — yttrat i årets statsverksproposition och som återfunnes i det utdrag av sagda proposition, som blivit till Rådets medlemmar översänt. Statsrådet komme i sitt yttrande i stort sett till det resultatet, att någon nedskrivning av värdena med de övervärden, som kommit in under krigstiden, även om en sådan vore möjlig, dock icke skulle i nämnvärd mån inverka på taxenivån.

Rådet beslöt att överlämna punkten till delegerade.

Punkten 4.

Ordföranden ville framhålla, att den fråga, som underställts Rådet, gällde ett av fundamenten för den *framtida* taxan. Beträffande frågan om ändringar i den *nu* gällande taxan meddelade ordföranden, att Järnvägsstyrelsen icke tänkt sig, att någon taxesänkning nu skulle komma till stånd, då sådan nyligen, efter Kungl. Maj:ts prövning av möjligheter och behov, ägt rum vid Statens järnvägar och en del enskilda järnvägar och att det icke heller till honom från regeringshåll uttalats någon önskan, att frågan om en ny taxesänkning nu

skulle upptagas till behandling inom Järnvägsstyrelsen. Det borde också beaktas, att t. o. m. vissa av de största enskilda järnvägarna icke kunnat följa med vid förenämnda taxesänkning.

Herr Lithander anförde, att han i egenskap av representant för Sveriges Köpmannaförbund fått från sagda förbund emottaga en skrivelse av den 23 november 1923 med hemställan, att de i densamma berörda frågorna, nämligen dels frågan om en allmän taxenedsättning och dels frågan om fraktens debitering efter viss avrundning av viktsatserna måtte göras till föremål för behandling inom Järnvägsrådet. Herr Lithander hade översänt denna skrivelse till Kungl. Järnvägsstyrelsen samt därefter erhållit meddelande, att, då det vore Kungl. Maj:t som bestämde, i vilka frågor Järnvägsrådet skulle hava att yttra sig, de i skrivelsen berörda frågorna icke kunde genom Järnvägsstyrelsens försorg upptagas å föredragningslistan till Rådets sammanträde. Det syntes emellertid herr Lithander, att denna fråga hade sådant sammanhang med de till Rådet hänskjutna frågorna, att Rådet borde äga att upptaga dem till behandling.

Vad anginge önskemålet om en allmän taxenedsättning vore ju detta, framhöll herr Lithander, en fråga, till vilken man finge taga ståndpunkt, sedan de första grunderna för, hur det hela skulle beräknas, vore klara. Vidkommande frågan om avrundning av viktsatserna avsåge denna det förhållandet, att järnvägen tillgodoräknade sig mera i frakt än den borde göra för den i verkligheten transporterade vikt mängden.

Ordföranden vitsordade, att den av herr Lithander omnämnda skrivelsen översänts till Kungl. Järnvägsstyrelsen. Den hade emellertid även översänts till Kommunikationsministern, och hade icke på regeringshåll föranlett något tillägg beträffande de frågor, över vilka Rådets yttrande skulle infordras. Vad anginge den i skrivelsen berörda frågan om ändring av minimivikt och viktintervaller vid taxeringen vore ordföranden av den uppfattningen, att den i allt fall kunde tagas upp till diskussion inom Rådet, då den kunde hava betydelse för och sammanhang med frågan om förräntningskravet vid den nya taxans byggande. Han meddelade därvid den upplysningen, att ett tillmötesgående av Köpmannaförbundets uttalade önskemål om sänkning av minimiavgifterna betydde en minskning i inkomsterna för styckegods av omkring 600,000 kronor för år; Och en ytterligare minskning av 950,000 kronor för år skulle uppstå, om man genomförde den önskade minskningen av viktintervallerna, alltså en sammanlagd minskning av omkring 1 1/2 miljon kronor per år. Av särskild betydelse för den förevarande huvudfrågan vore, att, om järnvägen skulle tillmötesgå härmed, måste inkomstminskningen givetvis täckas genom ökning av inkomsterna på annat sätt, d. v. s. ett motsvarande belopp läggas på någon annan del av tarifferna, så att den samlade inkomstsumman i allt fall bleve densamma.

Rådet beslöt att överlämna även denna punkt jämte vad vid densamma förkommit till delegerade för beaktande.

Punkten 5.

Efter diskussion, under vilken ordföranden samt herrar Kinmanson, Lithander, Scharp och von Schneidern yttrade sig, beslöts att överlämna punkten till de delegerade.

Punkten 6.

Ordföranden framhöll, att det egentligen vore endast beträffande mellanhavandet med postverket, som denna fråga ägde någon större betydelse. För militära behov hade statsbanorna väl fått utföra vissa anläggningar samt upplägga en del förråd, och utredning av frågan om ersättning härför påginge, men om några större summor kunde det dock icke röra sig. — Hur frågan om mellanhavandet mellan Statens järnvägar och Postverket låge till framginge närmare av de handlingar, som överlämnats till Rådets ledamöter.

Rådet beslöt att överlämna denna punkt till delegerade.

Punkten 7.

Ordföranden önskade i denna fråga framhålla, att Järnvägsstyrelsen i sitt yttrande över ekonomikommisionens betänkande uttalat, att det syntes Styrelsen övervägande troligt, att det med ett försiktigt avvägande av taxorna efter landets allmänna prisnivå och efter vad de enskilda järnvägarna behövde, skulle bli Styrelsen möjligt att hävda Riksdagens kända direktiv beträffande statsbanekapitalets förräntning. Styrelsen räknade därför för sin del givetvis med, att Statens järnvägars taxeläge skulle få vara ungefär detsamma, som behöves för de stora och för den allmänna samfärdseln mera betydelsefulla enskilda järnvägarna. Järnvägsstyrelsen hävdade för sin del, att Statens järnvägar skola under goda normala tider lämna förräntning på hela det kapital, som nedlagts i dem, och uppställde såsom ett minimikrav, att endast de i statsbanecaffären införda lånemedlen skulle skäligen förräntas. Detta krav ansågo Styrelsen böra upprätthållas, så länge det kunde ske, utan att Statens järnvägar därigenom betungade landets trafikanter med en högre taxa än de stora enskilda järnvägarna behövde för sitt ekonomiska bestånd, d. v. s. vad som svarade emot de allmänna järnvägsdriftskostnaderna i landet.

Rådet beslöt att överlämna även denna punkt till delegerade för behandling.

Efter slutad diskussion om de av herr Wehtje framlagda programpunkterna, över vilken diskussion fördes särskilt stenografiskt protokoll, beslöt Rådet att utse särskilda delegerade med uppdrag att uppsätta förslag till Rådets yttrande; Och skulle avskrift såväl av dagens protokoll som det förda särskilda diskussionsprotokollet tillhandahållas delegerade.

Till delegerade utsågos herrar Kjellberg, Cassel, Friherre Hermelin, Hultkrantz, Lithander, Persson, Sachs, Sahlén, Storjohann och Åkerlindh; Och be- myndigades delegerade att vid utförandet av sitt uppdrag tillkalla och anlita tre biträden.

Till att sammankalla delegerade utsågs herr Sahlén.

Rådet beslöt vidare, att förenämnda sammanställning av principuttalanden, liksom vad i övrigt förekommit, skulle tillsvidare, och intill dess Rådet avgåve sitt yttrande, hållas hemligt.

Slutligen beslöt Rådet att ajournera sammanträdet samt att, efter det delegerade till ordföranden anmält, att deras förslag till yttrande vore färdigt, åter sammanträda på kallelse av ordföranden.

§ 6.

Då något vidare ej förekom, förklarades förhandlingarna för dagen avslutade.

In fidem

C. A. Hallström.

Justerat

Axel Granholm.

Transumt av protokollet, hållet vid fortsatt sammanträde med Järnvägsrådet i Stockholm den 18 mars 1924.

Närvarande:

Ordföranden herr Generaldirektören m. m. Axel Granholm.

Ledamöter av Järnvägsrådet:

v. Ordföranden: Herr Bankdirektören m. m. J. H. R. C:son Kjellberg,

- » Landshövdingen m. m. A. W. T. von Sneidern,
- » Lantbrukaren m. m. O. Nilsson,
- » Godsägaren m. m. Friherre R. Hermelin,
- » Agronomen m. m. P. S. Hedlund,
- » Byrådirektören m. m. H. S. Kinmanson,
- » Kamreraren N. H. Lindholm,
- » Riksdagsmannen N. Persson,
- » Disponenten m. m. C. R. Schmiedrich,
- » Grosshandlaren m. m. A. Lindgren,
- » Direktören m. m. A. G. S. Tham,
- » Direktören m. m. J. G. Åkerlindh,
- » Direktören m. m. Edv. Lithander,
- » Generalkonsuln m. m. J. E. Sachs,
- » Skeppsredaren m. m. Dan Broström,
- » Bruksdisponenten m. m. C. A. Sahlin,
- » Bruksdisponenten m. m. B. O. Hjorth,
- » vice Häradshövdingen m. m. E. F. Wehtje.
- » Direktören m. m. J. S. Edström,
- » Översten m. m. Axel Hultkrantz,
- » f. d. Konsuln m. m. C. J. F. Ljunggren.

Ledamöter i Kungl. Järnvägsstyrelsen:

- Herr Överdirektören m. m. I. Virgin,
- » Överdirektören m. m. J. H. Flodin,
- » Järnvägsfullmäktigen m. m. O. M. Strömberg,
- » Järnvägsfullmäktigen m. m. Friherre A. Th. Adelswärd,
- » Järnvägsfullmäktigesuppleanten m. m. A. Ekman,
- » Byråchefen m. m. N. J. Ahlberg,
- » Byråchefen m. m. A. K. V. Almqvist,
- » Byrådirektören m. m. S. Norrman,

Representanter för Svenska Järnvägsföreningen:

- Herr Överstelöjtnanten m. m. O. Bärnheim,
 » Majoren m. m. J. Nyström,
 » Verkställande direktören m. m. A. Kamph,
 » Trafikchefen m. m. F. Wickström.

Vid sammanträdet var jämväl herr Professorn Gustav Cassel närvarande såsom av Rådet anlitad sakkunnig.

§ 1.

Sedan de vid Järnvägsrådets sammanträde den 21 januari 1924 utsedda delegerade, åt vilka uppdragits att uppsätta förslag till yttrande i de till Rådet hänskjutna frågorna, till Rådets ordförande anmält att deras förslag föreläge färdigt, hade ordföranden kallat Rådets ledamöter att åter sammanträda här i Stockholm denna dag; och då sammanträdet nu öppnades, befunnos ovan upptagna personer vara närvarande.

Ordföranden anmälde, att från ryttmästaren H. Hegardt, kabinetskammarherren Aug. Herlenius samt disponenten Chr. Storjohann ingått meddelanden, att de voro förhindrade att deltaga i dagens sammanträde.

§ 2.

Det vid Rådets sammanträde den 21 januari 1924 förda protokollet, vilket i avtryck tillställts Rådets ledamöter, godkändes samt förklarades justerat.

§ 3.

Föredrogs följande, från Järnvägsrådets delegerade inkomna, skrivelse med tillhörande förslag till yttrande ävensom en av herr Persson mot vissa delar av förslaget avgiven reservation:

(Förslaget återfinnes å sid. 3--27 här ovan.)

Reservation.

Jag kan för min del ej biträda det uttalande och yrkande som av järnvägsrådets delegerade göras i nedan angivna avseenden.

§ 2.

Till en början bör erinras om att begreppet »överbetalning» är alltför obestämt och varierande för att personer med olika syn på livets flesta företeelser skall kunna enas om att detta förhållande är för handen. Det har ingalunda visats att statens järnvägars personal är högre avlönad än andra statens tjänstemän i likvärdiga ställningar. Ett uttalande såsom det föreslagna innebär därför ett omdöme om riksdagens beslutande verksamhet beträffande lönefrågor i allmänhet, ett område varöver järnvägsrådet ej äger att yttra sig.

Det torde vara oomtvistligt att statens järnvägars personal vid tiden omkring sekelskiftet var synnerligen lågt avlönad. Det från och med den 1 januari 1898 ikraftträdande avlöningsreglementet visade sig för de lägre grupperna vara så knappt tilltaget att omedelbara förhöjningar måste vidtagas, dels i form av uppflyttning i högre klass, dels genom förtidigt tilldelande av ålderstillägg,

dels genom dyrtidstillägg och dels från år 1905 av extra lönetillägg. Sedermera genomfördes vid 1907 års riksdag en ny lönereglering. Men redan under år 1914 ansåg statsmakterna de genom nyssnämnda lönereglering fastställda lönerna otillfredsställande för de lägst avlönade grupperna, och vidtog åtgärder för desammas höjande. Genom beslut den 6 mars 1914 tillsatte Kungl. Maj:t nämligen en kommitté med uppdrag att avgiva yttrande och förslag beträffande reglering av avlöningsförhållandena för tjänstemän av lägre grad vid statens järnvägar samt beträffande tjänstemän av högre grad i den mån sådant kunde betingas av ändringar, som kommittén funne sig böra föreslå i fråga om avlöningsförhållandena för tjänstemän av lägre grad. Vid samma års riksdag beslöts vidare att tilldela de lägst avlönade grupperna ett särskilt lönetillägg från ingången av år 1915. Under dessa förhållanden är det fullkomligt orimligt att på grundvalen av de lönebelopp som utgick år 1914 söka bevisa att järnvägspersonalen nu är överkompenserad i löneavseende.

Numera åtnjuta likvärdiga befattningshavare vid de olika kommunikationsverken samma avlöning, vilket förut icke varit förhållandet. Det torde icke heller vara någon som nu vill göra gällande att avlöningen till stationskarl bör vara lägre än vad som utgår till motsvarande befattningshavare vid exempelvis postverket. Då de sistnämnda emellertid under år 1914 åtnjoto högre lön än de förra, uppnår man ett helt annat resultat i fråga om kompensation för dyrtiden, om man jämför posttjänstemännens löneställning, än om man jämför järnvägsmännens. Talet om överkompensation och icke affärsmässig överbetalning vid S. J. är sålunda begrepp som ge uttryck mera åt individuell uppfattning än åt reella förhållanden.

Det framhålles vidare att statens järnvägars löneutgifter för år 1924 med 8 milj. kr. överstiga de belopp vartill de skulle uppgått vid tillämpning av för privata järnvägar, tillhörande bangrupp I, gällande avlöningsbestämmelser. Denna summa antager jag vara riktig, men det framgår på intet ställe av handlingarna, huru densamma framräknats. Det må då tillåtas mig att beröra huru uträkningen skett. Genom att såsom *medellön* för ett antal personalgrupper räkna medeltalet mellan lägsta lön å billigaste ort och högsta lön å dyraste ort enligt gällande löneskalor för S. J. resp. E. J. inklusive dyrtidstillägg, har det fastställts att för 19,500 tjänstemän nämnda medellön vid S. J. med 275 kronor per år överstiger medellönen vid E. J. Man antager då att för *hela* antalet *ordinarie, extra ordinarie och tillfälliga tjänstemän vid S. J.*, inalles 22,900 personer, existerade en dylik skillnad i medellönen av 275 kr. Jag saknar material för bedömande av detta antagandes riktighet, men anser mig böra framhålla att i antalet 19,500 man, som beräkningen omfattar, ingå 11,500 stationskarlar, banvakter m. fl. med en differens i medellönen av 177 kronor per år samt 1,350 stationsskrivare m. fl., med en differens i medellönen av 659 kronor per år. Den påstådda överbetalningen synes sålunda icke vare sig absolut eller relativt hava kommit den lägre mest talrika personalen till del, vilket man gärna föranledes att tro skulle vara förhållandet, att döma av den lydelse de gjorda uttalandena erhållit.

Vad slutligen beträffar uttalande om att statsjärnvägarernas lönepolitik utövat stegrande inverkan på de privata järnvägarernas lönestandard, är det otvivelaktigt så att en stor personalgrupps löner inverka även på andra gruppers löneställning. Det kan dock vara av intresse att i detta speciella fall erinra om att *medellönen för stationskarlsgruppen* (uträknad på sätt järnvägsstyrelsen använt, och som ovan beskrivits), är *högre* för E. J. bangrupp I i relation till S. J. år 1924, än vad förhållandet var år 1907 och åren närmast därefter. Vid sistnämnda tidpunkt utgjorde E. J. lön 92.7 % av S. J. lön, men är nu 94.24 %.

§ 6.

Mot vad delegerade anført i sista stycket av motiveringen under § 6 nödgas jag jämväl anföra avvikande mening. Den hänsynsfullhet framförallt, som där ifrågasättes av staten mot de enskilda järnvägarna, synes mig alltför tydligt visa att det icke är samhälleliga synpunkter utan privatekonomiska och arbetsgivareintressen som man här vill tillgodose och begagnar därvid ett, enligt min mening, olämpligt tillfälle såväl som en mindre tilltalande form.

Stockholm den 8 mars 1924.

Nils Persson.

Härjämte föredrogos

dels en av särskilde föredraganden inom Kungl. Järnvägsstyrelsen för frågan om ny taxa vid Statens järnvägar m. m., byrådirektören Sven Norrman, på Generaldirektörens uppdrag, utarbetad P. M., innehållande de synpunkter, som inom Järnvägsstyrelsen anlades beträffande förberörda, av Rådets delegerade uppgjorda, förslag, varande denna P. M. av följande lydelse:

P. M.

i anledning av framlagt preliminärt förslag till järnvägsrådets yttrande.

§ 1. Frågan om särskiljande av någon del av det i statens järnvägar investerade kapitalet från det kapital, av vilket full förräntning bör krävas.

Förslaget till järnvägskapitalets — och i konsekvens härmed till statens järnvägars — uppdelning på ett affärsbanenät och ett kulturbanenät anges vila på den grundtanken, att sådant kapital (och sådana banor) böra fränkiljas, om vilka man redan på förhand måste ha klart för sig, att en förräntning i varje fall på långa tider vore utesluten. En järnväg, som byggts under sådana förutsättningar, måste ju ha byggts av skäl, som ligga vid sidan av järnvägsekonomin, såsom landets uppodling och öppnande för kultur eller ock landets försvar. Vill man vara säker att icke borttaga för mycket, kunde man uppställa den grundsatsen, att endast sådana delar av järnvägsnätet böra hänföras till kulturbanenätet, om vilka det kunnat förutsättas, att de, även om de byggts och skötts efter fullt affärsmässiga metoder, icke under några förhållanden skulle ha kunnat bära sig.

Förslagsvis fränkiljes som kulturbanenät linjerna norr om Brücke eller alternativt Långsele, resp. Mora, utom malmбанan.

Järnvägsstyrelsen har tidigare påpekat, att fasta gränser icke kunna uppdragas mellan s. k. kulturbanor och andra banor. Det framlagda förslaget till definition av kulturbanebegreppet bestyrker detta. Till en början bör framhållas, att landets största och nu mest vinstgivande stambanor byggts av de skäl vid sidan av järnvägsekonomin, varom i förslaget talas. Någon större förhoppning om bärighet hade man vid statsbanenätets grundande icke. Nästan alla järnvägar i vårt land ha allt sedan dess byggts av kulturella skäl utan tanke främst på vinst. Beträffande flertalet har ovisshet rått, huruvida eller när de skulle kunna bli bärkraftiga. Detta gäller såväl statsbanor, som syd- och mellansvenska enskilda järnvägar.

Å andra sidan ha de norrländska järnvägarna ingalunda beslutits under den givna förutsättningen, att en förräntning skulle vara på långa tider utesluten och än mindre under förutsättning, att de, trafikerade som enskilda järnvägar, med deras lägre löner och högre taxor, under inga förhållanden skulle kunna bära sig. De norrländska järnvägar av sistnämnda typ, som finnas spela en mycket underordnad roll och deras utbrytande som särskilt förvaltade kulturbanor skulle icke kunna öva något nämnvärt inflytande på det övriga bannätets taxa. För styrkande av nämnda satser torde det vara tillräckligt att erinra, dels att de ekonomiska utredningar, som på sin tid föregått beslutet om byggande av stambanan norr om Långsele eller om inlandsbanan från t. ex. Östersund till Ströms vattudal förutsatt en omfattande trafikrörelse, och att dessa beräkningar till fullo slagit in. Trafikrörelsens omfattning på den med sidolinjer 823 kilometer långa sträckan Bräcke—Boden är sålunda fullt jämförlig med storleken av den trafik, som i genomsnitt framföres över rätt trafikstarka enskilda järnvägar.

Att linjer med sådan trafikomfattning icke visa ekonomisk bärighet måste bero av särskilda skäl. Dessa äro — utom en av det statistiska förfarandet beroende undervärdering av banornas ekonomiska resultat — i huvudsak fyra, nämligen främst att statens järnvägars taxa, som är avpassad efter en mycket starkare trafikintensitet, tillämpas oförändrad, medan enskilda järnvägar med motsvarande trafikstorlek tillämpa väsentligt högre taxa, vidare att statsbanetaxan på de långa avstånd, varöfver en stor del av norrlandstrafiken går, faller starkt och i vissa tariffer ända ned till den direkta kostnad, som transportererna betinga, vidare att statens järnvägars löneskala, som är högre än löneskalan vid enskilda järnvägar med motsvarande relativt ringa trafik, tillämpas även vid de trafiksvaga bandelarna, och slutligen att den norrländska stambanans natur av huvudled för stora provinser med ett snabbt framåtskridande näringsliv ställer särskilda krav på tågförbindelsernas godhet d. v. s. riklighet och snabbhet.

Det torde emellertid icke böra råda något tvivel om, att icke t. ex. linjerna Bräcke—Långsele—Boden, Östersund—Ströms vattudal och Brunflo—Storlien skulle främst genom en ändrad taxesättning kunna förvandlas från förlustgivande banor till järnvägar, som lämnade full avkastning å det nedlagda kapitalet. I den mening, man i förslaget till betänkande fattar kulturbanebegreppet, kunna sagda järnvägar därför icke sägas vara kulturbanor. Motsvarande förhållanden äga i viss mån tillämpning beträffande de övriga mindre betydelsefulla banor, som förslaget hänför till kulturbanenätet. Även vid dessa skulle affärsresultatet kunna bliva i hög grad förbättrat, om så höga taxor och så många banavgifter infördes, som tillämpas vid enskilda järnvägar med motsvarande ringa trafikomfattning. Åtminstone de flesta och största norrländska banorna äro i varje fall ungefär som de sydsvenska enskilda banorna, järnvägar, vilka man genom användning av taxeskruben kan giva en högre eller mindre grad av bärighet.

Snarare än till de norrländska banorna såsom sådana kan därför kulturbanebegreppet användas på statsbanetaxan, tillämpad i Norrland. Denna är onekligen i viss mån en kulturtaxa, ägnad att påskynda uppblomstringen av landsändans näringsliv och att befordra samfärdsel och varuutbyte mellan övre Norrland och landets sydligare delar. Härigenom har ock statens järnvägars på långa håll ytterst låga taxa ett starkt stimulerande inflytande på de södra järnvägarnas trafik, varigenom dessa banors ekonomi förbättras. Ett par exempel torde tydligt visa, att så är fallet. Den mellansvenska järnhanteringen är numera i en mycket stor utsträckning beroende av billig* tillförsel norrifrån av träkol. Rayonen för träkolstillförseln har förskjutits allt längre åt norr, om den än för tillfället är något tillbakaryckt, och de nya norrlandsbanor, som

* Träkol från övre Norrland tarifferas enligt en nedsättningstarriff, som ligger i självkostnadsplanet även vid beräkning att återgående tomvagnar i stor utsträckning användas.

under senare år men före nuvarande depression beslutits, ha till väsentlig del motiverats av de stigande anspråken på ökad kolvedtillgång nära järnvägslinje. Då nu transporterna för järnverkens räkning vid vissa banor utgöra en huvuddel av järnvägarnas transporter, visar det sig, att öppnandet av övre Norrlands järnvägar genom den förbättrade träkolstillförseln har ett synnerligt stort inflytande på näringslivet i mellansverige och på trafiken i denna landsdels järnvägar. Sydsverige åter har behov av trävaror från Norrland och av att få sända brödsäd, socker och andra livsmedel till Norrland.

Näringslivets uppblomstring i övre Norrland, sedan detta erhållit järnvägar, har därför lett till ökat näringsliv i sydsverige och till ökad trafik å järnvägar-na därstädes. Mellan södra och mellersta Sverige å ena sidan och övre Norrland å den andra går en växande trafikström, som det ligger i alla landsändars och alla järnvägslinjers intresse att befordra genom att hålla så låga taxor som möjligt, även om övre Norrlands järnvägslinjer härvid statistiskt eller bokföringsmässigt sett ej erhålla direkt bärighet.

Av det anförda följer, att en statistisk uppdelning i banor, som under förutsättning av en enhetlig taxa äro räntebärande eller icke räntebärande, visserligen kan, på sätt i järnvägsstyrelsens statistiska berättelser göres, genomföras, men att man av denna statistik icke får draga för vittgående slutsatser.

I stort sett är statsbanenätet en odelbar ekonomisk enhet. De särskilda delarnas ekonomiska bärighet kan ej slutgiltigt uppskattas, utan att hänsyn tages till den trafik- och inkomstökning, som från viss bandel tillföres andra. Kunde — vilket dock icke är möjligt — en sådan uppskattning göras, skulle det sannolikt visa sig, att den statistiskt redovisade driftförlusten å övre och inre Norrlands järnvägar kanske som oftast endast är skenbar.

Under vissa senare år ha de enligt statistiken vanligen oräntabla banorna visat större förluster än före kriget. Förhållandet har berott av flera orsaker, som här blir för långt att utreda. Det visar sig emellertid, att de svaga banornas driftförluster under de allra sista åren varit i stadigt sjunkande. En återgång till ungefär de relativa värden för den mer eller mindre skenbara driftförlusten å de svagt trafikerade banorna, som funnos före kriget, torde vara att efter hand vinna och påräkna.

Av strategiska skäl har hittills byggts endast en statsbana, nämligen järnvägen Skövde—Karlsborg, vars strategiska betydelse dock numera är vida mindre än dess betydelse för de orter den genomlöper. Av Inlandsbanan har endast den nordligaste delen, till vilken medel ännu ej beviljats, huvudsakligen militär betydelse. Några s. k. strategiska banor finnas sålunda tills vidare icke i Sverige.

Det framlagda förslagets grundtanke om statbanornas uppdelning på ett affärsbanenät och ett kulturbanenät vilar enligt vad ovan anförts på en oriktig föreställning om norrlandsnätets oräntabilitet under alla förhållanden. Vad som gör banorna oräntabla är främst, att samma låga taxa tillämpas som vid södra Sveriges järnvägar med flerdubbelt större trafik. Denna låga taxa å emellertid åtminstone beträffande långtransporter lika önskvärd för södra och mellersta Sveriges näringsliv och järnvägar, som för övre Norrlands näringsliv. Av det teoretiska underlaget till det framlagda förslaget finnes då föga kvar.

Härefter skall undersökas, huruvida de konsekvenser, som järnvägsnätets sönderklyvning skulle medföra, kunna anses för landet nyttiga. Härvid får beaktas, att förslaget avser, att såväl räntekostnader som driftförluster å det s. k. kulturbanenätet skola täckas genom riksdagens anslag av skattemedel.

Med klyvningen synes avses:

beträffande det s. k. affärsbanenätet att skapa förutsättningar för en väsentligt lägre taxa, i det att dels det avkomstberättigade kapitalet skulle nedbringas,

dels någon affärsvinst å det södra nätet icke längre skulle bliva behöfvlig för täckande av driftförluster å det norra nätet och

beträffande det s. k. kulturbanenätet, dels att klarare framlägga nödvändigheten av en enklare och billigare drift å detsamma, dels att hos riksdagen väcka större betänksamhet i fråga om anslag till nya oräntabla järnvägsbyggnader.

Frågan om taxans blivande höjd å det s. k. kulturbanenätet beröres icke i förslaget.

För att förslagets mot hittillsvarande utan tvivel i det hela taget mycket kloka järnvägspolitik helt stridande innebörd skall kunna rätt fattas, är det nödvändigt att erinra sig det historiska händelseförloppet vid statsbanornas tillkomst och utveckling. När beslut om de första fem stora stambanornas byggnad fattades, räknade man icke med sannolikheten, att de skulle bliva bäriga. De byggdes som kulturbanor. Det visade sig emellertid snart, att bärighet kunde uppnås. Trafiken och inkomsterna växte kontinuerligt. Som följd härav kunde tarifferna efter hand och fram till krigsutbrottet undergå en sänkning, som såväl siffermässigt som än mera med hänsyn till penningvärdets fall har varit mycket stor. Samtidigt har det varit möjligt att med stöd av de trots sänkta taxor växande affärsvinsterna från de ursprungliga fem stambanorna i stort sett finansiera dels förräntningen av ett nybyggt vidsträckt järnvägsnät och dels driftförlusterna å detta. Man torde alltså kunna säga, att det svenska statsbanenätet är uppbyggt på förutsättningen, att en skälig del av de affärsvinster, som vid stigande trafik erhållas från äldre banor, skall användas för järnvägsnätets fortsatta utbyggnad och drift, såväl särskilda landsdelar som hela landet till fromma.

Statsbanetaxan har alltid varit genomsnittligt lägre än taxan vid landets enskilda järnvägar. Det oaktat ha statens järnvägar, fränsett några av krisären, lämnat en avkastning, som ganska nära motsvarat statens kostnad för det i nätet investerade lånekapitalet. Staten har alltså — fränsett dessa krisår, då särskilda omständigheter gjort sig gällande — hittills icke haft några större löpande utgifter för statens järnvägars drift och förräntning, ehuru nätet utveckling kontinuerligt fortgått.

Enligt det framlagda förslaget till yttrande skulle användningen hittills av det södra nätet affärsvinster för järnvägsnätets utveckling icke vara tillätlig. Förslaget innebär uppenbart, att någon annan användning av sagda affärsvinster än för taxans nedbringade för framtiden icke skulle få förekomma. Den goda användning därav för hela landets utveckling, som riksdagen gjort i och med fattande av beslut särskilt om norrlandsnätets byggnad, skulle väl därför återkallas. En sådan ståndpunkt kunde möjligen vara försvarbar, därest statsbanetaxan vore eller avsåges bliva högre än taxan vid de större och för samfärdseln mera betydelsefulla enskilda järnvägarna i södra Sverige, men som bekant är motsatsen fallet. Statsbanetaxan är lägre.

Då det yrkas, att affärsbanenätets taxa skall grundas på storleken av detta för svenska förhållanden mycket starkt trafikerade näts kapital och driftkostnader, synes man vilja förneka det berättigade i att för ett statens affärsföretag eller ens för viss del av detta räkna med någon affärsvinst. En sådan ståndpunkt kan knappast vara motiverad under annan förutsättning än att icke staten, utan affärsbanenätets huvudtrafikanter äro ägare till detsamma, och som sådana berättigade att ensamma skörda frukterna av trafikens utveckling, ehuru densamma till icke ringa del föranletts av den växande trafikström, som tillföres de gamla stambanorna från enskilda järnvägar liksom från det s. k. kulturbanenätet i norr? Det svenska folket, varav väl hälften torde huvudsakligen nyttja enskilda järnvägar med högre taxor eller norrlandsnätet, skulle i beskattningens väg betungas med pålagor för norrlandsnätets drift och förräntning, på

det att de i taxehänseende redan förut mest gynnade av landets trafikanter skulle få sina fraktkostnader än mera sänkta.

Att en sådan lokalbetonad järnvägspolitik skulle väcka till liv mycket split och söndring mellan olika intressen och landsändar i vårt land ligger i öppen dag. Främst skulle en olycklig motsättning tillskapas mellan Norrland som tagande och det övriga landet som givande part beträffande något för landsändans hela utveckling så betydelsefullt som kommunikationerna. Men även i södra Sverige torde den tilltänkta större skillnaden mellan de enskilda större järnvägarnas taxor och det s. k. affärsbanenätets sänkta taxa komma att för-
anleda mycket oro.

Det är svårt att förstå, hur kommittén kunnat finna ett förslag med dylika konsekvenser förenligt med en sund järnvägs- och beskattningspolitik.

Medan statsmakternas strävanden äro inriktade på att finna normer för en utjämning av de skatter, som i olika grad betunga skilda kommuner eller landsändar, förordar kommittén åtgärder, som skulle skärpa de redan nu alltför stora olikheterna i järnvägstaxehänseende.

Ej heller torde något lands järnvägspolitik följa sådana vägar, som i förslaget förordas. Tvärtom gör sig överallt gällande en medveten strävan till enhetliggörande av järnvägsväsendet och av taxan. De sista etapperna på denna väg äro de stora järnvägsreformer i England och i Nordamerika, som nyligen genomförts, genom vilka införts en enhetlig taxa för stora järnvägssammanslutningar, omfattande dels huvudbanor, motsvarande våra södra stambanor, dels till dem anslutande bibanor, motsvarande södra och mellersta Sveriges enskilda svagare trafikerade järnvägar.

Ur rent principiell synpunkt måste den föreslagna klyvningen av statsbanorna betecknas som mycket olycklig och orättvist verkande.

För bedömande av orättvisans praktiska storleksgrad bör tagas i betraktande, hur stora anslag till det norra nätets förräntning och drift årligen skulle behövas. Denna fråga är främst beroende av vilken taxa, som å detta norra nät skulle komma till användning. Vid tillämpande av nuvarande enhetstaxa — och något annat synes ej vara av kommittén förutsatt — visar statistiken en driftförlust å nätet norr om Mora resp. Bräcke för år 1922 av cirka 10 miljoner kronor. För år 1923 torde motsvarande driftförlust vara något mindre, då 1923 års resultat i dess helhet såväl på inkomst- som utgiftssidan är bättre än 1922 års resultat. Approximativt kan berörda driftförlust uppskattas till 8 miljoner kronor. Skulle åter taxan vid det södra nätet sänkas i enlighet med de direktiv man vill giva för taxans byggnad och samma taxa tillämpas även för det norra nätet, vilket man väl även nödgas förutsätta, har man tydligen att räkna med en väsentligt ökad driftförlust å detta och som följd härav med anslag, betydligt överstigande nämnda 8 å 10 miljoner kronor.

Nu göres visserligen i förslaget gällande, att efter det s. k. kulturbanenätets avskiljande en enklare och billigare drift å detsamma skulle i praktiken lättare kunna genomföras, men bakom detta påstående torde icke ligga några utredningar, som kunnat påvisa något överflöd i anordningarna för trafikanternas räkning, eller några möjligheter att utan men för landsändan och trafikresultatet självt göra några besparingar. I själva verket är också någon sådan för-
enkling av större betydelse icke möjlig, med mindre än att Norrlands kommunikationsväsen allvarligt försämrats.

Järnvägstaxans ytterligare sänkning under den taxa, som tillämpas vid de stora enskilda järnvägarna, skulle medföra stora svårigheter vid samtrafikstaxans ordnande. Järnvägsrådet anser, att de enskilda järnvägarnas behov av högre samtrafikstaxor bör kunna tillgodoses genom fastställande av en beräknad högre väglängd för dessa banor eller genom någon liknande metod, varigenom en formellt enhetlig taxa kan uppställas. Härtill får genmålås, att svå-

righeterna för samtrafikstaxans rationella uppställande och de gemensamma samtrafikavgifternas rättvisa fördelning på deltagande banor ökas i hög grad, ju större skiljaktigheter finnas mellan statens järnvägars taxa och de enskilda järnvägarnas, särskilt de större järnvägarnas, taxor. Den nu tillämpade metoden för taxereglering i samtrafik genom banavgifter tillåter svårigen en ytterligare skärpning av olikheten mellan taxorna vid statens och vid enskilda järnvägar, och den av järnvägstaxekommittén föreslagna metoden att genom vägförlängningar reglera fraktandelarna förutsätter i det hela likartade taxor vid statens och flertalet enskilda järnvägar. Dessa taxetekniska frågor äro emellertid så pass invecklade, att de icke lämpligen kunna här upp- tagas till närmare prövning.

De skäl, som tala mot den föreslagna klyvningen av statsbanenätet, kunna sammanfattas sålunda.

Talet om de övre och inre norrlandsjärnvägarna såsom kulturbanor i motsats till affärsbanor vilar på en oriktig föreställning om dessa järnvägars trafik och deras förräntningsmöjligheter vid tillämpning av en högre taxa än statens järnvägars låga, för ifrågavarande banor ej avmätta genomsnittstaxa. Det teoretiska underlaget för järnvägsnätets uppdelning är härmed upprivet. En uppdelning av banorna i kulturbanor och affärsbanor saknar mening, då alla banor äro kulturbanor och flertalet norrlandsbanor kunna förvandlas till affärsbanor.

En klyvning av nätet kan under sådana förhållanden ej genomföras efter andra än fullständigt godtyckliga grunder.

Genom klyvningen skulle uppstå en skärpning av nu bestående olikhet i taxehänseende för landets medborgare allteftersom de bo vid eller huvudsakligt trafikera statsbana eller enskild bana. Skattebetalare vid enskild järnväg skulle härutöver få erlägga skatt för underhåll av norrlandsbanorna.

De genom klyvningen nödvändigblivande anslagen för norrlandsbanornas drift, vilka anslag bleve allt större ju mer taxan sänktes, väntas komma att verka hämmande på kommunikationsväsendets utveckling i Norrland, en utveckling, som är av den största betydelse för hela landet och som under cirka 40 år hittills i stort sett kunnat finansieras av de växande affärsvinsterna från det södra nätet.

Den föreslagna klyvningen av statsbanorna måste framstå som irrationell och ologisk i sina grunder och ledande till dels en orättvis beskattning, dels till ett skadligt hämmande av en för hela landet viktig landsändas utveckling med ty åtföljande olyckliga motsättning mellan olika landsändar som givande och tagande underhåll.

Mot järnvägsstyrelsens uppfattning att det i statsbanorna investerade kapitalet med hänsyn till kapitalets anspråk på förräntning lämpligast bör uppdelas i ett kapital av lånemedel, för vilket statsverket har årliga räntekostnader, och vars förräntning därför bör motsvaras av ett statsbanornas driftöverskott, och i ett kapital av skatte- och trafiköverskottsmedel, som icke föranleder till några statsverkets årliga utgifter och från vars förräntning därför kan bortses under tider med ogynnsamma konjunkturer, göres i förslaget några erinringar likartade dem, som tidigare blivit i frågan anförda, men jämväl bemötta såväl av järnvägsstyrelsen som av statsbanekonomikommissionen.

Den första erinringen avser, att statsmakterna icke från början dragit någon rationell och konsekvent iakttagen gräns mellan de fall, då lånemedel resp. skattemedel borde komma till användning, varför lånemedel blivit använda för byggande av oräntabla banor och skattemedel anlitats, där förräntning ovillkorligen bort förväntas. Med hänsyn till denna förhistoria skulle det vara irrationellt att nu fordra förräntning av lånemedlen.

Så som styrelsen lagt saken har emellertid riksdagens tidigare, ej motiverade handläggning av anslagsärendena intet att betyda för förevarande fråga. Järn-

vägsstyrelsen utgår från det faktum beträffande kapitalinvesteringarna som föreligger, vartill det emellertid är av intresse att ha konstaterat, att summan av de skattemedel och trafiköverskottsmedel, som nedlagts i statens järnvägar, fullt uppväga byggnadskapitalet för de banor, vilka med något fog kunna anses som för tillfället icke räntabla. Styrelsen har i och med detta vunnit säkerhet för, att den av styrelsen föreslagna metoden icke kan påverka taxesättningen mera ogynnsamt, än om sistnämnda kapital räknades som icke under alla förhållanden avkomstberättigat.

Den andra erinringen avser, att statsskulden årligen amorteras, men icke järnvägskapitalet. Härtill måste genmålås, att i så fall står väl statsbanornas skuld till staten kvar orubbad. Som bekant har icke heller statsskulden i sin helhet undergått minskning under statsbanornas trafikeringstid. På vad sätt de särskilda statslånen undergå konverteringar eller amorteringar torde väl få anses ovidkommande statens järnvägar lika väl som riksgäldskontorets andra, direkt som låntagare bokförda gäldenärer.

Den tredje erinringen är intet annat än en forcerad och icke tillätlig uttydning av en av styrelsen gjord liknelse mellan järnvägskapital av skattemedel med ett enskilt företags aktiekapital, från vars förräntning man kan och måste bortse under tider med ogynnsamma konjunkturer. Uttalandet anges »lätt kunna komma att tagas till intäkt för en åskådning, som i allmänhet vill göra gällande, att en förräntning av ett aktiekapital ur samhällsekonomisk synpunkt är onödigt eller i varje fall av sekundär betydelse.» Styrelsen har naturligtvis aldrig ett ögonblick velat hävda eller giva stöd för en dylik mening. Ingen lär väl emellertid vilja bestrida, att aktiekapital ur förräntningssynpunkt har en annan, i vissa fall bättre, i andra fall sämre ställning än lånekapital, och att dess utsikter till förräntning under ogynnsamma konjunkturer äro sämre. Vill det sig illa uteblir som bekant utdelning på aktier ibland. Något annat lär icke kunna inrymmas i det berörda yttrandet. Att denna gjorda liknelse skulle kunna anses innebära hinder mot, att krav uppställas på *län*skapitalets förräntning i allra främsta rummet, det är svårt att fatta.

De skäl, som anförts mot uppställande av krav på förräntning av statens järnvägars lånekapital, äro som härav framgår av enbart formell art och icke ens som sådana ostridiga. Något bärande sakskäl har man ej ens sökt föreläsa, och något sådant läser ej heller finnas, då det faktum kvarstår, att statsverkets kostnad för den i statens järnvägar inestående låneskulden måste täckas, innan man överhuvud taget kan tala om någon statens vinst eller be-
hållning av järnvägsrörelsen.

I förslaget till yttrande yrkas som andra punkt, att av det nya kapital, som under åren 1915—1922 investerats i affärsbanenätet, bör avskrivas ett så stort belopp, som anses motsvara överbetalning utöver numera gällande prisnivå.

Enligt framlagda beräkningar skulle det nuvarande statsbanekapitalet vara bokfört avsevärt (18 à 19 %) under det värde det kunde anses äga vid nuvarande och sannolikt bestående prisnivå av omkring 160. Vid denna beräkning har man utgått från det antagandet, att 1914 års statsbanenät vore bokfört till det värde det hade vid 1914 års prisnivå. Så var emellertid ingalunda fallet. Landets gamla stambanor äro byggda vid en tid, då arbetarnas timpenning utgjorde endast en bråkdel av den år 1914 utgående timpenningen, och banornas ursprungliga anläggningskostnad är därför i förhållande till 1914 års prisnivå mycket låg. Alltjämt uppvisar det svenska statsbanenätet en i jämförelse med flertalet andra länder låg byggnadskostnad per kilometer bana eller spår. Med hänsyn till dessa förhållanden måste det svenska statsbanenätet anses bokfört väsentligt mer än 18 à 19 % under sitt nuvarande tekniska värde.

Kommittén anser en så pass ringa undervärdering som 18 à 19 % icke oberättigad som säkerhetsmarginal betraktad. Häri torde en var kunna instämma.

Men då kommittén härav drar slutsatsen, att sagda undervärdering icke bör få utgöra hinder för en avskrivning av den »kriskostnad», som uppstått däri-genom, att byggnadsarbeten under åren 1915—1922 utförts för högre kostnad än som skulle uppstått vid en prisnivå av 160, eller med andra ord icke utgöra hinder för en *ökning* av statsbanornas undervärdering, kan man icke följa kommitténs tankegång. Man frågar sig, hur stor den undervärdering då är, som kommittén anser skälig som säkerhetsmaginal betraktad.

Då det vidare anföres, att intet enskilt företag på sund ekonomisk bas skulle ett ögonblick tveka om nödvändigheten att i en sådan situation som statens järnvägars bortskrivna den överbetalning, som ägt rum för byggnadsarbeten under krisåren, må man väl äga rätt att tvivla på riktigheten av detta omdöme.

Frågan om avskrivning har en synnerligt stor statsfinansiell innebörd. En avskrivning av »kriskapital» kan nämligen icke gärna äga rum ensidigt beträffande statens järnvägar utan bör, om den företages vid något statens verk, genomföras vid dem alla. Nedskrivningen av statens kapitaltillgångar kommer då att gå lös på flera hundra miljoner kronor. Det torde kunna befaras, att statens ställning som låntagare icke skulle bliva oberörd av en dylik nedskrivning av dess tillgångar.

Hur nedskrivningen formellt skulle tillgå, ha kommitterade ej yttrat sig om. Reellt skulle nedskrivningen, i den mån den, såsom beträffande statens järnvägar är fallet, avser nedskrivning av värden, som anskaffats medelst upplånade medel, betyda, att förräntningen av dessa medel avlyftes från vederbörande konsumenter — beträffande statens järnvägar trafikanterna — och lades på skattebetalarna.

En sådan överflyttning kan icke vara motiverad, helst som den delvis under krisåren genomförda höjningen av statsbanornas tekniska standard väsentligen varit en förutsättning för de omfattande driftbesparingar, som kunnat genomföras och genom vilka personalantalet trots åttatimmarsdag kunna begränsas och tågekonomin kunnat höjas. Hade de anmärkta kapitalinvesteringarna icke gjorts, torde man nu hava stått med driftkostnader högre än summan av de nuvarande och räntan på kapitalet i fråga. Ifrågavarande nedskrivning av statsbanekapitalet kan sålunda icke vara motiverad eller *försvarbar*.

Som tredje punkt föreslås ett uttalande, att trafiken i princip icke bör belastas med förräntning av sådan kapitalinvestering, som icke erfordrats för att ge statens järnvägar deras nödvändiga trafikkapacitet och att med hänsyn härtill för framtiden sträng begränsning iakttages i fråga om affärsbanornas kapitalutrustning.

Någon motivering till denna punkt anföres icke, utan göres uttalandet, att det under senare tid i statsbanorna nedlagda kapitalet till någon del utan tvivel är uppoffrat för ändamål, som icke erfordrats för att ge statens järnvägar deras nödiga trafikkapacitet, utan att kommittén haft tillfälle att ägna statens järnvägars komplicerade nybyggnadsfrågor ens en ytlig prövning. Det må då erinras, att något nytt kapital icke får nedläggas i statens järnvägar utan prövning och godkännande av Kungl. Maj:t och riksdagen som anslagsgivande och anslagsfördelande myndigheter, varför något onödigt kapital icke torde blivit investerat i statens järnvägar.

En admonition till järnvägsstyrelsen och statsmakterna om stark begränsning för framtiden i fråga om statsbanornas kapitalutrustning synes föga befogad, då principen om en sådan sträng begränsning sedan gammalt är hävdad. Kommitterade ha ju och själva ansett den förment onödiga kapitalförbrukningen icke kunna vara av den storlek, att ett frånskiljande av beloppet är nödvändigt för uppbyggande av den nya taxan.

§ 2. Avskiljande av icke affärsmässig överbetalning av personalen.

Kommitterade tillstyrka ett uttalande, att järnvägstaxan bör uppgöras efter sådana grunder, att full förräntning uppnås genom det nettoöverskott, som erhålles, om från statsjärnvägarnas driftkostnader drages den icke affärsmässiga överbetalningen av personalen.

Med överbetalning synes här förstås skillnaden mellan de av riksdagen för ordinarie personal bestämda och av järnvägsstyrelsen i analogi härmed för icke ordinarie personal reglerade löneförmåner och de löneförmåner, som skulle ha behövt utgå, därest statsjärnvägarna handhafts såsom ett enskilt företag. Kommitterade anse säkert, att ifrågavarande överbetalning rör sig om ett betydande belopp, men erkänner, att det möter mycket stora svårigheter att siffermässigt fastställa detsamma.

Svårigheterna att fastställa om och i så fall hur stor överbetalning av antydd art föreligger torde i själva verket vara helt överkomliga. Man torde knappast hava möjlighet eller anledning att härvidlag framlägga annan beräkning än den tidigare till järnvägsrådet ingivna, enligt vilken statens järnvägars lönekonto år 1924 med cirka 8 miljoner kronor överstiger det belopp, som kontot skulle uppvisa, därest de vid enskilda järnvägarnas bangrupp I utgående lönerna vore fastställda, såvida man icke vill giva sig in på att söka uppskatta även hur mycket dessa senare löner blivit uppdagna under inverkan av statens lönepolitik. — I så fall skulle väl konsekvensen bjuda, att även denna ökning av de enskilda järnvägarnas löner betalades av de skattedragande i landet, varigenom omkostnaderna för de enskilda järnvägarna kunde nedbringas och därmed taxorna för deras trafikanter.

Förutsatt emellertid att berörda överbetalning kunde på något opartiskt och skäligt sätt beräknas, gäller huvudfrågan, huruvida överbetalningen skall finansieras genom trafikinkomster eller genom skattemedel. Det är härvid naturligtvis likgiltigt, om särskilt anslag formellt beviljas för överbetalningen eller om på föreslaget sätt taxorna sättas så lågt, att trafikinkomsterna icke förslå för överbetalningens erläggande. I båda fallen blir följden, att statsverkets utgifter för överbetalningens fullgörande måste finansieras av skattemedel. Vore det fråga om en löneförbättring, som skulle retroaktivt tillämpas, eller möjligen om en löneförbättring av tillfällig natur, så kunde det under vissa förhållanden vara skäligt, att anslagsvägen tillgrepes. Men om löner av dylik natur är här icke fråga, utan kommitterades yttrande avser för framtiden konstant beräkningsbara lönekostnader, och beträffande dylika torde icke finnas något rimligt fog för att de icke skola liksom andra utgifter i ett affärsdrivande verk, över vilka ledningen ej är herre, bestridas av de löpande inkomsterna från verket. Kommitterade säga det vara *uppenbart*, att en överbetalning av ifrågavarande art icke kan få debiteras trafikanterna, men man nödgas säga, att ingenting är väl mindre *uppenbart* för att ej säga mera ovanligt. Någon sådan tanke har icke heller tidigare framkommit, och järnvägsstyrelsen torde för sin del komma att anse sig bestämt förhindrad att grunda något taxeförslag på en dylik från alla vanliga affärsregler avvikande förutsättning.

§ 3. Förräntningskravet i förhållande till konjunkturväxlingarna.

I förslaget till yttrande tillstyrkes, att affärsbanenätets taxa utan hänsyn till konjunkturväxlingar hålles konstant och vid en nivå, som möjliggör, att i genomsnitt full förräntning uppnås, samt att alltså under nuvarande förhållanden

taxan anpassas efter ett med hänsyn till den rådande lågkonjunkturen nedsatt förräntningskrav.

Vad först yrkandet om en oberoende av konjunkturväxlingarna konstant taxa angår, torde framför ordet konjunkturväxlingar bära i enlighet med den framlagda motiveringen inskjutas ordet tillfälliga eller annat därmed synonymt.

Från järnvägsstyrelsens sida har aldrig gjorts gällande annat än att statsbanetaxan, sedan ett ekonomiskt jämviktsläge återuppnåts, bör vara konstant i den bemärkelsen, att taxan icke bör ändras på grund av tillfälliga förskjutningar i konjunkturläget. I denna principiella fråga förefinnes ingen olikhet mellan kommitténs och järnvägsstyrelsens uppfattning. Vad kommittén anför till bevis för att styrelsen skulle intaga en annan ståndpunkt hänför sig till taxeläget, sådant det varit och i viss mån alltså vid den utomordentligt starka förskjutning i prisnivå och konjunkturer, som efterträtt krigstidens högkonjunktur.

Emellertid torde norrlandsnätets och även de enskilda järnvägarnas taxor bära vara konstanta i samma mening.

Styrelsen hyser också den i motiveringen framförda åsikten, att mera väsentliga förskjutningar av penningvärdet ofrånkomligen tvinga till en anpassning av taxan efter det nya penningvärdet.

Teoretiskt råder sålunda icke någon avsevärd skillnad mellan styrelsens och kommitténs uppfattning om relationen mellan taxenivå och prisnivå resp. konjunkturväxlingar, utan skillnaderna framträda först vid den praktiska tillämpningen i nuvarande situation.

I förslaget betecknas konjunkturläget under år 1923 såsom sannolikt sämre än det som för framtiden kan gälla såsom ekonomiskt normalt. Ja, naturligtvis får man hoppas detta, men säkert är det ju ingalunda. Vissa av våra standardindustrier, särskilt dem som ha virke till råvara, torde under år 1923 ha lämnat ett fullt så gott resultat som under de mycket gynnsamma åren närmast före kriget; för andra standardindustrier liksom för jordbruket har resultatet varit sämre, men härvid är det väl ännu ovisst, om icke detta försämrade läge måste befaras bliva tämligen varaktigt, såsom en följd av dels ändrade produktionsförhållanden utomlands, dels minskad köpkraft i det sönderslitna Europa.

De statistiska siffror rörande järnvägstrafikens minskning år 1923 i jämförelse med år 1913, som av kommittén anföras, äro vilseledande. Det anges, att siffrorna för gods å statens järnvägar och för vagnaxelkilometer för lastade godsvagnar understigit 1913 års siffror med 10 resp. 12 %. Men härvid är att märka, att nedgången i tontal beror på bortfallandet av kortväga transporter, som till någon del övertagits av landsvägstrafiken, samt att nedgången i lastade vagnaxelkilometer beror dels på att den nu använda vagnmaterielen omfattar vida större procent lastdryga vagnar och dels på att man genom diverse åtgärder lyckats avsevärt höja den genomsnittliga belastningen å vagnarna.

En noggrannare utredning har givit vid handen, att 1913 års trafikomfattning å statens järnvägar måste anses ungefär jämförlig med 1913 års trafik, även om man tar vederbörlig hänsyn till den trafik, som erhållits från nytillkommande linjer.

Utgående från den mycket forcerade utveckling, som vårt näringsliv och vår järnvägstrafik undergått under den utpräglade sekulära uppgångsperioden årtiondena före kriget och från befolkningens tillväxt anser sig kommittén kunna räkna med, att ett återinträdande av normala konjunkturer skulle medföra en ökning av trafiken och nettoinkomsten vid statens järnvägar med minst 30 procent av 1923 års resultat.

Denna beräkning torde emellertid få befaras vara för optimistisk, såsom framgår av nedan refererade, på styrelsens begäran av professor Sven Brisman

den 20 september 1922 gjorda uttalande. Professor Brisman säger, att bland ekonomiska sakkunniga och intresserade personer den uppfattningen torde vara ganska allmän, att någon starkare ekonomisk utveckling ej är att förvänta på länge — fränsett möjligen den tillfälliga förbättring, som skulle kunna föräledas av en från Nordamerika eventuellt utgående inflation — och att de kvantitativa siffrorna för varuproduktion och varuomsättning under en ganska lång tidsperiod ej komma att ställa sig väsentligt högre än vid tiden före världskrigets utbrott. Skälen för detta betraktelsesätt vore i huvudsak två, nämligen dels att den starka utvecklingen från 1850-talet — oberoende av världskriget — ej kunde väntas komma att länge fortsätta med samma fart, dels att världskriget och dess efterverkningar skapat en allmän fattigdom och minskat köpkraften därhän, att man numera måste för flera decennier räkna med en mindre produktion och samfärdsel per huvud än före kriget. Härav neutraliserades den ökning i näringsliv och samfärdsel, som folkmängdens ökning eljest borde medföra.

Sedan detta skrivits, har intet inträffat av natur att motsäga den gjorda prognosen. Klok försiktighet torde sålunda bjuda att vid taxans uppgörande icke räkna med väsentligt högre trafiktal, än de för år 1923 erhållna, vilka enligt vad ovan anförts, i det hela motsvara förkrigstidens siffror, om hänsyn tages till den i ton- och resandeantal stora, men i brutto- och nettoinkomster vid statens järnvägar obetydliga minskning, som ägt rum efter införandet av motordrivna landsvägsfordon.

Vad slutligen angår frågan om på vilket kapital avkastning bör under olika konjunkturer beräknas, har denna redan tidigare berörts. Enligt styrelsens uppfattning kan principiellt bortses från förräntning av statens egna i statens järnvägar insatta kapital under tider med ogynnsamma konjunkturer. I övrigt delar naturligtvis styrelsen statsbaneekonomikommisionens mening, att minimikravet på en avkastning motsvarande statsverkets verkliga ränteutgifter för statens järnvägar icke bör förstås så, att beloppet ovillkorligen skall uppnås för varje särskilt år, utan att med hänsyn till de ofrånkomliga fluktuationerna i järnvägarnas ekonomiska resultat endast begäres, att genomsnittresultatet för dåliga år icke håller sig under den angivna gränsen. Efter denna förklaring torde det vara tydligt, att vad kommittén anför om järnvägsstyrelsens ställning till taxans anpassning efter konjunkturerna m. m. väsentligen vilar på misstolkningar av vad styrelsen vid olika tillfällen kan ha anfört.

§ 4. Angående statsjärnvägarnas ersättning för posttrafik.

Mot det föreslagna yttrandet synes från järnvägsstyrelsens sida intet annat att erinra, än att det möter praktiska svårigheter att siffermässigt fastställa ersättnings storlek i enlighet med det givna direktivet. Det torde emellertid böra fattas så som om kommittén ansåge en ersättning berättigad, som minst svarade mot de krav, som från järnvägsstyrelsens sida framställes.

§ 5. Räntekostnadernas relativa inflytande på taxebildningen.

I denna punkt tillstyrkes ett uttalande, som ytterst går ut på att taxeförhöjningar endast i sista hand böra tillgripas för att tillgodose förräntningskravet.

Av motiveringen vill synas som om kommitterade räknade med ett affärsbanekapital av 750 à 800 miljoner kronor och ett nettoöverskott av mellan 33,0 och 35,2 miljoner kronor såsom berättigat. Då ett sådant netto skulle i det närmaste vara tillräckligt för förräntning av hela det i statens järnvägar investerade lånekapitalet borde därför enligt kommitterades åsikt ett tillämpande av de av järnvägsrådet föreslagna principerna för taxebildningen icke vålla någon betänklighet ur statsfinansiell synpunkt.

I denna statsfinansiella kalkyl ha kommitterade emellertid utelämnat så viktiga poster, att det blir nödvändigt uppställa en ny utförlig och fullständig kalkyl.

Nedan beräknas härvid, vilka kostnader för statsbanornas drift och förräntning enligt kommitterades föreslagna system icke skulle komma att täckas av trafikinkomster utan av skattemedel.

	Hela S. J.	H ä r a v		Kostnader att täcka genom skattemedel
		»affärsbanenätet»	»Kulturbanenätet»	
	milj. kr.	milj. kr.	milj. kr.	milj. kr.
Kapital vid 1923 års slut	1,017	827	¹ 190	
Härav ifrågasatt avskrivning för kriskostnad . . .	148	117	¹ 31	
Återstående avkomstberättigat kapital		710		
Räntekostnad efter ifrågasatt 4.4 %		31.2		
I S. J. vid 1923 års slut bundna statslån	800			
Räntekostnad härå, statsverkets verkliga kostnad 4.63 %	37.0			
Alltså skillnad mellan avkastning och räntekostnad, att täckas av skattemedel				5.8
Driftförlust år 1923			² 8.0	
Ökad driftförlust vid det taxans sänkande med omkring 20 %, som möjliggöres genom samtliga de ifrågasatta åtgärderna			³ 3.2	11.2
Beräknad överbetalning av personalen över vad betalas vid enskilda järnvägar av bangrupp I . .	8.0	7.0	¹ 1.0	7.0
Sänkning av taxan med hänsyn till möjligheten av 30 % trafikstegring, oavsett därvid avkastning ej vinnes		⁴ 8.0		8.0
Summa kostnader att täcka genom skattemedel	—	—	—	32.0

¹ Approximativt.

² År 1923 cirka 10 milj. kr.

³ 16.0 milj. kr. × 0.2.
Kommitterades beräkning.

Enligt denna på kommitterades förutsättningar rörande den nya taxans byggnad grundade kalkyl skulle statsverket i en eller annan form betungas med utgifter för statsbanornas drift och underhåll till ett belopp av 32 miljoner kronor. Häremot står då den rent teoretiska, till stor del fiktiva nettoinkomst å det s. k. affärsbanenätet, som kommitterade uppskattar till 33 å 35,2 miljoner kronor. Slutresultatet skulle sålunda bli, att taxan enligt kommitterades förslag skulle byggas på en sådan grund, att statsbanorna i deras helhet icke lämnade något avsevärdare överskott till statsbanekapitalets förräntning.

Det är svårt att följa tråden i den labyrint av beräkningsmetoder för den nya taxagrundvalen, som kommitterade byggt upp, men i det hela torde den ovan verkställda kalkylen ge ett riktigt uttryck för den statsfinansiella innebörden av kommitterades förslag.

Att denna innebörd måste väcka betänksamhet, därest icke sådan redan blivit väckt ur större och mera betydelsefulla synpunkter, som tidigare anförts, torde vara helt visst.

Det återstår då endast att något skärskāda, huruvida den statssubvention till statsbanenätets trafikanter, som förslaget innerst innebär, kan anses vara av sådan betydelse för näringsliv och samfärdsel, att subventionen i en eller annan form måste givas.

I sin helhet betyder subventionen en fraktkniskning av i genomsnitt 20 %. Men härvid är att märka, att tarifferna för lågvärdigt gods och även vissa andra tariffcr såsom styckegodstarriff 3, månadsbiljetter m. m., ha ett sådant läge i förhållande till de föränderliga kostnaderna — vilka icke väsentligt nedbringas genom de föreslagna åtgärder — att en genomgående sänkning för dem med 20 % måste anses utesluten. Taxenedsättningen skulle därför med järnvägs-ekonomisk nödvändighet komma att företrädesvis koncentreras till de högre tarifferna, där fraktkostnaden allmänt erkännes ha en relativt mindre betydelse.

I själva verket kan en rationell taxa lika litet vid en statsbana som vid en enskild järnväg byggas på andra förutsättningar än drift- och räntekostnadernas begränsning. En mer eller mindre maskerad statssubvention kan icke leda till målet. Som bekant ha ock styrelsens strävanden energiskt varit inriktade på att på denna väg skapa förutsättningar för de upprepade taxesänkningar, som tid efter annan företagits under de senare åren.

Till slut må endast i anledning av det i denna punkt föreslagna yrkandet erinras, att veterligt ingen tanke förefinnes att *höja* taxan för att i nuvarande situation tillgodose förräntningskravet.

§ 6. Förhållandet mellan statens järnvägars taxa och de för de enskilda järnvägarne erforderliga taxorna.

Kommitterade anse, att om statsbanorna på grund av sin högre trafikintensitet förmå hålla en lägre taxa än de enskilda järnvägarne, så böra de också göra det. Detta låter naturligtvis säga sig, men är icke steget härifrån väl långt till de av kommitterade föreslagna åtgärder, vilka, enligt vad ovan visats, innebära en statssubvention till statsbanetrafikanterna, för att dessa skola få lägre taxa än trafikanterna vid enskilda järnvägar?

Erfarenheten visar, att statsbanorna i deras helhet, alltså inkl. norrlandsnätet, behöva för statsbanekapitalets fulla förräntning ungefär samma taxa som de trafikstarkaste och ekonomiskt bäst situerade enskilda järnvägarne. Så var fallet före kriget, och så är fallet även nu. Någon ändring i relationerna har icke inträtt. Emellertid har statsbanetaxan legat och ligger även nu åtminstone delvis under berörda enskilda järnvägars taxor. Härav har följt, att full förräntning å *hela* statsbanekapitalet i regel icke uppnåtts. Detta är den faktiska järnvägsekonomiska situationen. Vid sådant förhållande har järnvägsstyrelsen flera gånger anført, att skäl icke föreläge för en affärsmässigt icke betingad fraktnedsättning vid statens järnvägar, som de större och för samfärdseln mera betydelsefulla enskilda järnvägarne icke kunde biträda.

Vad slutligen angår den hänsynsfullhet, som kommitterade föreslå skola visas de enskilda järnvägarne som kompensation för att de få finna sig i en lägre sam- trafikstaxa än de kunna föra, så torde denna hänsynsfullhet näppeligen kunna visas utan betydande uppoffringar från det s. k. affärsbanenätets sida. Ytterst skulle då detta innebära, att en del av de södra statsbanornas vinst bleve disponerad, icke för stödjande av de statens egna järnvägslinjer, som vid tillämpande av viss taxa äro oräntabla, utan för stödjande av enskilda järnvägar, vilka bliva oräntabla genom det inflytande, som en sänkning av statsbanetaxan skall utöva på de enskilda järnvägarne ekonomi. Stockholm den 15 mars 1924.

Sven Norrman,

Föredragande.

Till ytterligare jämförelse må nämnas, att av de i allmän järnvägsstatistik för år 1922 redovisade 114 st. enskilda järnvägar av allmän betydelse endast 9 st. hade större antal godstonkilometer per bankilometer än linjen Långsele—Boden med sidolinjer samt att jämt hälften av de normalspåriga privatbanorna och 86 procent av de smalspåriga hade mindre antal godstonkilometer per bankilometer än linjen Östersund—Vilhelmina.

För att få en bild av trafikstorleken under ett normalår må anföras, att antalet godstonkilometer per bankilometer år 1913 utgjorde vid S. J. 406,000 och vid E. J. 134,000; vid normalspåriga E. J. 182,000 och vid smalspåriga 43,000.

Beträffande förslaget att av det nya kapital, som under åren 1915—1922 investerats i statsbanorna, avskrika ett så stort belopp, som anses motsvara överbetalning utöver nu gällande prisnivå, kunna vi ej ansluta oss till detsamma.

Järnvägsrådets delegerade angiva själva att statsbanornas kapital i dess helhet är bokfört avsevärt under sitt nuvarande värde och vi anse därför fog icke föreligga att ytterligare på sätt som föreslagits nedskriva detsamma. En sådan nedskrivning med ty åtföljande taxesänkning skulle ju få till följd, att landets skattebetalare finge betala de taxelättnader, som komma att tillfalla statsbanornas trafikanter.

§ 2. Att ifrågasätta att statsbanornas personalkostnader skola minskas med skillnaden mellan statsbanornas och de större enskilda järnvägarnas personallöner och upprätta statsbanetaxan därefter torde leda till rätt så egendomliga konsekvenser och bl. a. hava till följd, att statsbanornas taxa komme att stå i ett visst beroende av privatbanornas löner. Vunne principen godkännande, så vore det skattebetalarna, som finge vidkännas de kostnader, som statens järnvägars trafikanter undsluppe, vilket ej kan vara rättvist eller riktigt. Riktigare synes det oss vara, att statsbanepersonalens löner bliva, i den mån de kunna vara för höga, vederbörligen reglerade.

§ 3. Vi hava icke något att erinra mot den uttalade principen om en konstant taxa under normala konjunkturväxlingar samt om en anpassning av taxenivån efter penningvärdet vid mera väsentliga förskjutningar av detta.

Det synes oss dock högst betänkligt att, såsom skett, utgå från den förutsättningen, att år 1913 icke bör för närvarande i fråga om trafikstorlek anses såsom ett normalt år samt antaga, att sedan år 1913 en årlig ökning av produktion och transport bör hava ägt rum till sådan storlek, att den för de 10 sista åren inalles beräknats till 17 %, varigenom alltså för närvarande såsom normalt skulle anses en trafik liggande 17 % utöver år 1913. Med detta antagande skulle trafiken år 1933 hava ytterligare ökat med 17 %. Vilka verkningar kriget kommer att få i fortsättningen, därom torde väl knappast vara möjligt att nu göra några beräkningar. Det låter tvärtom väl tänka sig, att vi under lång tid framåt icke komma upp i högre trafik än år 1913. Sistnämnda års trafik var i hög grad beroende av landets export. När denna kan tänkas komma att bliva lika hög som år 1913 är omöjligt att bedöma. Det kan dröja en mansålder. Genom att draga slutsatser av näringslivets allmänna utveckling före kriget och därpå grunda vad som år 1924 bör anses såsom normalt, kan man komma till ett alldeles felaktigt resultat och detta är särskilt betänkligt, när det är fråga om att härpå uppbygga statens järnvägars taxa. Det synes oss icke tillrädligt att räkna med nämnvärt högre trafik såsom normal än den år 1923 förekommande.

§ 4. Vad som yttrats och tillstyrkts under denna paragraf synes oss vara i överensstämmelse med fullt riktiga principer.

§ 5. I anslutning till vår uttalade mening om full förräntning av hela statsbanekapitalet under normala trafikår anse vi, att den räntefot, som skall läggas

till grund för beräkning av förräntningen, bör motsvara den effektiva medelräntefoten för det i statsbanorna investerade lånekapitalet.

§ 6. Vi äro fullt överens med järnvägsrådets delegerade, att en sänkning av statsbanetaxan, därest den i och för sig är möjlig med hänsyn till statsbanornas ekonomi, bör kunna företagas, även om de enskilda järnvägarna icke kunna följa med i taxesänkningen, men såsom vi i det föregående framhållit, anse vi det icke vara riktigt eller rättvist att, för att erhålla möjlighet till statsbanetaxans sänkning, vidtaga sådana avskrivningar och avskiljanden på statsbanornas kapital och personalkostnader som föreslagits. Ty dylika åtgärder leda till att befria statsbanornas trafikanter från fullt legitima skyldigheter och att på landets övriga inbyggare lägga bördor, som äro dem alldeles ovidkommande. Särskilt för de enskilda järnvägarnas trafikanter, vilka i regel till avsevärd del själva fått bekosta sina banor, skulle det utan tvivel kännas bittert, ja rent av upprörande att, förutom högre frakter än dem som gälla å statens järnvägar, skattevägen få bidra till fraktnedsättning åt statsbanornas trafikanter, vilka icke fått vidkännas någon utgift för sina banor. Och det kan näppeligen sägas — såsom delegerade uttryckt det — vara »landets intresse» att på det föreslagna sättet bringa ner statsbanetaxan, ty landets intresse ligger icke blott utmed statsbanelinjerna utan omfattar även de mycket stora delar av vårt land, vilka fått med stor uppoffring bygga enskilda järnvägar.

Vi förstå och sympatisera till fullo med de strävanden, som gå ut på att, efter dessa bistra tider som länge rätt och ännu råda, bringa hjälp till landets industri och näringar, men det synes oss som om den riktiga vägen för att nå ett sådant mål är att statsmakterna direkt bringa denna hjälp, och att hjälpen kommer *alla* behövande till godo och ej blott dem, som hava förmånen att dväljas utmed statsbanorna. Kan en sådan direkt hjälp sedan praktiskt ordnas så, att den till de behövande utgår i form av fraktnedsättningar för vissa godsslag, ungefär som nu sker med frakten för jordbrukskalk, och järnvägarna av staten erhålla åter vad de för ändamålet utgivit, så synes det oss som om denna viktiga fråga bleve rätt ordnad.

Ordföranden anförde, att, då Järnvägsstyrelsens och de enskilda järnvägarnas representanter ej haft tillfälle att deltaga i delegerades överläggningar, de synpunkter, som sistnämnda två handlingar innehöllo, ansetts böra framläggas till Rådets beaktande, vid dagens överläggning.

Sedan ordföranden härefter i ett inledningsanförande angivit, huru han såsom chef för Statens järnvägar och deras förvaltning måst se på de föreliggande frågorna, yttrade sig herrar Sahlin, Persson, Sachs, Cassel, von Sneidern, Lithander och Broström; och fördes häröver särskilt stenografiskt protokoll.

Herr Sahlin yrkade, att det av delegerade utarbetade förslaget till yttrande måtte av Järnvägsrådet godkännas samt yttrande av Rådet således avgivas i enlighet med detsamma, dock med följande, av herr Sahlin föreslagna, tillägg.

(Tillägget är intaget å sid 28—30 i järnvägsrådets yttrande.)

Herr von Sneidern yrkade, att Järnvägsrådet måtte, med avslag å yrkandet om godkännande av delegerades förslag, uttala sig för förräntning av det i Statens järnvägar nedlagda kapitalet enligt de grunder, som förordats av Järnvägsstyrelsen samt statsbaneekonomissionen.

Ordföranden framställde proposition dels om godkännande i princip av delegerades förslag och dels om avslag å detsamma; och förklarade ordföranden propositionen om godkännande av delegerades förslag vara med övervägande ja besvarad.

Votering begärdes samt anställdes; och utföll densamma sålunda, att 15 röster avgävos för godkännande av delegerades förslag samt 5 röster för avslag å yrkandet om godkännande av detsamma, vadan Järnvägsrådet således beslutat att i princip godkänna delegerades förslag.

Härefter genomgicks och godkändes delegerades förslag paragraf för paragraf samt punkt för punkt.

Herr Persson anmälde härvid, i överensstämmelse med sin gent emot delegerades förslag till yttrande avgivna reservation, avvikande mening beträffande § 2.

Beträffande det av herr *Sahlin* framställda yrkandet om visst tillägg till delegerades förslag, yrkade herr *Persson* avslag å sagda yrkande.

Järnvägsrådet beslöt att till delegerades förslag till yttrande skulle göras tillägg i enlighet med vad herr *Sahlin* föreslagit.

Herr Wehtje anhöll härefter att få till protokollet uttala den förhoppningen, vilken han antog delar av samtliga näringslivets representanter och jämväl större delen av landets befolkning, att Järnvägsrådets nu gjorda uttalande måtte få till följd, att även den nuvarande järnvägstaxan komme att med det snaraste nedsättas, åtminstone i sådan grad, att järnvägsfrakternas genomsnittsnivå jämförd med förhållandena före kriget icke överstege den allmänna prisnivån. Genom sin nuvarande höjd stode — ansåg herr *Wehtje* — statsbanefrakterna hindrande i vägen för en återgång till normala förhållanden.

Herrar Hultkrantz, Edström, friherre Hermelin, Ljunggren, Sahlin, Åkerlindh, Lindgren, Tham, Schmiedrich och Hjorth anhölo att få instämma i herr *Wehtjes* sålunda gjorda uttalande.

Herr von Sneidern anmälde, att han komme att avgiva reservation mot Järnvägsrådets beslut i de till Rådet hänskjutna frågorna.

Efter förslag av herr *Kinmanson* bestämde Järnvägsrådet en tid av en vecka för avgivande av eventuella reservationer mot Rådets beslut.

§ 4.

Beslöt Rådet uppdraga åt *herrar Sahlin, Sachs och Cassel* att verkställa den slutliga avfattningen av Rådets yttrande.

§ 5.

Beslöts, att Järnvägsrådets yttrande skulle å Rådets vägnar undertecknas av ordföranden.

§ 6.

Att jämte ordföranden justera dagens protokoll utsågos *herrar von Sneidern och Sahlin*.

§ 10.

Förklarades sammanträdet avslutat.

In fidem

C. A. Hallström.

Justerat

Axel Granholm.

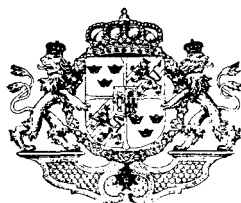
A. von Sneidern.

Carl Sahlin.

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: Extrahäfte II.

1924.



EXTRAHÄFTE II.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

Avgivna utlåtanden av Kungl. Järnvägsstyrelsen, Statskontoret,
Riksgäldskontoret och Svenska Järnvägsföreningen över
Järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924.

Utkom från trycket den 24 maj 1924.



STOCKHOLM 1924
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI

[1020 24]

Yttrande av Kungl. Järnvägsstyrelsen.

TILL KONUNGEN.

Kungl. Järnvägsstyrelsen får härmed avgiva anbefallt utlåtande över järnvägsrådets yttrande av den 18 mars 1924.

Järnvägsrådets förslag till direktiv beträffande taxenivåns lämpliga av-

vägning synes ytterst syfta till en fullständig omläggning av den hittills i vårt land förda statsbanepolitiken. Mot förslaget långt gående syftning svarar en knappast mindre bredd, i det att rådet tillstyrker åtgärder eller åtminstone gör principiella uttalanden i en mångfald frågor av järnvägsekonomisk innebörd. Detta stora program är emellertid framlagt i stark koncentration och med bortseende från ett flertal omständigheter och förhållanden, vilka i en så stor fråga synas hava bort vara beaktade.

Oaktat denna ofullständighet i rådets yttrande och den stora betydelsen av de många frågor, som rådet upptagit till behandling, anser sig styrelsen kunna avfatta sitt yttrande relativt kort, då styrelsen kan hänvisa dels till de sakligt starka och tungt vägande reservationer, som framburits inom rådet, och dels till det i rådet förda protokollet, som återgivits i tryck som extrahäfte I av 1924 års järnvägsstatistiska meddelanden, och som bland annat innehåller en av föredraganden uppgjord promemoria i anledning av framlagt preliminärt förslag till järnvägsrådets yttrande samt ett yttrande av svenska järnvägsföreningens vid rådets sammanträde närvarande representanter.

Beträffande den kanske främst framträdande frågan om *förräntningskravet* har rådet tillstyrkt ett flertal åtgärder, syftande till en sådan ändring av förutsättningarna för taxan, att densamma skulle kunna avsevärt sänkas. Som konsekvens härav skulle emellertid, i samma mån som taxan bleve sänkt, direkta statsutgifter uppkomma för upprätthållande av järnvägsdriften och för förräntning av de i järnvägsaffären beterade statslånen. Rådets förslag innebär alltså, att skyldigheten att gälda vissa trafikeringskostnader vid statsbanorna skulle överflyttas från statsbanornas trafikanter till hela landets skattebetalare.

Rådet önskar emellertid icke se frågan lagd under denna synvinkel, utan inlägger fastmer sin gensaga mot en sådan tolkning av dess förslag, som om i dem skulle ifrågasättas någon subvention av skattemedel åt statsbanaffären till förmån för dess trafikanter. Rådet hävdar, att dess uttalande från början vore byggt på den principen, som rådet ansåge ofrånkomlig, att trafikanterna på ett avskilt affärsbanenät skulle helt betala de fulla kostnaderna för de tjänster, som tillhandahölles dem. Härvid är emellertid då att märka, att rådet med fulla kostnader förstår fulla kostnader först efter betydliga avdrag av dels vissa driftkostnader för personalen och dels vissa räntekostnader för under senare år investerat kapital, och vidare att rådet begränsar principen om kostnadernas täckande till vad rådet kallar affärsbanenätet.

Styrelsen vill i anledning av dessa viktiga undantag från en, även enligt styrelsens uppfattning riktig princip först upptaga till granskning, om det kan anses ur teoretisk synpunkt berättigat att begränsa kravet på kostnadernas täckande till den av rådet som affärsbanenät, men i det följande, jämlikt vad faktiskt avses, som det södra nätet betecknade delen av statsbanorna.

Beträffande den anpart av kostnaderna, som utgöres av *ränta* å anläggningsskapitalet, har styrelsen icke någon från rådet synnerligt avvikande mening. Styrelsen anser nämligen, att vid avmätande av taxans lämpliga storlek hänsyn bör tagas till det förhållandet, att kapital nedlagts i banor av liten eller ingen bärkraft. Då det emellertid måste vara förenat med alltför stor godtycklighet och obeständighet att, med utgångspunkt från de olika banornas grad av bärighet, vilken undergår förskjutningar och för övrigt svårigen kan fullt objektivt kalkyleras, fastställa storleken av ifrågavarande kapital, har styrelsen sökt och funnit en enklare och mera rationell samt

fullt koncis metod för avgränsning av det kapital, från vars förräntning under vissa förhållanden kan bortses. Styrelsen har härvid velat utgå från det investerade kapitalets faktiska natur av antingen lånemedel, som föranleda årliga statsutgifter för förräntning, eller av skattemedel och trafiköverskottsmedel, som, sedan de en gång gjorts, ej föranleda dylika kostnader. Det är härvid väl att märka, att sistnämnda kapital är större än det kapital, som hittills finnes nedlagt i vad rådet synes förstå med kulturbanenät med dess imaginära gränser, och att styrelsen alltså såtillvida utgår från för närvarande minst lika gynnsamma förutsättningar för en låg taxa, som vad rådet gör.

Emellertid yrkar rådet, att statsbudgeten skall belastas med även *driftkostnaderna* å banor, som byggts för landets uppodling och försvar, nämligen till den del, varå täckning ej vinnes genom banornas andelar av trafikinkomsterna, och rådet anser detta vara en naturlig slutsats med hänsyn till dels de motiv, som föranlett banornas byggande, och dels till att rimlig förhoppning om banornas bärighet ej kunde finnas. Enligt styrelsens uppfattning grundas dock denna slutsats på en oriktig premiss angående norrlandsnätets natur, varjämte en lucka i bevisföringen finnes, då rådet icke tagit hänsyn till den stora inverkan på äldre och mera givande stambanelinjers trafik och ekonomi, som järnvägsnätets tillbyggnad medför.

Av vad järnvägsrådet anfört torde få anses framgå, att rådet, när det utan närmare motivering föreslagit, att gränsen mellan de ifrågasatta affärs- och kulturbanenäten skall förslagsvis sättas vid Bräcke, alternativt Långsele, och Mora, uppfattat samtliga banor norr om nämnda stationer — utom malmbanan — såsom saknande rimlig utsikt att inom överskådlig tid kunna förränta sig, »även om de byggts och skötts efter fullt affärsmässiga metoder», varmed rådet torde ha avsett sådant byggnadssätt och sådana taxer och trafikeringsförhållanden, som tillämpas vid enskilda trafiksvaga järnvägar. Så gott som samtliga järnvägar i de fyra nordligaste länen skulle sålunda enligt rådets betraktelsesätt vara kulturbanor utan utsikt till förräntning. Rådet har emellertid uraktlåtit att närmare undersöka förhållandena och att analysera orsakerna till det svaga ekonomiska resultat, som övre Norrlands järnvägar enligt den förda statistiken uppvisa.

Det är då att märka, att banornas bristande förräntning och driftsförluster icke föranledas av trafikens obetydliga omfattning. Av i omstående not¹⁾ intagna tablå framgår nämligen, att de norrländska järnvägarna i avseende på trafikomfattning äro till största delen av sin längd fullt jämförbara, väl icke med de stora och för samfärdseln mest betydelsefulla enskilda järnvägarna, men med det stora flertalet enskilda järnvägar i södra och mellersta Sverige. Man torde härav vara berättigad draga den slutsatsen, att flertalet banor i övre Norrland skulle liksom ifrågavarande enskilda järnvägars flertal kunna lämna en någorlunda tillfredsställande avkastning, om samma låga löner och samma höga taxor tillämpades som vid sagda enskilda järnvägar, vilka som bekant i regel ha lägre löner och högre taxor än de stora enskilda järnvägarna, och om det vidare vid bestämmande av banornas trafikeringssätt och standard bortsåges från den landsviktiga betydelsen av goda förbindelser till landets avlägsna norra provinser samt slutligen vid taxesystemets byggnad bortsåges från den icke blott för Norrland utan lika mycket för mellersta och södra Sverige tvingande angelägenheten att tillämpa sådana låga taxor i fjärrdistanstrafik, som krävas t. ex. för mellersta Sveriges järnindustri i fråga om träkol och för södra Sveriges upptrakter av spannmål, mjöl, rotfrukter, handelsvaror m. m.

¹⁾ Jämförelse mellan trafikens omfattning vid statsbanedelar norr om Bräcke, resp. Mora (exkl. malmbanan) och vid landets samtliga enskilda järnvägar åren 1920—1922. (Forts.)

Det norrländska nätets svaga ekonomiska resultat bero sålunda endast till en del på banornas karaktär av kulturbanor — en karaktär, som är utmärkande för många järnvägar även i södra och mellersta Sverige och som särskilt starkt framträder under det första stadiet efter en järnvägs utbyggnad — men huvudsakligen därpå, att norrlandsbanorna, oaktat deras vida mindre trafik än de södra statsbanornas, ha personal med enahanda — och till och med på grund av dyrortsförhållanden högre — lönekostnader och en taxa, som på grund av norrlandstariffens låga läge å långa distanser är genomsnittligt lägre. Det skulle ock vara förvånande och stridande mot all järnvägsekonomisk erfarenhet, om alla järnvägar skulle med nödvändighet vara oräntabla och länge förbli så i en landsända med övre Norrlands befolkningsstock, uppgående i de fyra nordligaste länen till cirka 800,000 personer, och med denna landsändas till vissa områden starkt koncentrerade och raskt framåtgående näringsliv.

Rådet synes utgå från, att man genom ett bokföringsmässigt avskiljande av vissa bandelars kapital, inkomster och utgifter också kan få ett fullt nöjaktigt begrepp om, vilket inflytande dessa bandelars tillkomst haft på utfallet av statsbanornas ekonomiska slutresultat. Så är emellertid, som redan statsbaneekonomikommisionen utförligt visat, alls icke fallet. Man får ej förbise, att varje ny järnväg, som bygges som fortsättning på en äldre, tillför denna ökad trafik och ökade inkomster. Till belysning av norrländsnätets trafikökande betydelse för det södra nätet må anföras, att å linjen Ånge—Bräcke, närmast söder om den tills vidare godtyckligt antagna skärningspunkten mellan det norra s. k. kulturbanenätet och det södra s. k.

(Forts. å not.)

Personkm + tonkm pr bankilometer:	Å r 1920			Å r 1921			Å r 1922		
	Ban- längd km	Per- sonkm	Ton km	Ban- längd km	Per- sonkm	Ton km	Ban- längd km	Per- sonkm	Ton km
		pr bankm i tusental			pr bankm i tusental			pr bankm i tusental	
Över 300 000									
Norrländska statsbane- linjer.....	145	152	241	—	—	—	—	—	—
Enskilda järnvägar	2 314	236	373	1 504	240	237	936	179	445
200 000—300 000									
Norrländska statsbane- linjer.....	911	95	131	145	139	159	382	ej uträkn.	144
Enskilda järnvägar	1 255	125	107	1 110	168	81	1 599	167	87
100 000—200 000									
Norrländska statsbane- linjer.....	—	—	—	911	85	91	678	ej uträkn.	87
Enskilda järnvägar	3 782	78	65	3 272	92	49	3 207	83	60
50 000—100 000									
Norrländska statsbane- linjer.....	678	36	33	462	31	32	491	ej uträkn.	33
Enskilda järnvägar	1 526	40	40	2 393	47	30	2 606	41	34
Under 50 000									
Norrländska statsbane- linjer.....	—	—	—	216	26	23	216	ej uträkn.	19
Enskilda järnvägar	520	22	15	1 157	22	13	1 113	20	16

affärsbanenätet, år 1920 framfördes 217 000 resande och 451 000 ton gods, vilken förhållandevis betydande trafikström i sin helhet gick från eller till det norra nätets banor. Det nedsättande inflytande på statsbanornas ekonomi, som norrlandsnätet utövar, kan därför icke till storleken fixeras på det sätt och är icke heller så stort, som rådet synes mena.

Att bygga eller förvärfva i och för sig oräntabla banor kan för en huvudbana vara ur järnvägsekonomisk synpunkt önskvärt, därom lämnar ock de enskilda järnvägarnas historia många bevis. Det enskilda dalanätets uppkomst och gruppering kring två huvudleder företer sålunda exempelvis vissa analogier med norrlandsnätets uppbyggnad.

I det tillägg till yttrandet, som rådet i anledning av föredragandens promemoria beslutat, framlyser ock en viss insikt, att möjligen icke samtliga banor norr om Bräcke — utom malmbanan — och Mora äro att hänföra till ett kulturbanenät i den mening rådet tänker sig detta. Rådet anför nämligen: »Om det kan ha funnits något skäl för, att ett bestående affärsbanenät borde ekonomiskt stödja en utvidgning av detta nät inom bebodda områden, som rimligen kunde förväntas få den utveckling, att de skulle kunna bära upp de nyanlagda järnvägarna, så är detta skäl alldeles icke giltigt, när utvidgningen av järnvägsnätet börjat sträcka sig till provinser, som praktiskt sett äro mer eller mindre obebodda, och vilkas höjande till ekonomiskt bärkraftiga trafikområden måste betecknas som tämligen utsläslöst».

Rådet torde här syfta på den norra delen av inlandsbanan och vissa tvärbanor i övre Norrland enligt det åren 1916—1917 fastställda järnvägsbyggnadsprogrammet. Emellertid framgår av gjorda utredningar, att icke ens dessa banor så helt ha den karaktär av ödebygdslinor, som rådet synes mena. Styrelsen vill dock icke förneka, att berörda järnvägsbyggnadsprogram rymmer en — dock ännu icke påbörjad — bandel av huvudsakligen strategisk natur och i övrigt vissa bandelar, som gå genom områden med starkt begränsade utvecklingsmöjligheter. Ett fränkskiljande till ett kulturbanenät av de övre Norrlands järnvägar, som ur järnvägsekonomisk synpunkt helt sakna berättigande, skulle likväl komma att omfatta endast en relativt mindre banlängd, vars fränkskiljande till ett kulturbanenät icke skulle kunna öva något så stort inflytande på resultatet av statsbanaffären i övrigt, att därmed kunde följa någon nämnvärd inverkan på statsbanetaxans byggnad.

Av anförda skäl finner styrelsen, att rådet teoretiskt sett icke haft fog för sitt uppställda krav på finansiell klyvning av statsbanenätet. Rådets slutsats i berörda del och rådets tillämpning av sin gjorda slutsats vila i det väsentliga på missuppfattade och oriktiga premisser rörande norrlandsbanornas karaktär och möjligheten att rättvist redovisa de ekonomiska slutresultaten för skilda delar av den odelbara ekonomiska enhet, som statsbanorna faktiskt äro.

Icke heller kan enligt styrelsens mening rådets krav på *avskrivning av viss del av det under åren 1915—1922 i statsbanorna investerade kapitalet* anses sakligt motiverat, och detta redan enär enligt rådets egna beräkningar järnvägskapitalet i dess helhet är bokfört till ett belopp, som ligger väsentligt under dess nuvarande värde. Det är icke heller visat, att statsbanekapitalet ej skall kunna även utan sådan nedskrivning förräntas, om statens järnvägar få vid behov för sin inkomstekonomi tillämpa högst det taxeläge, som finnes erforderligt vid de stora och för den allmänna samfärdseln mera betydelsefulla enskilda järnvägarna. Det kan enligt styrelsens uppfattning då icke vara riktigt att, utan hänsyn till storleken av den avkastning, som kan uppås vid hållande av landets allmänna taxenivå, på skattebetalarna överflytta

förräntningen av en del av statsbanekapitalet, vilket bleve följden av berörda avskrivning.

Rådets yrkande, att *vid järnvägstatxans uppgörande hänsyn icke skall tagas till viss del av personalkostnaderna*, vilar slutligen på rådets uppfattning, att personalen av riksdagen tilldelats en icke affärsmässig överbetalning. Styrelsen får erinra, att statsbanepersonalens löneförmåner även före kriget varit något bättre än de vid de bäst betalande enskilda järnvägarna utgående löneförmånerna, och att genom de under de senare riksdagarna företagna nedskärningarna av grunderna för dyrtidstillägg reallönerna för stora personalgrupper vid statens järnvägar undergått avsevärd reduktion från sina maximilagen under krisåren. Styrelsen saknar därför i härvarande sammanhang anledning ingå på en i och för sig synnerligen vansklig prövning, hur stor en eventuell överbetalning av personalen kan med hänsyn till samtliga inverkande förhållanden anses vara. Visst är emellertid, att man vid frågans bedömande måste räkna med flera faktorer än dem rådet tagit upp i sin förenklade problemställning, bland annat den att lönerna vid statens järnvägar utgå enligt bestämmelser, som numera likformigt gälla för flertalet av statens verk.

Styrelsen torde vid uppgörande av förslag till taxa icke kunna underlåta att taga hänsyn till de faktiska kostnaderna. Ett frikallande härifrån lär nämligen icke kunna uppnås på annan väg än den av rådet som riktigast betecknade, att överbetalningen gäldas genom ett särskilt anslag. Emellertid torde icke någon sannolikhet finnas för, att riksdagen, samtidigt som den beviljade vissa löneförmåner, skulle vara villig att genom särskilt anslag framlåta, att dessa löneförmåner vore ur affärssynpunkt omotiverade. Även om en överbetalning av personalen, vilken i så fall också torde vara av övergående natur, verkligen skulle föreligga, så kan sålunda icke den av rådet anvisade åtgärden anses praktiskt möjlig.

Det teoretiska underlaget för rådets förslag till reducering av de faktorer, som äro avgörande för taxenivån, har härmed av styrelsen granskats och kan icke av styrelsen anses som bärkraftigt. Några berättigade anspråk på en reduktion av grunderna för en rationell taxa i enlighet med rådets förslag kunna därför med bibehållande av kravet på affärsmässighet icke framställas. Skulle det oaktat grunderna sänkas, så att en taxereduktion i antydd riktning genomfördes, så skulle den svårigen kunna undgå att i sak, om också icke i form, få en viss karaktär av att vara åstadkommen genom statsanslag eller statssubvention åt statsbanan och dess trafikanter. Härvid uppstår då frågan, om ett sådant understöd kan vara *sakligt sett* berättigat, varvid får beaktas, att en tillämpning av rådets kalkylationsgrunder skulle nedbringa statsbanornas driftöverskott med omkring 30 miljoner kronor och, till last för skattebetalarna, reducera detsamma så, att avkastningen på det till omkring en miljard kronor uppgående statsbanekapitalet skulle komma att utgöra endast en bråkdel av en procent.

Under förutsättning att ett lands samtliga järnvägar av någon betydelse äro samlade i ett statsbanenät kan man diskutera lämpligheten att sänka tarifferna så lågt, att endast driftkostnaderna täckas av trafikinkomsterna, men ingen väsentlig avkastning erhålles å kapitalet. Räntekostnaden å i statsbanorna bundna statslån komme i så fall att påföras landets skattebetalare, och i gengäld finge landets samtliga invånare gagn av taxans låga läge.

Emellertid föreligger ju icke nämnda förutsättning i vårt land, som tvärtom har närmare dubbelt så många kilometer enskilda järnvägar som statsbanor. Även i ett sådant fall kan det möjligen befinnas ändamålsenligt och berättigat att medelst skattemedel förbättra taxeläget, om detta visar sig absolut

nödvändigt, men statshjälpen synes i så fall böra — i analogi med skattepolitiken i övrigt — i första hand komma de kommunikationsföretag till godo, som på grund av förhållandena eljest måste ha de högsta taxorna, eller ock, på sätt representanterna för svenska järnvägsföreningen i deras yttrande ifrågasatt, utgå i form av statsbidrag för restitution av fraktkostnader för vissa varuslag. Att åter i enlighet med den enligt styrelsens uppfattning verkliga innebörden av rådets förslag bevilja statsunderstöd i form av affärsmässigt ej betingade fraktnedsättningar till trafikanterna vid de järnvägar — statens — som ha och för framtiden avses skola få den lägsta i landet tillämpade järnvägstaxan, kan enligt styrelsens mening omöjligt vara förenligt med en sund och rättvis taxe- och skattepolitik.

Orättvisan gent emot de enskilda järnvägarnas trafikanter vore så mycket större, som de enskilda järnvägarnas flertal — på ungefär samma sätt som norrlandsnätet — bildar tillflöden till statens stambanor. Redan av det förhållandet, att omkring hälften av statsbanornas godstrafikinkomster härrör från samtrafik, framgår med all önskvärd tydlighet, att det södra nätets stora trafik och de enligt rådets mening därav orsakade förutsättningarna för en taxesänkning vid ett isolerat affärsbanenät väsentligast bero på den genomförda utbyggnaden av ett vitt förgrenat privatbanenät. Detta nät har åstadkommit genom mycket betydande uppoffringar av kommuner och enskilda, och nätets biljett- och fraktavgifter måste, på grund av trafikens begränsade omfattning, i regel hållas vid en nivå, som ligger högre och i de flesta fall mycket högre än den nu och tidigare tillämpade statsbanetaxans nivå. De enskilda järnvägarna och deras trafikanter synas då med fog kunna kräva, att statsmakterna åtminstone icke skola åsätta sådana affärsmässigt ej betingade låga taxor å statens järnvägar, att de enskilda järnvägarna och deras trafikanter därigenom bliva direkt eller indirekt lidande.

Utom det angivna resultatet av synnerligt orättvist fördelade fraktkostnader för olika landsdelar skulle de av rådet föreslagna åtgärderna för åstadkommande av en taxesänkning medföra andra menliga följder av allvarlig art.

Norrland och Norrlands befolkning skulle sålunda komma att genom de årliga anslagen för järnvägsdriftens upprätthållande framstå som direkt tagande understöd för upprätthållande av sitt kommunikationsväsen. Att härigenom stark misstämning skulle skapas mellan olika landsdelar ligger i öppen dag.

Järnvägsrådet lägger vikt vid tanken, att ett ekonomiskt avskiljande av det norra nätet och de härav orsakade årliga anslagen till driftens upprätthållande skulle föranleda riksdagen att med större varsamhet bevilja anslag till oräntabla järnvägsbyggnader. Styrelsen, som i likhet med herr von Sneidern i dennes reservation finner, att känslan för förbättrande av Norrlands kommunikationer och åvägbringande av i någon mån ökad utjämning mellan landets inbyggare med avseende på deras tillgång på kommunikationer är stark hos statsmakterna, anser ovisst, om anslagsbrosen skulle fullt fungera på avsett sätt, även om styrelsen naturligtvis ej vill bestrida, att förekomsten i budgeten av en titel »anslag till täckande av driftförluster vid kulturbanor» eller någon liknande skulle avskräcka mången från att rösta för åtgärder, ägnade att i framtiden öka denna anslagstitels belopp.

Det kan dock icke anses obetingat behöva förhålla sig så eller över huvud taget verkligen förhålla sig så, som rådet menar, att viktiga järnvägspolitiska avgöranden träffas under mycken osäkerhet och bristande ekonomisk beräkning. Järnvägsstyrelsen har sedan länge funnit angeläget, att alla från styrelsen härrörande förslag till åtgärder av järnvägspolitisk natur skola vara åtföljda av ingående och allsidiga beräkningar, och järnvägsstatistiken är så uppställd, att den ger fackmannen nödigt statistiskt material härför.

Vad särskilt angår de nya järnvägsbyggnader, som under senare år beslutats, har av de till riksdagen överlämnade handlingarna otvetydigt framgått och även i de kungl. propositionerna utsagts, att järnvägarna icke blott skulle bliva oräntabla utan även medföra driftförluster. Då härtill kommer, att järnvägsstatistiken år för år lämnar för praktiskt behov tillfredsställande besked om de ekonomiska resultaten vid olika i statsbanorna ingående bandelar och alltså även om driftförlustens statistiskt beräknade storlek vid norrlandsnätet, så bör icke kunna sägas, att statsmakternas beslut om byggande av oräntabla banor behöva fattas under bristande insikt om den järnvägs-ekonomiska innebörden därav, eller att så sker.

Styrelsen vill på intet vis söka undandölja det faktum, att Norrland och Norrlands befolkning otvivelaktigt ha kommit att i kommunikationshänseende intaga en så till vida gynnad ställning, som landsdelens icke blott stambanor utan även bibanor blivit hittills byggda som statsjärnvägar, för vilka befolkningen ej haft annan kostnad än för anskaffande av mark, vartill kommer, att landsdelens trafikordningar blivit bättre och dess järnvägstaxa blivit lägre, än om, såsom i mellersta och södra Sverige, bibanornas byggnad överlätits åt det enskilda initiativet. Detta har emellertid, på sätt nedanstående tablå anger, under den tid det s. k. kulturbanenätet från början av 1880-talet utbyggts och intill år 1916, icke haft till följd någon mera märkbar försämring av hela statsbaneaffärens ekonomiska slutresultat.

Å r	Banlängd vid periodens slut	Härav järnvägar, som rådet föreslår skola räknas till »kulturbanenätet»	Statsverkets räntekostnad för statslån, som använts för statsbanebyggnader m. m.	Statens järnvägars nettoinkomst	Statsverkets vinst eller förlust av statsbane-driften efter avdrag av låneräntekostnaden
	Kilometer		I medeltal per år milj. kronor		
1876—1880	1 956	71	5·52	5 11	— 0·41
1881—1885	2 385	317	6·97	7·53	+ 0·56
1886—1890	2 613	461	7·80	6·32	— 1·48
1891—1895	3 269	909	8·98	7·11	— 1·27
1896—1900	3 864	972	9·52	12·86	+ 3·34
1901—1905	4 214	1 014	10·94	12·77	+ 1·83
1906—1910	4 487	1 060	12·85	12·31	— 0·54
1911—1914	4 853	1 371	15·55	20·89	+ 5·34
1915—1916	5 022	1 455	18·04	26·08	+ 8·04

Från norrlandsbanornas inverkan på statsbanornas affärsresultat under de alldeles onormala förhållanden, som rådde under de krisåren och de senast passerade nyformningsåren, torde man kunna bortse, då det nu gäller att blicka framåt, och järnvägsstyrelsen vill därför beträffande norrlandsnätets framtida inflytande blott erinra, vad styrelsen tidigare anfört, nämligen att styrelsen förväntar sig med ett försiktigt handhavande av utgifterna och med avmätande av taxan efter landets genomsnittliga järnvägstaxenivå kunna även vid en måttlig trafikrörelse för framtiden liksom för tiden före 1916 erhålla ungefärlig och genomsnittlig täckning av åtminstone räntan på det lånekapital, som finnes insatt i statens järnvägar som en ekonomisk enhet betraktade.

Det må dock härvidlag ytterligare erinras, att, om man, när 1916—1917 års stora nybyggnadsprogram antogs i riksdagen, på grund av statsbanornas

då tillfredsställande ekonomiska läge syntes kunna räkna med sannolikheten, att de årliga trafik- och inkomstökningarna från det äldre nätet skulle kompensera de driftförluster, som i framlagda beräkningar motsågos för de nya banorna, så torde helt visst de numera inträdda förändringarna i det järnvägsekonomiska för att ej säga hela det allmänna ekonomiska läget i landet komma att föranleda en motsvarande uppmärksamhet och hänsyn. Den nya ekonomiska situationen torde säkerligen komma att tillsvidare föranleda en långsammare takt i det norrländska järnvägsbygget, och styrelsen anser alltså för sin del icke, att det skall behövas den direkta pekpinne, som rådet för detta syfte anser nödig i form av särskilda anslag för täckande av ränte- och driftförluster på ett avgränsat norrlandsnät.

Med hänsyn till önskvärldheten av en sänkning av järnvägstaxan i landets södra delar kan visserligen den av järnvägsrådet hysta uppfattningen vara förklarlig, att statsmakterna böra för framtiden starkare begränsa landets uppoffringar för nätets fortsatta utbyggnad i Norrland, men styrelsen anser icke härför nödigt, att principerna för vårt statsbanenäts byggnad och förvaltning ändras. Målet kan utan tvivel nås redan genom en klok och försiktig tillämpning av de principer, som tidigare blivit i praktiken följda. Under mer än fyrtio års järnvägsbyggnad har nämligen, om än icke direkt uttalad, den principen dock i själva verket tillämpats, att i mån som trafikens ökning å äldre linjer förbättrat dessas ekonomi, så ha de stigande affärsvinsterna disponerats för dels taxans successiva sänkande, absolut sett eller relativt den allmänna prisnivån, dels järnvägsnätets utsträckning till landsdelar med mindre goda förutsättningar för ett rikt näringsliv, och dels höjande av järnvägsväsendets standard. Styrelsen skulle finna det mycket olyckligt, om denna i stort sett välsignelsebringande statsbanepolitik nu övergäves för att lämna rum för en annan politik med en trängre syn på landets kommunikationsproblem.

Styrelsen övergår härefter till rådets yttrande beträffande *förhållandet mellan statens järnvägars taxa och de för de enskilda järnvägarna erforderliga taxorna*. Rådet anser, att, om statsbanorna på grund av sin högre trafikintensitet förmå hålla en lägre taxa än de enskilda järnvägarna, så böra de också göra det. Detta är även styrelsens uppfattning, men då böra också kostnaderna för statens järnvägar beräknas på samma sätt som kostnaderna för de enskilda järnvägarna. Så önskar emellertid rådet icke räkna såsom i det föregående visats, utan har rådet beräknat avsevärt reducerade drift- och räntekostnader och detta vid ett isolerat södra nät. Att en dylik reduktion i själva verket skulle innebära en teoretiskt oberättigad och en sakligt ur flera synpunkter olycksbringande form av subvention av skattemedel åt statsbaneaffären och dess trafikanter, som komme att sakna motsvarighet vid de enskilda järnvägarna, har styrelsen i det föregående sökt klarlägga. Den verkliga frågan gäller då, om det kan vara berättigat att sänka statsbanetarifferna avsevärt under den nivå, som kräves vid de stora och för samfärdseln betydelsefulla banorna, därest en sådan sänkning kan åstadkommas endast genom att man avstår från en större eller mindre del av förräntningen å statsbanekapitalet och av täckningen för de faktiska driftkostnaderna. En så formulerad fråga torde ej med fog kunna besvaras annat än i princip nekande. Ej heller torde kunna göras gällande, att ett och samma taxeläge verkar mera tryckande och hämmande på näringslivet, om det tillämpas vid statens järnvägar, än om det tillämpas vid de stora och för den allmänna samfärdseln mest betydelsefulla enskilda järnvägarna.

Järnvägsrådet anser vidare, att frågorna om lämpliga taxor vid statens och vid enskilda järnvägar ej böra sammankopplas, utan bedömas enligt

uppträdande förutsättningar vid varje särskild järnväg. Styrelsen anser emellertid naturligt och rimligt, att frågan om taxeläget vid enskilda järnvägar och statens järnvägar verkligen kan, vid tillfällen då för statens järnvägars inkomstekonomi så kräves, få givas sådant sammanhang, som inom affärslivet obestridligt alltid råder beträffande avsättningsvillkorens reglerande efter en gemensam prisnivå för producenter inom samma verksamhetsgrenar. Styrelsen finner det därför ur vanlig affärssynpunkt riktigt, att taxeläget vid de stora enskilda järnvägarna bör så till vida få vara normerande för taxeläget vid statens järnvägar, att det sättes som den *övre gräns*, som taxan vid statens järnvägar får intaga, när så fordras, för samtliga utgifters täckande.

Rådet har även berört *vissa gemensamhetsförhållanden* mellan statens järnvägar och enskilda järnvägar och uttalat, dels att de enskilda järnvägarnas behov av högre avgifter i samtrafik borde kunna tillgodoses genom fastställande av en beräknad högre väglängd eller genom någon liknande metod, varigenom en formellt enhetlig taxa kunde upprätthållas, dels att staten kunde visa viss hänsyn till de enskilda järnvägarnas ekonomiska svårigheter, exempelvis vid en fördelning av gemensamma kostnader. Det vill härav synas, som skulle järnvägsrådet, samtidigt som det påyrkar en finansiell klyvning mellan olika delar av statens eget järnvägsnät, icke vilja fullt vidhålla den affärsmässiga avgränsning mellan statens och de enskilda järnvägarnas ekonomiska verksamhet, för vars fullständigare genomförande styrelsen särskilt under det senaste årtiondet sökt verka, och som även statsbaneekonomikommisionen har framhållit som ett för statsbaneaffären viktigt ekonomiskt krav.

Styrelsen måste emellertid taga bestämt avstånd från tanken, att gemensamhetsförhållanden skola principiellt ordnas efter sådana linjer, att statens järnvägars affärsintressen ej bliva vederbörligen tillgodosedda. En förutsättning för att vid samtrafikens nyordning de enskilda järnvägarnas behov av större fraktandelar än statens järnvägars skall få tillgodoses genom beräkning av större väglängder måste därför enligt styrelsens mening vara, att denna beräkningsmetod i samtrafik med järnvägar, som tillerkännas vägförlängning, icke medför minskning av de statsbanornas fraktandelar, som erhållas i samtrafik med järnvägar, som icke ha vägförlängning. Styrelsen vill emellertid, för undvikande av missförstånd, i detta sammanhang erinra, att styrelsen i många fall ser sig ställd inför nödvändigheten att vid ordnande av vissa lokala gemensamhetsförhållanden, såsom beträffande begagnande av gemensamma stationer, med stöd av givet kungl. bemyndigande efterskänka vad annars skäligt kunde vara av statens järnvägars rätt till ersättning från ekonomiskt svagt ställda enskilda järnvägar.

Såväl i motiveringen som i gjorda yrkanden, nämligen § 1, mom. 3, och § 5 har rådet gjort uttalanden, som innebära ett mer eller mindre klart formulerat *klander och misstroende mot järnvägsstyrelsens och statsmaktens verksamhet* i vad rör dels kapitalinvesteringen i statens järnvägar och dels järnvägsdriftens ekonomiska handhavande. Enligt rådets uttalande skulle sålunda en mycket allmän uppfattning råda, att särskilt under perioden 1915—1922 fått göra sig gällande inom statens järnvägar en tendens till en förstklassighet i utrustningen av järnvägarna, som icke vore tekniskt nödvändig och icke ekonomiskt berättigad. Stora svårigheter mötte emellertid att uppskatta storleken av kapitalets överinvestering, helst som härvid subjektiva omdömen nödvändigt måste spela in. Berörda överinvestering vore icke heller av den storlek, att dess fränkskiljande krävdes för uppbyggande av den nya taxan. I annat sammanhang inskärpes kravet på driftkostnadernas nedbringande och tillbakahållandet av kapitalutgifter.

Med åberopande av endast en allmän uppfattning — utom ett missförstånd, till driftsförhållandena hänförligt yttrande av järnvägsstyrelsen — har rådet framfört en generell anmärkning mot järnvägsstyrelsens och statsmakternas förfoganden beträffande särskilt statsbanornas utrustning. Styrelsen kan ej underlåta att erinra, att prövningen i dylika frågor är underställd andra organ, vilka ha tillfälle att ingående granska järnvägsstyrelsens förslag till kapitalinvesteringar och sättet för deras användning. I övrigt saknar styrelsen anledning ingå i annat svaromål på så allmänt hållna anmärkningar än med en försäkran, att ingen överkapitalisering av praktisk betydelse för taxan har blivit gjord — något som också rådet självt synes vilja antaga — eller med den ordning, som finnes stadgad för nya kapitalinvesteringar, lär kunna komma att göras, och att styrelsen söker efter bästa förmåga genomföra och vidmakthålla kostnadsbesparande driftinskränkningar och dylikt, men att hänsyn härvid även måste tagas till trafikanternas berättigade intressen och statsbanans allmänna samhällsuppgifter.

Beträffande *förräntningskravet under olika konjunkturer* har järnvägsrådet tillstyrkt, »att affärsbanenätets taxa, utan hänsyn till konjunkturväxlingarna, hålles konstant och vid en nivå, som möjliggör att i genomsnitt full förräntning uppnås, samt att alltså under nuvarande förhållanden taxan anpassas efter ett med hänsyn till den rådande lågkonjunkturen nedsatt förräntningskrav».

Mot detta principuttalande har styrelsen ingen annan erinran, än att framför ordet »konjunkturväxlingarna» bör i enlighet med rådets motivering inskjutas orden »de tillfälliga».

Svårigheterna för en riktig tillämpning av den uppställda principen äro emellertid betydande, då det för de nationalekonomiska och statistiska vetenskaperna icke är och icke kan vara möjligt att närmare bedöma konjunkturkurvas framtida förlopp. Rådet har vid jämförelse mellan vissa av 1913 och 1923 års trafiktal ansett sig kunna fastställa, att 1923 års trafik uppgick till endast 90 procent av 1913 års trafik. Rådet har emellertid icke närmare analyserat trafikalen. I själva verket måste 1923 års trafik, även om hänsyn toges till den ökade statsbanelängden, anses i det hela ungefär jämvärdig med 1913 års trafik.

Rådet har ytterligare räknat med, att ett återinträdande av normala konjunkturer skulle medföra en ökning av 1923 års trafik å statens järnvägar med minst 30 procent, vilket emellertid skulle betyda endast 17 procent högre trafik än år 1913. Någon motivering för berörda procentiska stegring har rådet icke anfört, och någon sådan kan måhända icke heller lämnas. Styrelsen saknar anledning att här närmare ingå på den mycket svårbedömda frågan, vilken plats år 1923 intar i en framtida konjunkturkurva, men styrelsen vill dock redan nu ha uttalat, att en genomsnittlig trafikstegring under närmast följande period med 30 procent över 1923 års trafik måste synas mycket optimistisk. Rådet skulle måhända icke heller själv ha vågat utgå från en så stark ökning, om rådet beaktat, att den verkliga storleken av 1923 års trafik, bortsett från viss genom motortrafikens tillkomst avledd, i inkomsthänseende föga betydelsefull trafik, ungefär motsvarade 1913 års trafik. Härpå tyder nämligen, att rådet anser, att den nya taxan bör byggas på antagandet om en genomsnittstrafik, liggande endast 17 procent över 1913 års trafik. Denna senare beräkning är enligt styrelsens sätt att se mera sannolik och bättre ägnad att läggas som underlag för bestämmande av den nya taxans nivå. I varje fall anser styrelsen icke välbetänkt och klokt att diskontera en möjlig framtida större trafikökning, som vore den ett säkert mått för den mera normala trafikrörelse, enligt vilken statens järnvägars inkomstekonomi bör på förhand kalkyleras.

Beträffande *ersättningen för posttrafik* tillstyrker järnvägsrådet, att densamma, under iakttagande av vissa inskränkningar, väsentligen grundas på den princip om tariffdifferentiering efter den olika bärkraften hos olika trafik, på vilken järnvägstaxan i öfrigt är och måste vara byggd.

Den synpunkt rådet här anlagt på frågan är enligt styrelsens uppfattning riktig. Att styrelsen icke tidigare framhållit densamma såsom ledande huvudprincip beror bland annat därpå, att det möter vissa svårigheter att med denna utgångspunkt rent siffermässigt fastställa ersättningens storlek.

Av de skäl, som ovan blivit anförda, nödgas styrelsen i stort sett och med undantag från de punkter, beträffande vilka styrelsen anmält sin med rådet samstämmade uppfattning, avstyrka det av järnvägsrådet framlagda förslaget.

Styrelsen övergår härefter till redogörelse för sin egen uppfattning i den föreliggande frågan om lämpliga premisser vid uppbyggande av en ny taxa och skall härvid först behandla frågan om storleken av det kapital, vars förräntning vid taxesättningen bör eftersträvas.

Styrelsen kan härvid icke finna, att något inträffat, som skulle göra det nödvändigt att frågå riksdagens år 1918 uttalade, av rådet anförda direktiv. Styrelsen anser sålunda, att ur principiell synpunkt statens järnvägar böra icke blott bära sina egna driftkostnader utan även lämna förräntning på det i statsbanorna såsom helhet betraktade nedlagda kapitalet, dock att undantag från denna regel må kunna göras under extraordinära förhållanden.

Aven under normala tider uppvisar emellertid konjunkturkurvan i viss mån regelbundna svängningar, av vilka följer en varierande storlek av trafiken samt av trafik- och nettotinkomsterna. Styrelsen avser icke och har aldrig avsett, att taxeändringar böra vidtagas för att neutralisera verkan av dessa variationer, så att en konstant avkastning skulle uppnås, utan bör taxan, om eller sedan ett stabiliserat prisläge nåtts, bli konstant och höjas eller sänkas, först sedan tillräcklig erfarenhet vunnits, att ett varaktigt behov av taxeändring föreligger.

Vid dylik avvägning av taxan komma de olika årens nettotinkomster att gruppera sig kring en viss medelinkomst, och är det i första rummet angeläget, att det fastställs, på vilket kapital denna eftersträfvade medelnettoinkomst bör utgöra förräntning. Styrelsen anser det stå i god överensstämmelse med riksdagens direktiv, om berörda kapital för närvarande, med hänsyn till tidernas karaktär, sättes ej oväsenligt lägre än hela statsbanekapitalet. Dock bör enligt styrelsens mening genomsnittlig förräntning under nu rådande, icke krisartade konjunkturer kunna krävas på den del av statsbanekapitalet, som investerats av lånemedel, varvid vinnes, att statsverkets årliga räntekostnader för statens järnvägar bli bestridna av järnvägarnas trafikanter och icke komma att till någon del belasta skattebetalarna. Som kapital, på vilket genomsnittlig förräntning under närmast kommande tid må eftersträvas, bör sålunda enligt styrelsens mening icke räknas de belopp, som investerats av skattemedel och trafiköverskottsmedel, vilka, sedan under år 1923 ett betydligt belopp återbetalts av disponibla rörelsemedel, alltjämt utgöra omkring en femtedel av totalkapitalet. Enligt vad erfarenheten från förfluten tid med stabila taxeförhållanden ger vid handen, torde en taxa, som bygges på ett sålunda begränsat förräntningskrav — förutsatt att kalkylerna vid taxans uppgörande hålla streck — giva en nettotinkomst, som under synnerligt goda år får väntas komma att ungefär motsvara förräntning på hela statsbanekapitalet, men under ogynnsamma år kommer att mer eller mindre understiga räntan på det i statens järnvägar bundna låne-

kapitalet. Styrelsen vill emellertid erinra, att, beroende dels på järnvägsstatistikens bristande fullständighet, dels på flera andra orsaker, de ekonomiska verkningarna av en helt ny taxa icke låta sig med önskvärd noggrannhet beräknas.

I sak innebär, som styrelsen redan i det föregående antytt, det förräntningskrav, som styrelsen här preciserat i anslutning till av riksdagen givna direktiv, icke någon mera betydande avvikelse från det av järnvägsrådet — bortsett från dess yrkande om avskrivning av visst kristidskapital — förordade förräntningskravet. Till närmare belysning härav erinras, att det kapital, från vars förräntning styrelsen anser tills vidare böra bortses, överstiger 200 miljoner kronor och alltså är väsentligt större än det kapital, som finnes nedlagt i övre Norrlands oräntabla järnvägslinjers fasta anläggningar, och kommer att — under antagande att nya skattemedel icke investeras i statsbanorna — ungefär motsvaras av sistberörda järnvägslinjers kapitalvärden, först sedan de preliminärt beslutade nya järnvägsbyggnaderna i Norrland en gång framdeles, och det kanske i en ganska avlägsen tid, blivit slutförda.

För att en taxa, givande ovannämnda inkomst, må tillämpas, anser styrelsen emellertid riktigt, att som ett uppåt begränsande villkor sättes, att statsbanornas taxeläge i stort sett icke må vara högre än det taxeläge, som finnes fastställt eller i praktiken tillämpat vid de stora och för samfärdseln mera betydelsefulla enskilda järnvägarna. Skulle sålunda framdeles det nu eller tidigare icke förefintliga förhållandet inträda på grund av ett forcerat järnvägsbyggande i Norrland eller av andra orsaker, att statsbanorna för sin vederbörliga förräntning krävde en högre taxa än de stora enskilda järnvägarna, så anser styrelsen fullt rimliga skäl föreligga, att skattevägen uttages den del av drift- och räntekostnaderna vid statens järnvägar, som ej kan genom trafikinkomsterna täckas vid hållande av den taxenivå, som gäller för de stora enskilda järnvägarna.

Förestående grunder för taxenivåns bestämning vid nu närmast förestående taxereform äro enligt styrelsens uppfattning väl förenliga med de krav, som måste ställas på ett affärsföretag. Visserligen kan erinras, att ett sådant företag i regel må hava rätt att eftersträva genomsnittlig förräntning å hela sitt kapital och icke endast å lånekapitalet, men i fråga om järnvägar gäller, att den indirekta vinsten av järnvägarna är nog stor att i vissa fall motivera en annan ståndpunkt. Vid statens järnvägar torde därför kunna till en tid bortses från förräntning av insatta skattemedel, liksom i enskilda järnvägar ofta nog torde tecknas aktier utan större förhoppning om vinst eller utdelning å desamma. Berörda grunder äro jämväl enligt styrelsens uppfattning så billiga mot trafikanterna, som kan vara rättvist och befogat med hänsyn därtill, att tillämpandet av än lägre grunder skulle avlyfta en del av trafikanternas verkliga fraktkostnader för att i stället lägga lika skattebördor på alla och även dem, som icke ha någon större direkt nytta av statsbanorna.

Aven om de allmänna grunderna för taxenivån avfattas så koncist som möjligt, så möta emellertid stora svårigheter för deras omsättning i praktiken. Särskilt är detta fallet under nuvarande förhållanden, då ovisshet råder, i viken omfattning det allmänna prisläget kan anses stabiliserat och vilken utveckling världens och Sveriges näringsliv under närmaste decennium kommer att följa.

Beträffande frågan om stabilisering, inträtt, är järnvägsrådets uttalande icke alldeles fritt från motsägelser. Å ena sidan anföres, att den svenska penningpolitiken för närvarande måste anses vara inriktad på en stabilisering av det nuvarande penningvärdet, och att järnvägsekonomiska kalkyler därför för närvarande måste räkna med, att prisnivån 160 för framtiden kommer

att betraktas som den normala. Å andra sidan anföres i annat sammanhang, att vi genomgått en stark lågkonjunktur, varvid fråga uppstår, hurvida den förbättring, som inträtt under år 1923, kan anses ha fört oss upp till ett läge, som för framtiden kan gälla som ekonomiskt normalt. Åtskilligt talade enligt rådets mening för, att så icke vore förhållandet, bland annat det betydande prisfall, som under senare delen av året 1923 ägt rum för några av Sveriges viktigare exportprodukter. Rådet fann emellertid, att man kunde hoppas på, att en period, som för framtiden skulle kunna betecknas som normal, i en mängd avseenden skulle visa väsentligt bättre resultat än det sist gångna året.

Styrelsen vill erinra, att, om priset på exportprodukterna skulle fortsätta, så torde detta icke kunna undgå att öva sänkande inverkan på prisbildningen i övrigt. Skulle åter i enlighet med rådets förhoppningar en konjunkturstegring inträda, så torde samtidigt med en viss nödvändighet en höjning av prisnivån inträda. Någon säker grund för en framtida taxa lärers därför den nuvarande partiprisnivån icke kunna sägas vara.

Beträffande den framtida konjunkturutvecklingen, som ju har ett ytterst intimt samband med den framtida prisnivån, har rådet endast kunnat uttala förhoppningar. Styrelsen delar dessa, men finner det dock ytterligt svårt att med anspråk på någon större tillförlitlighet fixera de punkter på konjunkturernas utvecklingskurva, som 1923 års ekonomiska data och nuvarande konjunkturer intaga. Ett avgörande måste dock i och för taxekalkylerna träffas, och anser sig styrelsen, låt vara med något olika utgångspunkter än rådet, kunna för närvarande väga bygga en framtida taxa på det — möjligen dock alltför gynnsamma — antagandet, att statsbanornas genomsnittstrafik, mätt i trafikinkomster, evalverade efter 1914 års prisnivå, kommer att ligga omkring 15 procent — av järnvägsrådet beräknat 17 procent — över 1913 års trafik. Härvid har styrelsen, under beaktande att 1913 års trafik betecknade toppunkten av en under flera decennier uppåtgående kurva, räknat med ungefär samma trafik per invånare som år 1913 och tagit hänsyn till såväl invånarantalets ökning som statsbanenätets större utsträckning.

Det förhållandet, att varken Kungl. Maj:t eller riksdagen före år 1918 — såvitt styrelsen har sig bekant — gjort något förpliktigande uttalande angående förräntningskravet vid statens järnvägar, har skapat en viss osäkerhet inom järnvägstaxepolitiken. 1907 års järnvägstaxekommitté har bland annat förtjänsten att ha väckt frågan, om vilket förräntningskrav då kunde anses skäligt. Först 1918 års riksdag har, såsom nyss nämnts, gjort ett därefter icke återkallat eller modifierat uttalande, vilket styrelsen för sin del ansett normerande, såväl då styrelsen gått till beräkning av de behållna inkomster, som föreslagits skola upptagas i riksstater för nästkommande budgetperioder som då styrelsen vid olika tillfällen ifrågasatt vissa sänkningar av taxan.

Emellertid ha från en mångfald sammanslutningar gjorts energiska framställningar om sådana taxesänkningar, att det av riksdagen uppställda förräntningskravet icke skulle kunna iakttagas, och järnvägsrådets nu framlagda yttrande går i samma riktning. Det synes då oundgängligt, att Kungl. Maj:t, som författningsenligt äger att fastställa taxan för transporter å statens järnvägar liksom å enskilda järnvägar, träffar ett avgörande i denna viktiga fråga, på sätt ock torde varit avsett, då Kungl. Maj:t sammankallat järnvägsrådet för dryffning av förräntningskravet.

Styrelsen får under hänvisning till vad ovan anförts tillstyrka, att Kungl. Maj:t, utan avseende till vad järnvägsrådet i stridiga delar föreslagit, täcktes vid avfattande av de sålunda begärda direktiven, i principiell

anslutning till riksdagens år 1918 i taxefrågan gjorda uttalande, fastställa de grunder angående nivån för en ny taxa för transporter å statens järnvägar, vilka styrelsen ovan närmare preciserat såsom skäliga med hänsyn till de rådande tidsförhållandenas karaktär.

I en härtill fogad reservation hava överdirektören Flodin och järnvägsfullmäktigen Strömberg uttalat en i visst avseende avvikande mening.

Vid behandlingen av detta ärende hava utom undertecknade deltagit överdirektörerna Virgin och Flodin, järnvägsfullmäktige Strömberg och friherre Adelswärd samt järnvägsfullmäktigesuppleant Ekman, överingenjör Fogelmark, byråcheferna Kjellin, Åberg, Almqvist, Olofsson, Englund, Stjerna och Svensson samt verkstadsdirektören Sabelström.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM

SVEN NORRMAN

Stockholm den 9 maj 1924.

Reservation.

Undertecknade ha icke i allo kunnat ansluta oss till styrelsens uttalanden

Vad beträffar principen rörande sättet för avgränsning av det kapital, från vars förräntning under vissa förhållanden kan bortses, stå vi kvar å den ståndpunkt, åt vilken vi givit uttryck i vår reservation av den $\frac{5}{12}$ 1919 och vilken vi jämte byråchefen Ahlberg ånyo framhållit i järnvägsstyrelsens utlåtande (sid. 140) över statsbaneekonomikommisionens betänkande Del I.

Den diskussion, som sedermera vid flera tillfällen förts, och de uttalanden, som från olika håll gjorts i denna fråga, ha endast kunnat styrka oss i vår uppfattning, att den principiella grund, varpå järnvägsstyrelsen ställt sig, eller att kapitalet med hänsyn till anspråken på förräntning bör uppdelas i å ena sidan lånemedel och å andra sidan skatte- och trafikmedel, icke är rationell, och att den är möjlig att i praktiken tillämpa endast därför, att de faktiska förhållandena av omständigheternas makt kommit att bli sådana, att länekapitalet för närvarande lämpar sig att läggas till grund för en rimlig taxa. Den av järnvägsstyrelsen tidigare under ett flertal år tillämpade, av taxekommittén utvecklade och motiverade principen, att uppdelningen bör ske efter räntebärande och icke räntebärande bandelar, anse vi fortfarande vara den riktiga och den enda icke blott för närvarande utan även för framtiden i praktiken hållbara.

Emellertid är ju att märka, såsom vi redan i vår reservation av den $\frac{5}{12}$ 1919 framhållit, att, efter vilkendera av dessa grunder man än verkställer uppdelningen av kapitalet, resultatet för närvarande blir ungefär detsamma, eller att ett kapital av omkring 800 miljoner bör avkasta skulig ränta. För

närvarande leda således de båda olika utgångspunkterna i fråga om beräkandet av själva det räntepliktiga kapitalet till ungefär samma praktiska resultat.

Järnvägsrådets krav

1) att statens järnvägars taxa icke må i genomsnitt lämna större netto än som motsvarar 44 procents ränta å det i de räntebärande bandelarna, de s. k. affärsbanorna, nedlagda kapitalet,

2) att av det nya kapital, som under 1915—1918 investerats i affärsbanorna, bör avskrivas så stort belopp, som anses motsvara överbetalning över nu gällande prisnivå, och

3) att vid beräkning av avkastningen bör från driftkostnaderna avdragas s. k. icke affärsmässig överbetalning av personalen,

kunna vi icke godkänna och stå beträffande dessa punkter helt och hållet på järnvägsstyrelsens ståndpunkt.

Vad därefter beträffar driftförlusten å de icke räntebärande bandelarna, de s. k. kulturbanorna, vilken förlust järnvägsrådet föreslagit icke skola belasta affärsbananätet, kunna därom råda olika meningar, men anse vi, att, oavsett vilka principiella synpunkter därå läggas, frågan om denna driftförlust givits en betydelse, som den åtminstone för närvarande icke förtjänar.

Det är nämligen att märka, att kulturbanorna tillföra affärsbanorna en icke oväsentlig trafik och härigenom en ökad nettobehållning, som annars skulle utebli, och det synes oss finnas fullgoda skäl för att vid beräkandet av driftförlusten å kulturbanorna minska denna med nyss angivna ökade nettobehållning för affärsbanorna.

Hur stort det vinstbelopp för affärsbanorna för närvarande är, som sålunda kan sägas härröra från kulturbanorna, kunna vi icke nu med exakta siffror angiva, men det är i varje fall så väsentligt, att skillnaden mellan nämnda driftförlust och vinstbelopp, det vill säga den verkliga förlusten å kulturbanorna, ej torde vara större än att den för nu föreliggande frågan saknar avsevärd praktisk betydelse.

Vid sådant förhållande anse vi, att man vid avgörandet av den praktiska fråga, som nu föreligger, nämligen om direktiv för den nya taxans byggnad, kan — liksom i fråga om principen för kapitalets uppdelning — bortse från de principiellt olika ståndpunkterna beträffande driftförlusten å kulturbanorna, och förty vid uppgörande av nu förestående taxeförslag utgå från att taxan skall täcka jämväl denna.

Trots bestående olikhet i uppfattningen om de riktiga principerna för statsbanekapitalets uppdelning ur förräntningssynpunkt och för täckande av driftförluster å kulturbanorna, kunna vi således ansluta oss till järnvägsstyrelsens åsikt om det kapitalbelopp, som bör förräntas, och om kravet å förräntning av detta belopp.

Stockholm den 9 maj 1924.

JOHN FLODIN.

O. M. STRÖMBERG.

Yttrande av Statskontoret.

TILL KONUNGEN.

Genom remiss den 14 innevarande april har Eders Kungl. Maj:t till statskontoret för utlåtande remitterat ett av järnvägsrådet enligt nådig befallning avgivet yttrande i vissa för avvägandet av ny taxa för statens

järnvägar betydelsefulla frågor jämte järnvägsrådets protokoll, innefattande tillika uttalanden i saken, som torde få anses angiva järnvägsstyrelsens uppfattning, ävensom yttrande av järnvägsföreningen. I detta ärende får statskontoret med remissaktens återställande anföra följande.

Den föreliggande frågan rörande grunderna för statens järnvägars nya taxa är av djupt ingripande betydelse för statens finanser, då järnvägsrådets förslag i realiteten skulle innebära, att såväl räntekostnader för en del av de i statsbanorna nedlagda lånemedlen som driftförluster på icke bäriga bandelar — sammanlagt utgifter på flera tiotal miljoner kronor — icke skulle uttagas av trafikanterna genom en taxa, som gäve täckning jämväl för dessa kostnader, utan bestridas av statsverket, eller alltså med skattemedel.

Rörande önskvärdheten av en uppdelning utav statsbanekapitalet med hänsyn till förräntningskraven äro järnvägsrådet och järnvägsstyrelsen ense. Beträffande principerna för en sådan uppdelning gå däremot meningarna i sär. Styrelsen vill verkställa uppdelningen efter det sätt, på vilket kapitalet anskaffats, uti å ena sidan lånemedel och å den andra medel, tagna av statens löpande inkomster, inklusive innehållna trafikmedel. Principiellt torde hela den senare gruppen kunna betraktas som skattemedel. Järnvägsrådet vill göra det ändamål, för vilket medlen kommit till användning, till indelningsgrund och med hänsyn härtill klyva kapitalet uti medel, nedlagda uti räntabla bandelar, affärsbanor, respektive i icke räntabla banor, kulturbanor. En uppdelning efter de olika grunderna ger emellertid icke så stor skillnad i resultatet, att densamma skulle äga någon större betydelse för taxebildningen, därest icke de skiljaktiga teoretiska utgångspunkterna förde till olika anspråk på förräntning av respektive kapitalgrupper.

Styrelsen betraktar statens järnvägar som ett enhetligt affärsföretag, vilket under alla förhållanden bör betala sina låneräntor, men som bör sträva efter att vinna tillfredsställande avkastning jämväl å övriga i företaget placerade medel. Härav följer, att styrelsen som minimifördran uppställer en förräntning av lånekapitalet, men hävdar, att under normala tider statsbanorna böra lämna full avkastning å hela det investerade kapitalet. Järnvägsrådet åter anser, att statsbanorna böra uppdelas uti ett räntabelt affärsbanenät och ett kulturbanenät, vars finansiering skulle åvila statsverket. Förräntningskravet förbinder rådet på grund härav uteslutande till det i affärsbanenätet efter viss föreslagen avskrivning investerade kapitalet, såväl lånesom skattemedel, och medger icke det berättigade i att någon ränta erhålles å det återstående kapitalet. Men rådet går ett steg längre och vill på statsverket jämväl lägga kulturbanornas direkta driftförluster.

Järnvägsstyrelsens indelning av statsbanekapitalet i lånemedel och skattemedel äger ur praktisk synpunkt den obestriddliga fördelen, att beräkningen kan ske efter fullt klara och tydliga linjer. Den av järnvägsrådet förordade uppdelningen uti kapital, nedlagt i affärsbanor, respektive i kulturbanor lämnar vitt spelrum för olika meningar om vilka linjer, som böra hänföras till respektive grupper. I sakens natur ligger även, att en sådan gruppering på grund av förskjutningar i trafik och inkomstförhållanden icke kan, för så vitt den bärande principen för uppdelningen skall vidhållas, i längden bliva bestående. Denna oklarhet och obeständighet synes vara en allvarsam olägenhet, då uppdelningen enligt järnvägsrådets förslag skulle bliva av grundläggande betydelse för bestämmande av taxan och jämväl vara avgörande i fråga om driftkostnadernas finansiering.

Ojämförligt viktigare än att välja grunden för statsbanekapitalets såväl av järnvägsstyrelsen som järnvägsrådet förordade uppdelning är emellertid att taga ståndpunkt till de olika anspråk beträffande förräntning, som upp-

ställt, och de skilda meningarna om sättet för täckande av driftförluster på kulturbanorna. Mot järnvägsnätets ifrågasatta uppdelning i affärsbanor och kulturbanor och därav av rådet beträffande finansieringen dragna konsekvenser har, såsom det synes statskontoret med skäl, bland annat anförts, att statsbanorna med hänsyn till den intima växelverkan, som äger rum mellan de olika bandelarna, måste betraktas som en odelbar ekonomisk enhet, åtminstone för såvitt icke vissa banor skulle helt avskiljas och antingen sammantagna eller var för sig i taxehänseende behandlas såsom särskilda järnvägsenheter, något, som dock vederligen icke blivit från något håll påyrkat. Då järnvägsrådet vill avskilja kulturbananätet och från förräntning undantaga de medel, som äro nedlagda i detta, synes det statskontoret vara en grundväsentlig anmärkning, att järnvägsrådet icke vill medgiva, att affärsbananätet, som skulle innefatta de i avseende å trafik och inkomstmöjligheter gynnsammast ställda statsbanelinjerna, utöver ränta å kapitalet bör lämna någon affärsvinst. Därest s. k. kulturbanor inginge i statens järnvägar i sådan omfattning, att förräntning av hela statsbanekapitalet och täckande av driftförluster å dylika banor fordrade en högre taxa än större enskilda järnvägars, skulle onekligen fog finnas för en fordran på bidrag från statsverket till ränte- och driftkostnader. Då det emellertid icke ifrågasattes att uppbringa statsbanetaxan på en högre nivå än vid dylika järnvägar, synes det enligt statskontorets åsikt vara oberättigat att framkonstruera en uppdelning av statens järnvägar uti två skilda affärsföretag, ett förlustbringande och ett räntabelt, vilket senares inkomstbehov uteslutande lägges till grund för beräkningen av taxan. Får det därför anses riktigt, att statens järnvägar betraktas såsom *en* affär, torde de, som taga verkets prestationer i anspråk, trafikanterna, även böra under normala förhållanden gälda verkets genomsnittliga kostnader, och icke en väsentlig del av dessa överflyttas på de skattdragande. I fråga om principerna för statsbanekapitalets uppdelning och därav följande förräntningskrav får statskontoret därför ansluta sig till järnvägsstyrelsens mening, vilken jämväl omfattats av statsbanekonomikommisionen, järnvägsföreningen och ett flertal reservanter inom järnvägsrådet.

Den räntefot, efter vilken avkastningen av kapitalet bör beräknas, vill järnvägsrådet sätta lägre än den effektiva medelräntan för de i statens järnvägar nedlagda lånemedlen. Rådet utgår ju nämligen från en förräntning av allenast affärsbananätets kapital och antager att de i detta ingående lånemedlen i medeltal draga en lägre ränta. Biträdes åter järnvägsstyrelsens uppfattning i förräntningsfrågan, är tydligt, att beträffande lånekapitalet medelräntan för detta bör tillämpas, och lärers jämväl i fråga om skattekapitalet det kunna anses riktigt, att samma räntefot kommer till tillämpning.

I fråga om det nya kapital, som investerats i statens järnvägar under åren 1915—1922, påyrkar järnvägsrådet avskrivning av ett så stort belopp, som motsvarar överbetalning utöver nu gällande prisnivå, och skulle på grund härav statens järnvägar anses fritagna från förräntning av detta kapitalbelopp. I sin ordning skulle detta möjliggöra en ytterligare nedpressning av taxan, men medföra att låneräntorna komme att belasta statsverket. Det har emellertid påvisats, jämväl av järnvägsrådet självt, att den kapitaltillgång, statens järnvägar såsom helhet betraktade representera, är upptagen väsentligt lägre än vad som motsvarar järnvägarnas nuvarande s. k. tekniska värde. Under sådana förhållanden torde avskrivningen ur affärssynpunkt icke vara med någon som helst nödvändighet påkallad och därför icke kunna åberopas såsom skäl för att av statens järnvägars trafikanter uttaga lägre ersättning än som täcker jämväl räntan å förenämnda kapital. Statskontoret kan fördenskill varken tillstyrka den ifrågasatta avskrivningen

eller att det vid taxans beräkning bortses från förräntning av kapitalet i fråga. Det torde även böra beaktas, att konsekvensen skulle kräva motsvarande avskrivningar vid de övriga affärsverken, medförande en betydlig sammanlagd nedsättning av statsverkets bokförda tillgångar, säkerligen till men för statens kredit.

Då såväl enligt järnvägsrådets som järnvägsstyrelsens mening taxan skulle grundas på den förutsättning, att viss avkastning utvinnes under normala år, är det givetvis av vikt att avgöra, huruvida det år, vars trafikciffror läggas till grund för beräkningarna, kan anses vara ett normalt år eller icke. Järnvägsrådet gör gällande, att trafiken under år 1923 för att betraktas som normal bör ökas med minst 30 procent, under det att järnvägsstyrelsen med instämmande av järnvägsföreningen anser försiktigheten bjuda, att man vid avvägandet av taxan icke utgår från nämnvärt större trafik såsom normal än 1923 års. Med hänsyn till de ovissa ekonomiska utsikterna och risken för statens finanser av ett för optimistiskt bedömande av trafikens utveckling måste statskontoret härvidlag biträda järnvägsstyrelsens uppfattning.

Vid beräkning av det nettoöverskott, vartill man vill komma med den nya taxan, bör enligt järnvägsrådets förslag från driftkostnaderna avskiljas den överbetalning av personalen, som järnvägssekonomiskt icke är berättigad, och skulle denna kostnad sålunda belasta statsverket. Frånsett svårigheten att objektivt avgöra, huruvida över huvud taget någon dylik överbetalning förekommer och att fixera beloppet, kan statskontoret icke annat än ställa sig helt avvisande mot tanken att bland verkets driftkostnader icke skulle få inräknas hela de till personalen utgående lönerna.

Rörande postverkets ersättning till statens järnvägar för besörjande av posttrafiken vill statskontoret endast uttala, att ersättningen i varje fall torde böra beräknas så, att densamma fullt täcker statens järnvägars självkostnader inklusive skälig andel i de s. k. fasta kostnaderna.

Beträffande förhållandet mellan statens järnvägar och de enskilda järnvägarernas taxor torde få anses riktigt, att statens järnvägar, oberoende av de taxor, som äro erforderliga för de sistnämnda, håller sin taxa så låg som det är förenligt med verkets ekonomi. Järnvägsrådet vill med utgångspunkt från nätets klyvning lägga affärsbanornas inkomstbehov till grund för taxans höjd. Betraktas statens järnvägar som en enhet, blir det givetvis det odelade verkets inkomstbehov, som blir bestämmande. I varje fall torde det få anses givet, att taxan för de större enskilda järnvägarna blir den gräns, över vilken det icke kan ifrågasättas att höja taxan vid statens järnvägar.

Stockholm den 23 april 1924.

Underdånigst

PER SÖDERMARK.

G. F. OUCHTERLONY.

Carl Peyron.

Yttrande av Riksgäldskontoret.

TILL KONUNGEN.

Medelst remiss av den 14 nästlidne april har Eders Kungl. Maj:t lämnat fullmäktige i riksgäldskontoret tillfälle att avgiva yttrande över järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924 i vissa för avvägandet av ny taxa för

statens järnvägar betydelsefulla frågor m. m.; och få fullmäktige med anledning därav anföra följande.

Den första avdelningen av rådets yttrande behandlar frågan om särskiljande av någon del av det i statsbanorna investerade kapitalet från det kapital, av vilket full förräntning bör krävas. Efter en längre motivering har rådet i detta avseende uttalat sig för:

1) att järnvägstaxan bygges på en uppdelning av järnvägsnätet, varigenom ett visst kulturbanenät avskiljes; varefter krav uppställs på full förräntning av hela det i affärsbanenätet nedlagda kapitalet efter i punkt 2 angiven avskrivning;

2) att av det nya kapital, som under åren 1915—1922 investeras i affärsbanenätet, avskrivs ett så stort belopp, som anses motsvara överbetalning utöver numera gällande prisnivå; samt

3) att trafiken i princip icke bör belastas med förräntning av sådan kapitalinvestering, som icke erfordrats för att ge statens järnvägar deras nödvändiga trafikkapacitet, och att med hänsyn härtill för framtiden sträng begränsning iakttages i fråga om affärsbanornas kapitalutrustning.

Vad till en början beträffar förslaget om det i statsjärnvägarna investerade kapitalets och järnvägsnätets eventuella uppdelning i två delar, vilka skola bedömas olika ur förräntningssynpunkt, vilja fullmäktige erinra, att två olika uppdelningsprogram framlagts, det ena av statsbaneekonomikommisionen, det andra av järnvägstaxekommittén och av järnvägsrådet. Det förra avser uppdelning i länekapital, å ena sidan, samt skatte- och trafikkapital, å den andra, utan någon delning av järnvägsnätet samt med krav på förräntning endast av länekapitalet. Det senare går ut på själva järnvägsnätets tdelning i affärs- och kulturbanor samt på en motsvarande uppdelning av det nedlagda kapitalet med förräntningskrav endast på det i affärsbanorna investerade kapitalet.

Fullmäktige giva avgjort företräde åt den förra uppdelningen såsom enklare och mera affärsmässig. Det är visserligen sant, att riksdagen icke alltid följt enhetliga principer vid anslag av skatte- eller länemedel till statsbanenätets utbyggnad och att uppdelningsgrunden till viss grad blir något godtycklig, men rent principiellt föreligger den skillnad mellan upplånat och på annat sätt tillskjutet kapital, att förräntning av det förra bör i första rummet eftersträvas. Vid 1923 års utgång vore 1,017 miljoner kronor nedlagda i statsbanorna, varav ungefär 80 procent utgjorde upplånat kapital. Då detta motsvarar ungefär hälften av Sveriges fonderade statsskuld och det från svensk sida städse framhållits gent emot utländska och inhemska långgivare, att den svenska statsupplåningen nästan undantagslöst avsett produktiv statsverksamhet, anse fullmäktige det vara av stor betydelse, att kravet på statsjärnvägarnas förräntning av åtminstone det upplånade kapitalet upprätthålles. Fullmäktige vilja sålunda förorda järnvägskapitalets uppdelning i länekapital, vilket bör förräntas av statsjärnvägarna själva, samt skatte- och trafikkapital. Till frågan om förräntningen av detta senare återkomma fullmäktige här nedan.

Till fullmäktiges angivna uppfattning har jämväl medverkat, att det nu senast av järnvägsrådet framlagda förslaget om affärs- och kulturbanor synes vara behäftat med åtskilliga brister. Av järnvägsrådets egen framställning framgår, att en konsekvent uppdelning icke låter sig verkställa; en viss godtycklighet gör sig alltså gällande även i detta fall. Järnvägsrådet anser riktigtast, att de båda grenarna av statsbanedriften icke behandlas såsom olika grenar av samma affär, utan som två skilda affärer, tydligen med var sitt vinst- och förlustkonto och balansräkning och väl då också med samtrafiksavtal mellan dem båda. Detta kan enligt fullmäktiges mening icke vara

lämpligt, än mindre järnvägsrådets uttalade önskan om åtskillnad till och med beträffande administrationen. I vad mån en bokföringsmässig åtskillnad mellan olika bangrupper såsom grenar av samma affär kan vara genomförbar utan för mycket extra arbete undandraget sig fullmäktiges bedömande. Ett statistiskt särskiljande, i huvudsak såsom nu sker, är emellertid ur riksgäldskontorets synpunkt synnerligen viktigt för bedömande av statens järnvägars ekonomiska resultat och ställning.

Vad nu anförts, angår det redan förefintliga statsbanenätet. Vad härefter beträffar frågan om framtida anslag för utvidgande av statens järnvägsnät vilja fullmäktige erinra om sitt den 24 augusti 1922 till Eders Kungl. Maj:t avgivna yttrande i fråga om statens utlåning till enskilda järnvägsföretag. Fullmäktige uttalade där bl. a., att det visserligen syntes fullmäktige oönskligt, att staten ej under alla omständigheter borde undandraga sig att lämna bidrag till järnvägsanläggningar, som ej kunde väntas bli räntabla företag, men att delade meningar kunde lysas om lämpligheten att för sådant ändamål taga i anspråk upplånade medel. Enligt fullmäktiges mening borde, om möjligt, i stället i dylika fall användas andra statsinkomster. Till denna princip har Eders Kungl. Maj:t jämväl anslutit sig, enligt vad som framgår av uttalande till statsrådsprotokollet den 2 januari innevarande år av statsrådet och chefen för finansdepartementet (bil. till statsverkspropositionen: *Utgifter för kapitalökning*, sid. 2). — Enahanda princip synes fullmäktige böra tillämpa jämväl å statens egna järnvägsbyggnader. Länemedel torde således böra tagas i anspråk endast för anläggningar, vilka beräknas kunna förränta det nedlagda kapitalet, varemot i övrigt i första hand andra statsinkomster böra komma till användning. I den mån detta på grund av statsfinansiella förhållanden icke är möjligt, bör lånevägen kunna anlitas, under förutsättning dock att å riksstaten avsättningar ske i och för amortering på kort tid av de sålunda anvisade länemedlen.

Järnvägsrådet vill tillämpa särskillnaden mellan affärs- och kulturbanor även på driftkostnaderna. Det synes fullmäktige erbjuda stora praktiska svårigheter att så göra och vilja fullmäktige förorda de totala driftkostnadernas bestridande med trafikmedel. Allt vad som rimligen kan göras för att nedbringa kostnaderna på de s. k. kulturbanorna bör dock ske, och möjligen skulle vid dessa sparsamt trafikerade banor kunna genomföras en annan standard beträffande trafik, hastighet för tågens framförande, vakt-hållning, avlöning m. m. än vid övriga statsbanor.

Till ovanstående vilja fullmäktige foga några principiella reflektioner. Så länge statsjärnvägar funnits, har en strid stått mellan dem, som önska dem skötta såsom rena affärsverk, d. v. s. såsom företag, vilka bära sig själva och eventuellt giva vinst, och andra, vilka ansett banornas främsta uppgift vara att medelst lägsta möjliga frakttaxor underlätta för industrien och andra näringar att över landet sprida sina varor till jämförelsevis låga priser och att till minsta möjliga kostnad frakta dem till exporthamnarna. Järnvägsrådet ansluter sig till den senare gruppen med sitt förslag att kasta kulturbanornas förlust på skattebetalarna direkt och hålla affärsbanornas taxor så låga, att de endast täcka samma banors driftkostnader och förräntning utan att lämna någon vinst. Utvecklingen i flera andra länder går i helt annan riktning. I Frankrike hava några banor gått med förlust, andra med vinst. Till den förra gruppen höra statens egna järnvägar, till den senare åtskilliga privatbanor. Genom en lag år 1921 har ett enhetligt system skapats, enligt vilket banorna uppdelas på sex olika nät, inrymmande både stats- och privata banor, vilkas på visst sätt beräknade överskottsmedel föras till en gemensam fond, ur vilken förlust å något nät täckes. Om överskottsmedlen bliva otillräckliga, skola taxorna höjas. Här

sammanfattas sålunda både stats- och privatbanor till ett enhetligt ekonomiskt system, vars främsta uppgift är att bestrida samtliga kostnader för drift och förräntning medelst driftinkomster. — I Tyskland, där statsjärnvägarna under de senaste åren gått med förlust, hava de från detta års början avskilts såsom en särskild affär med uppdrag att ekonomiskt reda sig själva utan tillskott från statskassan. Den första expertkommissionen har utvecklat detta system ytterligare i sitt förslag. Det gemensamma för båda länderna är järnvägsdriftens enhetliga organiserande i verkliga affärsverk.

I strid med denna tydliga tendens i de nämnda två länderna vill järnvägsrådet leda utvecklingen i Sverige i motsatt riktning. Först avskiljer det kulturbanenätet i norra delen av landet och sedan skapar det en skarpare skillnad än den nuvarande mellan statens affärsnät och de nuvarande enskilda järnvägarna. För närvarande äro normaltaxorna vid statsbanorna lägre än vid privatbanorna, vilka icke skulle kunna bära de förras lägre taxor. Denna skillnad skulle avsevärt ökas med järnvägsrådets principer för affärsbanenätets taxor. Industrien och andra trafikanter vid privatjärnvägarna skulle sålunda komma i mycket sämre ställning än vid statsbanorna av affärsbanetypen, och fördelarna för de senare skulle vinnas därmed att förlusten å kulturbanorna skulle drabba de skattdragande i hela landet, således även trafikanterna vid privatbanorna, vilka därjämte skulle betungas med de avsevärt högre privatbanetaxorna. Fullmäktige kunna icke finna ett sådant system rationellt.

Mot jämförelsen med Frankrike och Tyskland kan naturligtvis invändas, att trafikanterna i Sverige på grund av de långa avstånden icke kunna betungas så hårt, att det ekonomiska resultatet blir likartat. Denna invändning kan icke utan vidare tillbakavisas. Fullmäktige anse, att den lämpligaste taxepolitiken för statens järnvägar bör taga sikte på, att de totala driftkostnaderna bestridas med trafikinkomster och att därutöver dessa i genomsnitt för en följd av år räcka till förräntning av i första rummet det upplånade kapitalet. Detta innebär, att kraven icke gälla ovillkorligt för varje år, utan att bristande räntabilitet kan förekomma under depressionsår, men att förlusten bör tagas igen under tider med ökad trafik. Vidare bör detta krav på förräntning gälla närmast lånekapitalet, d. v. s. ungefär 80 procent av det i statsjärnvägarna investerade kapitalet. I två hänseenden finnas sålunda eftergifter till trafikanternas förmån. Vidare kunna undantagsvis sådana kristider uppstå, att det kan bli nödvändigt, att statsmakterna av skattemedel tillskjuta något större belopp för att bereda en tillfällig taxenedsättning, såsom skedde år 1922, då 10 miljoner kronor anslogos för detta ändamål. Sådana tillfälliga åtgärder synas vara riktigare än att skapa ett nytt och ur flera synpunkter angräpligt system för taxesänkning.

Å andra sidan bör staten icke för framtiden avvisa all tanke på sådan avkastning av statsjärnvägarna, att även skatte- och trafikkapitalet i statsbanenätet kan förräntas, d. v. s. vinst tillföras statskassan. Men detta mål bör icke uppsättas såsom något genast uppnåeligt, utan mera såsom ett framtidsmål, i det att största möjliga hänsyn bör vid taxesättningen visas industrien och näringslivet i övrigt.

I punkt 2 av sin återgivna hemställan uttalar sig järnvägsrådet för avskrivning av så stor del av det i affärsbanenätet under åren 1915—1922 investerade kapitalet, som anses motsvara överbetalning utöver nu gällande prisnivå. Fullmäktige kunna för sin del ej finna en dylik avskrivning befogad. Då densamma i varje fall till största delen avsåge värden, som anskaffats genom upplånade medel, skulle densamma innebära, att förräntningen av dessa medel under alla förhållanden avlyftes från trafikanterna och lägges på landets skattebetalare.

Den tredje punkten i rådets förslag anser sig fullmäktige kunna förbigå.

Fullmäktige anse sig jämväl sakna anledning att ingå på den i andra avdelningen av yttrandet behandlade frågan om avskiljande av icke affärsmässig överbetalning av statens järnvägars personal.

I den tredje avdelningen av sitt yttrande, behandlande förräntningskravet i förhållande till konjunkturväxlingarna, har järnvägsrådet förklarat sig tillstyrka, att affärsbanenäts taxa, utan hänsyn till konjunkturväxlingar, hålles konstant och vid en nivå, som möjliggör att i genomsnitt full förräntning uppnås, samt att alltså under nuvarande förhållanden taxan avpassas efter ett med hänsyn till den rådande lågkonjunkturen nedsatt förräntningskrav.

Mot kravet på att järnvägstaxorna i möjligaste mån hållas konstanta och ej ändras på grund av mer eller mindre tillfälliga förskjutningar i konjunktur-läget torde ej finnas något att erinra. Man bör då givetvis söka avpassa taxorna så, att avkastningen i genomsnitt kommer att vara tillräcklig för uppfyllande av det förräntningskrav, som ställes å statsjärnvägarna.

I järnvägsrådets uttalande i fjärde avdelningen angående statsjärnvägarernas ersättning för posttrafik vilja fullmäktige för sin del instämma.

I den femte avdelningen av sitt yttrande har järnvägsrådet uttalat såsom sin uppfattning, att det för landets hela näringsliv är av utomordentlig betydelse, att taxorna på statsjärnvägarna hållas så låga som möjligt, att det således icke skulle vara förenligt med landets intresse, att en bristande stränghet i statsjärnvägarernas ekonomi tillåtes att vålla en onödig belastning av trafikanterna, samt att därför taxeförhöjningar endast i sista hand böra tillgripas för att tillgodose förräntningskravet.

Mot vad rådet sålunda uttalat finnes från fullmäktiges sida ej något att erinra. Fullmäktige hava för övrigt redan vid behandlingen av första huvudavdelningen av yttrandet framhållit betydelsen för näringslivet av låga järnvägstaxor.

Järnvägsrådet har slutligen i sjätte avdelningen av sitt yttrande tillstyrkt, att taxan för statens affärsbanenät hålles så låg, som är förenligt med kravet på full genomsnittlig förräntning av det i detta nät nedlagda kapitalet, och att enskilda järnvägars eventuella behov av högre taxor tillgodoses genom ett för samtrafiken lämpat beräkningssystem och i övrigt genom efter deras ekonomi avpassade lokaltaxor.

Om någon uppdelning i affärsbanor och kulturbanor icke kommer till stånd och taxorna i genomsnitt avpassas för att bestrida kostnaderna för hela nätets drift och länekapitalets förräntning, bliver läget ett annat än med järnvägsrådets förslag. Fullmäktige anse sig särskilt böra framhålla, att, även om från näringslivets synpunkt taxorna å statens järnvägar böra hållas så låga som möjligt, det enligt fullmäktiges mening är av vikt, att skillnaden mellan dessa taxor och dem, som tillämpas å landets enskilda järnvägar, ej göres allt för stor. Ju högre taxorna å de enskilda järnvägarna ligga i förhållande till statsbanornas, desto starkare krav komma utan tvivel att göra sig gällande på deras nedsättande. Ett tillmötesgående av dylika krav, vilket i många fall säkerligen ej kunde undvikas, skulle kunna inverka ofördelaktigt på de med statslån understödda järnvägsbolagens förmåga att fullgöra föreskriven betalningsskyldighet å sina lån.

Ett genomförande av järnvägsrådets program skulle antagligen leda till krav från trafikanterna å enskilda järnvägar, att dessa måtte övertagas av staten, på det att affärsbanenäts låga frakttaxor där måtte bli gällande. Järnvägsrådets program skulle därigenom få oöverskådliga statsfinansiella konsekvenser.

Emil Kinander.

G. Lagerbjelke.

G. Kobb.

H. S. Tamm.

V. Larsson.

John Hägglund.

Stockholm den 3 maj 1924.

Yttrande av Svenska Järnvägsföreningen.

TILL KONUNGEN.

Genom nådig remiss av den 14 innevarande april har Kungl. Maj:t lämnat Svenska Järnvägsföreningen tillfälle att avgiva utlåtande över järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924 i vissa för avvägandet av ny taxa för

statens järnvägar betydelsefulla frågor, och får Föreningen i anledning härav anföra följande.

1. Frågan om särskiljande av någon del, av det i statsjärnvägarna nedlagda kapitalet från det kapital, av vilket full förräntning bör krävas.

Järnvägsrådet tillstyrker, att järnvägstaxan bygges på en uppdelning av järnvägsnätet, varigenom ett visst kulturbanenät avskiljes, varefter krav uppställs på full förräntning av hela det i affärsbanenätet nedlagda kapitalet, dock efter viss avskrivning å sistnämnda kapital. Förslagsvis ifrågasättes, att till kulturbanenätet skall räknas linjen Mora—Brunflo, banorna norr och väster om Brunflo samt hela nätet norr om Bräcke eller Långsele med undantag för malmbanorna. Motiveringen för uppdelningen skulle vara, att det ifrågavarande kulturbanenätet har byggts för att öppna Norrland för kultur och för att tjäna landets försvar. Kulturbanenätets byggnadskapital och drift skulle därför debiteras statsbudgeten i dess helhet.

Ett sådant särskiljande av det i statsbanorna nedlagda kapitalet från det kapital, som bör fullt förräntas, kan Svenska Järnvägsföreningen icke finna vara fotat på riktiga grunder och det skulle därjämte leda till uppenbar orättvisa mot de stora delar av vårt land, som på egen bekostnad fått skaffa sig järnvägar.

Norrlandsbanorna hava visserligen byggts som kulturbanor, men detta är fallet med alla våra banor, vilka hava tillkommit för att underlätta kulturens utbredande i vederbörande landsdelar och för att genom förbättrade kommunikationer främja industri och näringar. För så gott som alla landets järnvägar har byggnadskapitalets avkastning under en lång följd av år varit ringa, men så småningom har trafiken vuxit, så att den med en skälig taxa i allmänhet kunnat förränta byggnadskapitalet. Så är också fallet med flertalet nuvarande norrlandsbanor. Trafiken å dem har år efter år stegrats i långt kraftigare grad än som varit förhållandet vid flertalet privatbanor. Å linjen Bräcke—Boden steg trafiken under åren 1913—1920 med 55 %, medan de enskilda järnvägarnas trafik under samma tid steg endast 2 %. För närvarande har trafiken på grund av kända förhållanden visserligen nedgått, men för år 1922, det sista år för vilket statistik föreligger, utvisar dock trafiken å linjen Långsele—Boden med sidolinjer en vida större intensitet än för flertalet privatbanor. Antalet godstonkilometer per bankilometer utgjorde år 1922 å sistnämnda norrlandslinje 96,100, medan av de i allmän järnvägsstatistik redovisade 114 st. enskilda järnvägarna av allmän betydelse endast 9 hade större trafikstorlek. Exempelvis hade Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar 77,500 godstonkilometer per bankilometer och den norrländska privatbanan Härnösand—Sollefteå hade endast 33,700. Till och med den relativt unga linjen Östersund—Vilhelmina hade 1922 44,700 godstonkilometer per bankilometer, medan jämnt hälften av de normalspåriga privatbanorna och 86 % av de smalspåriga hade mindre antal. Detta torde klart ådagalägga, att ovannämnda norrlandsbanor icke rimligen kunna hänföras till »obygdsbanor», vilka icke äro bärkraftiga.

I jämförelse med det södra statsbanenätet hava norrlandsbanorna visserligen en svag trafik, men så är också trafiken på detta södra nät så betydande att trafikstorleken i *medeltal* för hela statsbanenätet är avsevärt mycket större än vid privatbanorna och bör sålunda kunna under normala år lämna full avkastning på statsbanornas hela byggnadskapital utan att taxan behöver hållas oskäligt hög. Till belysande av trafikstorleken kan anföras, att anta-

let godstonkilometer per bankilometer å statens järnvägar var år 1922 i medeltal 333,900, då motsvarande tal å de enskilda järnvägarna i medeltal endast utgjorde 90,900.

Att vid utbyggnad av ett järnvägsnät de nyare delarna bliva trafiksvagare än de äldre är fullt naturligt, men vid bedömandet av avkastningen på det nya byggnadskapitalet måste man taga hänsyn till det trafikutbyte, som äger rum mellan de olika delarna; och inkomsten av den ökade trafik, som genom nybyggnaden uppstår å de äldre delarna, bör givetvis vid en ekonomisk utredning gottskrivas de nyare delarna. Tages sådan hänsyn till norrlandsbanorna, så torde dessa framstå i långt fördelaktigare ekonomisk dager än den nu förda järnvägsstatistiken utvisar. För övrigt äro statsbanorna icke ensamma i den ställningen att hava trafiksvaga linjer, ty samma förhållande råder vid åtskilliga enskilda järnvägar. Exempelvis har Gävle—Dala järnvägar den trafiksvaga linjen Falun—Björbo och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar de mycket trafiksvaga linjerna Ludvika—Vansbro och Enköping—Heby—Runhällen. Men icke kunna dessa järnvägars ägare avskilja de svagare linjerna från de mera trafikstarka och lägga de förra linjernas kapitalränta och driftförluster på skattebetalarna. De måste i stället räkna med trafikens medelstorlek å hela banan och söka lägga taxan så, att med en affärsmässig skötsel hela byggnadskapitalet kan förränta sig.

Det ifrågasatta särskiljandet av norrlandsbanorna från statsbanenätet i övrigt skulle ju ha till ändamål att bringa ner taxan på de s. k. affärsbanorna. Detta skulle emellertid föranleda till att förräntning och eventuella driftförluster å norrlandsbanorna skulle drabba skattebetalarna. Men en sådan åtgärd skulle som ovan framhållits verka orättvis mot de delar av landet, som själva fått bekosta sina järnvägar. Ej nog med att taxeskillnaden mellan de enskilda järnvägarna och affärsbanenätet skulle väsentligt ökas, varigenom de enskilda järnvägarnas trafikanter skulle komma i ännu sämre ställning än nu gentemot statsbanornas trafikanter, utan dessa trafikanter skulle därjämte genom ökade skatter för kulturbanenätets förräntning och drift medverka till dylikt gynnande av sina eventuella konkurrenter vid statsbanorna, vilka fått sina järnvägar utan några ekonomiska uppoffringar. Att åstadkomma en dylik orättvisa, som skulle skapa bitterhet hos halva vårt folk, kan ej vara en klok statsåtgärd.

Järnvägsrådet säger under § 6 i sitt yttrande, att »i denna sak bör hänsyn endast tagas till vad landets intresse kräver». Rådet synes sålunda anse, att landets intresse är detsamma som statsbanetrafikanternas intresse, men en sådan åsikt kan icke vara riktig och torde väl näppeligen vinna stöd hos våra statsmakter. Det har sedan gammalt varit ett allmänt önskemål att söka så ordna våra järnvägars taxeförhållanden, att skillnaden mellan de olika järnvägarnas taxor måtte så långt möjligt utjämnas. Genom järnvägsrådets förslag skulle denna skillnad i stället komma att ytterligare skärpas och det önskade enhetliggörandet fullständigt omintetgöras.

Då statens järnvägars taxa är lägre än den taxa, som de trafikstarkaste enskilda järnvägarna behöva för att med en affärsmässig och sparsam drift kunna förränta sitt byggnadskapital, så kunna statsbanetrafikanterna ej med fog klaga över för höga taxor. Helt annorlunda vore det, om förhållandet varit det motsatta. Väl är det för närvarande så, att en stor del av landets industri och näringar — dock ingalunda alla — lida under trycket av det stora världskrigets många efterverkningar, men skola statsmakterna bringa hjälp till dessa företag, så synes det Föreningen böra ske så, att den endast kommer de verkligt behövande till godo, vare sig nu dessa äro beroende av statens eller av privatbanornas taxeförhållanden.

På grund av vad Föreningen sålunda framhållit måste Föreningen bestämt avstyrka järnvägsrådets förslag till särskiljande av norrlandslinjerna från statsbanenätet, till belastande av skattebetalarna med de drift- och ränteförluster, som eventuellt uppstå å norrlandslinjerna, och till en onaturlig sänkning av statsbanetaxan. Däremot vill Föreningen beträffande förräntningen av det i statsbanorna nedlagda kapitalet ansluta sig till den uppfattningen, som uttalats av 1918 års riksdag, och som enligt järnvägsrådets protokoll även delas av järnvägsstyrelsen.

Beträffande förslaget att av det nya kapital, som under åren 1915—1922 investerats i statsbanorna, avskriva ett så stort belopp, som anses motsvara överbetalning utöver numera gällande prisnivå, kan Föreningen ej ansluta sig till detsamma.

Järnvägsrådet gör självt gällande, att även om sådan avskrivning icke göres, så är statsbanekapitalet i dess helhet bokfört avsevärt (18—19 %) under sitt nuvarande värde och om man tager hänsyn till den undervärdering, som sannolikt förefanns redan år 1914, så är den nuvarande undervärderingen än större. Att vid sådant förhållande verkställa en avskrivning, som skulle leda till ytterligare undervärdering, synes Föreningen icke vara befogat och det låter icke heller förena sig med fullt bokföringsmässiga principer.

Föreningen får alltså avstyrka järnvägsrådets förslag även i denna del.

2. Avskiljande av icke affärsmässig överbetalning av personalen.

Järnvägsrådet gör gällande, att statsmakterna beviljat statsbanepersonalens löner, som överstiga en järnvägssekonomiskt riktig standard, och påyrkar att statsbanornas personalkostnader skola minskas med skillnaden mellan statsbanornas och de större enskilda järnvägarnas personallöner. Statsbanetaxan skulle sedan upprättas efter en sådan reducering av statsbanornas driftkostnader.

Ett sådant tillvägagående skulle ju leda till, att statsbanetaxan ställdes i beroende av de större privatbanornas personallöner. Blev sistnämnda löner höjda, så finge ju statsbanetaxan också höjas och bleve nämnda löner sänkta utan att statsbanepersonalens löner ändrades, så borde ju statsbanetaxan jämväl sänkas. Vunne principen godkännande för statsbanorna, så borde den väl även tillämpas för de övriga kommunikationsverken med ty ätföljande konsekvenser för dessa verks taxor. Och resultatet av en sådan princip fastslående bleve ju, att skattebetalarna finge vidkännas de kostnader som kommunikationsverkens kunder undsluppe. Föreningen kan ej finna en dylik princip vara riktig eller rättvis. Riktigare synes det vara, att statsbanepersonalens löner bli, i den mån de kunna vara för höga, vederbörligen reglerade.

Föreningen måste sålunda på anförda skäl avstyrka detta järnvägsrådets förslag.

3. Förräntningskravet i förhållande till konjunkturväxlingarna.

Föreningen har intet att erinra mot principen om en konstant statsbanetaxa under normala förhållanden eller vid tillfälliga, mindre växlingar i konjunkturerna.

Generella ändringar av taxan böra alltså enligt Föreningens mening i regel ske endast vid mera väsentliga förskjutningar av penningvärdet.

Järnvägsrådets förhoppning om att järnvägstrafiken skall återtaga den i stort sett fortlöpande stegring, som kännetecknade åren före krigsutbrottet,

vågar Föreningen för sitt vidkommande icke obetingat dela. Så länge sådana för järnvägstrafikens omfattning så betydelsefulla näringar som jordbruket och vissa viktigare industrigrenar arbeta under förhållanden, som äro långt sämre än före kriget, torde försiktigheten bjuda att icke räkna med en sådan fortgående ökning av trafiken som Järnvägsrådet ansett sannolik. Det låter tvärtom väl tänka sig, att vi under lång tid framåt icke komma upp i högre trafik än år 1913. Sistnämnda års trafik var i hög grad beroende av landets export. När denna kan tänkas komma att bli lika hög som år 1913 är omöjligt att bedöma. Genom att draga slutsatser av näringslivets allmänna utveckling före kriget och därpå grunda vad som år 1924 bör anses såsom normalt, kan man komma till ett alldeles felaktigt resultat och detta är särskilt betänkligt, när det är fråga om att härpå uppbygga statens järnvägars taxa. Det synes Föreningen därför icke tillrädligt att räkna med nämnvärt högre trafik såsom normal än den år 1923 förekommande.

4. Angående statsjärnvägarnas ersättning för posttrafik.

Vad som av Järnvägsrådet framhållits i denna fråga synes Föreningen vara grundat på riktiga principer och står även i överensstämmelse med vad som framhållits i Föreningens underdåniga utlåtande den 25 juni 1923 över postkommitterades förslag angående postbefordran å järnväg.

5. Räntekostnadernas relativa inflytande på taxebildningen.

I anslutning till vad som under avdelning 1 här ovan av Föreningen framhållits angående full förräntning av hela statsbanekapitalet under normala trafikår anser Föreningen, att den räntefot, som skall läggas till grund för beräkning av förräntningen, bör motsvara den effektiva medelräntefoten för det i statsbanorna bundna lånekapitalet.

6. Förhållandet mellan statens järnvägars taxa och de för de enskilda järnvägarna erforderliga taxorna.

Vad järnvägsrådet under denna punkt anført om förhållandet mellan statsbanetaxan och de enskilda järnvägarnas taxor är i full överensstämmelse med Järnvägsföreningens mening, under förutsättning att statsbanenätet behandlas som en enhet och icke sönderdelas på sätt som Rådet i föregående punkter föreslagit. Under sådan förutsättning bör statsbanetaxan upprättas utan hänsyn till vad de enskilda banorna kunna behöva. Men att avskilja de trafiksvaga statsbanedelarna, avskriya viss del av byggnadskapitalet, minska driftkostnaderna med en del av personallönerna och lägga de högst betydande belopp av räntor och driftkostnader, varmed statsbanornas utgifter sålunda skulle minskas, på landets skattebetalare, allt i syfte att bringa ner statsbanetaxan till lägsta möjliga nivå — det kan Föreningen, som har att bevaka de enskilda järnvägarnas intressen, icke finna vara rättvist eller rimligt. Det skulle leda till att befria statsbanornas trafikanter från fullt legitima skyldigheter och att på landets övriga innebyggare lägga bördor, som äro dem alldeles ovidkommande.

Väl kan det teoretiskt ordnas så med de enskilda järnvägarnas taxor — såväl lokalt som i samtrafik — som järnvägsrådet antytt, men erfarenheten har visat, att det är omöjligt för de enskilda järnvägarna att i praktiken tillämpa taxor, som äro avsevärt högre än statsbanetaxan. Genom tillämpandet av järnvägsrådets förslag bleve följden, att trafikanterna vid de enskilda järnvägarna — alltså även flertalet av de större industriföretagen i landet —

skulle komma i en högst ogynnsam situation gent emot de trafikanter, som till huvudsaklig del kunna använda sig av statsbanan. För den händelse de enskilda järnvägarna skulle söka upprätthålla en taxa som låge väsentligt högre än statsbanetaxan skulle detta helt visst komma att lamslå dessa järnvägars trafik. Den säkra påföljden av att ordna taxefrågan på detta sätt skulle därför ofrånkomligt bliva, att de enskilda järnvägarna snart skulle tvingas att sänka sina befordringsavgifter så, att dessa komme i ungefärligen samma relation till statsbanetaxans som nu. Men härigenom skulle man icke blott komma att belasta skattebetalarna på sätt ovan framhållits utan man komme även helt visst att i grund förstöra de enskilda järnvägarnas ej alltför goda ekonomi.

Stockholm den 30 april 1924.

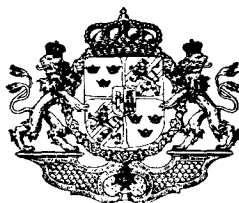
SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGEN.

A. Borgström.

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: Extrahäfte III.

1924.



EXTRAHÄFTE III.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

Kungl. Maj:ts beslut med anledning av järnvägsrådets yttrande
den 18 mars 1924 i vissa för avvägande av ny taxa
för statens järnvägar betydelsefulla frågor.

Utkom från trycket den 31 oktober 1924.



STOCKHOLM 1924
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[1713 24]

Kungl. Maj:ts beslut med anledning av järnvägsrådets yttrande den 18 mars 1924.

Utdrag ur protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 27 september 1924.

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

Genom beslut den 16 november 1923 förordnade Kungl. Maj:t, att järnvägsrådet skulle kallas att sammanträda under senare hälften av januari månad 1924 för att i anledning av det pågående förarbetet till ny taxa för statens järnvägar överlägga och avgiva yttranden i följande för avvägandet av den nya taxan betydelsefulla frågor, nämligen:

1) Skäliga krav på förräntning av statsbanekapitalet med hänsyn till *dels* riksdagens beträffande förvaltningen av statens järnvägar på sin tid lämnade direktiv samt järnvägsstyrelsens och statsbanekonomikkommissionens i förräntningsfrågan gjorda uttalanden, *dels* räntekostnadernas relativa inflytande på taxebildningen i förhållande till kostnaden för personal, förbrukningsartiklar m. m. (s. k. sakliga kostnader) samt avsättning till förnyelse, *dels* och statens järnvägars ersättning för posttransporterna.

2) Statens järnvägars taxa i förhållande till de taxor, som i genomsnitt äro behöfliga för de större och för den allmänna samfärdseln mera betydelsefulla enskilda järnvägarna.

Järnvägsrådet sammanträdde den 21 januari och den 18 mars 1924 samt avgav efter utredningar, verkställda av vissa bland medlemmarna utsedda delegerade jämte professoru Gustav Cassel, i' egenskap av tillkallad sakkunnig, sitt yttrande den 18 mars 1924. Avvikande mening har anförts av sex ledamöter.

Vid rådets sammanträde den 18 mars föredrogs jämväl *dels* en av särskilda föredraganden inom järnvägsstyrelsen för frågan om ny taxa vid statens järnvägar m. m., byrådirektören S. Norrman, på generaldirektörens uppdrag utarbetad promemoria, innehållande av järnvägsstyrelsen anlagda synpunkter beträffande det av delegerade uppgjorda och sedermera av rådet antagna förslaget till uttalande, *dels* yttrande över nämnda förslag av svenska järnvägsföreningens till sammanträdet inkallade representanter.

Järnvägsrådets yttrande har sedermera varit remitterat till järnvägsstyrelsen, statskontoret, riksgäldskontoret och svenska järnvägsföreningen. De av reservanterna inom rådet framställda yrkandena samt nämnda myndigheters och korporationers i väsentliga delar avstyrkande uttalanden skola här nedan omnämnas under de särskilda punkterna.

I detta sammanhang tillåter jag mig erinra därom, att, efter det järnvägsrådet avgivit sitt yttrande, socialiseringsnämnden — med anledning av statsbanekonomikkommissionens till nämnden remitterade betänkande m. m. — inkommit med förslag till en genomgripande omorganisation av statens järnvägsförvaltning och dess ställning till statsförvaltningen i övrigt. Ehuru

Järnvägs-
rådets sam-
manträde
m. m.

det givetvis icke kan komma ifråga att i förevarande sammanhang taga ställning till detta förslag, får jag anledning beröra detsamma i vissa punkter, där nämnden ingått jämväl på de spörsmål, som underställts järnvägsrådet.

Av riksdagen
ämnade direktiv
m. m.

Innan jag övergår till att närmare pröva de olika förslagen i järnvägsrådets yttrande vill jag — under hänvisning till mitt yttrande i statsverkspropositionen till 1924 års riksdag — beröra vissa från riksdagens sida givna direktiv beträffande statsbanerörelsens avkastning och därav föranledda uttalanden om den rätta tillämpningen av dessa direktiv.

Redan i skrivelse till Kungl. Maj:t den 21 maj 1875, med hemställan om taxerevision i syfte att få större nettobehållning, framhöll riksdagen, »att trafikinkomsterna borde tagas i anspråk till statsbehoven och bland dem i främsta rummet till förräntning och amortering av den skuld, staten iklätt sig i och för anläggningen av dess järnvägar».

Vid förarbetena till 1889 års godstaxa — vars ersättande förberedes genom pågående utredning — framkom förslag till annan formulering och samtidigt skarpare precisering av avkastningskravet. 1887 års järnvägstaxekommitté uttalande nämligen sin anslutning till förenämnda 1875 års riksdagsdirektiv, men räknade vid uppställandet av sin normaltariff för godstrafiken med förräntning — enligt för det dåvarande såsom skälig ansett räntefot av 4 % — av hela statsbanornas anläggningskostnad (men däremot ingen amortering).

1907 års järnvägstaxekommitté, som ånyo upptog förräntningsspörsmålet, fann, i sitt år 1915 framlagda förslag, skäligt inskränka det av 1887 års kommitté uppställda kravet i så måtto, att från det anläggningskapital, som skulle förräntas, undantogs byggnadskostnaden för vissa linjer — kulturbanor och strategiska banor — som vore byggda i allmänt riksintresse utan förutsättning att själva kunna bära sig.

Det må påpekas, att uppdelningen av statsbanenätet i räntebärande och icke räntebärande bandelar på förslag av 1909 års budgetkommitté genomförts i järnvägsstatistiken redan fr. o. m. år 1912.

I en den 12 juni 1918 dagtecknad skrivelse till Konungen angående för höjda provisoriska tilläggsavgifter anförde riksdagen i förevarande fråga:

»Ur rent principiell synpunkt böra statens järnvägar icke blott bära sina egna driftkostnader utan även lämna överskott till förräntning av det i statsbanorna, såsom helhet betraktade, nedlagda kapitalet. Under de extraordinära förhållanden, som nu råda, lär emellertid denna grundsats ej kunna upprätthållas i full utsträckning. Riksdagen håller likväl före, att direkt förlust å driften, såvitt möjligt är, bör förhindras.»

I utredningar under krigsåren beräknade järnvägsstyrelsen statsbanornas avkastning i anslutning till 1907 års taxekommittés nyssnämnda förslag. Det sålunda angivna överskottet, svarande mot räntan å det för s. k. räntebärande bandelar disponerade kapitalet, betraktades dock icke såsom normalt utan såsom en undre gräns, vilken man jämväl under dåvarande brydsamma förhållanden borde söka uppnå.

Mot slutet av 1919 framlade järnvägsstyrelsen ett förslag till nya grunder för beräkningen av nämnda undre gräns. I skrivelse angående beräkning av den behållna inkomsten år 1921 säger sig styrelsen ha för avsikt att »här och vid framtida beräkningar, som en i första hand önskvärd minimibehållning, räkna med ett belopp, svarande mot årsräntan å statens järnvägars andel av hela statsskulden».

Statsbanekonomikommisionen ansluter sig till järnvägsstyrelsens ståndpunkt både i fråga om minimikravet — förräntning av lånemedlen — och därtill, att en större behållning vore önskvärd; det talas om »en fullgod förräntning av det bundna kapitalet och därutöver även en rimlig vinst av den betydande affärsrörelse, som statsbanedriften representerar».

Beträffande den uppställda minimifordran på avkastning framhåller kommissionen, att densamma uppenbarligen icke kan förstås så, att beloppet ovillkorligen skall uppnås för varje särskilt år, utan att man med hänsyn till de ofrånkomliga fluktuationerna i järnvägarnas ekonomiska resultat endast kan begära, att genomsnittresultatet icke håller sig under den angivna gränsen.

Beträffande statens järnvägars affärsresultat under de senare åren hänvisas till följande sammanställning av verkets disponerade kapital, respektive låne-medel, inkomster, utgifter samt överskott, absolut och i procent av kapitalet, respektive lånemedlen, ävensom effektiva räntefoten för de senare.

Statens järnvägars affärsresultat 1911—24.

Å r	I medeltal disponerat kapital	I medeltal dispo- nerade låne-medel	Inkomster	Utgifter	Överskott			Medelränte- fot för av statens järnvägar disponerade låne-medel
					Absolut	I relation till		
						disp. kap.	disp. låne- medel	
Miljoner kronor					%	%	%	
1911	573.3	c:a 392	76.6	58.6	18.0	3.14	4.59	3.73
1912	588.3	" 405	83.2	62.9	20.3	3.45	5.01	3.74
1913	609.1	421.4	88.7	66.9	21.8	3.58	5.17	3.77
1914	630.3	435.8	93.3	69.9	23.4	3.72	5.37	3.81
1915	654.6	451.2	118.1	90.6	27.5	4.21	6.09	3.86
1916	689.6	474.6	150.2	125.6	24.6	3.57	5.18	3.92
1917	733.9	508.6	162.4	155.2	7.2	0.99	1.42	3.99
1918	798.7	560.7	255.4	315.7	-60.3	-7.55	-10.75	4.11
1919	914.6	699.9	298.0	309.0	-11.0	-1.21	-1.57	4.29
1920	972.3	714.3	343.0	313.4	29.6	3.04	4.14	4.47
1921	1 036.5	775.1	257.2	250.0	7.2	0.70	0.93	4.58
1922	1 027.6	788.9	207.0	182.8	24.2	2.36	3.07	4.64
1923	1 013.9	798.8	199.7	165.5	34.2	3.37	4.28	4.64
1924 (ber.)	c:a 1 000	c:a 820	195.8	157.7	38.1	3.81	4.65	4.65

Av sammanställningen framgår, att man under de gynnsamma åren närmast före kriget erhöi nästan full förräntning å hela kapitalet, under det att överskottet för de senare åren — 1924 undantaget — icke ens räckt till att förränta låne-medlen.

Jag övergår nu till att framlägga vissa allmänna synpunkter rörande taxebildningen. Som grundval för en reglering av statens järnvägars taxa synes man under föreliggande omständigheter böra utgå från, att taxan bör sättas så låg som möjligt, så att säga i underkant av vad som kan anses förenligt med affärsmässiga synpunkter och med statsverkets anspråk på skälig förräntning av investerat kapital. I tveksamma fall synes man därför icke böra bedöma de sannolika driftsresultaten vare sig beträffande inkomster eller utgifter alltför ogynnsamt. Bygges grundtaxan på en kalkylerad knapp förräntning, bör man ha anledning hoppas, att den lättnad för trafikanterna, som ligger i en låg taxa, skall kunna i sin mån bidra till ökad trafik och därmed bättre driftsresultat.

Förutom av statens förräntningsanspråk blir den genomsnittliga taxenivån i huvudsak beroende av antagen trafikomfattning å ena samt lönenivå och materialpriser å andra sidan. De enstaka tariffernas inbördes relationer äro däremot avhängiga av en mängd olikartade ekonomiska förhållanden, på vilka jag här ej kan närmare ingå. Förenämnda tre huvudfaktorer äro alltid svåra att på förhand uppskatta, särskilt gäller detta om trafikrörelsen, vilken är väsentligen beroende av de ekonomiska konjunkturerna. För närvarande äro även löne- och prisförhållandena i hög grad osäkra.

Allmänna synpunkter rörande taxebildningen.

Man torde följaktligen icke kunna beräkna, att den taxa, som under närmaste tiden kan komma att fastställas, skall bli i oförändrat skick gällande under någon längre följd av år. Förslagsvis synes lämpligen kunna räknas med ett årtionde, vilken period de ekonomiska kalkylerna alltså närmast böra avse.

Nu berörda obeständighet hos taxan gäller givetvis blott tariffernas höjd och byggnad samt därmed sammanhängande siffermässiga bestämmelser, medan däremot de allmänna grunderna för taxans byggnad böra kunna förväntas få en betydligt större livslängd.

Av nyss omnämnda, taxan påverkande huvudfaktorer skola trafikomfattningen och personallönerna omnämnas under de särskilda punkterna. Beträffande materialpriserna, vilka för övrigt ej spela en så dominerande roll, som man i allmänhet föreställer sig, torde vara lämpligast räkna med ungefärligen nuvarande förhållanden.

Även med oförändrade löner och priser kunna utgifterna variera inom ganska vida gränser. Av betydelse är därvid särskilt dels den tekniska utrustningen, dels banans driftstandard, dels det sätt varpå företaget förvaltas.

I sistnämnda avseende syfta visserligen av ekonomikommisionen och av socialiseringsnämnden framlagda organisationsförslag framför allt mot en förbättring av statsbanornas ekonomi. De vinster, som en omorganisation i och för sig möjligen kan medföra, äro emellertid icke av sådan storleksordning, att man i detta sammanhang behöver taga ställning till nyssnämnda förslag.

Ifråga om den tekniska utrustningen stå statsbanorna för närvarande inför en begynnande partiell omgestaltung, nämligen övergång från ånga till elektrisk drift. Under den tioårsperiod, som nu förestående taxesättning närmast får tänkas avse, torde emellertid den successivt fortskridande elektrifieringen icke böra påverka tarifferna, då ju dels densamma även vid periodens slut endast kommer att omfatta en mindre del av statsbanenätet, dels de besparingar, som kunna beräknas uppstå ifråga om bränsle och personal m. m., till största delen komma att åtgå för förräntning av det nyinvesterade kapitalet, eventuell avskrivning å ånglokomotiv o. s. v.

Jag vill i detta sammanhang framhålla, att det i elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg nedlagda kapitalet icke bör i taxekalkylerna räknas såsom räntepliktigt, förrän i och med anläggningarnas tagande i bruk för driften.

Vad slutligen statsbanornas driftstandard beträffar, gäller visserligen, att man här liksom vid all affärsverksamhet givetvis måste utgå ifrån att utgifterna hållas så låga som möjligt. Statens järnvägars ställning såsom ett allmänt trafikföretag av största betydelse för landets näringsliv och befolkningens transportbehov i allmänhet kräver emellertid, att trafikens upprätthållande tryggas, att vederbörlig hänsyn toges till trafiksäkerhetens oefftergivliga krav och till skäliga anspråk på goda förbindelser samt på anordningar för trafikens upptagande, ävensom att arbetet å företagens planmässiga utveckling sker med nödig framsynthet.

Av viss betydelse för taxesättningen äro tvenne speciella utgiftsfrågor, båda avseende kostnader, vilkas storlek blott med osäkerhet kan bestämmas och beträffande vilkas täckning skilda meningar kunna råda. Jag syftar på kostnaderna för personalens pensionering och för egendomens förnyelse.

Pensions- ostnaderna.

Av statens järnvägar lämnade bidrag till personalens pensionering utgjorde under år 1923 585 miljoner kronor och beräknas för innevarande år till 748 miljoner kronor, ökningen i huvudsak beroende därpå, att dyrtidstillägget till pensionärer, för närvarande omkring 3·2 miljoner kronor per år, endast

från och med den 1 juli 1923 bestritts av statens järnvägar. Ifrågasvarande kostnader befinna sig emellertid — bortsett från de för ett år i sänder fastställda dyrtidstilläggen — i stigande. Enbart för ordinarie personalen beräknas enligt nuvarande bestämmelser under nästkommande årtionde en successiv ökning av årliga bidraget från c:a 3·2 miljoner år 1924 till c:a 4·8 miljoner kronor år 1934.

Till kassan för pensionering av icke ordinarie personal — omfattande huvudsakligen sådana befattningshavare, som icke kunna vinna ordinarie anställning, t. ex. verkstadsarbetare — har alltifrån dess tillkomst den 1 januari 1918 utgått ett konstant bidrag av 824 000 kronor per år. Reglementet för denna kassa befinner sig emellertid under omgestaltning, och skulle genomförandet av föreliggande kommittéförslag med säkerhet komma att väsentligt öka nämnda bidrag, ehuru kommitterade icke angivit några exakta belopp. Att märka är emellertid, att en sådan ökning av bidraget kan vara påkallad även med nuvarande bestämmelser. Sedan kassans tillkomst hava nämligen — i och med löneökningen — de utfästa statspensionernas kapitalvärde höjts i betydlig mån utan någon motsvarande ändring av kassans inkomster. Enligt en inom järnvägsstyrelsen verkställd utredning skulle ett bidrag av 1 062 000 kronor vara lämpat efter nuvarande utfästelser. En höjning av nämnda kostnader med omkring 240 000 kronor torde alltså få anses som ett minimum.

Vad den ordinarie personalen beträffar, hava emellertid såväl ekonomikommissionen som socialiseringsnämnden framhållit, att det nuvarande sättet för pensionskostnadernas täckning icke kunde anses vara från affärssynpunkt riktigt. Detsamma innebär nämligen, att viss del av ersättningen för nutida prestationer — värdet av förvärvat rätt till statspension — överskjutes på framtiden. Statens järnvägar äro följaktligen, framhåller nämnden, ständigt belastade med en betydlig skuld, vilken ej kommer till synes i bokföringen. Situationen försämras för närvarande ytterligare därigenom, att den fond, som finnes och vilken är avsedd att bestrida avgiftspensionerna, uppvisar en brist av omkring 12 miljoner kronor.

Det matematiska värdet av statspensionerna — merkostnaden för förtidspensionering undantagen — uppgick vid slutet av år 1922, enligt för nämndens räkning utförda approximativa kalkyler, till omkring 91 miljoner kronor. Lägges härtil nämnda brist, kommer man alltså till ett belopp av 103 miljoner kronor. — Jämväl kommunikationsverkens lönekommitté har erkänt det berättigade i anförda synpunkter.

Socialiseringsnämnden föreslår omedelbar övergång till affärsmässig bokföring av statens järnvägars kostnader för pensionering av ordinarie personal, dock med undantag för nyss nämnda kostnadsökning, förorsakad genom förtidspensioneringen. En sådan omläggning skulle — räknat efter förhållandena vid slutet av år 1922 — medföra en ökning av nuvarande pensionskostnader med omkring 4 miljoner kronor och av statens järnvägar bokförda skuld till pensionsfonden med omkring 103 miljoner kronor, men skulle i stället nyssberörda, under meromnämnda tioårsperiod inträdande successiva stegring av pensionsbidraget från årligen 3·2 till 4·8 miljoner kronor bortfalla. I och med införandet i böckerna av nyssnämnda skuldbelopp, 103 miljoner kronor, skulle vidare det ränteberättigade statskapitalet minskas med samma summa. Statens järnvägars totala utgifter, inklusive beräknade räntor å nämnda kapital, skulle alltså komma att — för tioårsperioden i sin helhet — ej oväsentligt minskas i och med genomförandet av nämndens förslag i denna punkt.

Ekonomikommissionen har redan tidigare uttalat, att en övergång till rationella försäkringstekniska grunder är lämplig, men påyrkar inga omedelbara positiva åtgärder utan allenast,

att utredning verkställas angående de kostnadsbelopp, som böra belasta statens järnvägars årliga utgifter för att möjliggöra en successiv övergång

till en efter försäkringstekniska principer ordnad pensionering, enligt vilka varje tid bär de för dess tjänstepersonal uppkommande pensioneringskostnaderna.»

Kommunikationsverkens lönekommitté inskränker sig till att förorda en amortering av ovannämnda brist i pensionsfonden å 12 miljoner kronor, vilken för närvarande endast förräntas. Amorteringen skulle enligt kommitténs förslag äga rum under just den tioårsperiod nu förestående taxesättning närmast avser. Den genomsnittliga årskostnaden beror något på, vilket år amorteringen börjar, men håller sig omkring 1 miljon kronor.

För att få ett någorlunda säkert belopp för statens järnvägars framtida pensionskostnader vore tydligen nödvändigt taga ställning till samtliga berörda förslag. Härtill är jag för närvarande icke beredd, och är så ej heller behövt för taxans bestämmande. Emellertid synes det mig rimligt, att man, då det gäller att bestämma taxan för en tidsperiod, som torde få antagas bära karaktären av utpräglad — ehuru icke krisartad — lågkonjunktur, icke beräknar driften belastad med högre pensionskostnader än vad som enligt försäkringstekniska grunder motsvarar den nu i tjänst varande personalens framtida pensioner, jämte dyrtidstillägg å utgående pensioner. Båda dessa kostnadsposter äro visserligen ovissa; man synes emellertid komma till ett ungefärligen riktigt resultat, om man räknar med nuvarande bokförda totalkostnad, omkring 7½ miljoner kronor per år. Jag föreslår, att pensionskostnaden räknas till nämnda belopp.

Förnyelse-
fonden.

Såsom jag redan i statsverkspropositionen meddelat, äro grundlinjerna för förnyelsefondens handhavande föremål för särskilda överläggningar mellan delegerade för samtliga kommunikationsverk i syfte att bland annat uppnå ökad enhetlighet. I den mån utredningen därtill giver anledning får jag tillfälle ånyo anmäla denna fråga.

Kunde man bortse från tekniska framsteg och därav föranledda krav på modernisering, ökad trafiksäkerhet m. m., och hade man därtill en oförändrad prisnivå, så skulle tydligen vid visst utvecklingsskede avsättningen för värde-minskning kunna någorlunda exakt bestämmas på grundval av erfarenhetsrön. Naturligtvis skulle i varje fall en viss osäkerhet kvarstå, bland annat med hänsyn till knappheten i det uppgiftsmaterial, som kan erhållas för gången tid, och i vissa fall jämväl till de flesta anläggningars relativt ringa ålder, men skulle svårigheterna givetvis vara mycket mindre än de nu äro.

Det var först år 1912, som avsättning till förnyelsefond vid statens järnvägar påbörjades. Tidigare hade man liksom vid post- och telegrafverket gått så tillväga, att driften direkt påfördes kostnaderna för förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.

Avsättningarna för de särskilda åren ävensom respektive bokförda värden å den egendom, för vilken avsättning ägt rum angivas i följande sammanställning.

Å r	Avsättning till förnyelse- fond	Kapitalbelopp å vilket avsättning beräknats	Å r	Avsättning till förnyelse- fond	Kapitalbelopp å vilket avsättning beräknats
	miljoner kronor			miljoner kronor	
1912	6 318	287 0	1919	17 159	379 5
1913	6 500	294 7	1920	18 882	401 5
1914	6 771	307 8	1921	24 790	428 0
1915	6 992	318 0	1922	19 425	449 7
1916	7 226	327 9	1923	16 816	498 0
1917	9 676	349 7	1924	12 440	521 0
1918	9 965	363 6			

Avsättningen har hela tiden skett med vissa procent å egendomsobjektens bokförda värden. Den starka ökningen år 1919 berodde på en höjning av nämnda procenttal, företagen i syfte att uppehålla fondens köpkraft. Från och med år 1922 har en successiv sänkning av procenttalen ägt rum, så att man numera i stort sett är nere vid samma nivå som före 1919.

Det synes icke uteslutet, att förenämnda utredningar kunna komma att giva vid handen, att avsättning till förnyelsefonden bör göras med något större årligt belopp än det för år 1924 beräknade, omkring 12 miljoner kronor. Emellertid har jag på grundval av förefintligt material kommit till den uppfattningen, att man för den nu förestående taxeregleringen tills vidare lämpligen kan räkna med nyssnämnda avsättningsbelopp 12 miljoner kronor per år.

En viss likhet med arbeten och anskaffningar, för vilka kostnaderna bestridas av förnyelsefonden, visa vad man kan kalla extraordinära underhållsarbeten, t. ex. sådana reparationer, som återkomma med längre tidsperioders mellanrum. I viss mån hava dessa extraordinära underhållsarbeten eftersatts under krisåren med hänsyn till dels högtrafiken dels den höga prisnivån. Som en följd av detta eftersättande ävensom den nödtvungna användningen under många år av mindervärdiga materialier uppträda för närvarande onormalt höga kostnader vid statens järnvägars verkstäder och visa även banavdelningens kostnader en tendens till stegring. Då emellertid nämnda kostnadsökning är av övergående natur, synes hänsyn till densamma icke böra tagas vid taxesättningen.

Jag får alltså förorda, att man vid beräkning av utgifterna under taxeperioden minskar verkstädernas kostnadssumma med den del, som beror på nödvändigheten att taga igen eftersatt underhåll m. m., samt att man för banavdelningen räknar med bibehållande av ungefärligen nuvarande kostnadsnivå utan hänsyn till den mera tillfälliga utgiftsökning, som under de närmaste åren kan väntas inträda.

Några extra avskrivningar å materialvärden, inventarier eller förbrukningsartiklar förutsättas ej behöva förekomma vid nu rådande prisnivå. Frågan om eventuell avskrivning å de bokförda anläggningsvärdena, i den mån anläggningarna tillkommit under krisåren, upptages här nedan till behandling i samband med kapitalförräntningen.

Jag övergår nu till behandling av järnvägsrådets förslag. Rådet tillstyrker under § 1 punkt 1,

att järnvägstaxan bygges på en uppdelning av järnvägsnätet, varigenom ett visst kulturbanenät avskiljes, varefter krav uppställas på full förräntning av hela det i affärsbanenätet nedlagda kapitalet efter i punkt 2 angiven avskrivning.

Rådet förkastar den av järnvägsstyrelsen och ekonomikommisionen förordade skiljelinjen mellan lånekapitalet å ena sidan samt skatte- och trafikkapitalet å den andra, under framhållande att ett officiellt fastställande av densamma kunde medföra betänkliga konsekvenser, och föreslår i stället i likhet med järnvägstaxekommittén en uppdelning i räntebärande och icke räntebärande bandelar, av rådet benämnda affärs- respektive kulturbanor. I motsats mot järnvägstaxekommittén inskränker sig rådet emellertid icke till ett fränkskiljande av kulturbanornas anläggningskostnad från det räntekrävande statskapitalet utan förordar, att taxekalkylerna göras helt oavhängiga av nämnda banors ekonomiska förhållanden. För att säkerställa denna oavhängighet för framtiden föreslås, att uppdelningen av statens järnvägar i affärs- och kulturbanor göres icke blott statistisk utan bokföringsmässig och i viss mån administrativ.

*Järnvägs-
rådets förslag*

*Uppdelning
av statens
järnvägar i
tvänne nät.*

Statens järnvägar skulle alltså för framtiden betraktas icke som en utan som tvenne ekonomiska enheter och detta till och med i rikshuvudboken och riksstaten, rådet avser nämligen, att underskottet å kulturbanenätet skall täckas med skattemedel. Genom förekomsten i riksstaten av ett understöd åt statens kulturbanor skulle, förmenar rådet, en strängare återhållsamhet i avseende å anslag till oekonomiska utvidgningar av järnvägssystemet uppstå, samt en mera lämplig planläggning och finansiering av nya banor efter desammas verkliga karaktär framtvingas.

Affärsbanenätets avgränsning är ej bestämt preciserad, förslagsvis räknar rådet med en gränslinje, dragen genom Mora och Bräcke. Samtliga bandelar norr om denna skiljelinje — riksgränsbanan givetvis undtagen — anses vara sådana, att desamma, »även om de byggts och skötts efter fullt affärsmässiga metoder, icke haft rimlig utsikt att inom överskådlig tid kunna förränta sig».

Genom kulturbanornas avskiljande — med av rådet angiven uppdelning — skulle enligt förenämnda av byrådirektören Norrman avgivna promemoria dels det räntekrävande statskapitalet nedbringas från 1017 miljoner till omkring 830 miljoner kronor, d. v. s. med omkring 190 miljoner kronor, dels de i räntabilitetskalkylen ingående utgifterna minskas med, förutom vad som täckes av kulturbanornas egna inkomster, omkring 8 miljoner kronor, allt räknat efter förhållandena vid 1923 års slut. I och med den taxesänkning, som skulle möjliggöras genom *samtliga* de av rådet förordade åtgärderna, beräknas sistnämnda belopp, vilket, som nämnt, skulle ingå i riksstaten såsom verklig statsutgift, ökat till 11½ miljoner kronor.

Reservanterna i järnvägsrådet göra i förevarande punkt gällande, *dels* att den av rådet föreslagna uppdelningen i kultur- och affärsbanor — vilken förklaras vara konstlad — icke är ur taxebildningssynpunkt vare sig nödig eller nyttig, *dels* att densamma såsom geografisk måste bli förhatlig för befolkningen i den landsdel — övre Norrland — som blir lidande därav, *dels* slutligen att de nya skatter, som eventuellt bleve följden av alltför låga statsbanetaxor, skulle kunna komma näringslivets representanter att revidera sina nu uttalade meningar.

Järnvägsstyrelsen avstyrker bestämt rådets förslag om finansiell klyvning av statsbanenätet. De skäl för en sådan uppdelning, som rådet anfört, finner styrelsen icke bärande. Med siffror visas, att rådets karaktäristik av norrlandsnätet icke är riktig, endast en ringa del av detsamma uppvisar av rådet anfört kännetecken på en kulturbana, nämligen »att sakna rimlig utsikt inom överskådlig tid kunna förränta sig även byggd och skött efter fullt affärsmässiga metoder». Den av rådet ifrågasatta uppdelningen giver alltså icke någon naturlig gräns mellan tvenne olikartade järnvägsnät, utan en tillfällig skiljelinje mellan överskotts- och underskottsbanor, vars läge till en väsentlig del är beroende på taxenivå och tariffbyggnad.

Styrelsen framhåller vidare, att norrlandsnätets tillkomst ingalunda haft en så ogynnsam inverkan å statsbanornas ekonomi, som en uppdelning av inkomster och utgifter å olika bandelar kan giva vid handen. Genom de nya tillförsellederna har nämligen trafikrörelsen å det södra nätet ökat avsevärt, detta såväl direkt som indirekt genom näringslivets befrämjande.

Järnvägsstyrelsen föreslår alltså, att statens järnvägar skola betraktas såsom en odelbar ekonomisk enhet, och vidhåller lämpligheten — åtminstone vid nuvarande tidpunkt — av en uppdelning efter det investerade kapitalets faktiska natur sålunda, att under den lågkonjunktur, som under närmaste åren beräknas vara rådande, kalkyleras med förräntning endast å lånemedlen. En taxa grundad på ett sålunda begränsat förräntningskrav, borde

under synnerligen goda år medgiva förräntning av hela statsbanekapitalet, medan under ogynnsamma år nettot skulle komma att mer eller mindre understiga räntan å lånekapitalet. Såsom en gräns uppåt borde dock alltid gälla de stora enskilda järnvägarnas taxelägen.

Tvenne reservanter i järnvägsstyrelsen hävda som riktig princip en uppdelning i räntebärande och icke räntebärande bandelar men komma till ungefär samma praktiska resultat som styrelsen, nämligen att ett kapital av 800 miljoner kronor bör avkasta skälig ränta.

Statskontoret ansluter sig till järnvägsstyrelsens mening såväl ifråga om upprätthållandet av verkets finansiella enhet och därmed följande täckning av driftkostnaderna för samtliga linjer genom trafikinkomster som beträffande statskapitalets uppdelning.

Fullmäktige i riksgäldskontoret erinra, att statsbanornas lånekapital, 800 miljoner kronor, utgör omkring hälften av Sveriges fonderade statsskuld, samt att det städse framhållits gentemot utländska och inhemska långivare, att den svenska statsupplåningen nästan undantagslöst avsett produktiv statsverksamhet. Fullmäktige anse därför av stor betydelse, att kravet på statsjärnvägarnas förräntning av åtminstone det upplånade kapitalet upprätthålles. Detta förräntningskrav innefattar, att alla driftkostnader skola bestridas med trafikmedel. Den av järnvägsrådet förordade uppdelningen av statsbanenätet avstyrkes alltså. Vidare göres gällande, dels att tanken på förräntning jämväl av skattekapitalet, ehuru för närvarande icke aktuell, dock bör uppställas som ett framtidsmål. Beträffande nya anläggningar slutligen hävdas, att lånemedel böra komma till användning endast i de fall, då förräntning beräknas kunna uppnås.

Svenska järnvägsföreningen framhåller samma synpunkter som järnvägsstyrelsen och lägger därvid särskilt vikt på, att även vid de enskilda järnvägarna förekomma kulturbanor, samt att trafiken å det av rådet förslagssvis angivna kulturbanenätet är relativt stor, jämfört med nog så betydande enskilda järnvägar. Det påpekas vidare, att trafikanterna vid statens järnvägar fått sina banor utan egna eller lokala uppförringar.

Socialiseringsuämndens förslag kan sägas vila på den grundtanken, att boskillnad bör genomföras mellan affärsverken och statsverket i egentlig mening, vilket senare endast betraktas som förslagsgivare till affärsverken. Med denna utgångspunkt är det naturligt, att nämnden förordar ett förräntningskrav, oberoende av hur staten anskaffat de erforderliga medlen.

Nämnden föreslår alltså en uppdelning i avkomstberättigat och icke avkomstberättigat kapital, det senare benämnt sekundärkapital. Om någon finansiell klyvning av nätet i affärsbanor och kulturbanor är däremot icke tal, utan tänkas statens järnvägar alltjämt skola utgöra en enhet. Det räntegivande affärskapitalet uppdelas i sin tur på obligationskapital, löpande med fastställd ränta — tills vidare 5 procent — och stamkapital, motsvarande aktiekapitalet i ett privatföretag, med varierande avkastning — normalt 6 procent. — Obligationskapitalet anges förslagssvis till 40 procent, stamkapitalet alltså till 60 procent av totala ränteberättigade kapitalet.

Någon företagarrvinst eftersträvas icke. För den händelse avkastningen å stamkapitalet varaktigt skulle visa sig överstiga 6 procent, bör därför antingen taxenedsättning äga rum eller också, för såvitt den ökade avkastningen beror på växande inkomster å bandelar med sekundärkapital, en överskyttning ske från sekundärkapital till stamkapital. En nedskrivning av stamkapitalet bör däremot icke ifrågakomma annat än i händelse av genomgripande ändring i de trafikekonomiska förutsättningarna eller ohjälplig felkalkylering. Jag återkommer senare till vissa detaljer och sifferuppgifter i socialiseringsnämndens förslag.

*Avskrivning
av kristids-
kapital.*

Innan jag uttalar mig om statsbanekapitalets storlek och uppdelning, skall jag redogöra jämväl för de av järnvägsrådet under § 1, mom. 2 och 3 avhandlade frågorna. Rådet föreslår under § 1, mom. 2,

att av det nya kapital, som under åren 1915—1922 investerats i affärsbanenätet, avskrivs ett så stort belopp, som anses motsvara överbetalning utöver numera gällande prisnivå.

Järnvägsrådet anför, att enligt i 1924 års statsverksproposition intagen utredning kapitalinvesteringarna i statens järnvägar under åren 1915—1922 uppgått till 397·9 miljoner kronor, varav 156·4 miljoner utgör värdet efter 1914 års prisnivå och 241·5 miljoner alltså kriskostnad, d. v. s. överbetalning utöver nämnda nivå. Räknar man för framtiden med en kostnadsindex relativt år 1914 av 160, kommer man till 250·2 miljoner kronor »framtidsvärde» och följaktligen en resterande kriskostnad av 147·7 miljoner kronor.

Härav faller emellertid en del på kulturbanorna, vilka föreslagits avskilda. Rådet gör i denna punkt ingen exakt uppskattning. I förenämnda promemoria av byrådirektören Norrman angives emellertid affärsbanornas andel till 117 miljoner kronor. Järnvägsrådet medgiver, att då den övervägande delen av statsbanornas egendom är bokförd till 1914 års värden och i väsentliga delar ännu lägre, statsbanornas egendom i sin helhet även utan den föreslagna avskrivningen är bokförd avsevärt under sitt sannolika framtida tekniska värde. Såsom i statsverkspropositionen påvisats, ha nämligen förenämnda investeringar icke ökat anläggningarnas genomsnittspris med mer än 30 procent av 1914 års värden. Rådet synes emellertid vilja betrakta den undervärdering, som uppkommit i och med de äldre anläggningarnas bokföring till 1914 års prisnivå, såsom en önsklig säkerhetsmarginal; för att ställa företaget på sund ekonomisk bas borde följaktligen i allt fall investeringarna under åren 1915—1922 nedskrivas till nyssnämnda framtida prisnivå.

Järnvägsstyrelsen finner med hänsyn till statsbanornas verkliga tekniska värde och med landets allmänna taxeläge förenliga förräntningsmöjligheter icke motiverat att genom dylik avskrivning på skattebetalarna överflytta kostnaderna för förräntning av en del av statsbanekapitalet.

Statskontoret delar denna uppfattning och åberopar även konsekvenserna beträffande övriga affärsverk.

Även fullmäktige i riksgäldskontoret och svenska järnvägsföreningen avstyrka den föreslagna nedskrivningen.

Däremot har socialiseringsnämnden tillstyrkt en omräkning av hela statsbanekapitalet till 1913—1914 års prisnivå, vilket skulle för affärsbanornas del medföra en reduktion med omkring 110 miljoner kronor. Som skäl anföres, att man vid statsbanornas föreslagna överförande till ett nytt självständigt affärsföretag borde giva detsamma en konsoliderad ställning med bokföringsvärden liggande med lika stor marginal under de aktuella dagsvärdena som fallet är beträffande flertalet enskilda solida företag.

*Affärsbanor-
nas kapital-
utrustning.*

Under § 1, mom 3 föreslår järnvägsrådet,

att trafiken i princip icke bör belastas med förräntning av sådan kapitalinvestering, som icke erfordrats för att ge statens järnvägar deras nödvändiga trafikkapacitet, och att med hänsyn härtill för framtiden sträng begränsning iakttagas i fråga om affärsbanornas kapitalutrustning.

Rådet gör icke gällande, att dylika oekonomiska investeringar av någon betydelse för taxebildningen skett, men anser av vikt, att principen hävdas med hänsyn till sparsamhet i kapitalinvesteringar för framtiden.

De hörda myndigheterna hava icke ansett nödigt i förevarande sammanhang närmare ingå på denna fråga.

I § 5 föreslår järnvägsrådet, att räntan å det för affärsbanorna disponerade statskapitalet skall beräknas efter 4.4 procent. Den effektiva medelräntefoten å statens järnvägars lånekapital utgjorde vid slutet av år 1923 4.63 procent. Rådet gör emellertid gällande, dels att de nyinvesteringar, som under krisåren ägt rum, till stor del avsett kulturbanenätet, och dels att en betydande del av den kapitalökning, som skett å affärsbanenätet, bör avskrivas, varför en medelräntefot av 4.4 procent anses sannolik för i affärsbanorna återstående lånemedel; å övriga statsmedel anses ränta böra beräknas efter samma procent.

Denna lägre räntefot har alltså föreslagits endast såsom konsekvens av järnvägsrådets ståndpunkt i § 1. Å andra sidan är det klart, att man vid godtagande av det förslag till beräkning av räntekrävande kapital, som förordats av samtliga hörda myndigheter, måste kräva en förräntning efter den effektiva medelräntefoten för investerade statslånemedel.

Såsom redan nämnts, uppgå de i statens järnvägar bundna statslånen för närvarande till c:a 820 miljoner kronor. Räntekostnaden för dessa medel utgör omkring 38 miljoner kronor. Enligt järnvägsstyrelsens förslag skulle i kalkylerna för den nya taxan räknas med en avkastning å statsbanenätet motsvarande nämnda räntekostnad.

Järnvägsrådets förslag åter leder i förevarande hänseende till följande värden:

Kapital vid 1923 års slut i statens järnvägar.....	1 017	milj. kr.
Avgår kulturbanenätet.....	190	» »
Affärsbanenätet alltså.....	827	» »
Härav ifrågasatt avskrivning för kriskostnader	117	» »
Återstående avkomstberättigat kapital.....	710	» »
Räntekostnad efter 4.4 %	31.2	» »
Från nämnda <i>nominella</i> avkastning (å affärsbanorna) får dragas		
Underskott å kulturbanorna	11.2	» »
Överskottet å statsbanenätet i sin helhet skulle alltså uppgå till.....	20.0	» »
frånsett ännu icke berörd överbetalning åt personalen.		

Statskontoret, riksgäldskontoret och svenska järnvägsföreningen förorda, som nämnt, samma beräkningsgrunder som järnvägsstyrelsen. Enligt socialiseringsnämndens förslag erhålles däremot väsentligt andra siffror. Nämnden räknar på följande sätt:

Av statens järnvägar disponerade statsmedel vid början av år 1923	1 072.5	milj. kr.
Härav avgår tvistig fordran av Grängesbergssbolaget	30.8	» »
Driftförlust för år 1918 (numera avförd)	35.3	» »
Återstod	1 006.4	» »

Med hänsyn till att förnyelsefond saknats till och med år 1911 föreslår nämnden, att från sistnämnda summa drages ytterligare ett belopp av 58.8 miljoner kronor, utgörande under tidigare år behållna vinstmedel, och kommer följaktligen till 948.1 miljoner kronor.

Socialiseringsnämnden förordar vidare, att samtliga investeringar evalveras till 1913—1914 års penningvärde. En av nämnden verkställd överslagsberäkning slutar på ett evalverat värde av 788 miljoner kronor, varför förslaget leder till en nedskrivning med 160 miljoner kronor.

Det av nämnden funna kapitalvärdet, 788 miljoner kronor, uppdelas, som nämnt, i sekundärkapital, stamkapital och obligationskapital. Sekundär-

kapitalet räknas motsvara dels anläggningskostnaden för vissa bandelar, nämligen förutom Skövde—Karlsborg, alla linjer norr om Orsa, respektive Bräcke — Riksgränsbanan undantagen — motsvarande enligt 1913 års penningvärde ett belopp av 153½ miljoner kronor, dels den efter 6 procent kapitaliserade till 5 miljoner kronor angivna driftförlusten å vissa kulturbanor, motsvarande 83½ miljoner eller tillsammans 237 miljoner kronor. Av återstående 551 miljoner kronor skulle 40 procent eller 220 miljoner utgöra obligationskapital och återstående 331 miljoner stamkapital. Med hänsyn till förutnämnda brist i statsbanornas pensionsfond reduceras dock sistnämnda belopp med ytterligare 103 miljoner, alltså till 228 miljoner kronor. Resultatet blir följaktligen

Obligationskapital	220	miljoner kronor
Stamkapital	228	» »
Sekundärkapital	237	» »
	<u>685</u>	» »

Räntan å obligationskapitalet, efter 5 procent, utgör 11 miljoner, normal utdelning å stamkapitalet efter 6 procent 13½ miljoner, totala förräntningskravet alltså 24½ miljoner eller 13½ miljoner kronor mindre än enligt järnvägsstyrelsens m. fl. förslag.

Den faktiska skillnaden i inkomstkrav blir emellertid icke närmelsevis så stor, då vissa av det nya affärsverkets utgifter hava antagits bli väsentligt högre än enligt nuvarande system. Först och främst kommer i och med införandet i statens järnvägars räkenskaper av förenämnda brist i pensionsfonden räntan å pensionsfondsmedlen att ökas med omkring 4 miljoner kronor. Vidare kalkyleras med lägst 1 miljon kronor i skatter och omkring 2 miljoner kronor som avsättning till reservfonden. Slutligen räknar socialiseringsnämnden i tvenne anförda exempel, vilka i övrigt nära ansluta sig till nuvarande förhållanden, utan närmare motivering med omkring 18 miljoner kronor i avsättning till förnyelsefonden, vilket är väsentligt högre än ovan angivna omkring 12½ miljoner kronor. Utgiftsökningen enligt nämndens förslag skulle således uppgå till omkring 12½ miljoner kronor.

Inkomstkravet skulle alltså för de närmaste åren bli ungefärligen det samma, vare sig man ansluter sig till socialiseringsnämndens förslag eller följer nuvarande principer.

Det gäller nu att omedelbart taga ställning till förräntningskravet utan avväntande av en eventuell omorganisation av statsbanornas förvaltning med tillhörande uppdelning och fixerande av statsbanekapitalet. Därvid anser jag mig till en början böra taga bestämt avstånd från den av järnvägsrådet föreslagna finansiella uppdelningen av statsbanorna i ett affärsbanenät och ett kulturbanenät. Gränserna skulle alltid bli flytande, såsom av förefintliga utredningar framgår, och omflyttningar skulle allt emellanåt behöva företagas. En bokföringsmässig uppdelning av inkomster och utgifter är visserligen möjlig, men kan densamma i fråga om vissa, för båda näten gemensamma utgifter samt i ännu högre grad beträffande inkomsterna icke fotas annat än på tämligen godtyckliga och omtvistliga fördelningsregler.

I föreliggande utredningar, såväl järnvägsrådets som socialiseringsnämndens, synes man alltför mycket förbise kulturbanenätets indirekta, inkomstgivande betydelse för affärsbanenätet. Ej heller tyckes man ha beaktat den i och för sig naturliga konsekvensen, att det avskilda kulturbanenätet skulle — i och för statsbidragets nedbringande — organiseras och drivas som ett särskilt järnvägsföretag med samtrafiksordning, särskilda banavgifter, eventuellt högre taxor etc. Ett bortfallande av de på grund av den genomgående avståndsberäkningen låga fraktsatserna till och från Norrland (för livsmedel, träkol m. m.) samt ett eftersättande av tågförbindelsernas snabbhet och

godhet etc. skulle säkerligen icke hälsas med tillfredsställelse från något håll, sålunda ej heller av affärsbanenätets trafikanter i landets södra och mellersta delar.

Bibehållandet av verkets enhet i finansiellt hänseende utesluter givetvis icke, att en statistisk uppdelning av driftresultaten för olika delar av statsbanenätet i rimlig omfattning alltså bör utarbetas. Det synes, såsom järnvägsstyrelsen framhåller, icke osannolikt, att vid grundligt studium av en sådan statistik bilden av driftresultaten å vissa norrlandsbanor skulle komma att framstå väsentligt gynnsammare än järnvägsrådet och socialiseringsnämnden förutsätta.

Bland annat synas reglerna för uppdelning av förnyelsekostnaderna vara relativt ogynnsamma för de norrländska banorna med hänsyn dels till fördelningen av anläggningskostnaden på objekt av olika slag — underbyggnaden, vilken icke kräver förnyelse, torde utgöra större kostnadsdel vid norrlandsbanorna — dels på grund av att samma procenttal användes oberoende av linjernas olika trafikintensitet och därmed sammanhängande variationer i livslängd för räler och växlar, husbyggnader m. m.

Det måste erkännas, att frågan om medelsanskaffningen vid riksdagsbeslut om nya järnvägsanläggningar ofta nog icke så i detalj prövats under årens lopp, att just det nuvarande lånekapitalets storlek kan anses avgörande, då det gäller att bedöma statsbanenätets verkliga värde och förräntningskraven, särskilt när hänsyn skall tagas icke blott till de olika banornas olika natur ur affärssynpunkt utan också till den under senare åren starkt växlande prisnivån. Vidare säger det sig självt, att vid *framtida* beslut om nya järnvägsanläggningar räntabiliteten måste tillmätas ökad betydelse vid bedömande av medelsanskaffningen.

Å andra sidan är emellertid räntekostnaden å lånemedlen en viktig och lätt bestämbar faktor, och är det givetvis, såsom riksgäldskontoret påpekat, av betydelse för statens ställning såsom låntagare, att den produktiva egendom, vilken på visst sätt kan betraktas som hypotek för lånen, lämnar en avkastning tillräcklig för desammars förräntning.

Företag av sådan natur som våra statsbanor måste i fråga om utvidgningar arbeta på lång sikt och därför utföra anläggningar, som icke på lång tid framåt kunna antagas bli direkt räntabla. Dessa kunna motiveras icke blott av samhälleliga eller allmänekonomiska utan även av privatekonomiska skäl, t. ex. för att hindra ett konkurrerande företag att sönderbryta en ändamålsenlig utvecklingsplan. Att under sådana förhållanden vid en viss tidpunkt mer eller mindre noggrant avskilja oräntabla delar och begränsa förräntningsanspråken till de räntabla med åtföljande överflyttning av räntebördan från trafikanterna till skattebetalarna synes icke försvarbart, om icke något särskilt tvingande praktiskt skäl till rekonstruktion och konsolidering föreligger. Såsom fullt giltigt sådant skäl skulle kunna betraktas den omständigheten, att statsbanetaxan vore avgjort för hög med hänsyn till det allmänna taxeläget vid landets järnvägar eller till andra transportmedel och ändring härvidlag ej kunde annorledes åstadkommas. Såvitt nu kan förutses, finnes dock föga sannolikhet för en sådan eventualitet under den period, nu förestående reglering avser.

Vid ett eventuellt avskiljande, på sätt socialiseringsnämnden ifrågasätter, av statens järnvägar såsom självständigt affärsföretag, kan det visserligen vara önskligt och riktigt att så att säga gå till botten med avskrivningarna, men man synes redan nu kunna göra gällande, att nämnden vid sitt bedömande av denna fråga gått till överdrift. Om ett företag, vars tekniska värde enligt nämndens egen uppskattning utgör 1 200 miljoner kronor, vid antagen framtida prisnivå och vilket intager en stark monopolställning med en genom-

snittlig trafikintensitet, som är högre, och en taxa, som är lägre än de stora enskilda järnvägarnas, skulle övertagas av en ny organisation mot erläggande av omkring 800 miljoner i obligationer och aktier, så torde häremot ingen befogad anmärkning kunna riktas ur allmänt affärsmässiga synpunkter eller vid jämförelse med flertalet äldre solida företag.

Kulturbanenätets bokförda kostnad har av järnvägsrådet uppskattats till 183 miljoner, av socialiseringsnämnden till 204 miljoner kronor eller vid reduktion till 1914 års prisnivå 153½ miljoner kronor (vid förenämnda framtida prisnivå alltså 230 miljoner kronor). Avskrivningarna i övrigt skulle, som nämnt, enligt järnvägsrådet uppgå till 117 miljoner, enligt socialiseringsnämnden till 110 miljoner kronor. Driftunderskottet å kulturbanorna har av socialiseringsnämnden räknats motsvara ett kapitalvärde av 83½ miljoner kronor. Även med hänsyn tagen till dessa avdrag, utgörande sammanlagt omkring 400 miljoner kronor, framstår vid ett tekniskt värde av minst 1 200 miljoner kronor ett beräknat affärsvärde av 800 miljoner kronor såsom mycket rimligt.

Vid fastställande av taxekravet har man bl. a. att taga hänsyn till räntekostnadernas relativa inflytande på taxebildningen i förhållande till övriga kostnader. Det kan beträffande denna punkt förtjäna erinras, vad i statsverkspropositionen detta år närmare påvisats, att en ändring med t. ex. 100 miljoner i förräntningskapitalet inverkar på taxan med i genomsnitt två à tre procent.

Det torde råda fullständig enighet därom, att avkastningen under de närmaste åren icke lämpligen bör pressas upp så högt, att man når den sedan gammalt och senast av 1918 års riksdag förordade normalnivån, full förräntning av hela statskapitalet. I samtliga nu föreliggande uttalanden förordas därför, att viss del av den beräknade räntekostnaden avskiljes. De skiljaktiga meningarna gälla endast, huruvida uppdelningen bör ske efter statskapitalets egenart, alltså i lånemedel och övriga medel, eller efter de olika bandelarnas räntabilitet, d. v. s. i räntegivande och icke räntegivande rörelsegränar. Vare sig den förra eller den senare linjen — med de föreslagna gränserna — följes, blir emellertid det praktiska resultatet för närvarande nästan fullständigt lika, nämligen att något mindre än 200 miljoner kronor, d. v. s. $\frac{1}{3}$ av hela kapitalet, böra fränkiljas.

Jag anser under sådana förhållanden icke nödvändigt att i detta sammanhang taga ställning till de skäl och motskäl, som anförts i fråga om de olika alternativen för uppdelning av det redan investerade eller för beslutade anläggningar erforderliga kapitalet. Ur praktisk synpunkt finner jag mest ändamålsenligt, att vid förestående taxereglering beräkna avkastningen på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit.

Godtagandet av detta beräkningssätt bör icke betraktas såsom prejudikatsbybildande eller få någon inverkan på sättet för medlens anvisning vid framtida beslut om nya järnvägsanläggningar. Ej heller innebär det något ställningstagande i princip till socialiseringsnämndens förslag om uppdelning av statsbanekapitalet, vilken fråga nu är föremål för utredning.

Förräntningskravets hänförande till lånemedlen, med den omfattning statsbanenätet nu har och genom redan beslutade utvidgningar kommer att få, innebär i realiteten en mycket väsentlig — åtminstone tillfällig — nedskrivning av statsbanekapitalet, vilket endast under gynnsamma år kan beräknas blixa i sin helhet förräntat och då så att säga i utjämningsyfte för att motväga ett sämre resultat under dåliga år, då lånekapitalet icke kan helt förräntas. Om sedan »nedskrivningen» till större eller mindre del hänföres till kulturbanorna och deras driftförluster, till tidigare underlåtna avskrivningar eller till kristidens investeringar är utan betydelse för taxebildningen såväl ur praktisk synpunkt som ur principiell synpunkt med hänsyn till framtida investeringar.

Slutligen må framhållas, att det sålunda givna direktivet för förräntningen synes mig stå i god överensstämmelse med den av mig inledningsvis uttalade uppfattningen, att grunderna för taxan borde hållas i underkant av vad som vore förenligt med affärmässiga synpunkter och statsverkets skäliga anspråk på förräntning av investerat kapital. Ej heller synes mig direktivet strida mot förut anförda uttalande av 1918 års riksdag med dess ganska tänjbara formulering rörande förräntningskraven under växlande konjunkturer.

I anledning av järnvägsrådets förslag under § 1 får jag alltså *dels* avstyrka, att järnvägstaxan bygges på en formlig uppdelning av statsbanenätet med avskiljande av ett visst kulturbanenät och därå blivande driftförluster, *dels* avstyrka en formlig nedskrivning särskilt å det under åren 1915—1922 investerade kapitalet och *dels* förorda, att taxan bygges sålunda, att det beräknade genomsnittliga överskottet är tillräckligt för förräntning av det lånekapital, som statsbanorna nu disponera och ytterligare komma att disponera såsom en följd av redan beslutade utvidgningar, därvid räntefoten bör bestämmas efter den effektiva medelräntan för av verket disponerade lånemedel.

Järnvägsrådet anför under § 2 såsom sin mening,

att järnvägstaxan bör uppgöras efter sådana grunder, att full förräntning uppnås genom det nettoöverskott, som erhålles, om från statsjärnvägarnas driftkostnader drages visst omnämnt överskott i personalkostnaderna, så länge ett sådant förefinnes.

Rådet åberopar statsbaneekonomikommissionens uttalande, att löneförbättringar erhållits icke blott genom formell lönerevision utan även genom den år 1920 genomförda stora ökningen av antalet befattningar inom flera befordrade kategorier av tjänstemän och genom att vissa befattningar uppflyttats på löneskalan. Kommissionen hade vidare i frågan om jämförelse mellan statens och privatanställdas löner påpekat, att vid samma lönenivå de förra åtnjuta vissa fördelar i form av ålderstillägg, tryggad försörjning vid sjukdom, pensionsrätt, större befordringsmöjligheter och fria resor.

Rådet erinrar också dels om en av Sveriges Industriförbund år 1922 företagen utredning rörande de lägre lönegraderna vid kommunikationsverken, vari påvisats, att för desamma utgående förmåner voro högst avsevärt bättre än för motsvarande privatanställda, dels om ett uttalande av järnvägsstyrelsen år 1921 av innebörd, att löneskalan för den ordinarie och därmed indirekt även för den icke ordinarie personalen bestämts icke med hänsyn till vad statens järnvägar såsom affärsföretag betraktat kan betala utan ur allmänna sociala synpunkter, varför vid riksdagsbeslut om åtminstone retroaktiv höjning av lönerna jämväl borde beslutas, huruvida medel härför lämpligen borde utgå i form av anslag eller förskottas genom statsmedel, att i efterhand täckas av trafikmedel, som anskaffas genom taxeförhöjning.

Järnvägsstyrelsen har på rådets anmodan beräknat, att statens järnvägars löneutgifter vid tillämpning av de för privata järnvägar, bangrupp I gällande bestämmelserna skulle under år 1922, 1923 och 1924 minska med resp. 20, 11 och 8 miljoner kronor. Därtill uttalar rådet, att statens järnvägars lönepolitik otvivelaktigt utövat en stegrande inverkan på de privata järnvägarnas lönestandard.

Rådet finner sålunda, att en icke affärmässig överbetalning till statens järnvägars personal föreligger, samt att nettoöverskottet och därmed taxan bör beräknas efter avdrag av denna överbetalning.

Reservanterna i järnvägsrådet — med undantag av herr Hedlund, som icke ingår på frågan — anse enbart omöjligheten att i varje fall avgöra vad som är affärmässig avlöning utgöra tillräckligt skäl att avvisa rådets förslag

Överbetalning av personalen

i denna punkt. Dessutom erinras, att även många enskilda arbetsgivare finna med sin fördel förenligt att ej betala minimilöner. I ett yttrande till protokollet vid rådets sammanträde den 18 mars med anledning av delegerades förslag, påpekade en av reservanterna, att även vid 1907 års lönereglering avlöningarna vid statens järnvägar voro väsentligt högre än vid enskilda järnvägarnas bangrupp I.

Järnvägsstyrelsen, som anser, att järnvägsrådet alltför mycket förenklat problemställningen, ingår icke på frågan, huruvida just nu en tillfällig överbetalning av personalen eller grupper därav äger rum, men finner under alla förhållanden praktiskt uteslutet att tillämpa rådets förslag.

Statskontoret avstyrker likaledes bestämt rådets förslag.

Svenska järnvägsföreningen finner oriktigt, att tillämpa en princip, enligt vilken statsbanetaxan skulle göras beroende av de större privatbanornas personallöner — med åtföljande konsekvenser för samtliga statens affärsverk — och skattebetalarna finge vidkännas de kostnader trafikanterna undsluppe. I den mån statsbanepersonalens löner kunde vara för höga, borde de på annat sätt vederbörligen regleras.

Socialiseringsnämnden, som utförligt avhandlat frågan om s. k. auktoritärt eller förhandlingsmässigt bestämmande av personallönerna, har icke haft anledning direkt uttala sig om statsbanepersonalens nuvarande löneförhållanden. Nämnden, som finner lönebestämningen böra grunda sig på den allmänna arbetsmarknadens löner, framhåller den långsamhet, varmed vid nuvarande ordning en anpassning till marknadslönerna sker, och förordar lönebestämningens förflyttning från statsmakterna till de direkt berörda och sakkunniga parterna, statsbaneföretagets ledning och personal, på grundval av särskild förhandlingsordning och med rätt för personalen att nedlägga arbetet. Den nuvarande personalens ordinarie tjänsteställning kan icke av staten ensidigt rubbas. En frivillig övergång från den ordinarie anställningsformen borde emellertid eftersträvas och underlättas, lämpligen i samband med förestående avveckling av dyrtidstilläggen. Jämväl pensionsförhållandena borde ordnas på avtalsvägen.

departements-
chefen.

Såsom jag redan i årets statsverksproposition framhållit, utgöra personalkostnaderna vid statens järnvägar för närvarande mer än hälften av samtliga årskostnader (inkl. förnyelsekonto och räntor). För år 1922 har beräknats en procentisk andel av 55.7 mot 45.1 procent år 1914. Efter år 1922 ha visserligen personalkostnaderna avsevärt begränsats genom minskning av personalantalet och nedgång i dyrtidstilläggen. Då emellertid samtidigt de saktliga kostnaderna och framför allt avsättningen till förnyelsefonden kraftigt nedpressats, har kostnadsandelen hållit sig ungefärligen oförändrad och beräknas för år 1924 till omkring 55 procent. Personalkostnaderna äro alltså av mycket väsentligt inflytande på taxebildningen.

Resultat, vilka framgått av utredningar grundade å material från den nästan exempellöst svåra kris, som började hösten 1920 med dess snabba variationer i penningvärdet och omvälvningar i inkomstförhållandena, måste emellertid användas med mycket stor försiktighet, då det gäller tillämpning å mera lugna tider. Att söka objektivt fastställa, vad som är skälig affärsmässig avlöning för olika grupper av befattningshavare, är givetvis omöjligt, då varje användbar norm saknas. Att statsmakterna skulle som sådan norm erkänna lönesatser, framgångna ur förhandlingar mellan enskilda föreningar, synes icke kunna komma ifråga.

För övrigt torde skillnaden mellan statsbanorna och grupp I vid privatbanorna under den period, taxebestämningen närmast avser, icke komma att bli så stor, som rådet synes vilja göra gällande. Någon säker prognos är naturligtvis omöjlig; att döma av den utjämning, som efter hand skett, torde

emellertid sannolikt en skillnad på omkring 5 procent av lönesatserna till statsbanepersonalens fördel komma att förefinnas. Huruvida en dylik skillnad kan betecknas som överbetalning vid vederbörligt hänsynstagande till anställningsform, arbetsuppgifter och olika slag av förmåner torde knappast vara möjligt att vare sig nu eller framdeles bedöma.

Sant är att nuvarande system för lönebestämningen under krisåren visat sig föga smidigt och lett till först underbetalning och därefter viss överbetalning samt försening i anpassningen till marknadslönerna för stora grupper av statsbanepersonalen. Huru än organisationsfrågan må komma att lösas, torde man vid en kommande löne reglering böra eftersträva en utjämning till lönesatser, vilka bättre än de nuvarande, som uppvisa många spår av kristidens häftiga omkastningar, äro lämpade efter förhandenvarande förhållanden. En sådan anpassning skulle emellertid säkerligen icke främjas av den uppdelningsmetod järnvägsrådet föreslagit.

Det kan förtjäna framhållas, att socialiseringsnämndens förslag om ett frivilligt frångående av den ordinarie tjänsteställningen för statsbanepersonalen — bortsett från därmed förbundna fördelar och olägenheter i övrigt — icke kan antagas för den närmaste framtiden och således ej heller för den nu förestående taxeregleringen medföra relativt lägre personallöner än nuvarande ordning.

På anförda skäl avstyrker jag bestämt det av järnvägsrådet under § 2 framställda förslaget.

Järnvägsrådet tillstyrker under § 3,

att affärsbanenätets taxa, utan hänsyn till konjunkturväxlingar, hålles konstant och vid en nivå, som möjliggör, att i genomsnitt full förräntning uppnås, samt att alltså under nuvarande förhållanden taxan avpassas efter ett med hänsyn till den rådande lågkonjunkturen nedsatt förräntningskrav.

I föregående paragrafer har av rådet hävdats, att statens affärsbanor i genomsnitt skola förränta det i dem nedlagda kapitalet. Rådet upptager nu till behandling frågan, huruvida man bör söka eftersträva ett såvitt möjligt konstant överskott, eller om man under dåliga tider skall nöja sig med ett relativt litet belopp för att under goda tider uttaga ett i motsvarande mån höjt belopp. Det förra alternativet innebär högre taxa för lågkonjunkturer och lägre för högkonjunkturer, det senare en mera konstant taxa. Rådet förordar en konstant taxa.

De variationer i trafikfrekvens, som anses vara att räkna med, väntas uppgå till 20 eller högst 25 procent under eller över medelläget. Dessa variationer erkänns kräva en noggrann uppmärksamhet från statsfinansiell synpunkt men antagas knappast bereda en klok och förutseende finanspolitik några allvarsamma svårigheter.

Rådet betonar, att kravet på konstant taxa endast kan gälla vid konjunkturväxlingar och förändringar i prisnivån av samma storleksordning som de under årtiondena före kriget observerade. Under mera väsentliga förskjutningar i penningvärdet måste givetvis taxeändringar äga rum, och angivas dessa böra ske så, att taxans relativa höjd hålles konstant. Det påpekas, att ett dröjsmål med höjning av järnvägstarriferna vid starkt fallande penningvärde kan åstadkomma mycket svåra rubbningar i järnvägarnas ekonomi.

Efter att hava förordat en för längre tid oförändrad taxa övergår rådet till att behandla frågan, vilken trafikrörelse skall läggas till grund för beräkningarna, och kommer till den slutsatsen, att ett återinträdande av normala konjunkturer skulle medföra en ökning av trafiken med minst 30 procent utöver 1923 års nivå, samt att nettoinkomsten kan väntas stiga med minst samma procentsats. Rådets slutsats vilar på två premisser, dels att

Förräntningskravet i förhållande till konjunkturvärldarna.

1923 års trafik uppgick till endast 90 procent av 1913 års, dels att man före kriget kunde räkna med en genomsnittlig ökning av minst 3 procent om året, motsvarande 34 procent under ett årtionde. En del av nämnda »naturliga» tillväxt erkännes hava gått förlorad genom kriget och dess efterverkningar, åtminstone hälften synes emellertid rådet anse böra finnas kvar, och räknas med, att denna för närvarande »latenta» ökning skall komma till synes vid ett återinträdande av normala konjunkturer. Rådet kommer på detta sätt till en normal trafikindex år 1923 av 117 mot en faktisk index av 90 och drager härav, såsom ovan nämnts, den slutsatsen, att återinträdandet av normala konjunkturer skulle medföra en trafikstegring av 30 procent.

Järnvägsstyrelsen gör gällande, att den första av förenämnda premisser är oriktig, i det att 1923 års trafik, även om hänsyn toges till den ökade statsbanelängden, måste anses i det hela ungefär likvärdig med 1913 års. Från sina utgångspunkter vore rådet alltså icke berättigat antaga en större trafikstegring än 17 procent. Järnvägsstyrelsen stannar för sin del vid ett antagande, att statsbanornas genomsnittstrafik, mätt i trafikinkomster, evalverade efter 1914 års prisnivå, kommer att ligga omkring 15 procent över 1914 års trafik. Styrelsen har därvid räknat med ungefär samma trafik per inbyggare som år 1913.

Järnvägsföreningen anser icke tillrädligt att räkna med nämnvärt högre trafik som normal än den år 1923 förekommande. I denna mening instämmer statskontoret.

Departements-
chefen.

I själva huvudfrågan rörande oförändrad taxa vid tillfälliga växlingar i konjunkturerna och med tillämpning på hela statsbanenätet synes delade meningar knappast råda. Huvudvikten ligger emellertid nu på att söka såvitt möjligt rätt bedöma, vad som må anses som normal trafikrörelse under den period, vilken förestående taxeraglering närmast avser.

Jag har redan uttalat, att tarifferna knappast kunna antagas förbli oförändrade under längre tid än ett årtionde. Endast under en så kort period kunna variationerna tänkas hålla sig inom erforderliga gränser. Järnvägsrådet anför, att under förkrigstiden trafikrörelsen varierade med 20 à 25 procent över och under ett medelläge; taxan hölls det oaktat konstant. Numera skulle emellertid något sådant icke vara möjligt. Med hänsyn till svårigheterna att vid sjunkande trafik nedbringa kostnaderna något mera avsevärt skulle en nedgång med 25 procent under den beräknade normala nivån så gott som fullständigt uppsluka det påräknade överskottet. Marginalen mellan inkomster och driftkostnader är nämligen väsentligt mycket mindre nu än vid fastställandet av 1889 års taxa. Härmed minskas tydligen också taxans möjligheter att kunna tillämpas oförändrad även vid starka förändringar i trafikrörelsen. Man får följaktligen nöja sig med att söka hålla taxan oberoende av de mera kortperiodiska konjunkturförändringar, vilka röra sig om väsentligt lägre procenttal.

Det vore givetvis högst önskvärt, att någon tillförlitlig konjunkturprognos kunde uppställas. Uppgiften ifråga förefaller emellertid att vara alltför vanskelig, varför man synes få inskränka sig till att grunda beräkningarna på resultaten av trafikrörelsen under något förflutet år, som kan finnas bäst ägnat för en dylik jämförelse.

Den av järnvägsrådet anförda slutledningen, ledande till en sannolik ökning av 30 procent över 1923 års nivå, torde få anses vara alltför svagt grundad. Till vad järnvägsstyrelsen i denna punkt anfört kan läggas, att de av rådet använda mätetalen icke ha något som helst samband med persontrafiken.

Järnvägsstyrelsens förslag att räkna med en genomsnittstrafik, vilken mätt i trafikinkomster, evalverade efter 1914 års taxenivå, kommer att ligga omkring 15 procent över 1913 års trafik, synes däremot vara försiktigt avvägt,

dock under den uttryckliga förutsättningen, att den antagna taxenivån ej för mycket avviker från den allmänna prisnivån. Denna förutsättning gäller särskilt ifråga om de transportslag, vilka visat sig mycket känsliga för taxebändringar, framförallt således persontrafiken inklusive paket- och ilgods, och där följaktligen ett antagande om trafikrörelsen är nödvändigt förbundet med en viss taxenivå.

Det lämpligaste synes under sådana förhållanden vara att räkna med icke en viss trafikrörelse utan en viss inkomst i persontrafik, evalverad efter socialstyrelsens levnadskostnadsindex. Väljes denna utgångspunkt torde dock förenämnda procenttal 15 vara alltför försiktigt valt; siffrorna för de senast förlutna åren synas giva anledning att för taxeregleringsperioden hoppas på en evalverad inkomst, liggande i genomsnitt 30 procent över 1913 års nivå.

För paketgods och ilgods synas gälla ungefärligen samma förhållanden som för resandefrafiken — under de senaste åren företagna taxesänkningar hava icke medfört någon inkomstminskning. Det lämpligaste synes vara att räkna med 1924 års faktiska inkomster, med evalvering till enhetlig prisnivå.

Största vikten ligger emellertid på, vilka antaganden som göras beträffande fraktgodstrafiken. För denna är utvecklingen väsentligt mera ojämn än för persontrafiken, och förhållandet mellan taxenivå och trafikrörelse ännu mera outrett. Sannolikt äro förhållandena för olika transportslag mycket varierande, från så stark känslighet, att taxesänkning ger ökad inkomst till nära nog okänslighet. Då emellertid redan 1923 års godstrafikinkomst, evalverad till förkrigstaxan, var något större än 1913 års — en av järnvägsstyrelsen utförd kalkyl har lett till en indexsiffra av 108 — och en förbättring med omkring 10 enheter väntas under 1924, synes det icke vara för optimistiskt att grunda taxebereäkningen på en godstrafik, vilken mätt i trafikinkomster, evalverade till förkrigstaxan, ligger 25 procent över 1913 års nivå, detta dock under förutsättning, att de förbättringar för trafikanterna, som vid en sådan bereäkning uppnås, icke bli alltför obetydliga. — Förestående procenttal, 30 respektive 25, innefatta jämväl den ökning, som beror på statsbanenätets större utsträckning.

Med detta antagande kan man givetvis icke vänta att under den nya taxans första giltighetsår uppnå fordrad genomsnittsavkastning, utan först i och med att de gynnsamma verkningarna av de genomförda förbättringarna hunnit göra sig gällande.

Jag föreslår alltså en bereäkning på grundval av sålunda angivna förutsättningar.

Av inom järnvägsstyrelsen verkställda bereäkningar framgår, att — under vissa förutsättningar, bl. a. att den beräknade inkomsten i persontrafik erhålles enligt en taxa med samma relativa höjd som 1914 års persontaxa — den av mig antagna trafikstegringen över 1923 års nivå skulle motsvaras av en nettoinkomstökning av 14 miljoner kronor, varav 8 miljoner kronor å persontrafiken och 6 miljoner kronor å godstrafiken. I detta sammanhang må nämnas, att den av järnvägsrådet antagna trafikstegringen av rådet beräknats motsvara en nettoinkomstökning av 8 miljoner kronor, därvid dock utgångspunkten för bereäkningen varit en annan än den av mig valda.

Järnvägsrådet tillstyrker under § 4.

att ersättning för posttrafiken, under iakttagande av angivna inskränkningar, väsentligen grundas på den princip om tariffdifferentiering efter den olika bärkraften hos olika trafik, på vilken järnvägstaxan i övrigt är och måste vara byggd.

Då utredning i denna fråga för närvarande pågår inom kommunikationsdepartementet, och resultat härav torde kunna förväntas under höstens lopp, har jag nu icke ansett mig böra göra något bestämt uttalande i ämnet.

*Ersättning
för post-
trafiken.*

Räntekostnadernas
inflytande på
taxe-
bildningen.

I § 5, avhandlande räntekostnadernas relativa inflytande på taxebildningen, uttalar rådet,

»att det för landets hela näringsliv är av utomordentlig betydelse, att taxorna på statsjärnvägarna hållas så låga som möjligt, att det således icke skulle vara förenligt med landets intresse, att en bristande stränghet i statsjärnvägarnas ekonomi tillåtes att vålla en onödig belastning av trafikanterna, samt att därför taxeförhöjningar endast i sista hand böra tillgripas för att tillgodose förräntningskravet.»

Ifrågavarande paragraf innehåller ett förut berört förslag, att ränta å disponerat statskapital skall beräknas efter 4·4 procent samt därtill ett allmänt uttalande, att under tryckta tider driftkostnaderna böra såvitt möjligt nedbringas.

Järnvägsrådets yttrande i denna punkt synes redan i det föregående vara tillräckligt avhandlat. Något vidare uttalande beträffande detsamma synes alltså här ej nödigt.

Förhållandet
ellan statens
järnvägars
och de enskilda
järnvägarernas
taxor.

I § 6 tillstyrker järnvägsrådet,

»att taxan för statens affärsbanenät hålles så låg som är förenligt med kravet på full genomsnittlig förräntning av det i detta nät nedlagda kapitalet, och att enskilda järnvägars eventuella behov av högre taxor tillgodoses genom ett för samtrafiken lämpat beräkningssystem och i övrigt genom efter deras ekonomi avpassade lokaltaxor.»

Järnvägsrådet förordar alltså, att statens järnvägars taxa skall bestämmas utan hänsyn tagen till förhållandena vid de enskilda järnvägarna. Rådet bestrider bestämt riktigheten av den ofta utvecklade uppfattningen, att statsbanetaxan icke borde hållas lägre än de enskilda järnvägarnas för att icke förstnämnda banas trafikanter skulle få en oskälig fördel, och gör gällande, att de enskilda järnvägarnas trafikanter icke kunde anses tillfogade någon orätt genom ökad differentiering. Det betonas tvärtom, att de i många fall jämväl få nytta av statens järnvägars låga tariffer. Tillämpandet av en gemensam samtrafikstaxa anses ej heller behöva omöjliggöras av en ökad differentiering för olika banor. Järnvägsrådet påpekar slutligen, att staten har andra tillfällen att visa hänsyn till de enskilda järnvägarnas ekonomiska svårigheter än genom höjning av statsbanetaxan, t. ex. vid fördelning av gemensamma kostnader.

Reservanterna i järnvägsrådet ingå ej närmare på förevarande fråga. Det uttalas blott, att de taxor, som de enskilda järnvägarna behöva, kunna betraktas som en naturlig övre gräns för statens järnvägars taxor sålunda, att det angivna förräntningskravet icke bör i sin helhet uppehållas, för såvitt detsamma skulle leda till tariffer, liggande över nämnda gräns.

Järnvägsstyrelsen utvecklar något utförligare anförda synpunkt och betonar särskilt, att statens järnvägar bör hålla en lägre taxa än de enskilda järnvägarna, endast för såvitt detta kan ske, om kostnaderna beräknas på samma sätt för statens järnvägar som för de enskilda järnvägarna, alltså med samtliga drift- och räntekostnader för hela statsbanenätet.

Styrelsen framhåller vidare såsom naturligt och rimligt, att frågan om taxeläget vid de enskilda järnvägarna och statens järnvägar kan få givas sådant sammanhang, som inom affärslivet alltid råder beträffande avsättningsvilkorens reglerande efter en gemensam prisnivå för producenter inom samma verksamhetsgren.

Beträffande samtrafiken erinrar järnvägsstyrelsen om vissa svårigheter, som uppstå därigenom att de enskilda järnvägarna erhålla större frakttandelar än som motsvara deras väglängd. Ifråga om gemensamhetsförhållandena i allmänhet framhålles det inkonsekventa i, att järnvägsrådet påyrkar en finan-

siell klyvning av statens eget järnvägsnät, men icke vill fullt vidhålla den affärsmässiga avgränsningen mellan statens och de enskilda järnvägarnas verksamhet.

Statskontoret hävdar, att statens järnvägars taxa bör hållas så låg som är förenligt med verkets, d. v. s. statens järnvägar i sin helhet, ekonomi. De enskilda järnvägarnas taxenivå tjänstgör endast som övre gräns.

Fullmäktige i riksgäldskontoret lägga däremot stor vikt vid att tarifferna hållas så vitt möjligt likformiga för olika järnvägar. Det påpekas, att man flerstädes i utlandet med olika medel, t. ex. genom särskilda utjämningsfonder, söker åstadkomma en sådan likformighet. Järnvägsrådets förslag, vilket går i motsatt riktning, betecknas såsom icke rationellt. Fullmäktige påvisa slutligen beträffande denna punkt, att en låg statsbanetaxa sannolikt kommer att giva anledning till starka krav på nedsättning även av de enskilda järnvägarnas taxor, och att en sådan nedsättning säkerligen icke kan undgå att i vissa fall inverka ofördelaktigt på de med statslån understödda järnvägsbolagens förmåga att fullgöra sin betalningsskyldighet. Härigenom skulle nämnda järnvägars övertagande av staten komma att framtvingas, vilket skulle leda till oöverskådliga statsfinansiella konsekvenser.

Svenska järnvägsföreningen förordar principiell oavhängighet mellan statens och de enskilda järnvägarnas taxenivå, men understryker, att denna princip icke får leda därhän, att statsbanetrafikanterna befrias från fullt legitima skyldigheter och på landets övriga inbyggare i egenskap av skattebetalare läggas bördor, som äro dem ovidkommande. Det anses emellertid vara i praktiken omöjligt att för en stor del av de enskilda järnvägarna tillämpa taxor, som äro avsevärt högre än statsbanetaxan. En sänkning av de senare skulle alltså få till följd motsvarande nedsättning i de enskilda järnvägarnas tariffer, varigenom dessas redan nu ej alltför goda ekonomi skulle komma att i grunden förstöras.

Jag ansluter mig i princip till järnvägsstyrelsens ståndpunkt och vill särskilt betona den från olika håll framhållna betydelsen av att icke i onödan främja en utveckling mot större skiljaktighet mellan statens järnvägars och de enskilda järnvägarnas taxor, varigenom skulle åstadkommas orättvisa mot trafikanterna vid enskilda järnvägar och mot sådana landsdelar överhuvudtaget, som själva fått bekosta sina banor.

Departements
chefen.

Önskvärdheten att få ned taxorna över lag, i den mån det så är möjligt, får dock icke förbises. Såsom av järnvägsföreningen anförts, kan man emellertid vänta, att om statens järnvägars tariffer bliva så låga som är med verkets ekonomi förenligt, detta inverkar reglerande på det hela. Övre gräns för statens järnvägars taxa blir den nivå, som är nödig för de större, väl-situerade privatbanorna.

Därmed måste man tillsvidare låta sig nöja. Angelägenheten att, i den mån det är möjligt, finna utvägar för ökad enhetlighet i samtliga järnvägars taxeväsen får likväl icke släppas ur sikte.

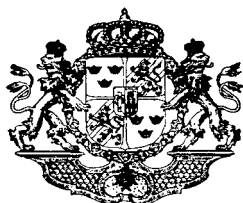
Vad föredraganden sålunda anfört, däri statsrådets övriga ledamöter instämma, finner Hans Maj:t Konungen gott gilla och förordnar, på föredragandens av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan, att utdrag av statsrådsprotokollet, vilket finge offentliggöras, skall tillställas järnvägsstyrelsen för att tjäna till ledning vid utarbetandet av ny järnvägstaxa.

Ur protokollet:
Fredric Hauerman.

STATISTISKA MEDDELANDEN.

Ser. D. Band XIII: Extrahäfte IV.

1924.



EXTRAHÄFTE IV.

JÄRNVÄGSSTATISTISKA MEDDELANDEN

UTGIVNA AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

Järnvägsstyrelsens utredningar angående järnvägstaxorna
jämlikt den 4 oktober 1924 lämnade direktiv m. m.

Utkom från trycket den 16 januari 1925.



STOCKHOLM 1925
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI

{15 25}

Kommunikationsministerns utredningsdirektiv.

Till järnvägsstyrelsen angående de provisoriska järnvägstaxorna.

Då av hittills under innevarande år framkomna ekonomiska driftsresultat vid såväl statens som vissa enskilda järnvägar att döma förefaller sannolikt, att vissa taxereduktioner skulle vara genomförbara, får jag anmoda järnvägsstyrelsen att upptaga detta spörsmål till närmare utredning.

Vad statens järnvägar beträffar, hava vissa nedsättningar successivt vidtagits i de provisoriska tilläggsavgifterna å godstaxan, senast från och med den 1 augusti 1923, varigenom, enligt vad järnvägsstyrelsen gjort gällande, åtminstone för vissa frakter nåtts den undre gräns, som med hänsyn till den under utarbetning varande nya taxan kan anses tillräddlig.

Med hänsyn härtill och angelägenheten av att icke något nu åtgöres, som kan komma att stå i motsats till resultatet av den utredning, som med ledning av bland annat Kungl. Maj:ts numera givna direktiv skall företagas i fråga om den blivande taxan, synes det möta betänkligheter att omedelbart vidtaga ytterligare jämkningar i godstaxorna. Detta bör dock icke utesluta, att vissa ifrågasatta smärre taxeregleringar, såsom sänkning av pakettaxan och beträffande fraktstycke-godset ändring av viktgränserna, dock nu böra tagas under prövning.

Ifråga om persontaxan hava några ändringar, undantagandes införandet av returbiljetter å vissa bansträckor, icke vidtagits sedan år 1922. Med hänsyn härtill och på grund av den nuvarande persontaxans jämförelsevis höga läge i förhållande till förkrigstaxan åtminstone på vissa reseavstånd synes det nu böra närmare utredas, på vad sätt en taxesänkning här bör genomföras, räknat från den 1 januari 1925.

Beträffande de enskilda järnvägarna bör en allmän undersökning vidtagas i vad mån sänkningar ifråga om gods- eller persontaxa må kunna vid samma tidpunkt genomföras med hänsyn till vederbörande företags ekonomiska ställning, varvid särskilt ifråga om de mera betydande enskilda järnvägarna bör övervägas avgifternas nedbringande till så nära överensstämmelse som möjligt med motsvarande avgifter vid statens järnvägar.

På grund av vad sålunda anförts får jag anmoda järnvägsstyrelsen att så vitt möjligt före den 15 november 1924 inkomma med utredning i ämnet samt de förslag, vartill densamma kan föranleda. Stockholm den 4 oktober 1924.

SVEN LÜBECK.

A. B. Gärde.

Industriförbundets framställning om nedsättning av
godsfrakterna å Statens Järnvägar.

TILL KONUNGEN.

I underdånig skrivelse av den 9 sistlidne april hemställde Sveriges Industriförbund jämte ett stort antal andra näringsorganisationer på industriens, handels och jordbrukets m. fl. områden om en generell nedsättning av statens

järnvägars godstariffer i sådan omfattning, att fraktkostnadsindex komme i jämnhöjd med gällande allmänna prisnivå. Särskilt påpekades, att fraktnedsättningen även borde omfatta de tariffer för lågvärdigt massgods, vilka vid en tidigare taxereduktion beklagligtvis blivit undantagna. Framställningen grundade sig närmast på järnvägsrådets vid nämnda tidpunkt avgivna betänkande, varuti påvisades, att en omedelbar sänkning av järnvägstaxan vore ekonomiskt möjlig att genomföra, och vari för övrigt hävdades den utomordentliga betydelsen för landets hela näringsliv av att järnvägsfrakterna hölles så låga som möjligt.

Någon fraktnedsättning på grund av ovanberörda framställning har likväl ännu icke kommit till stånd.

Emellertid har i skrivelse av den 4 sistlidne oktober dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet anmodat järnvägsstyrelsen att upptaga spörsmålet om taxereduktioner till utredning och inkomma med förslag i ämnet före den 15 innevarande månad, enär hittills under året framkomna ekonomiska driftsresultat gjorde saunolikt, att vissa dylika reduktioner vore genomförbara. Beträffande detta initiativ är emellertid att märka, att järnvägsstyrelsens utredning skulle, enligt kommunikationsministerns anvisningar, i fråga om statens järnvägar huvudsakligen endast gälla *persontaxan*, under det att godstaxan ansågs kunna lämnas orörd, utom möjligen i vad anginge paketgods och viktgränserna för fraktstyckegods. Enligt ett meddelande i tidningspressen av den 28 sistlidne oktober synes också järnvägsstyrelsen så gott som uteslutande hava ägnat uppmärksamheten åt persontarifferna; och beräknar styrelsen, att de under kalkylation varande sänkningarna av persontaxan ned till gällande levnadskostnadsnivå, skulle komma att medföra en inkomstminskning för statens järnvägar under nästa budgetår av sex à åtta miljoner kronor, om samtidigt hänsyn toges till den höjning av resefrekvensen, som biljettprisnedsättningen förmodas medföra.

Med anledning av det anförda tillåter sig Sveriges Industriförbund i underdanighet framhålla, att ur näringarnas synpunkt en sänkning av persontaxan är av relativt underordnad betydelse och, enligt Förbundets mening, under nuvarande förhållanden endast bör genomföras i den mån, man kan förutse, att på grund av ökat reseantal en inkomstminskning därav icke blir följden. Den nu under utredning varande taxereduktionen på persontrafikens område kommer, med den omfattning som järnvägsstyrelsen tänkt sig — långt ifrån att gagna de syften, som näringsorganisationernas ovanberörda framställning avsåg — att tvärtom *direkt motverka näringslivets krav*. Ty genom att försämra järnvägarnas driftresultat kommer den att minska möjligheterna för godstaxornas reducering och tjänar sålunda endast till att ytterligare fördröja en återhämtning av landets betryckta näringar.

Till belysande av frågan, huvuvida en nu möjlig taxereduktion bör förläggas till persontrafikens eller godstrafikens område, vill Industriförbundet erinra om de resultat, vartill järnvägstaxekommittén kommit vid bedömandet av de olika trafikslagens inbördes betydelse. Kommittén, som i sitt år 1915 avgivna betänkande fann sig böra föreslå en höjning av avgifterna för resande och för styckegods, men däremot icke för vagnslastgods, uttalar sig i denna fråga sålunda:

»Särskilt vill kommittén fästa uppmärksamheten på att för närvarande styckegods- och persontrafiken lämnar vida sämre bidrag till de fasta kostnaderna än vagnslastgodstrafiken, trots att den senare är ur nationalekonomisk synpunkt vida mer betydelsefull. Med allt erkännande av nödvändigheten och den nationalekonomiska nyttan av persontrafiken och styckegodstrafiken, måste man ju emellertid medgiva, att vagnslastgodstrafiken i detta hänseende är överlägsen. Om det

hade varit fallet, att den senares bidrag till de fasta kostnaderna hade varit procentiskt lägre än de övriga trafikslagens, hade det därför kunnat vara tvivel underkastat, om man borde sträva efter att höja detsamma. Men då förhållandet nu är det motsatta, att den betydelsefullaste trafiken är tyngre belastad än den mindre betydelsefulla, synes det kommittén otvivelaktigt, att det är fullkomligt riktigt att så ordna de olika trafikslagens inbördes ställning, att detta missförhållande blir i möjligaste mån avhjälpt».

Under de år, som förflutit sedan taxekommittén utförde sina beräkningar, har nämnda missförhållande ifråga om belastningen av de olika trafikslagen tydligen blivit ytterligare skärpt. Beklagligtvis förefinnes icke någon officiell utredning härom, men utvecklingen har ovedersägligen gått i sådan riktning, att driftkostnaderna för vagnslastgodstrafiken sjunkit i relativt högre grad än kostnaderna för övriga trafikslag, samtidigt som enligt statens järnvägars statistik inkomsterna bibehållit sin förutvarande proportion. Beträffande driftkostnadsförskjutningarna må endast påpekas, att järnvägens under senare år så högt uppdrivna personalutgifter icke på långt när drabba vagnslastgodstrafiken i samma grad som person- och styckegodstrafiken. Införandet av genomgående bromsinrättningar å godstågen — vilket beräknades medföra en årlig besparing om icke mindre än 4.7 miljoner kr. — har också minskat driftskottet i alldeles övervägande grad för vagnslasttrafiken. För övrigt hava kostnaderna för denna trafik även nedbringats genom kraftigare godstågslokomotiv samt större och ändamålsenligare vagn typer.

Allt visar sålunda, att taxekommitténs ovan anförda omdöme har sin fulla giltighet än i dag.

Det kan under sådana omständigheter — då den för landets näringar så viktiga vagnslastgodstrafiken befunnits vara jämförelsevis tyngre belastad än övriga trafikslag — icke vara berättigat att nu vid en förestående taxereduktion helt bortse från förstnämnda trafiks behov av lättnader och i stället sänka taxan för den förhållandevis gynnsammare ställda persontrafiken. Då statsbanorna numera visa driftöverskott, synes det vara en rättvis och rimlig fordran att detta överskott i sin helhet användes för ett nedbringande av godstaxans allt för höga tariffer, främst de för näringslivet mest betydelsefulla av dem. En dylik fraktnedsättning kräves även av omsorg om landets bästa. Ur nationalekonomisk synpunkt måste det nämligen vara en angelägenhet av ojämförligt större vikt, att industriens, jordbrukets och handelns fraktkostnader nedbringas till gällande allmänna prisnivå, än att en dylik sänkning kommer persontrafiken till godo. Även den enskilde har för övrigt så stora direkta och indirekta fördelar av att näringslivet hålles uppe, att det också privatekonomiskt bör vara att föredraga, att godstrafikens ställning nu förbättras och att en i och för sig önskvärd nedsättning av person-tarifferna tills vidare uppskjutes.

Mot järnvägsstyrelsens ofta uttalade åsikt att en reduktion av godstarifferna bör uppskjutas till dess den blivande nya järnvägstaxan kan komma att fastställas och tillämpas, vill Industriförbundet i detta sammanhang resa den allvarligaste gensaga. Ingen vet nu, huru lång tid som kommer att förläta, innan den stora taxereformen blir efter vederbörliga myndigheters och korporationers granskning slutligen genomförd, med säkerhet dröjer det över ett år, kanske flera år. Att under sådana omständigheter nu på obestämd tid uppskjuta fraktreduktioner, som äro av trängande betydelse för landets näringar och vilka äro genomförbara ur järnvägsekonomisk synpunkt, det kan enligt Förbundets mening icke längre försvaras. Den av järnvägsstyrelsen framförda invändningen att de ifrågasatta fraktreduktionerna kunna tänkas komma att störande ingripa i den blivande taxereformen, är av så utomordent-

ligt underordnad, huvudsakligen formalistisk innebörd, att man, då det här gäller en för många av landets industriföretag verkligt vital fråga, borde ur den högre synpunkten kunna lämna invändningen utan avseende. Samma invändning skulle för övrigt med än större fog kunna riktas mot den nu ifrågasatta sänkningen av persontaxan, vilken sänkning ju, på grund av vad taxekommittén påvisat, måste innebära ett långt farligare föregripande av den blivande taxereformen.

Huvudsaken är, att vad som för landets tryckta näringar nu *kan* göras, också blir *utan dröjsmål* genomfört. Säsom vid upprepade tillfällen framhållits utgör nämligen godstariffernas nuvarande höjd ett av de kraftigaste hindren för näringslivets ekonomiska tillfrisknande. Genom de överdrivet höga fraktkostnaderna hålles produktionen och handelsomsättningen tillbaka och minskas möjligheterna till arbetsförtjänst för landets befolkning.

På grund av det ovan anförda får Sveriges Industriförbund — under framhållande av det oundgängliga behovet för de svenska näringarna av att en kraftig nedsättning av järnvägsfrakterna med det snaraste kommer till stånd — i undänighet hemställa, att, då Eders Kungl. Maj:t går att slutligt fastställa arten och omfattningen av den nu förestående taxereduktionen vid statens järnvägar, sådana bestämmelser måtte utfärdas

att godstaxan utan uppskov nedsättes så långt detta ur statsfinansiell synpunkt är möjligt, varvid de för näringslivet viktigaste vagnslastgodstarifferna givas företräde framför övriga tariffer, samt

att persontaxan för närvarande endast nedsättes i den mån det kan förutsättas, att inkomstminskningen genom biljettprisens sänkning helt uppväges av beräknad vinst genom resandefrekvensens ökning.

Stockholm den 6 november 1924.

Underdånigst

SVERIGES INDUSTRIFÖRBUND

E. WEHTJE.

Arel Hultkrantz.

**Sveriges Allmänna Lantbrukssällskaps framställning
ifråga om sänkning av statens järnvägars taxor.**

TILL KONUNGEN.

Chefen för kommunikationsdepartementet har den 4 sistlidne oktober anmodat järnvägsstyrelsen att, på grund av det gynnsamma driftresultatet för statens järnvägar under den hittills förflutna delen av innevarande år,

verkställa utredning rörande ytterligare taxereduktioner å statens järnvägar, därvid utredningen huvudsakligen skulle ayse nedsättning av persontaxan under det att godstaxan i det väsentligaste skulle lämnas orörd.

Huru önskvärt det än ur den resande allmänhetens synpunkt må kunna anses, att persontaxan nedsattes, måste det dock ur näringslivets och landets synpunkt vara långt mera av behovet påkallat, att alla möjliga lättnader beredas godstransporter, då dylika lättnader innebära en hjälp åt det hårt betryckta näringslivet och ett förbilligande av befolkningens förbrukningsartiklar.

Vad särskilt jordbruket beträffar vill Sveriges Allmänna Lantbrukssällskap framhålla, att trots de tillfälliga tariffändringar, som för visst slag av jordbruksprodukter och förnödenheter under den senaste tiden företagits, jordbruket i hög grad tryckes av de nuvarande fraktsatserna, som icke stå i rimligt förhållande till den allmänna prisnivån. Därigenom fördyras för jordbrukarna i alltför hög grad anskaffandet av för jordbruksdriften erforderliga förnödenheter, under det att konsumenterna få betala högre pris för de livsmedel, som jordbruket producerar, än som skulle bliva fallet, därest fraktsatserna kunde i någon mån sänkas.

Det synes därför vara ett samhälleligt intresse av största vikt, att godstaxan i första hand sänkes, så snart detta med hänsyn till det statsfinansiella läget låter sig göra. Då nu statens järnvägar lämna ett betydande driftöverskott, anser lantbrukssällskapet att detta främst bör komma näringslivet till godo och icke minst jordbruket.

Även om en nedsättning av persontaxan kan anses vara önskvärd, bör dock denna enligt sällskapets förmenande icke företagas i större omfattning än att den kan beräknas kompensera genom ökad resandetrafik och sålunda icke taga i anspråk någon del av det antagliga driftöverskottet, vilket i stället bör användas för nedsättning av godstaxan.

Skulle däremot det beräknade driftöverskottet användas för nedsättning av persontaxan, är det att befara, att tidpunkten för en eventuell reduktion av godstaxan uppskjutes på obestämd tid och därigenom näringslivets tillfrisknande fördröjes.

Sveriges Allmänna Lantbrukssällskap får fördenskull i underdånighet hemställa,

att, då Eders Kungl. Maj:t går att fastställa arten och omfattningen av den förestående taxereduktionen å statens järnvägar, sådana bestämmelser måtte utfärdas,

att godstaxan — särskilt för jordbruksprodukter och förnödenheter — nedsattes så långt detta ur statsfinansiell synpunkt är möjligt, samt

att persontaxan för närvarande nedsattes endast i den mån den därav föranledda inkomstminskningen kan uppvägas av ökad resandefrekvens.

Stockholm den 14 november 1924.

Underdånigst

FÖR SVERIGES ALLMÄNNA LANTBRUKSSÄLLSKAP

K. E. HAMMARSKJÖLD.

G. Leufvén.

Stockholms Handelskammares framställning om taxesänkning.

TILL KONUNGEN.

I skrivelse till järnvägsstyrelsen av den 4 sistlidne oktober framhöll dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, att vissa taxereduktioner synes genomförbara, varför järnvägsstyrelsen borde verkställa utredning i frågan;

och skulle därvid särskilt undersökas, på vad sätt en sänkning av person-taxan nu kunde genomföras.

Med anledning härav har Sveriges Industriförbund i underdånig skrivelse av den 6 dennes påvisat, hurusom en sänkning av godstaxan vore för näringslivet långt mera betydelsefull än en nedsättning av persontaxan. Ur national-ekonomisk synpunkt måste det vara en angelägenhet av ojämförligt större vikt, att industriens, jordbrukets och handels fraktkostnader nedbringas till gällande allmänna prislivå, än att en dylik sänkning kommer persontrafiken till godo. Industriförbundet hemställde, att beträffande den nu förestående taxereduktionen »sådana bestämmelser måtte utfärdas, att godstaxan utan uppskov nedsattes så långt detta ur statsfinansiell synpunkt är möjligt, varvid de för näringslivet viktigaste vagnslastgodstarifferna givas företräde framför övriga tariffer, samt att persontaxan för närvarande endast nedsattes i den mån det kan förutsättas, att inkomstminskningen genom biljettprisens sänkning helt uppväges av beräknad vinst genom resandefrekvensens ökning».

Stockholms handelskammare vill härmed uttala sin fulla anslutning till den uppfattning rörande de olika järnvägstaxornas relativa betydelse för näringslivet, vilken kommit till uttryck i industriförbundets nyssberörda skrivelse. Med erinran om den framställning i fraktfrågan, som av handelskammaren gemensamt med industriförbundet och ett tjugotal andra näringsorganisationer ingavs till Eders Kungl. Maj:t den 9 sistlidne april, vill också handelskammaren kraftigt understryka det oavvisliga behovet för landets näringar av att en sänkning av godstaxan vid statens järnvägar med det snaraste kommer till stånd.

Då emellertid, av statsfinansiella skäl en mera avsevärd nedsättning av *alla* de olika godstarifferna väl icke kan för närvarande genomföras, måste här ett avgörande träffas angående vilka godstariffer, som äro de för näringslivet viktigaste, och som därför i första rummet böra reduceras. Den institution, som äger de största förutsättningarna att bedöma hithörande frågor, är otvivelaktigt järnvägsrådet, vilket jämlikt nådiga brevet den 1 november 1907 särskilt inrättats för att afgiva yttranden angående förhållandet mellan järnvägarna och trafikanterna, och som utgöres av representanter för näringslivets olika grenar samt andra trafikantintressen.

Utan järnvägsrådets hörande bör ej heller, enligt handelskammarens förmenande, ett slutligt avgörande ske i den viktiga frågan, huruvida eller i vad mån en nu möjlig taxereduktion vid statens järnvägar skall förläggas till persontrafikens eller godstrafikens område. Frågan härom äger nämligen stor principiell räckvidd och kan i sina konsekvenser få genomgripande betydelse för utvecklingen av landets samfärdsl och näringar.

På grund av vad sålunda anförts får Stockholms handelskammare, under framhållande av önskvärdheten av att järnvägsrådet beredes tillfälle att afgiva yttrande rörande den av industriförbundet ifrågasatta taxereduktionen vid statens järnvägar, uttala sin fulla anslutning till den tankegång, som hävdats i industriförbundets ovanberörda yrkanden.

Stockholm den 18 november 1924.

Underdånigst

FÖR STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE

JOHN JOSEPHSON.

H. Rosman.

Skånes Handelskammares framställning om taxesänkning.

TILL KONUNGEN.

I underdånig skrivelse den 28 april 1923 hemställde Skånes handelskammare på anförda skäl om en allmän sänkning av statens järnvägars fraktavgifter, därvid kammaren i första hand uttalade sig för en sänkning

av sådana tariffer, som dittills varit mest missgynnade och därför i största behov av nedsättning. Sedermera har handelskammaren den 9 april innevarande år uttalat sin anslutning till en samma dag av Sveriges Industrieförbund jämte ett flertal andra näringsorganisationer ingiven underdånig framställning, likaledes gående ut på en generell sänkning av godstarifferna. Dessa framställningar liksom andra sådana från handelskammaren av mera speciell natur hava likväl ännu icke, tydligen närmast på grund av hinder från järnvägsstyrelsens sida, medfört erforderliga lättnader i fraktavgifterna.

Den 4 sistlidne oktober har emellertid dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet anmodat järnvägsstyrelsen att upptaga spörsmålet om en taxereduktion till behandling och att inkomma med förslag i ämnet. Av härvid lämnade direktiv har handelskammaren med tillfredsställelse konstaterat, att kammarens tidigare krav om sänkning av paket-taxan ävensom om ändring av viktgränserna för styckegods numera synas hava utsikt att bli tillgodosedda. Däremot har den samtidigt ifrågasatta reduktionen av persontaxan ingivit handelskammaren mycket starka betänkligheter och, då jämväl järnvägsstyrelsen synes vara av den uppfattningen, att taxelättnaderna främst böra komma persontrafiken tillgodo, anholder handelskammaren att i ärendet inför Eders Kungl. Maj:t i underdånighet få anföra följande.

I handelskammarens egna liksom uti andra näringsorganisationers tidigare framställningar har utförligt påvisats, hurusom en sänkning av järnvägarnas fraktsatser utgör en nödvändig förutsättning för näringslivets återhämtning ur dess nuvarande betryckta läge. Någon förbättring härutinnan har sedan dess ej inträtt. Tvärtom torde man, bl. a. såsom en följd av den nyligen genomförda regleringen av den tyska skadestandsfrågan, hava att befara ökad konkurrens från detta land. Det synes därför till undvikande av ytterligare driftinskränkningar inom industrien och därav följande ökning av den redan förhållandevis stora arbetslösheten vara att räkna med nödvändigheten av att på ett eller annat sätt stödja produktionen inom landet. Ett förbilligande av fraktkostnaderna för den inhemska godstrafiken är givetvis ett mycket verksamt medel härutinnan. Möjligheten för näringslivet att påräkna en dylik hjälp äventyras likväl, därest en sänkning nu vidtages i personbefordringsavgifterna, som minskar statens järnvägars driftöverskott. Redan av denna anledning anser handelskammaren, att för närvarande varje sänkning av persontaxan, som icke kan påräknas kompenserad av ökad resefrekvens, bör vara utesluten.

Såsom skäl mot en sänkning av godstaxan har flerfaldiga gånger från järnvägsstyrelsens sida framhållits, att vissa godstariffer nu nått den undre gräns, som med hänsyn till den under utarbetande varande nya taxan kan anses tillräddig. Även om detta påstående för en eller annan tariffsvidkommande är riktigt, vilket givetvis ännu undrandrager sig handelskammarens bedömande, torde ett dylikt skäl aldrig kunna åberopas mot en sänkning av godstarifferna i allmänhet. Det kan däremot möjligen giva anledning till enstaka undantag från en sådan sänkning.

Vid valet mellan en sänkning av gods- eller persontaxan kan man vidare icke underlåta att taga hänsyn till de olika taxornas nuvarande höjd i förhållande till den allmänna prisnivå ävensom till de olika trafikslagens omfattning i jämförelse med förkrigstrafiken. I förstnämnda hänseende är därvid att märka, att, ehuruval både gods- och personbefordringsavgifterna utvisa en stegring över den allmänna prisnivå, ökningen av den förra dock är betydligt större än av de senare. Det förefaller därför mera rättvist, att godsbefordringsavgifterna i första hand sänkas. Å andra sidan synes enligt statens järnvägars egen statistik ökningen av persontrafiken visa, att denna trafik mycket väl tål vid nuvarande befordringsavgifter.

Slutligen förtjänar även uppmärksammas, att den nuvarande uppfattningen angående fördelningen av järnvägarnas fasta kostnader på olika trafikslag, vilken bl. a. kommit till uttryck i järnvägstaxekommitténs betänkande, ej med säkerhet framdeles torde kunna upprätthållas. Av skilda orsaker synes det nämligen böra övervägas att, i likhet med vad redan i ett par länder skett, i större utsträckning än hittills belasta persontrafiken.

Under återopande av vad sålunda anförts får Skånes handelskammare i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t vid slutlig prövning av nu föreliggande taxeärende måtte utfärda sådana bestämmelser,

att, jämte det en sänkning av pakettaxan och en nedsättning av viktgränserna för styckegods genomföres, godstaxan i övrigt snarast möjligt underkastas en allmän sänkning, därvid hittills missgynnade tariffer givas företräde framför sådana tariffer, för vilka redan mera väsentliga sänkningar vidtagits, samt

att en sänkning av persontaxan endast genomföres i sådan omfattning, att därigenom minskade inkomster kunna förväntas täckta genom ökning i persontrafiken.

Malmö den 19 november 1924.

Underdånigst

SKÅNES HANDELSKAMMARE

omfattande Skåne och södra Halland

R. TRÄGÄRDH.

Handelskammarens i Gävle framställning om taxesänkning.

TILL KONUNGEN.

På grund av direktiv givna av dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet är järnvägsstyrelsen för närvarande sysselsatt med en utredning om nedbringande av vissa statens järnvägars taxor, vilken ut-

redning enligt direktiven är inriktad på en sänkning av persontaxan och på en reglering av vissa styckegodstaxor. Med anledning av denna utredning har Sveriges Industriförbund i underdånig skrivelse den 6 november 1924 hos Eders Kungl. Maj:t hemställt, att med frångående av omförmälda direktiv bestämmelser måtte utfärdas om en omedelbar sänkning av godstaxan, framför allt av de för näringslivet viktigaste vagnslastgodstarifferna, samt att persontaxan endast måtte nedsättas i den mån det kan förutsättas, att biljettpriens sänkning helt uppväges genom resandefrekvensens ökning.

Handelskammaren i Gävle, som tagit del av industriförbundets skrivelse, vill härigenom uttala sin fulla anslutning till industriförbundets hemställan därom, att godstaxornas sänkning, framför allt beträffande de viktigaste vagnslastgodstarifferna, måtte föregå en sänkning av persontaxan. Den senare kan icke giva näringslivet den lättnad det behöver, och då det icke lär kunna på förhand beräknas, i vad mån en sänkning av biljettpriens kan kompenseras av en ökad resandefrekvens, finner handelskammaren det rättast, att det får helt bero med ändring i persontaxan. Handelskammaren kan nämligen icke frigöra sig från den farhågan, att en persontaxesänkning kan komma att försvåra en blivande behövlig sänkning av godstaxorna.

Å andra sidan anser handelskammaren, att resultatet av nu pågående stora utredning om taxespörsmålet i dess helhet bör föreligga, innan några vittgående sänkningar vidtagas. Handelskammaren vill därför som ett synnerligen trängande önskemål från näringslivets sida framhålla, att denna utredning så långt möjligt är påskyndas.

Handelskammaren anhåller sålunda att i anledning av nu ifrågakomna taxespörsmål få till Eders Kungl. Maj:t rikta den hemställan,

att en sänkning av statsbanornas godstaxor, framför allt beträffande de för näringslivet viktigaste vagnslastgodstarifferna, måtte föregå varje sänkning av persontaxan, samt

att i sådant syfte nu pågående utredning för en lösning av taxespörsmålet i dess helhet måtte i görligaste mån påskyndas.

Gävle den 24 november 1924.

Underdånigst

PÅ HANDELSKAMMARENS VÄGNAR:

TORD MAGNUSSON.

Sven Marin.

Järnvägsstyrelsens skrivelse angående ändring av taxorna för statens järnvägar.

TILL KONUNGEN.

Genom skrivelse den 4 oktober 1924 från statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet har järnvägsstyrelsen anmodats inkomma med utredning angående vissa ifrågasatta ändringar av järnvägstaxorna.

Genom remisser den 13, 17, 19, 21 och 28 november 1924 har styrelsen vidare anbefallts vid fullgörande av förenämnda utredning avgiva utlåtande över framställningar, avlätna av Sveriges industriförbund, Sveriges allmänna lantbrukssällskap, Stockholms handelskammare, Skånes handelskammare samt handelskammaren i Gävle.

Med remissakternas återställande får styrelsen härmed i underdånighet anföra följande.

Nyssnämnda skrivelse från statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet börjar med ett konstaterande, att med hänsyn till under innevarande år framkomna ekonomiska driftsresultat vid såväl statens som vissa enskilda järnvägar förefölle sannolikt, att vissa taxereduktioner skulle vara genomförbara. Beträffande statens järnvägar hade vissa nedsättningar i godstaxan successivt genomförts, den senaste fr. o. m. den 1 augusti 1923, genom vilka — enligt vad järnvägsstyrelsen gjort gällande — åtminstone för vissa frakter nåtts den undre gräns, som med hänsyn till den under utarbetsning varande nya taxan kunde anses tillräddig. Med hänsyn till angelägenheten att intet åtgjordes, som kunde komma att stå i motsats till resultatet av den utredning, som med ledning av bl. a. Kungl. Maj:ts genom beslut den 27 september 1924 givna direktiv skall företagas ifråga om nämnda taxa, syntes det möta betänkligheter att omedelbart vidtaga ytterligare jämkningar i godstaxorna. Detta borde dock icke utesluta, att vissa smärre taxeregleringar, såsom sänkning av pakettaxan och ändring av viktsgrensarna för fraktstycke-godset, dock nu kunde tagas under omprövning.

Ifråga om persontaxan påpekades dels att — undantagandes införandet av returbiljetter i vissa stationskombinationer — ingen ändring vidtagits sedan år 1922, dels att nuvarande persontaxa åtminstone å vissa reseavstånd intogo ett högt läge i förhållande till förkrigstaxan. Det borde nu närmare utredas, på vad sätt en taxesänkning där kunde genomföras.

För de enskilda järnvägarna borde undersökning verkställas beträffande såväl person- som godstaxorna, och skulle därvid särskilt ifråga om de mera betydande enskilda järnvägarna övervägas avgifternas nedbringande till så nära överensstämmelse som möjligt med motsvarande avgifter för statens järnvägar.

Förenämnda framställningar av Sveriges industriförbund med flera utgå från de av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet givna direktiven.

Industriförbundets hemställan går — med bortseende alltså från de järnvägsekonomiska synpunkterna — ut på, *dels* att godstaxan utan uppskov nedsattes så långt som ur *statsfinansiell* synpunkt är möjligt, varvid de för näringslivet viktigaste vagnslastgodstarifferna böra givas företräde framför övriga tariffer, samt *dels* att persontaxan för närvarande endast nedsattes, i den mån det kan förutsättas, att inkomstminskningen genom biljettprisens sänkning helt uppväges av beräknad vinst genom resandefrekvensens ökning.

Sveriges allmänna lantbrukssällskap hemställer, att godstaxan — särskilt för jordbruksprodukter och förnödenheter — nedsattes så långt detta ur statsfinansiell synpunkt är möjligt, och har beträffande persontaxan samma yrkande som industriförbundet.

Stockholms handelskammare uttalar sin fulla anslutning till den tankegång, som hävdats i industriförbundets framställning, och anser, att ett slutligt avgörande i den viktiga frågan, huruvida eller i vad mån en nu möjlig taxereduktion vid statens järnvägar skall förläggas till persontrafikens eller godstrafikens område, icke bör träffas utan järnvägsrådets hörande.

Skånes handelskammare hemställer, att vid slutlig prövning av nu föreliggande taxeärende, jämte det en sänkning av pakettaxan och en nedsätt-

ning av viktgränserna för styckegods genomföres, godstaxan i övrigt måtte snarast möjligt underkastas en allmän prövning, därvid hittills missgynnade tariffer givas företräde framför andra tariffer, för vilka redan mera väsentliga sänkningar vidtagits. Beträffande persontaxan har handelskammaren samma yrkande som industriförbundet.

Handelskammaren i Gävle hemställer slutligen, att en sänkning av statsbanornas godstaxor framför allt beträffande de för näringslivet viktigaste vagnslastgodstarifferna måtte föregå varje sänkning av persontaxan samt att nu pågående utredning för en lösning av taxespörsmålet — vilken bör föreligga, innan någon vittgående ändring vidtages — måtte i görligaste mån påskyndas.

De ingivna framställningarna överensstämma alltså samtliga i ett hävdande att persontaxans sänkning är mindre angelägen än godstaxans. Anmärkningsvärt är också, att ingenstädes nämnes något om sänkning av de enskilda järnvägarnas godstaxor, beträffande vilka man alltså synes vilja erkänna behovet av taxelägets bibehållande. Angående statens järnvägars godstaxa gå yrkandena däremot väsentligt isär och gäller meningsskilljaktheten icke blott vilka varuslag och tariffer främst böra ifrågakomma utan även frågan, huruvida en sänkning bör ske omedelbart eller om densamma skall uppskjutas tills resultatet av pågående taxeutredning i sin helhet föreligger.

Av de föreliggande framställningarna är endast den från industriförbundet mera utförligt motiverad. Förbundet börjar med att hänvisa till en den 9 april 1924 av detsamma jämte ett antal övriga organisationer ingiven framställning om generell nedsättning av statens järnvägars godstariffer i sådan omfattning, att fraktkostnadsindex komme i jämnhöjd med gällande allmänna prisnivå. Framställningen grundade sig närmast på järnvägsrådets vid nämnda tidpunkt avgivna förslag, vari gjordes gällande, att en omedelbar sänkning av järnvägarnas taxor vore ekonomiskt möjligt att genomföra.

Då de riktlinjer, som framlagts i nämnda förslag av järnvägsrådet, numera i och med förenämnda beslut av den 27 september 1924 torde få anses vara av Kungl. Maj:t underkända, har ej syntts nödvändigt i detta sammanhang närmare ingå på sistnämnda framställning från näringsorganisationerna, ehuru densamma ävensom inkomna instämmanden ingår i föreliggande remisshandlingar.

Efter nyssnämnda hänvisning anför industriförbundet den väl av ingen bestridda satsen, att ur näringarnas synpunkt en sänkning av persontaxan är av relativt underordnad betydelse. Enär en sådan sänkning enligt förbundets mening kan komma att försena en eljest möjlig sänkning av godstarifferna, säges densamma t. o. m. direkt motverka näringslivets krav.

Industriförbundet hyste den uppfattningen, att den av taxekommittén påvisade och påtalade större belastningen av vagnslastgodstrafiken än av styckegods- och persontrafiken numera blivit ytterligare skärpt. Mot uppskjutande på obestämd tid av en reduktion av godstarifferna, till dess den blivande nya järnvägstaxan kunde komma att fastställas, ville förbundet inlägga den allvarligaste gensaga. Den av järnvägsstyrelsen framförda invändningen, att de ifrågasatta fraktreduktionerna kunde tänkas komma att störande ingripa i den blivande taxeformen, vore av utomordentligt underordnad och huvudsakligen formalistisk innebörd.

Innan järnvägsstyrelsen ingår på taxespörsmålet, får styrelsen under hänvisning till sin den 5 december 1924 dagtecknade skrivelse om behållen inkomst för budgetåret 1925—1926 erinra om det järnvägsekonomiska läget sådant det för närvarande föreligger och kan beräknas komma att gestalta sig för åren 1924 och 1925.

	Inkomster	Utgifter	Överskott
	miljoner kronor		
År 1924:			
Statens järnvägar utom malmbanan	174·2	142·6	31·6
Malmbanan	19·3	13·3	6·0
Summa statens järnvägar	193·5	155·9	37·6
År 1925:			
Statens järnvägar utom malmbanan	173·1	143·7	29·4
Malmbanan	20·3	13·8	6·5
Summa statens järnvägar	193·4	157·5	35·9

Räntekostnaderna för i statens järnvägar, utom malmbanan, bundna statslån uppgå för år 1924 till omkring 32 miljoner kronor och överstiga alltså med 2·6 miljoner kronor det driftöverskott, som för närvarande synes kunna, under förutsättning av oförändrade taxor, påräknas för år 1925. Ytterligare får styrelsen erinra, att det i riksstaten för budgetåret 1924—25 upptagna överskottet från statens järnvägar belöper sig till 36 miljoner kronor, vilket överskott under förutsättning av oförändrade taxor synes kunna ungefärligt uppnås. För budgetåret 1925—26 har styrelsen i nyssnämnda skrivelse den 5 december 1924 beräknat ett överskott av 36·4 miljoner kronor.

De taxeåtgärder, angående vilka styrelsen anbefallts verkställa utredning, torde böra betraktas som led i den pågående omdaning av den permanenta taxan, varför de av Kungl. Maj:t genom utdrag ur statsrådsprotokollet den 27 september 1924 beträffande beräkningarna för denna taxa givna direktiven nu synas böra komma till tillämpning. De punkter i ifrågavarande direktiv, som i detta sammanhang ha den största betydelsen, äro följande:

1. Taxan bör byggas så, att det beräknade genomsnittliga överskottet är tillräckligt för förräntning av det lånekapital, som statsbanorna nu disponera och ytterligare komma att disponera såsom en följd av redan beslutade utvidgningar, därvid räntefoten bör bestämmas efter den effektiva medelräntan för av verket disponerade lånemedel.

2. Ifråga om utgifterna bör i stort sett räknas efter nuvarande förhållanden.

3. Inkomsterna böra räknas på följande sätt

a) för persontrafik en inkomst, vilken, evalverad efter levnadskostnadsindex, ligger 30 % över 1913 års belopp,

b) för paket- och ilgodset 1924 års faktiska inkomst, evalverad till antagen prisnivå,

c) för godstrafiken efter en trafikomfattning så stor, att den vid tillämpning av förkrigstidens taxor skulle lämna en bruttoinkomst, som med 25 % överstege 1913 års inkomst.

Räknat efter nuvarande förhållande giva dessa direktiv en inkomst av i runda tal

persontrafik	65 miljoner kronor
godstrafik	111 ” ”

Tillsammans 176 miljoner kronor

Häremot står för år 1924 en inkomst av omkring 166 miljoner kronor, varav 62 miljoner i persontrafik och 104 i godstrafik. Då för år 1924 överskottet lämnar ungefärlig täckning av räntekostnaderna, uttrycker tydligen den funna skillnaden 10 miljoner kronor, minskad med dels den ökning av kostnader utöver de nuvarande, som bl. a. med hänsyn till gjorda antaganden kan behöva räknas med, dels räntekostnad för lånemedel i beslutade men ännu ej utförda anläggningar — elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg dock undantagen — det belopp, som skulle få användas för taxans

nedbringande. Innan beräkningarna utförts, finner järnvägsstyrelsen lämpligast icke anföra någon siffra.

Vare sig man skulle komma till ett något högre eller något lägre belopp, är det emellertid tydligt, att detsamma — trots att användningen enligt direktivens formulering är inskränkt till godstrafiken — icke är stort nog för att med fördel kunna begagnas till någon allmän tariffsenkning. För att taxeregleringen skall för näringslivet medföra någon avsevärdare lättnad måste sänkningarna rationellt sättas in på de punkter, där man kan beräkna största möjliga nytta.

På utredningens nuvarande stadium kan järnvägsstyrelsen icke göra något mera bestämt uttalande angående de sannolika förändringarna. Följande må dock anföras.

Den nya taxans godstariffer måste för att anpassas efter de förändrade självkostnaderna och för att möjliggöra nedsättningar på avstånd, där de äro främst behöfliga, givas en annan byggnad än de nuvarande. En sådan ändring av tariffbyggnaden förutsätter emellertid omläggning även av gods-samtrafikstaxan, en omläggning, som är förbunden med många ömtåliga spörsmål. För de lägsta tarifferna kan för 10-tons laster en allmän nedsättning fortfarande icke genomföras, utan att vissa tariffer på vissa håll komma att understiga självkostnaderna, med resultat, att en trafikökning skulle medföra växande förluster. Vid en omsorgsfull och systematisk prövning av rådande möjligheter till nedsättningar av de lägsta tarifferna synes emellertid icke uteslutet, att åtminstone i vissa fall lättnader skola kunna beredas även för det tunga godset. Godsindelningen bör prövas, så att olika varor bliva rättvisare tarifferade, än vad nu alltid är fallet. Undersökas bör, vilka taxesänkningar synas kunna genomföras, utan att vålla större inkomstminskning, eventuellt i undantagsfall med utsikt att öka järnvägarnas behållning.

Att ändringarna av här berörda art i allmänhet icke kunna utbrytas och genomföras före taxereformen i dess helhet, torde vara uppenbart. Innan utredningsarbetet föreligger, kan ju för övrigt icke ens framgå, vilka taxesänkningar falla inom en rationell framtida taxas ram och vilka gå utanför densamma. Styrelsen har svårt att fatta, att — som Industriförbundet vill uttala — en sådan uppfattning är formalistisk. Det visar sig ock, att åtminstone vissa handelskammare i denna sak visa förståelse för den uppfattning, som styrelsen hävdar och som kommer till uttryck i departementschefens direktiv, nämligen att taxeutredningsarbetet bör föregå närmast förestående sänkning av godstaxan. Styrelsen har ock den bestämda uppfattningen, att landets näringsliv självt måste anses i längden bäst betjänt med att sagda utredningsarbete nu får utan föregripanden fortgå och att grunden för den nya taxans genomförande icke genom förhastade taxesänkningar undanryckes.

Emellertid föreligger, på sätt Industriförbundet anför, viss risk, att taxesänkningen härigenom uppskjutes på obestämd tid. Styrelsen kan i anledning härav endast meddela, *dels* att styrelsen hyser grundad förhoppning, att under loppet av år 1925 kunna åtminstone för sin del taga ställning till taxefrågan i dess helhet, och *dels* att styrelsen i samband därmed avser att utsöndra sådana åtgärder i taxereglerande riktning, som synas böra och av tekniska skäl synas kunna komma till omedelbar tillämpning, och hemställa om genomförande av dessa åtgärder snarast möjligt.

En taxesänkning, vare sig enligt Sveriges Industriförbunds hemställan eller i anslutning till något av de övriga förslagen, måste alltså enligt järnvägsstyrelsens uppfattning för närvarande icke anses lämplig. Detta är väl också desto mera fallet, som de större och för den allmänna samfärdseln mera betydelsefulla enskilda järnvägarna icke kunnat gå med på någon sänk-

ning av godstarifferna utöver de samtidigt i särskild skrivelse föreslagna närmandena till statens järnvägars nuvarande godstaxa. Det har under sådana förhållanden ej syntts nödvändigt här ingå på någon närmare undersökning av den argumentering, som de olika framställningarna innehålla. Styrelsen har emellertid ej velat underlåta att påpeka, att vissa av de lämnade uppgifterna icke äro riktiga. Såsom strax skall visas, kan man sålunda icke med fog påstå, att godstarifferna sedan 1914 höjts mera än persontarifferna. Ej heller befinner sig persontrafiken, såsom Skånes handelskammare påstår, i ökning. Vore detta förhållandet, skulle önskemålen om en sänkning med säkerhet icke hava framträtt med sådan styrka som nu. Den ifrågasatta reformen avser fastmer i första rummet att hejda den oroväckande tillbakagång, vari resandetrafiken såsom helhet betraktad befinner sig.

Frågan om de olika trafikslagens bidrag till de fasta kostnaderna är alltför invecklad för att järnvägsstyrelsen här skulle kunna närmare ingå på densamma. Spörsmålet är för övrigt icke i detta sammanhang av något aktuellt intresse, då styrelsen över huvud taget icke anser sig kunna sätta ifråga andra ändringar i persontaxan än sådana, som kunna betraktas såsom för järnvägssekonomien fördelaktiga.

Järnvägsstyrelsen kan alltså icke finna, att de remitterade framställningarna böra föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd eller vålla någon ändring i den utredning, styrelsen jämlikt meromnämnda statsrådsskrivelse har att verkställa.

Innan styrelsen övergår till nämnda utredning, har det syntts lämpligt anföra några siffror, som visa, vilken höjd nuvarande taxor intaga relativt förkrigsnivån. Det må då först nämnas, att om man räknar med genomsnittstal för hela godstrafiken respektive persontrafiken samt använder sådan indexbeteckning, att förkrigstaxan betecknas med 100, man kommer till en index för godstaxan av 207 och för persontaxan av 220, med bortseende i förra fallet från de individuella fraktnedsättningarna, i det senare från tur- och returbiljetterna, vilkas användning är begränsad till bestämda stationskombinationer. Då senast kända index för grosshandelspriser — november 1924 — utgör 167 och senaste levnadskostnadsindex — oktober 1924 — 174, kan alltså sägas, att statens järnvägars taxor sedan krigsutbrottet undergått en relativ höjning med omkring 25 procent. Det bör emellertid härvidlag bemärkas, att som järnvägsstyrelsen ofta anført, taxornas höjd före kriget var otillräcklig för förrätningskravets uppehållande och att en relativ höjning av taxorna förbereddes.

Vad godset angår, är taxeförhöjningen mycket olika för olika tariffer, såsom följande sammanställning, upptagande fraktsatserna vid 200 kilometers väglängd, visar:

Fraktgodstariff	1 per 100 kg. (200 km)	Avgifter före kriget	1924	In- dex 1924
2	»	262	649	248
3	»	201	499	248
4	»	155	384	248
5	»	139	317	228
6	»	119	267	224
7	»	103	222	216
8	»	87	190	218
9	»	78	163	209
10	»	70	140	200
11	»	60	106	177
12	»	52	90	173
U	»	44	77	175
		35	70	200

Av sammanställningen framgår, att tarifferna 10—12, vilka torde vara av den största betydelsen för industriens tyngre transporter, ligga endast föga högre än 1914, under det att för de högsta tarifferna icke blott den nominella utan även den reella höjningen är avsevärd.

Det må i denna punkt erinras, att de s. k. fasta tilläggen endast innebära en korrigerig av viss felaktig byggnad hos statens järnvägars tariffer, vilken skulle hava företagits, jämväl om 1914 års prisnivå kvarstått oförändrad. Det av kostnadsstegringen framkallade tillägget är för tarifferna 10—12 endast 60 procent och motsvarar alltså icke fullt ökningen i förenämnda prisindex.

Beträffande nämnda tariffer synes också böra påpekas, att desamma spela en väsentligt större roll för de stora och för den allmänna samfärdseln mera betydelsefulla enskilda järnvägarne än för statens järnvägar, och att de förra hava betydligt mindre möjligheter att erhålla kompensation genom ökade avgifter å andra transporter. En ytterligare nedsättning skulle alltså vanskliggöra, för att ej säga fullständigt omöjliggöra, för snart sagt samtliga enskilda järnvägar att utan taxeväsendet förryckande extra tillägg deltaga i godssamtrafiken jämlikt statens järnvägars taxa.

Även för persontaxan är angivna index ett genomsnittstal, då förhållandena äro mycket olika för olika biljettslag och olika avstånd, såsom framgår av följande sammanställning över priset å enkla biljetter i 3:dje klass:

Avstånd km	Avgift enligt förkrigstaxan		Avgift enligt nuvarande taxa		Index för nuvarande taxa (förkrigstaxan = 100)
	kr.		kr.		
10	—	30	—	75	250
20	—	50	1	25	250
30	—	80	2	—	250
40	1	—	2	50	250
50	1	30	3	25	250
60	1	50	3	75	250
100	2	60	6	—	231
200	4	80	10	—	208
300	6	80	13	50	199
400	8	60	16	50	192
500	10	40	19	—	183
600	12	—	21	50	179
700	13	60	23	50	173
800	15	20	25	50	168
900	16	60	27	50	168
1 000	18	—	29	50	164
1 500	24	—	37	—	154
2 000	29	40	43	50	148

Taxan för enkla biljetter ligger alltså å kortare avstånd 150 procent över förkrigstaxan, vilket förhållande jämväl omedelbart framgår ur den omständigheten, att zonpriset nu är 50 öre, före kriget 20 öre, under det att minsta zonlängden är densamma.

Även för månadsbiljetterna bilda procenttalen för höjningen en sjunkande serie, enär avgiften för de första 8 kilometerna ökats med 150 procent, tillägget för varje följande kilometer däremot med blott 67 procent.

Såsom i det följande närmare skall utvecklas, ställer sig järnvägsstyrelsen med hänsyn till den finansiella situationen tveksam beträffande möjligheten att för närvarande genomföra en allmän persontaxesänkning.

Till undvikande av alltför stor tyngd i framställningen har utredningen emellertid i stort sett givits formen av ett förslag till ändringar. Vad i det

följande sägs, utgör dock närmast en redogörelse för de åtgärder, som, enligt styrelsens förmenande, lämpligen böra företagas, för den händelse Kungl. Maj:t skulle finna, att en sänkning bör genomföras trots de statsfinansiella riskerna.

Innan styrelsen går in på några detaljer beträffande olika biljettformer, har det syntts lämpligt anföra några siffror, som belysa desammas betydelse för statens järnvägars ekonomi.

Inkomsterna i persontrafik hava för nästkommande år beräknats till 61 miljoner kronor. Härav kommer på tilläggsbiljetter, resgoods m. m. 8 miljoner kronor, alltså på egentliga personbiljetter 53 miljoner kronor. Av sistnämnda belopp komma omkring 12 miljoner kronor på biljetter efter specialtariff, nämligen nedsättningsbiljetter (inklusive av statskontoret lämnad ersättning) 0·8 miljoner kronor, månadsbiljetter 1·70, partibiljetter 0·15, militärbiljetter 1·85, tur- och returbiljetter 8 miljoner kronor. För biljetter enligt normal tariff, det vill säga enkla och dubbla, kupong- och resebyråbiljetter, återstå alltså 41 miljoner kronor. Av nämnda siffror följer vilken dominerande roll de enkla biljetterna och därmed jämställda spela.

Tager man vidare i betraktande, att en ändring av priset för enkla biljetter automatiskt medför en sänkning av priset för nedsättningsbiljetter och drager med sig en åtminstone partiell ändring av priset på militärbiljetter, finner man alltså, att den trafik, som en sådan sänkning berör, motsvarar en inkomst av i runt tal 43 miljoner kronor.

I meromnämnda statsrådsskrivelse anges såsom skäl för sänkning av persontarifferna den nuvarande taxans jämförelsevis höga läge i förhållande till förkrigstaxan, åtminstone å vissa reseavstånd. Av förestående tablå framgår, att en stegring starkare än den allmänna prisnivåns ägt rum för korta och medellånga avstånd upp till 6 å 700 kilometer, under det att för längre avstånd nuvarande biljettpriser ligga relativt under förkrigsprisen.

Utredningen synes alltså i första rummet böra avse en sänkning å nämnda korta och medellånga avstånd, under det att man å långa avstånd, om så synes lämpligt, utan större olägenheter torde kunna bibehålla ungefär nuvarande priser.

Ur flera synpunkter vore önskvärt, att sänkningen kunde göras så stor, att man relativt levnadskostnadsindex överallt komme ned till samma priser som år 1914. Då grundpriset i 3:e klass år 1914 var 2½ öre per kilometer, skulle man enligt denna norm komma till ett pris av omkring 4 öre per kilometer mot nuvarande 6·25.

Under nuvarande förhållanden torde emellertid, särskilt med hänsyn till förefintligheten av tur- och returbiljetterna, även ett grundpris av 5 öre per kilometer, det vill säga dubbla det gamla priset, få anses för den resande allmänheten tillfredsställande.

Ett sådant grundpris nås lämpligast därigenom, att man med bibehållande av nuvarande lägsta zonlängd, 8 kilometer, sänker zonavgiften till 40 öre i 3:e klass och 60 öre i 2:a klass från nuvarande 50 respektive 75 öre. Man får på det sättet på de kortaste avstånden avgifter, som äro dubbelt så höga som före kriget och liggande 20 procent under de nuvarande.

Har man sålunda bestämt sig för ett visst zonpris och en viss minsta zonlängd, återstår att fastställa, huru starkt fallande den nya taxan skall göras. Närmast till hands skulle givetvis ligga att bibehålla nuvarande zonindelning oförändrad. Häremot kunna emellertid vägande erinringar riktas. Först och främst blir omslutningen av taxesänkningen icke mindre än 20 procent, vilket är mycket för nuvarande förhållanden. Vidare framgår av förestående sammanställning, att ökningen relativt förkrigspriset å de allra högsta avstånden

för närvarande är mindre än 50 procent. Bibehåller man alltså, samtidigt som zonpriset sänkes till 40 öre, zonindelningen oförändrad, får man på nämnda avstånd ett tillägg av mindre än 20 procent. Bland annat med hänsyn till de möjligheter, som förefinnas beträffande godstarifferna, torde erinringar kunna göras mot en persontaxa, som ligger så nära förkrigstaxan. Det kan visserligen hävdas, att avstånden ifråga icke spela någon större roll för statens järnvägars ekonomi, samt att en sänkning av taxan, särskilt å så långa avstånd som de förevarande, kan förväntas komma att föranleda en relativt stark ökning av den i och för sig föga betydliga trafiken. Då emellertid tarifferna å långa avstånd icke kunna betecknas som tryckande, synes det i varje fall, åtminstone för tillfället, vara lämpligast övergå till en taxa med svagare fall än den nuvarande. 1907 års järnvägstaxekommitté har visserligen föreslagit en ändring i motsatt riktning, nämligen en höjning å kortare och en sänkning å längre avstånd. Att observera är emellertid, att kommittén därvid haft att utgå från en taxa med ojämförligt mycket svagare fall än den nuvarande.

Utredningsdirektiven kunna, såsom redan nämnts, sägas visa på möjligheten att inskränka sänkningen till allenast de avstånd, där den nuvarande taxan ligger mer än omkring 70 procent över förkrigstaxan.

Med hänsyn till angelägenheten att antalet biljettslag ej blir alltför stort, är det jämväl önskvärt, att den nya zontariffen till en början erhåller ett så starkt fall, att det naturliga användningsområdet för tur- och returbiljetterna icke blir större än nödvändigt.

Nämnda villkor uppfyllas såvitt möjligt av den taxa, som här föreslås och vars läge i förhållande till förkrigstaxan samt nuvarande taxa framgår av följande sammanställning av biljettpriserna i 3:e klass.

Km	Förkrigstaxan		Nuvarande taxa			Föreslagen taxa		
	Kr.		Belopp kr.	Förhöjning procent		Belopp kr.	Förhöjning procent	
10	—	30	—	75	150	—	60	100
20	—	50	1	25	150	1	—	100
30	—	80	2	—	150	1	60	100
40	1	—	2	50	150	2	—	100
50	1	30	3	25	150	2	60	100
60	1	50	3	75	150	3	—	100
100	2	60	6	—	131	4	80	85
200	4	80	10	—	108	8	—	67
300	6	80	13	50	99	11	20	65
400	8	60	16	50	92	14	40	67
500	10	40	19	—	88	17	20	65
600	12	—	21	50	79	20	—	67
700	13	60	23	50	73	22	40	65
800	15	20	25	50	68	24	80	63
900	16	60	27	50	66	27	20	64
1 000	18	—	29	50	64	28	80	60
1 500	24	—	37	—	54	36	80	53
2 000	29	40	43	50	48	43	20	47

Som synes, sammanfaller den nya taxan å de högsta avstånden så fullständigt med den nuvarande som med det ändrade zonpriset torde vara möjligt. Å de kortaste avstånden ligger densamma däremot genomgående 20 procent under den nuvarande.

Taxebestämmelserna skulle lyda:

Varje person erlägger i biljettlösen för resa

i	I	klass	vagn	1	krona	20	öre	per	zon
i	II	»	»	»	»	60	»	»	»
i	III	»	»	»	»	40	»	»	»

Zonerna indelas i grupper sålunda:

2 grupper om 6 zoner

4 » » 12 »

därefter grupper om 5 zoner.

Zonlängden är i första gruppen 8 kilometer; i andra och tredje grupperna 2 kilometer; i fjärde och femte grupperna 1 kilometer samt i sjätte och därpå följande grupper 2 kilometer större än i närmast föregående grupp, dock högst 32 kilometer.

Zonerna 2—10 delas mitt itn i halvzoner. Priset för halvzon utgör hälften av ovan angivna pris per zon.

Om zonindelningen vid här föreslaget zonpris hållits oförändrad, skulle, som nämnt, inkomstminskningen vid oförändrad trafik hava uppgått till 20 procent. Efter nu företagna förändringar har densamma beräknats utgöra 14 procent. Då den nuvarande inkomsten av enkla med flera biljetter kan beräknas till 43 miljoner kronor, blir alltså inkomstminskningen 6 miljoner kronor.

Ändringen av priset å enkla biljetter torde böra medföra vissa konsekvenser beträffande övriga biljettslag. Vad då först angår tur- och returbiljetterna, vilka, som nämnts, äro av väsentligt större ekonomisk betydelse än övriga biljetter efter specialtariff, är till en början att erinra, att priset å desamma bestämdes för blott omkring ett år sedan, och att under intryck av nuvarande taxas höjd rabatten relativt de enkla biljetterna gjordes tämligen stor. Styrelsen kan därför icke förorda, att tur- och returbiljettpriset gives samma sänkning som enkla biljettpriset.

Å andra sidan får emellertid den rabatt, som tur- och returbiljetterna lämna (jämfört med två enkla biljetter), icke vara alltför liten. Fullt lämpliga priser synas erhållas, om man övergår från nuvarande genomsnittsrabatt 33 $\frac{1}{3}$ procent till den gamla tur- och returbiljettsrabatten 25 procent och i samband därmed gör tur- och returbiljetstaxan till en kilometertaxa dock med avrundning uppåt av beloppen till hela 10-tal ören. Man får på så sätt dels en största ökning för 1 kilometer av 10 öre, dels på samtliga avstånd en tämligen betydlig skillnad mellan priset å enkla biljetter och priset å tur- och returbiljetter.

I samband med denna ändring bör tur- och returbiljettsformen formellt göras generell, det vill säga säljas i alla stationskombinationer, där priset för en sådan biljett blir lägre än priset för två enkla biljetter. Med de föreslagna avgifterna inträder likheten mellan biljettprisen vid något under 300 kilometer. Redan vid 250 kilometer blir dock rabatten så liten, att försäljning av tur- och returbiljetter knappast torde komma ifråga. Av visst intresse är emellertid att, då tur- och returbiljetten från att hava varit ett provisorium övergår till mera permanent form, någon mer eller mindre godtycklig kilometergräns icke bibehålles.

Bestämmelserna skulle alltså bliva:

Tur- och returbiljett för resa i 3:e klass försäljes till ett pris, beräknat efter 7.5 öre per kilometer, dock för minst 6 kilometers avstånd och med avrundning uppåt till hela 10-tal öre. För resa i 2:a klass utgår avgiften med 1 $\frac{1}{2}$ gång priset i 3:e klass.

I samband med föreslagen minskning av skillnaden i biljettpris mellan enkla biljetter och tur- och returbiljetter synes man jämväl böra medgiva resande å tur- och returbiljett vanlig frivikt å resgods.

I och med tur- och returbiljetternas införande hava partibiljetterna i det närmaste försvunnit. Då den nya tur- och returbiljetten i motsats mot den nuvarande överallt är billigare än nuvarande partibiljett, synes man därför i samband med här omskrivna prissänkning lämpligen kunna helt avskaffa partibiljetterna. Denna åtgärd har, som bekant, varit ifrågasatt åtskilliga gånger, bland annat vid 1906 års persontariffreform. Densamma synes emellertid då, liksom vid senare tillfällen, hava strandat därpå, att man icke haft någon till den nya taxan passande biljettform, som var fullt så billig som partibiljetten. Detta hinder föreligger emellertid, såsom sagt, icke nu, varför man synes böra begagna sig av tillfället att avskaffa en biljettform, vilken städe vållat en hel del olägenheter.

Då partibiljetten som särskild biljettform avskaffas, synes man emellertid icke böra släppa den fördel i fråga om bekvämlighet, som densamma erbjuder, utan, bland annat med hänsyn till trängseln vid biljettluckorna på ett flertal stationer, bibehålla något slags biljett, som kan köpas för flera resor på en gång. Det lämpligaste synes vara att införa tur- och returbiljetter i häften om visst antal biljetter. I motsats mot partibiljetterna böra ifrågavarande häften, vilka icke bereda någon ytterligare rabatt utöver tur- och returbiljettspriset, vara fullt opersonliga och giltiga i var mans hand. För kontrollens skull torde dock för häftet viss giltighetstid böra bestämmas.

Den föreslagna ändringen av tur- och returbiljettspriset betyder med biljetternas nuvarande omfattning en kalkylatorisk inkomstminskning av 0.9 miljoner kronor. Vid generalisering av biljetternas form ökas detta belopp med 1.5 miljoner kronor. Summa kostnader alltså 2.4 miljoner kronor. Att observera är emellertid, att största delen av sistnämnda belopp icke kommer på sänkningen av tur- och returbiljettspriset från nuvarande till föreslagna satser utan uppstår genom ökad övergång från enkla till tur- och returbiljetter.

En föreslagen sänkning av zonpriset för enkla biljetter från 50 öre till 40 öre bör givetvis åtföljas av en sänkning av zonpriset för nedsättningsbiljetter från 37.5 till 30 öre. Övriga bestämmelser synas åtminstone tills vidare kunna bibehållas oförändrade.

Då 1922 års taxa fastställdes, sattes priset för månadsbiljetter så lågt, att densamma skulle kunna hållas även om prisnivån ginge ytterligare avsevärt ned. Visserligen ligger månadsbiljettspriset å avståndet 1—8 kilometer icke mindre än 150 procent över det gamla priset, och visserligen vore det ur flera synpunkter önskvärt, att resorna för förstadborna kunde förbilligas, men måste å andra sidan hävdas, dels att nuvarande proportion mellan månadsbiljettspriset och priset för närmast dyrare biljettform är abnormt gynnsam för månadsbiljetternas del, dels att de enskilda järnvägarna i allmänhet icke synas vara benägna gå ned ens i närheten av statens järnvägars nuvarande pris.

Av de enskilda järnvägar, som föra till Stockholm, håller Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg visserligen numera ett något lägre månadsbiljettpris än statens järnvägar. Då emellertid vid köp av biljett för flera månader i sträck ingen ytterligare rabatt lämnas, blir priset å årsbiljett högre än statens järnvägars. Övriga banor med förortstrafik på Stockholm hava väsentligt högre pris.

En jämförelse mellan resor å årsbiljett och spårvagnsresor till Stockholms förorter visar, att årsbiljett på avstånd upp till 11 kilometer icke blir dyrare än spårvagnsresa i inner- och ytterzon tillsammans men utan övergång enligt vid spårvägarna för närvarande tillämpade biljettpriser.

Att resor å månadsbiljett icke lämna järnvägen någon vinst eller ens något nämnvärt bidrag till fasta kostnader torde få anses med tydlighet

hava framgått av verkställda utredningar. Priset å månadsbiljett föreslås alltså tills vidare oförändrat.

I det föregående hava endast de egentliga personbiljetterna berörts. Viss uppmärksamhet måste emellertid ägnas jämväl åt andra biljetter. Särskilt gäller detta om snälltågstilläggs- och sovvagnsbiljetterna. Antalet snälltågstilläggsbiljetter uppgick 1923 till 1 200 000 och inkomsten därav till 2 600 000 kronor. Till denna summa måste emellertid läggas inkomst för sådana personbiljetter, vilka försäljas med snälltågstilläggsavgiften inräknad i biljettpriset. Denna inkomst utgjorde för 1923 nära 700 000 kronor, summa inkomst för snälltågstilläggsbiljetter alltså 3 300 000 kronor. De år 1923 försålda sovvagnsbiljetterna voro till antalet 320 000, inkomsten därav 2 900 000 kronor.

Vad sovvagnsavgifterna angår, måste desamma sägas vara höga såväl med hänsyn till driftkostnaderna som i jämförelse med före kriget gällande avgifter, vilket senare visas av följande tabell:

	Avgift för sovplats		Ökning procent
	1914	1924	
	Kr.	Kr.	
Klass 1.....	10·70	24·00	124
" 2.....	5·85	12·00	124
" 3.....	3·00	6·00	100

Önskvärt är att sovplatsavgiften nedbringas till jämnhöjd med allmänna prisnivån, d. v. s. till omkring 75 procent över 1914 års priser. Detta skulle betyda följande avgifter: 1:a klass 18·70, 2:a klass 9·35 och 3:e klass 5·25 kronor. Då det väl är önskvärt bibehålla samma proportion som nu mellan klasserna, föreslås alltså en sänkning av avgifterna i 1:a, 2:a och 3:e klass till 20, 10 och 5 kronor.

Den föreslagna sänkningen betyder en kalkylatorisk inkomstminskning av 0·5 miljoner kronor.

Avgiften för snälltågstilläggsbiljett utgör för närvarande 6 kronor i 1:a, 3 kronor i 2:a och 2 kronor i 3:e klass, mot respektive 2·50, 1·50 och 1·00 kronor år 1914. Hålles priset på snälltågstilläggsbiljetten oförändrat, blir följaktligen den belastning, som tillägget i fråga utgör, väsentligt större än före kriget.

Avgiftens huvuduppgift är att hålla kortdistansresande borta från snälltågen. För att skyddet skall bli lika effektivt som 1914, behövs emellertid icke 100 procents förhöjning. Visserligen är å de kortaste avstånden enkla biljettpriset höjt med 100. Tack vare tur- och returbiljetterna kommer man emellertid även å dessa avstånd ned till 60 å 70 procent genomsnittlig förhöjning.

Styrelsen får alltså föreslå, att avgiften för snälltågstilläggsbiljett sänkes med 25 procent, det vill säga till 1:a klass 4·50, 2:a klass 2·25 och 3:e klass 1·50. Detta betyder en kalkylatorisk inkomstminskning av 0·8 miljoner kronor.

Priset på uppehållsbiljetter är för närvarande i 1:a klass 3·00, 2:a klass 1·50 och 3:e klass 1·00. 1914 voro motsvarande avgifter 1·25, 0·75 och 0·50 kronor. De nuvarande avgifterna föreslås bibehållna.

Priset på resgodstilläggsbiljetter torde få anses lämpligt även enligt den nya taxan.

Vad resgodsövertikten åter angår är man med hänsyn till den förändrade zonindelningen nödsakad sänka grundpriset från 25 till 20 öre, för såvitt höjning av avgiften å de långa avstånden skall undvikas. Ändringen torde

innebära en kalkylatorisk inkomstminskning av cirka 10 procent eller, då inkomsten av resgodsöverbikt kan beräknas uppgå till 1 600 000 kronor, cirka 160 000 kronor.

De ekonomiska konsekvenserna av de föreslagna sänkningarna framgå av följande tablå:

	Inkomst	Sänkning
	miljoner kronor	
Enkla med flera biljetter.....	43·00	6·66
Tur- och retur » (nuv. omfattning) ...	8·00	0·90
» » » » (utvidgn. av området)		1·50
Parti »	0·15	0·03
Sovplats »	2·90	0·50
Snälltågstilläggs »	3·30	0·80
Resgodsöverbikt »	1·60	0·16
	Summa 58·95	9·89

Den kalkylatoriska inkomstminskningen skulle alltså uppgå till i det närmaste 10 miljoner kronor.

Järnvägsstyrelsen övergår nu till de smärre regleringar av godstaxorna, vilka anföras i utredningsdirektiven, nämligen sänkning av pakettaxan och ändring av viktsgränserna för fraktstyckeodset.

Vad pakettarifferna angår, hyser järnvägsstyrelsen inga ekonomiska betänkligheter mot en sänkning av de provisoriska tilläggen från nuvarande 130 till förslagsvis 100 procent. Dels är nämligen hela pakettrörelsens omslutning tämligen liten, för år 1923 något mer än 2 miljoner kronor, dels har densamma vid tidigare tillfällen visat sig mycket känslig för taxebändringar, varför någon nämnvärd inkomstminskning icke torde behöva beräknas uppstå.

Enligt styrelsens mening bör emellertid nämnda sänkning, vilken innebär, att en detalj av den stora taxeregleringen genomföres i förväg, ske i samband med en förenkling av såväl tariffer som expeditionssätt. Med hänsyn till samtrafiken kan en sådan förenkling icke införas förrän efter förhandlingar med de enskilda järnvägarna. Järnvägsstyrelsen, som har för avsikt inleda sådana förhandlingar, får följaktligen anhålla att få senare inkomma med förslag till ny pakettaxa.

Återstår nu endast att behandla spörsmålet om ändrade viktsgränser för fraktstyckeodset. Detta spörsmål består av tvenne i viss mån skilda frågor, dels en mera allmän, som rör viktens avrundning i allmänhet, dels en speciell om minsta beräknade vikt. Sverige står i båda dessa fall kvar på en äldre ståndpunkt med en minsta vikt av 40 kilogram och avrundning i övrigt till hela 20-tal, under det att man i utlandet numera flerstädes räknar med halva nämnda tal. Taxekommittén har behandlat båda frågorna men stannat vid enbart en sänkning av minsta vikten till 20 kilogram. Under nuvarande förhållanden, bland annat med hänsyn till konkurrensen med andra transportmedel, torde det emellertid vara fördelaktigt avlägsna jämväl den orsak till missnöje, som den nu tillämpade avrundningen av den verkliga vikten utgör.

Den kalkylatoriska inkomstminskningen beräknas till 1·4 miljoner kronor, varav 0·5 miljoner kronor på sänkningen av lägsta vikten.

Det har redan framhållits, att järnvägsstyrelsen under nuvarande omständigheter icke kan ifrågasätta några andra sänkningar av persontaxan än sådana, som kunna förväntas bli järnvägsekonomiskt fördelaktiga. Frågan blir alltså, huruvida här behandlade ändringar uppfylla detta villkor. Beträffande denna punkt måste till en början erinras, att alla förutsägelser an-

gående trafikens framtida utveckling med den ena eller den andra taxan måste vara behäftade med mycken osäkerhet. Man har givetvis intet annat att göra, än att bygga på erfarenheter från tidigare tillfällen samt antaga, att utvecklingen skall bli analog.

Det användbara materialet är emellertid icke stort. Från statens järnvägars eget verksamhetsområde har man icke mer än två väsentliga ändringar, vilka genomförts under någorlunda normala tider, nämligen dels 1906 års zontariffreform, dels det under innevarande år företagna återinförandet av tur- och returbiljetter.

Beträffande verkningarna av dessa sänkningar får järnvägsstyrelsen hänvisa till bilagda promemoria av föredraganden. För sin del vill styrelsen endast framhålla, att även om åsikterna kunna vara delade ifråga om tolkningen av däri angivna statistiska siffror, det dock torde vara obestriddt, att 1906 års persontariffreform tack vare inträdd trafikökning medfört en väsentlig förhöjning av inkomsterna i persontrafik och att denna ökning varit så hastig, att redan under första året erhållits full kompensation för tariffsänkningen. Även erfarenheterna beträffande tur- och returbiljetterna måste sägas vara mycket fördelaktiga, då det redan efter några månader kunnat uppvisas obestriddliga vinstsiffror.

Ingen av anförda erfarenheter tillåter emellertid något säkert analogislut å förevarande fall, här till äro förhållandena alltför olika. Med hänsyn till 1906 års mycket goda resultat anser sig emellertid järnvägsstyrelsen hava goda skäl hoppas, att jämväl den här ifrågasatta ändringen skall visa sig ekonomiskt fördelaktig.

Järnvägsstyrelsen vill dock icke dölja, att ändringen kan medföra risker. Nämda egenskap delar den emellertid med alla ändringar, vare sig de gå i den ena eller den andra riktningen. Såsom redan påpekats äro ju alla förutsägelser beträffande framtiden osäkra, och har man alltid att frukta vissa missräkningar beträffande konsekvenserna.

Att inkomsterna i persontrafik under nuvarande förhållanden visa en oavbruten och tämligen hastig nedgång, är emellertid ett obestriddt faktum, liksom att man för närvarande icke kan se något slut på denna. För att hindra den sjunkande rörelsen att fortsätta och om möjligt förmå den att ändra riktning, har järnvägsstyrelsen faktiskt ingen annan åtgärd att föreslå än en taxesänkning, som i stort sett återför persontarifferna till samma relativa höjd som före 1914.

Järnvägsstyrelsen finner alltså goda skäl tala för att den ifrågasatta sänkningen är järnvägsekonomiskt fördelaktig. Är så fallet följer tydligen också, att densamma långt ifrån att, såsom i de remitterade framställningarna göres gällande, förhindra en sänkning av den långt viktigare godstaxan tvärtom skulle även för godstarifferna hava en fördelaktig inverkan, under det att persontaxans hållande uppe vid nuvarande nivå måste befaras i längden verka förtryckande och överhuvud ogynnsamt på utvecklingen.

Ett skäl för persontaxans sänkning är också, att vissa större enskilda järnvägar hålla sina persontariffer å en såväl relativt godstarifferna som relativt 1914 års förhållanden lägre nivå än statens järnvägar.

Vid frågans avgörande är emellertid att beakta, att vad ovan sagts endast gäller de totala verkningarna av taxesänkningen, det vill säga verkningarna på lång sikt.

Beträffande det tempo, vari den väntade trafikökningen kan komma att fortgå, finner styrelsen icke möjligt göra några bestämda uttalanden. Att draga slutsatser från 1906 synes i denna punkt vara alltför vanskligt. Man torde fastmer få vara beredd på att åtminstone 1925 och möjligen också närmast följande år kunna komma att uppvisa inkomstminskning. Varje

uppskattning av denna måste givetvis bli mycket osäker. Då något antagande dock måste göras, vill styrelsen anförä följande siffror såsom en hållpunkt för uppfattningen.

Förenämnda kalkylatoriska inkomstminskning var 9·9 miljoner kronor. Härav komma 2·4 miljoner kronor på tur- och returbiljetterna, beträffande vilka årets erfarenheter tillåta säkrare slutsatser; styrelsen vill beträffande dessa för år 1925 räkna med en kompensationsprocent av 75, det vill säga en inkomstminskning av 0·6 miljoner kronor. Beträffande återstående belopp, 7·5 miljoner, måste däremot räknas väsentligt försiktigare, antages att halva inkomstminskningen, alltså 3·7 miljoner kronor, kompenseras. Totala sänkningen av persontrafiksinkomsten skulle alltså uppgå till 4·4 miljoner kronor.

Järnvägsstyrelsen anser sig böra framhålla, att den sålunda för år 1925 antagna trafiken icke ligger å någon orimligt hög nivå jämfört med den för år 1924 beräknade. Den torde nämligen motsvara ett antal personkilometer av omkring 1 270 miljoner mot 1 170 miljoner för 1924, vilket innebär en ökning med 8·5 procent. Till jämförelse må nämnas, att ökningen av antalet personkilometer från år 1905 till 1906 utgjorde 18·1 procent.

Hittills har endast talats om förändringarna å inkomstsidan. Emellertid medför en trafikökning i regel också en stegring av utgifterna. I denna punkt är man dock för närvarande mycket lyckligt ställd, då det ju icke gäller att erövrå någon ny rekordtrafik utan blott att i möjligaste mån återvinna trafik, som under de senare åren gått förlorad. Åtminstone för år 1925 synes den beräknade trafikökningen icke behöva föranleda någon nämnvärd stegring av utgifterna.

Det torde i detta sammanhang böra framhållas, att förutsättningarna för en inkomsttäckning i berörda hänseende ligga ojämförligt bättre till ifråga om person- än ifråga om godstrafik. Beträffande godstrafik äro kostnaderna nämligen på grund av det sätt, varpå trafiken här kan ordnas, visserligen nu starkare reducerade än persontrafikskostnaderna, men å andra sidan i vida högre grad beroende av trafikens omfattning. Ny trafik föranleder praktiskt taget alltid kostnadsstegring, och denna kostnadsstegring är beträffande trafik, vars tariffer genom en taxenedsättning bringas nära intill de föränderliga kostnadernas minimitariff, så stor, att det uppstår behov av en helt utanför möjligheternas område liggande trafikstegring, för att genom ny trafik täckning skall kunna beredas för den genom taxesänkningen bortfallande inkomsten.

De föreslagna ändringarna ifråga om godstrafiken medföra, som nämnt, en kalkylatorisk inkomstminskning av 1·4 miljoner kronor. Att någon avsevärd del därav skall kunna täckas genom trafikökning är osannolikt, särskilt med hänsyn till att kostnaderna för transport av små sändningar ställa sig relativt höga.

Ovan föreslagna taxesänkningar äro, som nämnt, i och för sig önskliga och vad persontarifferna angår jämväl fördelaktiga ur järnvägssekonomisk synpunkt. Som redan anförts, uppgår emellertid det för år 1925, under förutsättning av oförändrade taxor, beräkningsbara överskottet av statens järnvägar exklusive malmbanan till endast 29·4 miljoner kronor. Drages alltså härifrån förenämnda $4·4 + 1·4 = 5·8$ miljoner, kommer man till ett återstående överskott av blott 23·6 miljoner kronor, mot vilket är att ställa en räntekostnad för bundna statslån av omkring 32 miljoner kronor.

För den händelse taxesänkningarna nu genomföras, kunna statens järnvägar följaktligen icke förväntas under nästkommande år fylla det räntekrav statsmakterna uppställt och som senast såsom norm fastställt genom förenämnda av Kungl. Maj:t meddelade utredningsdirektiv.

Då statens järnvägar följaktligen måste anses sakna medel för genomförande av några taxesänkningar, kan järnvägsstyrelsen icke avgiva något bestämt förslag utan måste helt till Kungl. Maj:ts avgörande hänskjuta frågan, huruvida under förevarande statsfinansiella situation kan vara möjligt för nämnda ändamål, i högre grad än eljest skulle vara nödvändigt, under ett eller annat år framåt avstå från normal förräntning av statsbanekapitalet, detta då i avsikt att vinna ett bättre utbyte i längden.

För den händelse Kungl. Maj:t skulle anse ovan ifrågasätta och av styrelsen — särskilt vad persontarifferna angår — såsom önskvärda ansedda taxesänkningar böra helt eller delvis genomföras, anhåller styrelsen få senare inkomma med förslag till formulering av erforderliga nya bestämmelser.

Skulle däremot planen ifråga av statsfinansiella skäl icke kunna av Kungl. Maj:t upptagas, har järnvägsstyrelsen för avsikt att senare inkomma med förslag till utvidgning av tur- och returbiljettsformens användningsområde.

Med hänsyn till ovan anförda gynnsamma erfarenheter beträffande nämnda biljettform har styrelsen anledning antaga, att den inkomstminskning en sådan utvidgning medför å redan förefintlig trafik, skall komma att hastigt bli genom trafikökning kompenserad. I varje fall torde den under första året eventuellt kvarstående inkomstminskningen icke bli större än att densamma kan inrymmas inom den marginal, varmed man, då det gäller så stora och svårberäkneliga summor som statens järnvägars trafikinkomster, alltid måste räkna.

Denna skrivelse avser endast statens järnvägar. Beträffande de enskilda järnvägarna avgiver styrelsen samtidigt härmed särskild utredning.

I handläggningen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektörerna Virgin och Flodin, järnvägsfullmäktige Strömberg och friherre Adelswärd, byråcheferna Ahlberg, Almqvist och Stjerna samt byrådirektören Norrman.

Stockholm den 19 december 1924.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM

ERIK MALMKVIST
tjfr.

P. M.

angående de sannolika verkningarna av en person-
taxesänkning.

Inkomsterna i persontrafik med nuvarande taxa ha varit, resp. beräknas
bliva:

*Beräkneliga
inkomster
efter
nuvarande
taxa.*

År	Miljoner kronor
1922	67·5
1923	67·5
1924	62·4
1925	61·0
1926	60·0

Räknar man per bankm, kommer man till följande tal:

1922	12 027 kronor
1923	11 816 »
1924	10 796 »
1925	10 235 »
1926	10 000 »

Såväl totalt som ännu mer per bankm visa persontrafiksinkomsterna alltså
en avsevärd nedgång.

Den ifrågasatta taxesänkningen medför för år 1925 en kalkylatorisk in-
komstminskning av 10 miljoner kr., d. v. s. från 61 till 51 miljoner. Enligt
samma beräkningsgrunder skulle alltså 1926 års inkomst reduceras till
50 170 000 kronor.

*Taxe-
sänkningen.*

Inkomsterna per bankm skulle alltså bliva

1925	8 560 kronor
1926	8 360

Detta om man icke antager någon trafikstegring. Uppstår sådan till följd
av taxeändringen, och räknar man därvid med följande kompensationsprocent

	1925	1926
Alternativ I	40	60
» II	50	80
» III	60	100

kommer man till följande inkomster dels totalt, dels per bankm

		Kompensations- procent		Inkomst miljoner kr.		Per bankm kr.	
		1925	1926	1925	1926	1925	1926
Alternativ I	I	40	60	55·0	56·1	9 230	9 340
» II	II	50	80	56·0	58·0	9 400	9 670
» III	III	60	100	57·0	60·0	9 570	10 000

Antalet personkm totalt och per bankm har för hittills kända år fr. o. m.
år 1913 utgjort:

	Total miljoner	Per bankm 1 000-tal
1913.....	1 027.3	218.8
1914.....	1 167.7	244.7
1915.....	1 256.4	257.1
1916.....	1 450.3	290.6
1917.....	1 463.7	275.4
1918.....	1 295.4	239.6
1919.....	1 402.2	251.8
1920.....	1 336.7	239.5
1921.....	1 175.9	210.7
1922.....	1 167.1	207.9
1923.....	1 204.9	211.1

För år 1924 t. o. m. 1926 skulle enligt förestående antaganden motsvarande antal bliva

	Personkm Totalt, miljoner				Personkm Per bankm, 1 000-tal			
	Utan ändring	Ändring alt. I	Ändring alt. II	Ändring alt. III	Utan ändring	Ändring alt. I	Ändring alt. II	Ändring alt. III
1924.....	1 170	—	—	—	203.4	—	—	—
1925.....	1 145	1 235	1 255	1 280	192.2	207.2	211.6	214.7
1926.....	1 125	1 260	1 300	1 345	187.6	209.6	216.9	224.3

Den trafikökning, som antagits, är alltså även för det gynnsammaste alternativet, d. v. s. full kompensation år 1926, ej särdeles stor, i det att man för år 1925 ungefärligen räknar med att återfå 1923 års trafik — per bankm — samt för 1926 att komma något mer än 5 procent över denna. Vid denna jämförelse måste dock hållas i minnet, att antalet bankm ökats icke oväsentligt från 1923 till 1925. Totala antalet personkm år 1926 skulle, som synes enligt alternativ III utgöra 1 345 miljoner, d. v. s. om hänsyn toges till de nya bandelarna vara mindre än 1920 års. Att denna trafik, vilken ligger väsentligt under högtrafikårens, skulle behöva föranleda några nya tåg, torde väl få anses uteslutet.

Jämförelse
med 1906
års person-
tariffreform.

Den antagna trafikökningen är mycket liten jämförd med de förändringar, som inträda i samband med 1906 års persontariffreform såsom följande siffror visa.

År	Personkm per bankm 1 000-tal	Inkomst i persontrafik per bankm kronor
1901.....	123.8	4 031
1902.....	126.3	4 075
1903.....	125.0	4 049
1904.....	129.8	4 036
1905.....	131.3	4 221
1906.....	155.1	4 528
1907.....	171.5	4 969
1908.....	170.7	4 962
1909.....	178.1	5 063
1910.....	190.7	5 433
1911.....	198.5	5 636
1912.....	212.6	5 912
1913.....	218.8	6 078

Utan
trafikökning
3 800

Efter att hava hållit sig nästan konstant under ett flertal år steg alltså trafikrörelsen från år 1905 till 1907 med ungefärligen 40 000 personkm pr bankm eller omkring 30 procent. Även inkomsterna visa, som synes, en rätt väsentlig ökning.

Studiet av nämnda persontariffreforms verkningar försvåras dock i hög grad därav, att densamma inföll under en tid av starkt stigande konjunkturer, varför de förändringar taxesänkningen i och för sig själv åstadkom samverkade med de förändringar, som vållats av konjunkturändringarna. Denna omständighet vållar svårigheter redan för de första åren, då taxeändringens verkningar i alla fall är störst, och omöjliggör praktiskt taget alla säkra uttalanden beträffande reformens efterverkningar, vilka under fullt oförändrade förhållanden nog borde varit skönjbara måhända bortåt ett årtionde fram i tiden.

Då det gäller att bedöma reformens verkningar, måste man för övrigt komma ihåg, att den sänkning, som genomfördes, icke var särdeles stor *genomsnittligt*; inkomsten per personkm sjönk ej med mer än c:a 10 procent. Så länge man räknar med genomsnittssiffror, måste därför förändringarna — de två första åren undantagna — bli relativt små.

Det tillkommer emellertid en omständighet, som underlättar nämnda studium; persontaxesänkningen var mycket olika på olika avstånd. För avstånden 1—100 km — där man förut i övervägande grad använt tur- och returbiljetter — inträdde nämligen en sänkning allenast från 5:25 till 5 öre per km resa fram och tillbaka, d. v. s. med ej fullt 5 procent. För större avstånd var sänkningen däremot väsentligt större. Man hade nämligen — vid räkning efter tur- och returbiljettpris för år 1905 —

Avstånd km	Biljettpris 3:e klass för medelavstånd		Sänkning procent
	1905	1907	
101—200.....	3:95	3:60	8:86
201—300.....	6:55	5:80	11:45
301—400.....	9:20	7:80	15:22
401—500.....	11:80	9:60	18:64
501—600.....	14:45	11:20	22:49
601—700.....	17:05	12:80	24:93

För avstånd över 700 km var sänkningen nominellt ännu större. På dessa avstånd inverkade emellertid den s. k. norrlandstariffen så mycket, att man icke eller åtminstone med svårighet kan göra några uttalanden beträffande genomsnittliga sänkningen. Resandetalen å angivna avstånd visa en utpräglad parallellism med sänkingsprocenten.

Avstånd km	Antal resande (exkl. militär)		Ökning av antalet procent	Sänkning av priset procent
	1905	1907		
	1 000-tal			
101—200.....	439.7	564.5	28:38	8.86
201—300.....	224.9	298.1	32:55	11.45
301—400.....	93.0	150.3	61:61	15:22
401—500.....	83.8	121.3	44:75	18:64
501—600.....	37.6	57.2	52:13	22:49
601—700.....	55.1	85.5	55:17	24:93

Tager man bort 10 procentenheter för den naturliga ökningen, blir återstående del av procenttalen i den vänstra kolumnen ungefär dubbelt så stor som i den högra. — Den väldiga stegringen å avståndet 301—400 km beror givetvis på någon tillfällighet.

För ytterligare jämförelse har nedan sammanställts antalet resande exkl. å månads- och militärbiljetter under åren 1905, 1907, 1911 och 1913.

Km	1905	1907	1911	1913
1— 50	10 264 836	12 552 305	15 143 464	16 973 016
51— 100	950 013	1 178 637	1 452 498	1 609 476
101— 200	439 715	564 530	693 284	795 202
201— 300	224 588	298 054	359 599	403 272
301— 400	92 735	150 292	180 241	213 826
401— 500	83 249	121 296	141 096	160 707
501— 700	92 715	142 715	163 106	183 551
701—1 000	13 044	21 603	34 498	38 994
1 001—	10 189	15 214	21 539	26 665
Summa	12 171 084	15 044 646	18 189 525	20 404 709

Ändringen mellan två på varandra följande år (av de anförda) har utgjort

Km	Ökning i procent		
	1905 till 1907	1907 till 1911	1911 till 1913
1— 50	22.3	20.6	12.1
51— 100	24.1	23.2	10.8
101— 200	28.4	22.8	14.7
201— 300	32.7	20.7	12.1
301— 400	62.1	19.9	18.6
401— 500	45.7	16.3	13.9
501— 700	53.9	14.3	12.5
701—1 000	65.6	59.7	13.0
1 001—	49.3	41.8	23.8

Då ovan angivna perioder äro av olika längd, har för erhållande av bättre jämförelsetal nyss angivna ökningssiffror omräknats att omfatta ett år.

Km	Årlig ökning i procent		
	1905—1907	1907—1911	1911—1913
1— 50	10.6	4.8	5.9
51— 100	11.4	5.4	5.3
101— 200	13.3	5.3	7.1
201— 300	15.2	4.8	5.9
301— 400	27.3	4.6	8.9
401— 500	20.7	3.9	6.7
501— 700	24.1	3.4	6.1
701—1 000	28.7	12.4	6.3
1 001—	22.2	9.1	11.3

Jämföras dessa siffror, finner man, att å samtliga avståndsgrupper årliga ökningen från 1905 till 1907 är väsentligt större än under följande perioder (tyvärr finns ingen motsvarande statistik för åren före 1905). Redan av den

omständigheten är man benägen sluta till en väsentlig inverkan av tariff-sänkningen. En sådan framgång säkrare ur det förhållandet, att ökningen i resefrekvens från 1905—1907 varit mycket olika för olika avstånd, under det att följande perioder visa tämligen jämna siffror.

Jag kan icke inse, att denna olikhet mellan avstånden överhuvud kan förklaras genom förändring i konjunkturerna. Om dessa också skulle kunna förklara *hela* ökningen å de kortaste avstånden, c:a 10 procent per år, måste i allt fall å de högre avstånden återstoden bero av taxeändringen. Medger man emellertid, att taxeändringen verkat stimulerande å högre avstånd, kan man knappast undgå att tillerkänna de förbättringar, som i alla fall infördes å de kortare, någon verkan.

Man synes på så sätt komma till den slutsatsen, att den allmänna utvecklingen haft ungefär samma årliga inverkan för perioden 1905—1907 som för de senare, d. v. s. medfört en ökning av 5 å 6 procent per år, under det att återstoden är att tillskriva taxesänkningen.

Huru man än vänder på siffrorna, kan jag icke komma till någon annan slutsats än att 1906 års persontariffreform å de avstånd, där den i huvudsak insattes, verkat i mycket hög grad stimulerande på trafiken. Av de anförda siffrorna framgår också, att år 1907 inkomsten å dessa avstånd var mycket större än år 1905.

Såvitt man kan döma, ha resultaten i möjligaste mån bekräftat riktigheten av den formel för sambandet mellan resefrekvensen och biljettpreis, varmed 1898 års persontariffkommitté eller rättare dess ledamot professor Charlier räknat.

Ett belägg för taxeändringens betydliga inverkan lämna även följande siffror.

Period	Personkm per bankm 1 000-tal	Tonkm per bankm 1 000-tal	Personkm i procent av tonkm
1881—1885	77.5	102.2	76
1886—1890	75.4	104.8	72
1891—1895	77.4	106.7	73
1896—1900	105.9	134.3	79
1901—1905	127.3	159.1	80
1906—1910	173.4	182.9	95
1911—1914	219.6	224.5	98

Efter att alltså under en tid av 25 år hava hållit sig mellan 70 och 80 stiger procenttalet alltså nästan i ett slag till 95 å 100, d. v. s. med ungefär $\frac{1}{4}$.

Man kan naturligtvis påstå, att denna ändring beror på konjunkturerna, i så fall är det emellertid mycket märkligt, att omslaget skall komma precis samtidigt med taxeändringen, och att inga vare sig av de följande eller de föregående rörelserna skola ha haft någon liknande verkan.

Ur siffrorna för de enstaka åren torde man icke kunna draga några säkrare resultat, då godstrafiken reagerar väsentligt mycket snabbare än persontrafiken. Vid oförändrade taxor synas kurvorna i stort sett följas åt, med hänsyn till bl. a. godstrafikens *direkta* beroende av konjunkturerna, vilka endast mera *indirekt* torde påverka persontrafiken, gör emellertid godstrafikskurvan stora språng än över än under persontrafikskurvan.

Vid ungefär samma tidpunkt som statens järnvägar ändrade en hel del enskilda järnvägar sina persontaxor. De statistiska uppgifterna för dessa synas mig bekräfta ovan anförda slutsatser. Ur en undersökning, som jag

för 3 år sedan företog, må följande anföras, då det syns mig fortfarande vara av intresse.

Årtiondet 1901—1910 betecknar för ett flertal svenska järnvägar en fullständig omläggning av persontarifferna, i regel samtidigt medförande en ändring i inkomsten per personkm. Ändringarna ifråga infalla emellertid på olika tidpunkter, vilket möjliggör vissa intressanta jämförelser.

Bland de järnvägar, vilkas statistik kunnat användas, visa följande ändring av avgifterna redan fr. o. m. 1904, nämligen Bergslagens, Gävle—Ockelbo och Västergötland—Göteborg. Man erhåller följande sammanställning.

J ä r n v ä g	Personkm per bankm		Ökning %	Inkomst per personkm, öre		Nedgång %
	1903	1905		1903	1905	
Bergslagens	75 126	109 780	46.1	3.74	2.93	21.7
Gävle—Ockelbo	42 040	58 790	39.8	4.04	3.28	18.8
Västergötland—Göteborg	49 734	69 430	39.6	3.16	2.57	18.7

Till jämförelse anföras några järnvägar, vilka under tiden icke ändrat biljettp priser.

J ä r n v ä g	Personkm per bankm		Ökning %
	1903	1905	
Statens	125 360	131 670	5.0
Malmö—Trälleborg	144 822	180 790	24.8
Norra Södermanland	45 493	53 840	18.3
Östra Centralbanan	49 420	55 370	12.0
Malmö—Ystad	124 074	137 340	10.7
Ystad—Eslöv	78 711	85 670	8.8
Härnösand—Sollefteå	61 684	67 100	8.8
Varberg—Borås	54 495	59 240	8.7
Uppsala—Gävle	98 561	106 700	8.3
Oxelösund—Flen—Västmanland	67 258	72 790	8.2
Östra Skånes	63 366	68 310	7.8
Örebro—Köping	86 708	92 340	6.5
Halmstad—Nässjö	43 198	45 710	5.8

Om man undantager Malmö—Trälleborg och Norra Södermanlands, vilka järnvägars utveckling från 1903 till 1904 av ej känd orsak varit ovanligt hastig, blir skillnaden mellan förestående tre järnvägar, vilka sänkt sina tariffer, och de övriga högst betydlig.

Följande årsskifte 1904—1905 kom turen till 3 Skånejärnvägar, nämligen Malmö—Simrishamn, Lund—Trälleborg och Landskrona—Kävlinge, vilka visa följande utveckling:

J ä r n v ä g	Personkm per bankm		Ökning %	Inkomst per personkm		Nedgång %
	1904	1906		1904	1906	
Malmö—Simrishamn	83 785	123 219	47.1	2.84	2.17	23.6
Lund—Trälleborg	106 177	136 356	28.4	3.18	2.64	17.0
Landskrona—Kävlinge	82 308	119 877	45.6	3.44	3.01	12.5

På grund av statens järnvägars omläggning av tarifferna fr. o. m. år 1906, vilken följdes av ett flertal järnvägar och i övrigt starkt påverkade en del andra, blir jämförelsematerialet här ej stort.

Följande järnvägar torde dock vara relativt oberörda.

J ä r n v ä g	Personkm per bankm		Ökning %
	1904	1906	
Malmö—Trälleborg.....	170 714	189 021	10·7
Landskrona och Hälsingborgs.....	165 278	182 751	10·6
Uppsala - Gävle.....	102 437	112 146	9·5
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga.....	76 504	83 115	8·6
Malmö—Ystad.....	132 677	141 989	7·0
Ystad—Eslöv.....	81 810	85 800	4·9

Särskilt Uppsala—Gävle järnväg torde emellertid i någon mån hava påverkats av den ökade rörelsen å statens järnvägar.

Årsskiftet 1905—1906 betecknar den allmänna genomgripande omläggningen. Följande större järnvägar visa mer eller mindre stark sänkning av inkomsten per personkm.

J ä r n v ä g	Personkm per bankm		Ökning %	Inkomst per pkm		Sänkning %
	1905	1907		1905	1907	
Statens.....	131 670	172 010	30·6	3·12	2·81	9·9
Oxelösund—Flen—Västmanland.....	72 790	107 600	47·8	3·39	2·67	21·2
Frövi—Ludvika.....	37 980	59 900	57·7	3·57	2·99	16·2
Varberg—Borås.....	59 240	72 810	22·9	3·58	3·22	10·1
Halmstad—Nässjö.....	45 710	54 970	20·3	2·93	2·65	9·6
Karlskrona—Växjö.....	78 480	96 110	22·5	3·04	2·76	9·2
Norra Södermanlands.....	53 840	72 110	33·9	3·55	3·29	7·3
Härnösand—Sollefteå.....	67 100	81 980	22·2	3·10	2·88	7·1
Örebro—Köping.....	92 340	113 170	22·6	3·36	3·13	6·8
Östra Centralbanan.....	55 370	65 690	18·6	3·31	3·09	6·6

Även för många andra järnvägar visa siffrorna förändringar. Har emellertid här, liksom förut och senare, endast medtagits de järnvägar, vilka dels under någon följd av år visat stabila förhållanden (Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar ha t. ex. uteslutits på grund av nätets starka utbyggnad vid nämnda tidpunkt), dels förefallit att lämna någorlunda pålitliga siffror (för vissa järnvägar visar inkomsten per pkm en markerad zigzagkurva, vilken endast kan bero på slarv med uppgifterna), dels slutligen ej varit alltför små. Typiska förortsbanor, såsom Stockholm—Nynäs, Göteborg—Borås etc. hava jämväl uteslutits.

Antalet järnvägar med oförändrade förhållanden är ej så stort. Följande kunna dock anföras.

J ä r n v ä g	Personkm per bankm		Ökning %
	1905	1907	
Bergslagens.....	109 780	127 870	16·5
Uppsala—Gävle.....	106 700	123 460	15·7
Borås—Herrljunga.....	98 640	103 900	5·3
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga.....	80 170	82 190	2·5
Gävle—Ockelbo.....	58 790	58 540	— 0·4

Den relativt starka ökningen för Bergslagens järnvägar torde i viss mån vara att betrakta som en efterverkan av regleringen år 1904, Uppsala—Gävle järnväg däremot har givetvis haft gott av trafikökningen å statens järnvägar. Sistnämnda järnvägsbiljettpris ha för övrigt under hela den tid, som här undersökts, hållits relativt låga (ungefär lika med Bergslagens järnväg efter sänkningen).

Särskilt upplysande är en jämförelse mellan de två största näten, statens järnvägar och Bergslagens järnväg, för vilka siffror därför ännu en gång anföras.

Järnväg	Ökning %	
	1903—05	1905—07
Statens järnvägar	5.0	30.6
Bergslagens	46.1	16.5

Från 1903—1905 har Bergslagens järnväg sänkt sin taxa med drygt 20 %, från 1905—1907 statens järnvägar sin med c:a 10 %.

Beträffande de enskilda järnvägarna måste dock hållas i minnet, att särskilt för de mindre järnvägarna uppgifterna angående antalet personkm ofta icke varit fullständigt pålitliga. Måhända kan detta även förklara en del ojämnheter ovan. I varje fall äro utslagen i allmänhet så kraftiga, att en del störningar ej spela någon större roll.

Från år 1906 och intill krigsutbrottet ändrades icke statens järnvägars tariffer. De talrika ändringar, som företagits under krisåren, hava ägt rum under så osäkra förhållanden, att man icke synes kunna draga några slutsatser ur resultaten. Man får komma ihåg, att de använda formlerna räkna med »i övrigt oförändrade förhållanden». Hur stor tilltro man än sätter till desamma, kan man icke fordra oföränderlig giltighet under världskrig och samhällsomvälvningar av sådan omfattning, som det senaste årtiondet uppvisat. För att bara nämna tidsmomentet, huru skall en förändring, vars fulla verkningar framträda tidigast efter två å tre år, kunna urskiljas under så oroliga förhållanden. Först då lugn åter inträtt och prinsnivån börjat någorlunda stabilisera sig, kan man åter vänta få användbara siffror.

Införandet av tur och returbiljetterna kom ur denna synpunkt ganska bra, ehuru väl det branta fall i prinsnivån, som pågått under åren 1921 och 1922 låg något för nära, och följaktligen måste antagas visa väsentliga efterverkningar — d. v. s. nedpressning av persontrafiken. Jag övergår nu till verkningarna av dessa tur- och returbiljetter.

Studiet av dessa verkningar försvåras, som nämnt, väsentligt av persontrafikens allmänt sjunkande tendens, varom statistiken för tiden för den nya biljettformens införande lämnar ett otvetydigt vittnesbörd. Antalet resande å samtliga biljetter (exkl. militär- och månads-) utgjorde enligt statens järnvägars månadsstatistik:

År 1922	19 229 miljoner
» 1923	17 590
Nedgång 8.5 procent.	

För årets senaste månader visar sig den nedåtgående tendensen förstärkt, såsom följande siffror visa.

Antalet resande å statens järnvägar, exkl. å militär- och månadsbiljetter.

	1923 milj.	1922 milj.	Nedgång procent
Jan.—sept.	13 587	14 815	8.3
Okt.—dec.	4 003	4 414	9.3
Summa	17 590	19 229	8.5

Man torde under sådana förhållanden icke ha skäl förutsätta någon minskad nedgång omedelbart efter årsskiftet. Här skall följaktligen antagas, att, om de nya biljetterna icke införts, antalet resande skulle varit 9 procent lägre än 1923.

Man får då för månaderna mars—oktober (jan.—febr. äro med hänsyn till partibiljetterna mindre användbara)

Antal resande å statens järnvägar mars—okt.

	År 1923	År 1924		Ökning (+) eller minskning (—)
	Faktiskt antal	Beräknat utan returbiljetter	Faktiskt	
	m i l j o n e r			
Enkla m. fl. biljetter	11 096	10 097	6 686	— 3 411
Parti	1 147	1 044	0 178	— 0 866
Retur	—	—	6 784	+ 6 784
	12 243	11 141	13 648	+ 2 507

Antalet resande kan följaktligen beräknas ökat med 2 507 000.

Sista kolumnen i förestående sammanställning visar jämväl fördelningen av resande å tur- och returbiljetter. Av dessa voro

3 411 000 övergångna från enkla biljetter
866 000 » » partibiljetter
2 507 000 helt nya.

Under förutsättning av likformig fördelning å olika avstånd mellan övergångna och nya resande skulle för kompensation av det lägre priset krävas

för enkla biljetter 1 705 000 nya resor
» partibiljetter 87 000 » »
Summa 1 792 000 » »

Vid övergång från enkla till returbiljetter fordras nämligen 50 procents ökning, vid övergång från partibiljetter däremot 10 procents ökning.

Nu utförd allmän kalkyl ger alltså vid handen, att den nytillkomna trafiken varit tillräcklig för att nära en och en halv gång kompensera inkomstminskningen på grund av övergång. För att denna slutsats skall vara riktig fordras emellertid, att medelreselängden för de nytillkomna resorna ej varit lägre eller åtminstone ej mycket lägre än för de övergångna.

För bedömande av förevarande fråga erfordras tydligen en fördelning å avstånd av olika biljetter. För de stationskombinationer, som erhållit tur- och returbiljetter, och dessa äro ju ensamma här av intresse, har en sådan fördelning erhållits med användande av speciella av kontrollkontoret upplagda och ifyllda tabeller, innehållande månadssiffror för varje stationskombination.

Förut angivna genomsnittliga nedgång, 9 procent, kan emellertid icke generellt användas, samtliga siffror tyda nämligen på, att tillbakagången varit störst å de kortaste avstånden. En undersökning av nyssnämnda tabellers uppgifter för månaderna okt.—dec. 1922 och 1923 har givit vid handen följande genomsnittstal för angivna avstånd.

	Km	Antal resor 1923			Ber. ned- gång %	Beräknat antal resor med oförändrad taxa 1924			Verkligt antal resor 1924				Beräk- nad ökning	För komp. erford- ras	Kom- pen- sa- tions- procent
		Enkla m. fl.	Parti	Summa		Enkla m. fl.	Parti	Summa	Enkla m. fl.	Retur	Parti	Summa			
Mars—april	1—10	438 632	136 340	574 972	13	381 609	118 615	500 224	137 304	487 708	29 580	654 592	154 368	131 056	118
	11—20	461 148	94 000	555 148	11	410 422	83 660	494 082	111 592	571 246	3 850	686 188	192 106	157 447	122
	21—30	195 932	28 900	224 132	10	176 338	25 380	201 718	48 628	227 038	1 140	276 806	75 088	66 279	113
	31—40	114 752	9 440	124 192	8	105 572	8 684	114 256	34 096	120 284	820	155 200	40 944	36 525	112
	41—50	47 798	4 460	52 258	6	44 930	4 192	49 122	17 896	48 262	400	66 058	16 936	14 147	120
	51—	71 782	3 800	75 582	4	68 911	3 648	72 559	25 652	72 699	200	98 551	25 992	21 995	118
	Summa	1 330 044	276 240	1 606 284		1 187 782	244 179	1 431 961	374 068	1 527 237	35 490	1 937 395	505 434	427 429	118
Maj—juni ...	1—10	438 506	139 820	578 326	13	381 500	121 643	503 143	153 135	496 603	27 680	677 418	174 275	123 579	141
	11—20	471 256	106 860	578 116	11	419 418	95 105	514 523	133 160	623 516	8 540	765 216	250 693	151 786	165
	21—30	209 021	31 640	240 661	10	188 119	28 476	216 595	60 551	245 167	1 900	307 618	91 023	66 442	137
	31—40	130 388	13 240	143 628	8	119 952	12 181	132 133	48 826	144 074	1 920	194 820	62 687	36 589	171
	41—50	63 090	10 080	73 170	6	59 305	9 475	68 780	25 985	61 890	1 200	89 075	20 295	17 488	116
	51—	82 668	6 160	88 828	4	79 361	5 914	85 275	38 413	86 252	1 260	125 925	40 650	20 939	194
	Summa	1 394 924	307 800	1 702 724		1 247 655	272 794	1 520 449	460 070	1 657 502	42 500	2 160 072	639 623	416 823	153
Juli—augusti	1—10	467 244	128 070	595 314	13	406 502	111 421	517 923	159 207	531 116	28 300	718 623	200 700	131 960	152
	11—20	487 154	97 143	584 297	11	433 567	86 457	520 024	143 163	640 888	6 840	790 891	270 867	153 163	177
	21—30	228 845	28 700	257 545	10	205 961	25 830	231 791	73 942	264 998	900	339 840	108 049	68 503	158
	31—40	146 253	10 160	156 413	8	134 553	9 348	143 901	62 301	155 024	940	218 265	74 364	36 967	201
	41—50	76 475	7 840	84 315	6	71 886	7 370	79 256	33 940	72 765	240	106 945	27 689	19 685	141
	51—	93 516	3 820	97 336	4	89 775	3 667	93 442	50 454	80 787	300	131 541	38 099	19 998	191
	Summa	1 490 487	275 733	1 775 220		1 342 244	244 093	1 586 337	523 007	1 745 578	37 520	2 306 105	719 768	430 276	167

Km	Nedgång, procent
1—10	13
11—20	11
21—30	10
31—40	8
41—50	6
51—70	4

Med användande av dessa procenttal har för månaderna mars—aug., tagna tillsammans två och två, erhållits motstående sammanställningar.

Siffrorna visa alltså, att redan under mars—april resultatet var mycket tillfredsställande, men att de följande månaderna visa en ständig förbättring.

Särskilt intressanta äro siffrorna å de högsta avståndsgrupperna, där den antagna naturliga sänkningen är så liten, att man även med bortseende från densamma kommer till en fullt tillfredsställande kompensation. För juli—aug. månader är detta till och med fallet för alla avståndsgrupper utom den allra lägsta, såsom följande sammanställning visar.

Km	Antal resor juli—augusti 1923			Antal resor juli—augusti 1924				Ökning	För komp. erfordras	Kompensation-procent
	Enkla m. fl.	Parti	Summa	Enkla m. fl.	Retur	Parti	Summa			
1—10	467 244	128 070	595 314	159 207	531 116	28 300	718 623	123 309	163 996	75
11—20	487 154	97 143	584 297	143 163	640 888	6 840	790 891	206 594	181 026	114
21—30	228 845	28 700	257 545	73 942	264 998	900	339 840	82 295	80 232	103
31—40	146 253	10 160	156 413	62 301	155 024	940	218 265	61 852	42 898	144
41—50	76 475	7 840	84 315	33 940	72 765	240	106 945	22 630	22 028	103
51—	93 516	3 820	97 336	50 454	80 787	300	131 541	34 205	21 883	156
Summa	1 499 487	275 733	1 775 220	523 007	1 745 578	37 520	2 306 105	530 885	512 063	104

Ur denna sammanställning framgår otvetydigt, att under sommarmånaderna ökningen i resefrekvens varit mer än tillräcklig för att kompensera såväl den naturliga nedgången som minskningen i biljettpreis vid övergång från enkel till tur- och returbiljett.

För att i möjligaste mån visa, att den »naturliga» nedgång, som konstaterats vid slutet av år 1923, faktiskt fortsatt under 1924, har jag sammanställt jämväl följande siffror.

Resande (1 000-tal).

Mellan stationer med tur- och returbiljetter:

	1924	1923	Ökning (+) eller minskning (—)
Januari—februari	1 607	1 465	+ 142
Mars—april	2 021	1 667	+ 354
Maj—juni	2 311	1 806	+ 505
Juli—augusti	2 401	1 848	+ 553
Summa	8 340	6 786	+ 1 554

Mellan stationer utan tur- och returbiljetter:

	1924	1923	Ökning (+) eller minskning (—)
Januari—februari	1 140	1 173	— 33
Mars—april	1 191	1 257	— 66
Maj—juni	1 312	1 373	— 61
Juli—augusti	1 432	1 611	— 179
Summa	5 075	5 414	— 339

Siffrorna för januari—februari få ej tillmätas någon större betydelse, då å ena sidan antalet förbrukade partibiljettesor väsentligt översteg antalet försålda — sannolikt med minst 100 000, å den andra skottdagen ökat resandetalet för februari med c:a 3 %, d. v. s. för stationer med tur- och returbiljetter 24 000, för stationer utan tur- och returbiljetter 17 000. Vidtagas dessa ändringar, får man för de förra + 218 i stället för + 142, för de senare — 50 i stället för — 33.

Nedgången för stationer utan tur- och returbiljetter har alltså i stort sett hållit sig omkring 5 procent, vilket är rätt mycket, om man betänker, att denna grupp innesluter alla resor å längre avstånd och inga resor i sådana kortväga stationsförbindelser, där konkurrens med andra transportmedel gör sig gällande. Man skulle alltså kunnat vänta, att nedgången i den förra gruppen varit väsentligt större, ehuru det givetvis är möjligt, att de använda procenttalen för allra lägsta avståndsgrupperna numera äro något kraftiga. Den väldiga nedgången för juli—augusti torde däremot till en ej obetydlig del vara tillfällig och beroende av 1923 års Göteborgsutställning. Huru härmed förhåller sig, kan man säkert avgöra, först då siffrorna för de kommande månaderna inkommit och bearbetats.

Av det nu anförda torde alltså få anses framgå, att införandet av tur- och returbiljetter medfört vinst och t. o. m. en vinst, som i förhållande till de löpta riskerna är mycket betydlig. Absolut taget rör det sig däremot icke om några större summor, såsom framgår av följande enkla överläggning.

Antalet helt nya resande för mars—oktober var enligt det föregående 2 507 000. Härav erfordrades 1 792 000 för kompensation av avgiftssänkningen, återstående vinst 715 000 resor. Medelpriset per resa å tur- och returbiljett utgör omkring 85 öre. Användes detta, får man alltså

Nyttillkomna resor	2 131 000 kr.
För kompensation erfordras	1 523 000 »
	Vinst 608 000 kr.

Då kompensationsprocenten är större för de längre avstånden än för de kortare, måste sistnämnda belopp ökas något, förslagsvis till 650 000. Denna siffra avser 8 månader, varav de första med något mindre utvecklad rörelse än den nuvarande. För helt år torde man komma till en summa av omkring 1 milj. kr., vilket ju är ganska litet i förhållande till S. J. persontrafiksinkomst i sin helhet men mycket högt i förhållande till den kalkylatoriska inkomstminskning, som styrelsen i sin skrivelse av den 15 nov. 1923 räknade med, nämligen 1 600 000 kronor.

Det mycket goda resultatet av returbiljettsreformen synes mig vara ett symptom, som ger vid handen, att man även vid en allmän taxesänkning

kunde vänta att erhålla en tillfredsställande kompensation. De föreslagna 60 procenten skulle sannolikt komma att visa sig vara försiktigt valda. Visserligen är det nog odisputabelt, att tur- och returbiljetterna sattes in på bästa möjliga punkt, och visserligen reagerar närtrafiken väsentligt snabbare, men det är ju ej heller fråga om att vid årets mitt erhålla 160 procents kompensation, som tur- och returbiljetterna enligt förestående lämnat, utan blott 60.

Man måste dock komma ihåg, att av det antal resor, som vunnits, blott en ganska liten del kan hava tagits från automobiler i reguljär trafik. Viktigare är säkerligen den privata motortrafiken och denna sträcker ju sina verkningar till nästan alla resor, åtminstone upp till den gräns, c:a 700 km, där det ifrågasatts att röra biljettprisen. Slutligen visa ju siffrorna från 1906 års ändring, att även vid ett faktiskt monopol, priset är av en mycket väsentlig betydelse för frekvensen.

Stockholm den 16 december 1924.

ERIK MALMKVIST.

Anmärkning vid tryckningen.

Denna promemoria var avsedd att tjäna som diskussionsunderlag vid järnvägsstyrelsens sammanträde den 19 december 1924 och avsluter sig till då föreliggande förslag till skrivelse. I denna angavs för år 1925 en genomsnittlig kompensationsprocent av 60, vilket tal sedermera ändrades till 75 för tur- och returbiljetterna och 50 för trafiken i övrigt.