STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1934:33
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

JÄRNVÄGS- OCH AUTOMOBILTRAFIK

En jämförande översikt

utarbetad

av

1932 ÅRS TRAFIKUTREDNING

STOCKHOLM
1934

Statens offentliga utredningar 1934

Kronologisk förteckning

2. Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 2. Finanspolitikens ekonomiska verkningar. Av G. Myrdal. Norstedt. xij, 279 s. **S.**
2. Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 3. Löneutvecklingen och arbetslösheten. Av A. Johansson. Norstedt. vj, 162 s. 1 bil. **S.**
3. 1933 års teaterutrednings betänkande. Del 1. De fasta statsunderstödda teatrarna. Norstedt. 164 s. **E.**
4. Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av försöksverksamheten på växt- och trädgårdsodlingens område. Kihlström. 198 s. **Jo.**
5. Betänkande med förslag angående frågan om lämpliga åtgärder till skydd för sjömän vid besök i utländska hamnar. Idun. 268 s. **H.**
6. Utredning med förslag om åtgärder för åstadkommande av billiga egnahemsbyggnader. Lindström. 56 s. **Jo.**
7. Betänkande i fråga om inrättande av ett institut för medellång och långfristig kreditgivning åt företag inom näringslivet. Marcus. 54 s. **Fi.**
8. Betänkande med förslag till sjöarbetstidslag. Norstedt. 130 s. **H.**
9. Medicinalstyrelsens förslag till nya författningsbestämmelser angående statsbidrag till avlöning åt distriktssköterskor m. m. Marcus. 66 s. **S.**
10. Utlåtanden över utredningen angående tredjemans rätt till neutralitet i arbetskonflikter m. m. Norstedt. 214 s. **S.**
11. Utredning angående åtgärder för bekämpande av ungdomsarbetslösheten. Beckman. (2), 176 s. **S.**
12. Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 4. Penningpolitik, offentliga arbeten, subventioner och tullar som medel mot arbetslöshet. Av B. Ohlin. Norstedt. viij, 176 s. **S.**
13. Stadshypotekssakkunnigas betänkande med förslag till förordningar angående konungariket Sveriges stadshypotekskassa samt angående grunderna för stadshypoteksföreningars bildande och verksamhet m. m. Marcus. 102 s. **Fi.**
14. Undersökningar angående det sociala hjälpklientelet. Av T. Jacobsson. Norstedt. 228 s. **S.**
15. Betänkande med förslag till bestämmelser angående upphandling av lantbruksprodukter m. m. för statens och kommunala inrättningars behov. Marcus. 88 s. **Fi.**
16. Betänkande med förslag till lag angående vissa ekonomiska stridsåtgärder m. m. Norstedt. 106 s. **S.**
17. Statliga cement- och betongbestämmelser av år 1934. Norstedt. 56 s. **K.**
18. 1928 års pensionsförsäkringskommitté. Betänkande med förslag rörande revision av den allmänna pensionsförsäkringen. Beckman. vij, 362 s. **S.**
19. Pensionsförsäkringsreformen. Kortfattad framställning av 1928 års pensionsförsäkringskommittés förslag rörande revision av den allmänna pensionsförsäkringen. Beckman. 26 s. **S.**
20. Betänkande med förslag till bestämmelser angående upphandling av inhemskt bränsle för statens stationära anläggningar m. m. Marcus. 54 s. **Fi.**
21. 1933 års teaterutrednings betänkande. Del 2. Utredning rörande teaterförhållandena i riket. Norstedt. 139 s. 8 pl. **E.**
22. Betänkande angående den slutna kroppssjukvården i riket jämte vissa därmed sammanhängande spörsmål. Norstedt. (2), 753 s. **S.**
23. Betänkande med förslag angående bemanning av svenska fartyg jämte statistisk utredning angående svenska handelsflottans bemanning år 1931. Norstedt. 174 s. **H.**
24. Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. Uppsala, Almqvist & Wiksell. viij, 704 s. **E.**
25. Förslag till alternativa koraler. Centraltryckeriet. (4), 31 s. **E.**
26. Utredning i fråga om användandet av postsparbankens medel. Marcus. 48 s. **K.**
27. Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. Del 1. Vägar. Hæggström. 434 s. **K.**
28. Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. Del 3. Avgivna utlåtanden. Hæggström. 47 s. **K.**
29. 1930 års pensionssakkunniga. Betänkande rörande familjepensionering för tjänstemän vid den civila statsförvaltningen och för arbetare i statens tjänst. Norstedt. 167 s. **Fi.**
30. Utlåtanden över betänkande med förslag till lag angående vissa ekonomiska stridsåtgärder m. m. (Trettonmannakommissionens betänkande.) Norstedt. 227 s. **S.**
31. Betänkande angående omorganisation av landsfogdetjänsterna. Norstedt. 111 s. **Ju.**
32. Betänkande med förslag till lag om virkesmätning m. m. Marcus. 188 s. **Jo.**
33. Järnvägs- och automobiltrafik. Tullberg. (2), ix, 260 s. **K.**
34. Varutrafiken med bil- samt statistisk och kartografisk översikt av totala varutrafiken till och från Stockholm under maj månad 1932. Av O. Jonasson. Separatbilaga till 1932 års trafikutrednings betänkande den 19 jan. 1934. Tullberg. 52, 44 s. **K.**

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

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1934:33
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

JÄRNVÄGS- OCH AUTOMOBILTRAFIK

EN JÄMFÖRANDE ÖVERSIKT

UTARBETAD AV

1932 ÅRS TRAFIKUTREDNING

STOCKHOLM 1934
A.-B. HASSE W. TULLBERGS BOKTRYCKERI

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

Sid.

GODSTRAFIK.

JÄRNVÄGARNAS EKONOMI M. M.

BILAGOR.

Såsom bilaga till detta betänkande har separat utgivits:
»Varutrafiken med bil samt statistisk och kartografisk översikt av totala varutrafiken till och från Stockholm under maj månad 1932» av docenten Olof Jonasson.

Förteckning över i texten intagna tabeller.

PERSONTRAFIK.

GODSTRAFIK.

Förteckning över i texten intagna diagram.

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Genom beslut den 30 juni 1932 har Kungl. Maj:t bemyndigat chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla tre personer för att inom nämnda departement, med beaktande av vad bemälde departementschef till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag anfört, biträda med verkställande av en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål.

På grund av nämnda bemyndigande har departementschefen samma dag uppdragit åt undertecknade att i egenskap av utredningsmän inom kommunikationsdepartementet biträda med omförmälda utredning.

Enligt i statsrådsprotokollet meddelade direktiv ålåge det utredningsmännen i första hand att till omedelbar prövning upptaga frågan om tillämpningen av vissa föreskrifter i motorfordonsförordningen med mera. Beträffande utredningsarbetet i övrigt syntes, med hänsyn till den komplicerade och vidlyftiga beskaffenheten av de föreliggande frågorna, böra förfaras så, att till en början uppgjordes förslag till en närmare plan för arbetets anordnande, vilken plan borde, innan utredningen fullföljdes, till sina huvuddrag fastställas av Kungl. Maj:t.

Efter det utredningsmännen den 22 december 1932 avgivit förslag till ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen, vilket förslag i huvudsak lagts till grund för den av Kungl. Maj:t till 1932 års riksdag avlåtna propositionen nr 193, hava utredningsmännen med skrivelse den 12 januari 1933 framlagt plan för utredningsarbetets fortsatta bedrivande, såvitt anginge förhållandet mellan järnvägs- och biltrafik. Utredningsmännen anförde i samband därmed, att frågan om sjötrafiken visserligen även i utredningens dåvarande skede följdes med uppmärksamhet, men — för att icke redan från början belasta utredningen med ett allt för stort och svåröverskådligt material — först på ett senare stadium syntes böra upptagas till slutlig prövning.

Jämlikt utredningsmännens förslag har Kungl. Maj:t den 27 januari 1933

fastställt plan att i huvudsak ligga till grund vid fullföljandet av utredningsmännens arbete, i vad avser förhållandet mellan järnvägs- och biltrafik. Enligt densamma borde till en början åstadkommas en jämförande översikt, i form dels av statistik och dels av kartor, över järnvägstrafikens och biltrafikens kapacitet och funktioner ävensom en översikt över åtgärder i utlandet i trafikreglerande syfte.

Under den period, då förevarande del av utredningsmännens arbete bedrivits, hava på skilda håll utredningar, som i vissa delar sammanfallit med den för utredningsmännen föreliggande arbetsuppgiften, ägt rum. I sådant avseende äro att nämna till en början de utredningar, som genom delegerade för statens järnvägar och svenska järnvägsföreningen från och med början av år 1932 verkställts för behandling av frågan om en revidering av godstaxan för statens järnvägar och vilka resulterat dels i förslag angående tarifferingen av styckegods den 15 mars 1933, dels ock i förslag angående provisorisk reglering av de högsta vagnslasttarifferna den 30 juni 1933.

Till omförmälda slag av utredningar är även att räkna den, som, jämlikt statsrådets och chefens för kommunikationsdepartementet den 5 juni 1931 lämnade uppdrag, av fem sakkunniga bedrivits inom kommunikationsdepartementet rörande åtgärder till vinnande av rationell ekonomisering vid väg- och brobyggnader jämte i samband därmed stående spörsmål. Bland utlåtanden, som av nämnda sakkunniga avgivits, rör särskilt en den 30 maj 1932 dagtecknad utredning angående motorfordonsbeståndet i Sverige ett ämne, med vilket även vi i detta sammanhang haft att taga befattning.

Inom Stockholms stad har av dess år 1930 tillsatta trafikkommitté bedrivits en omfattande utredning för åstadkommande av en lösning av de för huvudstaden aktuella trafikproblemen, vilken utredning innehåller redogörelser och uppgifter, som jämväl i detta sammanhang äro av betydelse.

I samband med en ekonomisk-geografisk undersökning av det nutida Stockholm med förorter har genom samarbete mellan stadskollegiets i Stockholm ekonomisk-geografiska kommitté och ett flertal myndigheter och institutioner åstadkommits en undersökning beträffande varutrafiken under år 1932 mellan å ena sidan Stockholm och å andra sidan det övriga Sverige och utlandet.

Statens under sommaren och hösten 1931 under inseende av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställda trafikräkningar, vilkas resultat grafiskt återgivits å kartor, som publicerats under år 1933, hava jämväl i detta sammanhang varit av stort intresse.

För utredningsmännen har det tett sig som en angelägen uppgift att genom samarbete med de olika myndigheter och institutioner, som varit verksamma i omförmälda utredningar, söka i största möjliga utsträckning inskränka tid, omfattning och kostnader för de särskilda undersökningar, som varit nödvändiga för verkställande av det på dem i denna del an-

kommande uppdraget. Så hava järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, generalpoststyrelsen, länsstyrelserna ävensom omförmälda kommittéer och sakkunniga beredvilligt lämnat statistiska uppgifter och annat material.

Även järnvägsföreningen, enskilda järnvägar samt representanter för automobiltrafikföretagare hava benäget tillhandagått med av utredningsmännen äskade upplysningar.

Sedan resultaten av omförmälda ekonomisk-geografiska undersökning av Stockholm befunnits, såvitt varutrafikräkningen angår, jämväl ur trafikteknisk synpunkt vara av stort värde såsom innebärande den första i vårt land verkställda undersökning, genom vilken hela den till och från ett betydande handelsområde under en hel månad förmedlade varutrafiken redovisas med fördelning icke allenast på olika trafikmedel utan även på varuslag och viktmängder, hava utredningsmännen med Stockholms stads kommitté för verkställande av omförmälda utredning avtalat om samarbete för publicerande av resultatet av densamma och efter erhållet särskilt bemyndigande låtit en av docenten O. Jonasson utarbetad redogörelse därför utgöra bilaga till detta betänkande.

För åstadkommande av karta över det i landet befintliga omnibusnätet ävensom för införskaffande av vissa statistiska uppgifter beträffande omnibustrafiken hava utredningsmännen av majoren E. Adlerstråhle — utgivare av publikationen »Busskommunikationerna» — förvärvat rätt att publicera dels den till nämnda publikation hörande kartan, dels ock en särskild bearbetning av densamma, verkställd för trafikutredningens räkning.

Med hänsyn till att det ämne, som efterföljande redogörelse är avsedd att belysa, nämligen konkurrensen mellan järnvägs- och automobiltrafiken, utgör ett i flertalet stater aktuellt problem, har kommittén ansett, att den redogörelse för i vissa främmande länder meddelade bestämmelser eller framlagda förslag, åsyftande en lösning av nämnda fråga, som enligt den fastställda planen bör i detta sammanhang lämnas, bör vara av tillräcklig utförlighet för att möjliggöra tillgodogörande av de erfarenheter, som i detta avseende gjorts i utlandet. Olika beskickningar hava för detta ändamål på utredningens begäran tillhandagått med anskaffande av erforderligt material samt i vissa fall jämväl med en granskning av de redogörelser, som utredningsmännen på grundval av erhållna uppgifter låtit utarbeta. Utredningsmännen hava även att tacka utländska fackmän för uppgifter eller redogörelser, som efter hänvändelse från utredningsmännen beredvilligt lämnats; särskilt vill utredningen i detta avseende nämna direktören vid Norges statsbanor Otto Aubert, Oslo, generalsekreteraren vid schweiziska förbundsbanorna doktor Cottier, Bern, chefen för trafik- och tariffavdelningen vid de danska statsbanorna E. R. Hyllestad, Köpenhamn, samt professorn vid tekniska högskolan i Helsingfors, A. J. Lönnroth.

Efter att hava tagit del av resultatet av en av civilingenjörerna T. Svennberg och B. Jakobson inom tekniska högskolans i Stockholm institutioner för hiss- och transportanordningar, resp. vägbyggnad och kommunikationsteknik verkställd undersökning rörande storleken av lastautomobiltrafikens självkostnader, hava utredningsmännen förvärvat rätt till offentliggörande jämväl av denna undersöknings huvudsakliga innehåll.

Resultatet av den utredning, som med anlitande av ovan angivna källor och hjälpmedel av utredningsmännen verkställts, innefattas i den redogörelse, som härmed överlämnas.

Stockholm den 19 januari 1934.

AXEL VON SNEIDERN.

J. B. JOHANSSON
i Fredrikslund.

ANT. WIKSTRÖM.

Helge Berglund.

INLEDNING.

Trafikomvälvningen efter kriget.

Järnvägarnas utveckling.

Järnvägarnas tidevarv — det ännu bestående namnet på en känd utländsk facktidskrift (The railway age) — var det namn, som gavs åt en nyligen tilländalupen period av den samhälleliga utvecklingen. Detta namn innebar, när det först kom till användning, icke allenast fackmannens konstaterande av den tidpunkt, från och med vilken ett nytt kommunikationsmedel blev att räkna med; det innebar en karakteristik. Så betydelsefullt var nämligen i alla länder järnvägarnas utbyggande och trafikerande, att den period av samhällelig utveckling, som inträdde därmed, påtagligt skilde sig från alla föregående och fick sin prägel därav. I förhållande till äldre trafikmedel fingo järnvägarna sin betydelse främst såsom ett organ, som, såvitt transporter till lands angick, med avseende på prisbillighet, transportkapacitet, regelbundet framförande av gods, snabbhet, säkerhet, komfort och oberoende av naturhinder stod utan jämförelse. Utnyttjandet av dessa egenskaper innebar en frigörelse av människor såväl som av varor. För befolkningen möjliggjordes och i viss mån skapades genom ökade omflyttningsmöjligheter en tidigare okänd allmän rörlighet, nya bebyggelsecentra och en ny befolkningsfördelning. Att transporter av varor blevo ekonomiskt möjliga utöver de gränser och under andra förhållanden än som tidigare förekommit innebar en allmän utjämning av priserna, som stego å produktionsorten och sjönko å konsumtionsorten, en prisutjämning som stimulerade handeln och produktionen, skapade nya värden eller stegrade redan befintliga sådana samt grundlade förut okända utvecklingsmöjligheter. Järnvägarna blevo därför, om icke den enda anledningen till, dock en oundgänglig förutsättning för det storartade materiella uppsving på olika områden, som kom att kännetecknа den period, under vilken de i allt större utsträckning övertogo person- och godstrafiken.

Liksom den ekonomiska utvecklingen på andra områden var i vårt land utvecklingen av järnvägarna ingalunda obruten; den följde i sin mån det ekonomiska livets böljegång eller hämmades av andra anledningar, men storartat var det sammanlagda resultatet av utvecklingen under en period

Tab. 1. Några huvuddata beträffande Sveriges järnvägars trafik under perioden 1911—1932.

År	Trafikerad medelväglängd, km	Personkm		Tonkm av avgiftspliktigt gods		Inkomster av järnvägsdriften		Driftkostnader[1]		Utgiftsprocent, %	Nettoinkomst av järnvägsdriften		Avkomstprocent, %
		Milj.	Per km	Milj.	Per km	Milj. kr.	Kr. per km	Milj. kr.	Kr. per km		Milj. kr.	Kr. per km	
1911	13 694	1 636·7	119 800	2 627·8	191 900	148·60	10 852	108·79	7 945	73·2	39·81	2 907	3·73
1912	13 830	1 728·3	125 300	2 913·3	210 700	160·83	11 629	117·66	8 508	73·2	43·17	3 121	3·95
1913	14 052	1 847·9	131 900	3 184·6	226 700	170·84	12 158	125·09	8 902	73·2	45·75	3 256	4·07
1914	14 206	2 010·1	142 000	3 132·0	220 500	175·66	12 365	130·42	9 181	74·2	45·24	3 184	3·87
1915	14 471	2 145·5	148 900	4 421·5	305 600	218·72	15 115	166·71	11 521	76·2	52·01	3 594	4·32
1916	14 655	2 403·1	164 700	5 538·1	377 900	275·57	18 804	225·54	15 389	81·8	50·03	3 415	4·01
1917	14 732	2 404·7	164 100	4 584·2	311 200	310·92	21 106	277·69	18 850	89·3	33·23	2 256	2·58
1918	14 877	2 243·8	151 700	3 991·9	268 400	490·22	32 951	519·85	34 943	106·0	— 29·63	— 1 992	— 2·21
1919	14 911	2 451·5	165 500	3 123·0	209 500	546·54	36 653	528·42	35 438	96·7	18·12	1 215	1·29
1920	14 914	2 407·4	162 400	3 286·6	220 400	620·55	41 607	565·05	37 887	91·1	55·50	3 720	3·75
1921	14 915	2 160·8	145 700	2 370·7	159 000	450·34	30 194	427·12	28 636	94·8	23·22	1 558	1·51
1922	14 976	1 998·6	134 100	2 729·8	182 300	364·90	24 365	316·75	21 150	86·8	48·15	3 215	3·04
1923	15 164	2 045·3	135 500	2 876·9	189 700	353·77	23 330	295·68	19 499	83·6	58·09	3 831	3·55
1924	15 296	2 009·2	132 000	3 191·8	208 700	346·03	22 623	286·62	18 739	82·8	59·41	3 884	3·54
1925	15 536	2 037·9	131 800	3 446·7	221 900	331·51	21 339	278·26	17 911	83·9	53·25	3 428	3·06
1926	15 748	2 094·1	133 600	3 575·0	227 100	333·93	21 205	279·39	17 742	83·7	54·54	3 463	3·04
1927	15 885	2 166·3	136 800	3 932·2	247 600	341·15	21 476	280·56	17 662	82·2	60·59	3 814	3·32
1928	16 160	2 220·6	138 200	3 132·7	193 900	326·19	20 185	277·85	17 194	85·2	48·34	2 991	2·58
1929	16 410	2 293·5	140 500	4 585·7	279 500	362·22	22 073	288·60	17 586	79·7	73·62	4 487	3·85
1930	16 416	2 434·8	149 100	4 255·5	259 300	341·47	20 801	278·16	16 945	81·5	63·31	3 856	3·28
1931	16 499	2 322·8	141 500	3 465·0	210 100	302·21	18 317	272·46	16 514	90·2	29·75	1 803	1·54
1932	16 470	2 260·9	138 200	2 497·4	151 700	272·46	16 542	257·94	15 660	94·7	14·52	882	0·75

[1] Exkl. räntor och diverse till driften ej hörande utgifter — enligt den terminologi, som tidigare varit gällande för nettoinkomstens beräknande.

Tab. 2. Några huvuddata beträffande Sveriges järnvägars trafik under perioden 1881—1930.

År	Trafikerad medelväglängd, km	Personkm		Tonkm av avgiftspliktigt gods		Inkomster av järnvägsdriften		Driftkostnader[1]		Utgiftsprocent, %	Nettoinkomst av järnvägsdriften		Avkomstprocent, %
		Milj.	Pr km	Milj. kr.	Kr. pr km	Milj. kr.	Kr. pr km	Milj. kr.	Kr. pr km		Milj. kr.	Kr. pr km	
1881—1885	6 130	281·6	45 900	413·7	67 500	37·33	6 090	20·92	3 413	56·0	16·41	2 677	3·86
1886—1890	7 221	333·2	46 100	494·8	68 500	41·32	5 722	25·00	3 462	60·5	16·32	2 260	3·37
1891—1895	8 413	441·7	52 500	690·8	82 100	52·08	6 191	32·00	3 804	61·4	20·08	2 387	3·66
1896—1900	10 019	693·3	69 200	1 223·8	122 100	76·82	7 668	46·56	4 647	60·6	30·26	3 021	4·62
1901—1905	11 761	964·3	82 000	1 672·4	142 200	98·78	8 399	66·81	5 681	67·6	31·97	2 718	3·92
1906—1910	13 048	1 425·1	109 200	2 181·3	167 200	128·01	9 811	98·12	7 520	76·7	29·89	2 291	3·04
1911—1915	14 060	1 870·9	133 100	3 254·6	231 500	174·65	12 422	129·55	9 214	74·2	45·10	3 208	3·99
1916—1920	14 909	2 378·4	159 500	4 104·3	275 300	448·45	30 079	423·05	28 375	94·3	25·40	1 704	1·88
1921—1925	15 273	2 047·6	134 100	2 923·1	191 400	369·08	24 166	320·67	20 996	86·9	48·41	3 170	2·96
1926—1930	16 124	2 241·9	139 000	3 896·2	241 600	340·99	21 148	280·91	17 422	82·4	60·08	3 726	3·22

[1] Exkl. räntor och diverse till driften ej hörande utgifter — enligt den terminologi, som tidigare varit gällande för nettoinkomstens beräknande.

Anmärkningar.

1. Uppgifterna för åren 1911 t. o. m. 1932 äro hämtade ur resp. årsberättelser av Allmän järnvägsstatistik. Avkomstprocenten för åren 1911—1915 överensstämmer icke med den i resp. årsberättelser angivna, enär densamma för nämnda år omräknats för att bliva fullt jämförbar med åren 1916—1932.
2. Beträffande åren 1931 och 1932, för vilka den nya bokföringslagen varit gällande, bemärkes att *utgifter för järnvägsdriften* uträknats sålunda: Allmän järnvägsstatistik, tab. 8 kol. 29 + tab. 9 kol. 20 + 21 + 22 + 23 + 24 + 26 + 28.
3. *Avkomstprocenten* för åren 1931 och 1932 är beräknad å approximativa värden för avkomstberättigad byggnadskostnad.
4. Uppgifterna för de olika 5-årsperioderna (1881—1885, 1886—1890 o. s. v.) äro hämtade ur Statistiskt sammandrag för åren 1881—1930, Bihang till Allmän järnvägsstatistik år 1930. Observeras bör att detta sammandrag omfattar de järnvägar, som *trafikerades vid 1930 års slut.* Femårsmedeltalen framgå alltså icke som medeltal av de för resp. fem åren ovan angivna värdena.

räknad från järnvägarnas införande vid mitten av 1850-talet och intill den gräns, som betecknas av slutet på världskriget.

Höjdpunkten av sin dittillsvarande betydelse torde järnvägarna i vårt land liksom i övriga länder hava nått under och närmast efter krigsåren, då de utan någon jämbördig konkurrens ifråga om transporter till lands ensamma hade att uppbära krigs- och högkonjunkturens trafik, vilken ifråga såväl om personer som gods under dessa år nådde en höjd, som ej tidigare uppnåtts.

Motortrafikens utveckling.

Emellertid hade redan vid denna tidpunkt den konkurrent, som, enligt vad erfarenheten sedermera visat, skulle komma att i så många avseenden verka omstörtande på järnvägarnas ekonomiska förutsättningar, nämligen motortrafiken, uppträtt. Under perioden före kriget hade emellertid densamma ännu endast nått en sparsam utveckling och under kriget kom tillväxten därav att fördröjas av de hinder, som genom handelsavspärrningen skapades för importen såväl av automobiler som av motorbränsle.

Tab. 3. Anmälda automobiler och motorcyklar under åren 1907—1914.

År	Automobiler	Motorcyklar	Summa
1907	662	362	1 024
1908	236	182	418
1909	279	241	520
1910	470	267	739
1911	513	318	831
1912	731	514	1 245
1913	993	759	1 752
1914	1 091	1 089	2 180

Angående motorfordonsbeståndets storlek från den tid omkring sekelskiftet, då automobiler först infördes i vårt land, intill ikraftträdandet av den första svenska författningen angående automobiltrafik, förordningen den 21 september 1906, torde några andra uppgifter än de, som kunna härledas ur importstatistiken, icke vara tillgängliga. Då emellertid nämnda förordning, som trädde i kraft den 1 januari 1907, förklarades tillämplig jämväl å automobil eller motorcykel, som dessförinnan vore i bruk, blev antalet på grund av föreskrifterna i nämnda förordning under år 1907 anmälda automobiler och motorcyklar liktydigt med ett inventarium över det då befintliga, i bruk varande motorfordonsbeståndet. Detta uppgick till 662 automobiler och 362 motorcyklar. Åren närmast därefter företedde en konstant men ännu jämförelsevis långsamt fortgående stegring av beståndets storlek.

Med handelsavspärrningens upphävande vid slutet av år 1918 undanröjdes det hinder, densamma inneburit för motortrafikens utveckling inom landet. Verkan härav visade sig omedelbart i en kraftig ökning av motorfordonsimporten och en motsvarande stegring av motorfordonsbeståndet.

Tab. 4. Totala motorfordonsbeståndet åren 1916—1932.

År	Antal vid årets slut	Ökning eller minskning under året Antal	%
1916	5 837	—	—
1917	7 964	2 127	36·5
1918	8 719	755	9·5
1919	17 565	8 846	101·4
1920	37 344	19 779	112·6
1921	51 728	14 384	38·5
1922	61 419	9 691	18·7
1923	70 938	9 519	15·5
1924	84 768	13 830	19·5
1925	103 257	18 489	21·8
1926	120 803	17 546	17·0
1927	145 238	24 435	20·2
1928	177 263	32 025	22·1
1929	191 673	14 410	8·1
1930	201 936	10 263	5·4
1931	204 567	2 631	1·3
1932	199 111	— 5 456	— 2·7

Den procentuellt största ökningen av motorfordonsbeståndet ägde, såsom av förestående siffror framgår, rum under åren 1919 och 1920, då, med en tillväxt av 8 846 resp. 19 779 motorfordon, det förutvarande motorfordonsbeståndet mer än fördubblades. I absoluta tal räknat överträffades emellertid sistnämnda ökning vida av den tillväxt, som under åren 1927 och 1928 ägde rum med 24 435 resp. 32 025 fordon. Sistnämnda år synes emellertid åtminstone tills vidare markera slutet av en period, under vilken i stort sett ökningen av motorfordonsbeståndet fortgått i ständig stegring. Med år 1929 inträder ett tydligt omslag, då beståndets tillväxt utgör 14 410 fordon för att under år 1930 nedgå till 10 263 och 1931 i det närmaste stagnera med 2 631 motorfordon, utgörande allenast 1·3 % av hela det då befintliga motorfordonsbeståndet 204 567 motorfordon. För år 1932 visar motorfordonsbeståndet för första gången under den utvecklingsperiod, som ifrågavarande statistik omfattar, en påtaglig nedgång, i det att detsamma då sjunker med 5 456 fordon till 199 111 motorfordon.

Enligt en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i november 1933 framlagd preliminär beräkning har nedgången fortsatt även under år 1933, i det att enligt densamma motorfordonsbeståndet den 1 oktober 1933 utgjorde omkring 198 200 och vid slutet av samma år beräknas komma att omfatta cirka 190 000 fordon.

Vad särskilt *antalet automobiler* angår har detsamma under senare år varit följande.

Tab. 5. Antalet registrerade automobiler vid slutet av åren 1923—1932.

År	Personbilar		Personomnibusar		Lastbilar		Tank- och bärgningsbilar		Summa	Ökning under året	
	Antal vid årets slut	Ökning under året	Antal vid årets slut	Ökning under året	Antal vid årets slut	Ökning under året	Antal vid årets slut	Ökning under året	Antal vid årets slut[1]	Antal	%
1923	37 823	—	731	—	11 906	—	—	—	50 460	10 546	26·4
1924	46 557	8 734	1 017	286	15 246	3 340	—	—	62 820	12 360	24·5
1925	59 122	12 565	1 283	266	19 203	3 957	—	—	79 608	16 788	26·7
1926	70 454	11 332	1 608	325	22 863	3 660	—	—	94 848	15 317	19·2
1927	81 465	11 011	1 827	219	26 230	3 367	—	—	109 898	14 973	15·8
1928	94 301	12 836	2 192	365	30 677	4 447	—	—	127 660	17 762	16·2
1929	99 144	4 843	2 511	319	34 591	3 914	—	—	136 827	9 167	7·2
1930	103 664	4 520	2 837	326	38 071	3 480	—	—	145 258	8 431	6·2
1931	105 283	1 619	3 246	409	40 626	2 875	223	—	149 378	4 120	2·8
1932	101 817	—3 466	3 404	158	39 871	—755	229	6	146 947	—4 057	-2·8

I annat sammanhang återkommande till innebörden av ovan anförda siffror, såvitt de olika slagen av automobiler angår, vilja vi här allenast fästa uppmärksamheten på, hurusom samma växlingar, som kännetecknа utvecklingen av motorfordonsbeståndet i dess helhet, även föreligga ifråga om det totala automobilbeståndet. Efter en period av kraftig utveckling, som exempelvis under femårsperioden 1923—1928 medför en ökning av antalet automobiler från 50 460 till 127 660 eller med 153 %, inträder med år 1929 ett påtagligt omslag, på grund varav ökningen under åren 1929—1931 visar alltmer sjunkande tendens för att under år 1932 slutligen förbytas till en minskning av automobilbeståndet med 4 057 eller 2·8 %. Det totala automobilbeståndet utgjorde på grund härav vid slutet av år 1932 146 947.

Enligt ovan omförmälda preliminära, hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i november 1933 gjorda beräkning har nedgången fortsatt även under år 1933.

Fördelningen på olika län av det vid årsskiftet 1932—1933 befintliga motorfordonsbeståndet framgår av bilaga 1, i vilken även särskilt redovisats fördelningen av olika slag av automobiler ävensom motorcyklar.

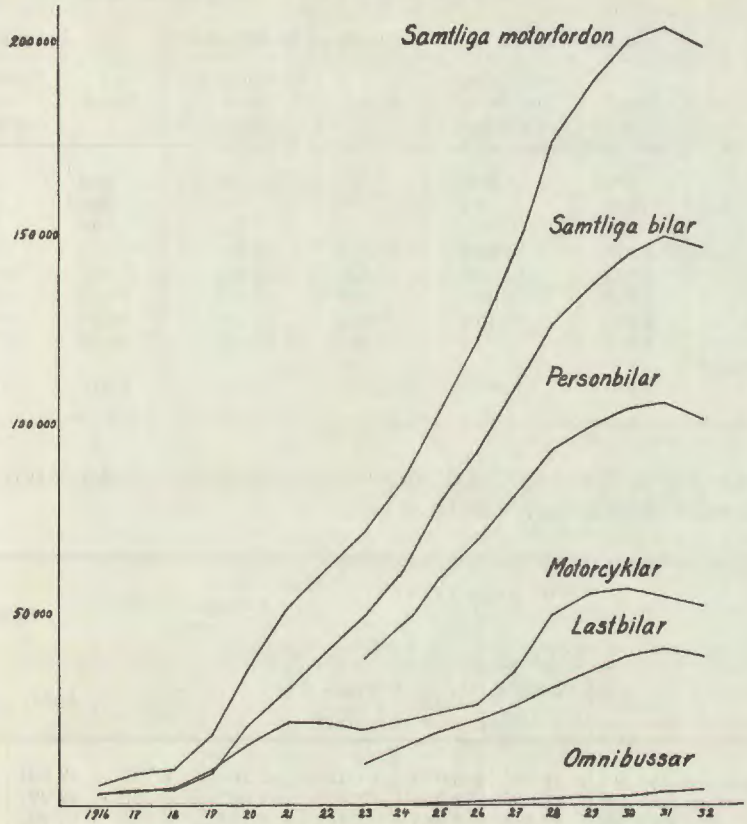
Såsom av tabellen framgår kan *Stockholms stad,* trots en under år 1932 skedd avsevärd reducering, uppvisa det största beståndet såväl av motorfordon över huvud taget som även av automobiler eller olika slag därav. Summan av personbilar, personomnibusar och lastbilar därstädes utgör (11 331 + 308 + 6 559 =) 18 218.

I de särskilda länen var summan av antalet automobiler och omnibusar utan jämförelse högst i *Malmöhus län* med (10 806 + 195 + 3 957 =) 14 958. Även *Göteborgs och Bohus län* intog i detta avseende en, om än mindre utpräglad särställning med ett sammanlagt bestånd av dylika fordon om 9 877 stycken. Minsta antalet dylika fordon förekom i *Gotlands* och *Blekinge län* med 1 468 resp. 2 136 stycken.

Med hänsyn till *tjänstevikt* fördelade sig automobilbeståndet i september 1931 på sätt framgår av bilaga 2.

[1] I denna summa ingå även specialautomobiler.

Diagram nr 1. Antal motorfordon åren 1916—1932.



Utförligt har automobilbeståndets fördelning ur ifrågavarande synpunkt behandlats i väg- och brosakkunnigas betänkande den 3 maj 1932 angående motorfordonsbeståndet i Sverige sid. 13—30, vartill hänvisas för mera detaljerade upplysningar.

Inhemsk produktion och utrikeshandel beträffande motorfordon under åren 1925—1932.

Industri- och handelsstatistikens siffror rörande den inhemska motorfordonstillverkningen samt in- och utförseln av motorfordon torde i detta sammanhang vara av intresse. Enär industristatistiken först från och med år 1925 redovisar antalet tillverkade fordon, ha här endast medtagits förefintliga siffror för åren 1925—1932.

Omfattningen av den *inhemska produktionen* av automobiler under åren 1925—1933 framgår av följande sammanställningar. *(Tab. 6.)*

År	Automobiler (inkl. underreden)					
	Färdigfabricerade[1]		Hopsatta av färdiga delar[1]		Summa	
	Antal	Försäljningsvärde i 1 000 kr.	Antal	Försäljningsvärde i 1 000 kr.	Antal	Försäljningsvärde i 1 000 kr.
1925	292	3 219	—	—	292	3 219
1926	290	3 413	4	26	294	3 439
1927	791	6 380	5	222	796	6 602
1928	1 234	8 970	12 543	36 173	13 777	45 143
1929	1 825	12 148	10 104	33 984	11 929	46 132
1930	2 255	14 098	7 563	26 484	9 818	40 582
1931	2 333	15 202	7 434	22 832	9 767	38 034
1932	2 931	15 732	2 707	11 609	5 638	27 341
1933 (preliminärt)	2 719	14 769	3 485	12 737	6 204	27 506

Införseln av automobiler och automobilunderreden under åren 1925—1933 redovisas här nedan. *(Tab. 7.)*

År	Automobiler				Automobilunderreden		Summa	
	Person-		Last-					
	Antal	Värde i 1 000 kr.	Antal	Värde i 1 000 kr.	Antal	Värde i 1 000 kr.	Antal	Värde i 1 000 kr.
1925	14 311	34 984	2 950	4 575	1 260	2 775	18 521	42 334
1926	15 256	41 006	2 084	3 725	1 657	3 722	18 997	48 453
1927	13 567	42 514	1 983	4 217	2 155	5 160	17 705	51 890
1928	12 846	41 489	1 248	3 769	1 158	3 830	15 252	49 088
1929	11 085	35 437	1 854	4 407	2 035	5 692	14 974	45 536
1930	8 548	26 740	19	111	3 815	8 977	12 382	35 828
1931	7 717	23 094	124	397	2 793	6 957	10 634	30 448
1932	2 300	7 734	60	163	963	2 271	3 323	10 168
1933	2 693	7 217	29	74	503	1 257	3 225	8 548
1933 jan.—juli[2]	1 507	4 023	16	33	251	638	1 774	4 694
1934 jan.—juli[2]	3 695	9 931	29	166	793	1 908	4 517	12 005

Automobilunderreden hava medtagits, enär beträffande lastautomobiler, vilka i regel hit inkomma som underreden och här förses med förarehytt, lastflak o. dyl., i vissa fall tveksamhet gjort sig gällande rörande desammas statistiska klassificering, vilket medfört, att de hänförts än till rubriken lastautomobiler än till rubriken underreden.

---

[1] Siffrorna avvika från den officiella industristatistiken så till vida som aktiebolaget Volvos produktion här ingår i gruppen Färdigfabricerade automobiler men i nämnda statistik tillföres gruppen Automobiler, hopsatta av färdiga delar.

[2] Siffrorna äro hämtade ur månadsstatistiken och äro alltså preliminära.

Utförseln av automobiler under samma år utgjorde *(tab. 8)*:

År	Automobiler				Automobilunderreden		Summa	
	Person-		Last-					
	Antal	Värde i 1 000 kr.	Antal	Värde i 1 000 kr.	Antal	Värde i 1 000 kr.	Antal	Värde 1 000 kr.
1925	60	180	6	45	5	54	71	279
1926	16	207	8	80	5	34	29	321
1927	18	35	2	4	2	25	22	64
1928	1 659	5 994	2 089	5 206	14	65	3 762	11 265
1929	1 140	3 975	1 099	2 771	5	19	2 244	6 765
1930	506	1 885	3	19	914	2 418	1 423	4 322
1931	255	916	24	255	637	1 912	916	3 083
1932	215	661	19	60	743	2 584	977	3 305
1933	136	250	80	292	873	3 410	1 089	3 952
1933 jan.—juli[1]	48	178	35	131	522	2 046	605	2 355
1934 jan.—juli[1]	174	653	30	147	911	3 217	1 115	4 017

Sammanställas industri- och handelsstatistikens sålunda återgivna siffror, erhålles följande bild av omfattningen av *den inhemska konsumtionen* (tillverkning + importöverskott) av automobiler under åren 1925—1933. *(Tab. 9.)*

År	Konsumtion	
	Antal	Värde i 1 000 kr.[2]
1925	18 742	45 274
1926	19 262	51 571
1927	18 479	58 428
1928	25 267	82 966
1929	24 659	84 903
1930	20 777	72 088
1931	19 485	65 399
1932	7 984	34 204
1933 (preliminärt)	8 340	32 102

Jämföras dessa siffror, avseende antalet automobiler, med förut anförda siffror rörande ökningen av automobilbeståndet, finner man, att under åren 1925—1932 *utrangerats* följande antal automobiler *(tab. 10)*:

År	Utrangerade vagnar	
	Antal	I % av automobilbeståndet vid årets slut
1925	1 954	2·5
1926	3 945	4·2
1927	3 506	3·2
1928	7 505	5·9
1929	15 492	11·3
1930	12 346	8·5
1931	15 365	19·3
1932	12 041	8·2

[1] Siffrorna äro hämtade ur månadsstatistiken och äro alltså preliminära.

[2] Vid bedömandet av värdesiffrorna må beaktas, att vid tillverkning avses nettoförsäljningsvärdet vid fabriken, under det att införselvärdet utgör värdet cif rikets gräns (således exkl. tull etc.) och utförselvärdet fob — värdet vid gränsorten i fråga.

Antalet automobiler i förhållande till den totala *folkmängden* i Sverige under jämförelse med vissa främmande länder ställer sig på följande sätt.

Tab. 11. Antalet automobiler under jämförelse med invånareantalet i nedannämnda länder åren 1931 och 1932.

Land	År	Personvagnar[1]	Lastvagnar	Summa	Antal inv. pr automobil
Sverige	1931	108 529	40 849	149 378	41
	1932	105 221	41 726	146 947	42
Danmark	1931	86 487	33 851	120 338	30
	1932	84 830	33 300	118 130	30
Finland	1931	25 281	10 619	35 900	94
	1932	20 709	9 820	30 529	119
Norge	1931	30 350	19 456	49 806	57
	1932	31 316	20 296	51 612	55
Belgien	1931	100 847	57 191	158 038	51
	1932	118 189	64 500	182 689	44
England, Skottland och Wales	1931	1 124 410	432 570	1 556 980	30
	1932	1 423 594	426 959	1 850 553	25
Frankrike	1931	1 132 562	411 495	1 544 057	27
	1932	1 387 800	457 600	1 845 400	22
Italien	1931	210 669	75 266	285 935	144
	1932	240 593	83 243	323 836	130
Ryssland	1931	6 212	51 428	57 640	2 745
	1932	17 410	42 914	60 324	2 718
Schweiz	1931	60 735	17 520	78 255	52
	1932	75 161	18 600	93 761	43
Tyskland	1931	522 943	192 101	715 044	90
	1932	471 200	145 000	616 200	101
Österrike	1931	22 600	17 000	39 600	182
	1932	19 775	14 683	34 458	195
Förenta staterna	1931	23 216 459	3 480 939	26 697 398	5
	1932	20 910 585	3 226 294	24 136 879	5

Trafikmedlens kris och stagnation.

Järnvägarnas ekonomi.

Att en så stark utveckling av de båda trafikmedlen, som ovan antytts, slutligen måste leda till ett överskott av befordringsmöjligheter och därmed till ett försvagande av båda de nu ifrågavarande trafikmedlens ekonomiska förutsättningar, var uppenbarligen oundvikligt. Tecknen på annalkandet av en trafikmedlens kris blevo också snart allt talrikare och därvid, såsom naturligt var, tidigast märkbara ifråga om det äldre av dem, nämligen järnvägarna.

En betydande avmattning av järnvägsbyggandet inträdde snart. Under perioden tillkommo av enskilda järnvägar endast Ostkustbanan, Dal—Västra Värmlands och Åmål—Årjängs järnvägar, varjämte Jönköping—Ulricehamns järnväg ännu är under byggnad. De tre förstnämnda för trafik öppnade järnvägarna ha visat sig i hög grad förlustbringande. Därjämte ha under

[1] Omnibusar inräknade.

perioden några få smärre järnvägar med Kungl. Maj:ts medgivande fått uppbrytas, sedan driften till följd av bilkonkurrensen blivit förlustbringande.

I allt större utsträckning undergick redan befintliga järnvägars ekonomi under ifrågavarande period en märkbar försämring. För statsverkets del blev verkan härav kännbar genom ständigt ökade förluster å den utlåning till enskilda järnvägar, som ägt rum från statens för ändamålet tillgängliga fonder. Å de till enskilda järnvägar utlämnade lånen från allmänna järnvägslånefonden, bibanelånefonden och fonden för låneunderstöd återstod vid slutet av budgetåret 1930—1931 ett belopp av 7·117 milj. kronor förfallet men oguldet. Inalles hade under detta år 19 järnvägsbolag, bortsett från 6 bolag, å vilkas lån avskrivning verkställts eller beslutats, ej förmått fullgöra sina förpliktelser till statsverket under året. Vid samma tidpunkt befunno sig fyra järnvägsbolag i konkurstillstånd, varjämte inom kort ytterligare en järnvägskonkurs följde. Mellersta Södermanlands och Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag hade vid samma tidpunkt gjort framställningar till Kungl. Maj:t om järnvägarnas övertagande av staten, något som sedermera också ägde rum. Icke blott de järnvägsbolag, som ej kunnat infria sina förbindelser gentemot staten, utan även andra visade under år 1930 ett sämre ekonomiskt utbyte av driften än under föregående år. Såsom orsak härtill uppgåvos bland annat de taxesänkningar, som måst vidtagas för att möta konkurrensen från andra trafikföretag, särskilt biltrafiken, ävensom den rådande depressionen inom näringslivet.

Under budgetåret 1931—1932 växte statens förluster å ifrågavarande fonder ytterligare samt uppgingo vid slutet av nämnda år å allmänna järnvägslånefonden till 16·788 milj. kronor samt å bibanelånefonden till ett förfallet belopp av cirka 1·638 milj. kronor, varav ett belopp av omkring 0·511 milj. kronor innestod hos Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag, som den 1 juli 1932 på egen begäran försattes i konkurs. Banan drives numera endast som godsspår. Å fonden för låneunderstöd utestod vid slutet av samma år oguldet bland annat ett lån till Ostkustbanans aktiebolag om 1·523 milj. kronor. Vid slutet av år 1932 utgjorde de å allmänna järnvägs- och bibanelånefonderna samt fonden för låneunderstöd förfallna men oguldna ränte- och kapitalbeloppen omkring 10·553 milj. kronor.

Den bristande solvens, som sålunda kännetecknade ett flertal enskilda järnvägar, ledde till att dessa i åtskilliga fall övergingo i statens ägo. Sålunda övertogo statens järnvägar följande järnvägar, nämligen Kävlinge—Sjöbo järnväg från och med den 1 juli 1926, Dala—Hälsinglands järnväg och Kävlinge—Barsebäcks järnväg från och med den 1 maj 1927, Hässleholm—Markaryds järnväg och Markaryd—Veinge järnväg från och med den 1 augusti 1930, Norra Södermanlands järnväg från och med den 1 juli 1931, Härnösand—Sollefteå och Mellersta Södermanlands järnvägar från och med den 1 juli 1932 samt Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg från och med den 1 augusti 1933.

Automobiltrafikföretagens ekonomi.

Ehuru biltrafikföretagens ekonomi i brist på erforderligt statistiskt material icke kan för ifrågavarande period belysas med samma tillförlitlighet och fullständighet som järnvägarnas, tyda många omständigheter på, att även för automobilföretagen den ekonomiska situationen måste betecknas såsom ofta nog brydsam. Gång efter annan har i framställningar till olika myndigheter framhållits, att konkurrensen på detta område även yrkesutövarna emellan för närvarande är ruinerande och att densamma ofta nog sker under sådana förhållanden, att den icke kan betecknas annat än såsom osund. Även från yrkesutövarna själva framhålles en sådan ändring av nuvarande tillståndsgivning, som leder till inskränkning i det för närvarande allt för stora antalet yrkesutövare, såsom önskvärd.

Såsom betecknande för förhållandena på ifrågavarande område må i detta sammanhang förtjäna anföras följande oss tillhandahållna uppgifter från 1930 års allmänna folkräkning angående antalet till åkare, droskägare, kuskar eller chaufförer hänförliga yrkesutövare samt dessas medelinkomst inom de

Tab. 12. Antal i Mälarlänen till åkare, droskägare, kuskar eller chaufförer hänförliga yrkesutövare samt dessas inkomst enligt 1930 års folkräkning.

Yrke	Antal yrkesutövare	Summa inkomst, 100 kr.	Inkomst per yrkesutövare, 100 kr.	Antal yrkesutövare utan angiven inkomst
Åkare, droskägare.				
Stockholms läns landsbygd	545	12 930	24	12
» » städer	150	6 325	42	2
Uppsala läns landsbygd	210	4 000	19	3
» » städer	114	2 421	21	5
Södermanlands läns landsbygd	252	3 553	14	8
» » städer	196	4 396	23	6
Örebro läns landsbygd	340	5 510	16	20
» » städer	192	4 452	23	4
Västmanlands läns landsbygd	214	3 372	16	3
» » städer	174	4 421	25	5
			Medeltal 22	S:a 68
Kuskar, chaufförer.				
Stockholms läns landsbygd	1 163	24 529	21	68
» » städer	241	5 046	21	9
Uppsala läns landsbygd	209	2 580	12	22
» » städer	133	2 483	19	5
Södermanlands läns landsbygd	282	3 255	12	27
» » städer	229	4 366	19	14
Örebro läns landsbygd	324	3 657	11	43
» » städer	199	3 176	16	8
Västmanlands läns landsbygd	158	1 806	11	11
» » städer	145	2 194	15	18
			Medeltal 16	S:a 225
Summa: Åkare, droskägare	2 387	51 380		
Summa: Kuskar, chaufförer	3 083	54 092		

län, för vilka resultatet av räkningen i denna del förelegat, nämligen Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Västmanlands och Örebro län (nedan benämnda Mälarlänen).

Vad särskilt angår sådana till nämnda yrkesgrupper hänförliga manliga yrkesutövare, vilka varit mantalsskrivna inom omförmälda läns *landskommuner,* äro jämväl vissa närmare upplysningar tillgängliga.

Antalet dylika droskägare utgjorde 1 547, varav 43 eller 3 % icke hade någon angiven inkomst. Kuskar eller chaufförer uppgingo till 2 136, varav 131 eller 8 % utan angiven inkomst. Arbetargruppen översteg i numerär arbetsgivar-företagar-gruppen med knappast 40 %, vilket tydligt visar på, att enmansåkerier förekomma i mycket stor utsträckning.

För överskådlighetens skull äro i nedanstående tabell antalet personer inom varje inkomstgrupp omräknade i procent av hela yrkesgruppen.

Tab. 13. Inkomstfördelning bland företagare och arbetare i åkeriyrket inom Mälarlänens landsbygd vid 1930 års folkräkning.

Inkomstgrupper	Företagare			Arbetare		
	Medelinkomst, kr.		Antal, %	Medelinkomst, kr.		Antal, %
Utan angiven inkomst	—		3	—		8
0— 1 000 kr.	590	1 112	23	680	1 110	22
1 000— 2 000 »	1 400		42	1 370		25
2 000— 3 000 »	2 370	3 610	18	2 440	2 980	19
3 000— 4 000 »	3 370		7	3 370		12
4 000—10 000 »	4 250		6	4 270		4
Över 10 000 »	16 890		1	—		—
	1 950		100	1 820		100

Det bör observeras, att förestående, liksom nedan följande siffror över manliga yrkesutövare, mantalsskrivna inom landskommunerna, icke utgöra någon bild över förhållandena i sin helhet eller inom något visst slags trafik. Innehavare av tillstånd till länstrafik kunna exempelvis vara mantalsskrivna i städerna.

Av tabellen framgår tydligt, att såväl företagare som arbetare med under 2 000 kronors inkomst äro de talrikaste. Sålunda hava 65 % av företagarna en medelinkomst på 1 112 kronor samt 57 % av arbetarna en lika stor inkomst, nämligen 1 110 kronor. Ovannämnda utgångssiffror äro nettoinkomster i självdeklarationen, varför kommunalutskylder och en del andra avdrag skilja siffrorna från bruttoinkomsten. Uppskattas dessa avdrag till 10 % av lönen, vilket torde vara räknat i överkant, erhålles en bruttoinkomst om cirka 1 250 kronor, vilket motsvarar en veckolön av cirka 24 kronor.

Påfallande äro de låga inkomsterna i företagargruppen. Sålunda är det procentuella antalet personer i grupperna 0—1 000 och 1 000—2 000 kronors inkomst större i företagargruppen än i arbetargruppen.

De låga inkomstsiffrorna tyckas huvudsakligen härröra från yngre såväl företagare som arbetare.

Tab. 14. Åldersfördelning och genomsnittsinkomster bland företagare och arbetare i åkeriyrket inom Mälarlänens landsbygd vid 1930 års folkräkning.

Åldersgrupp	Företagare				Arbetare			
	Antal, %		Medelinkomst, kr.		Antal, %		Medelinkomst, kr.	
0—20	8	29	1 290	1 570	3	59	1 000	1 530
20—25					25		1 330	
25—30	21		1 590		31		1 740	
30—35	22	71	1 980	2 140	21	41	2 050	2 240
35—40	16		2 440		10		2 430	
40—45	10		2 370		5		2 460	
45—50	7		2 210		3		2 530	
50—60	10		2 150		2		2 040	
60—70	5		1 400					
Över 70	1		1 090					
	100		1 950		100		1 820	

Av tabellen framgår i första hand, att arbetarna inom branschen i allmänhet hava mycket låg ålder. Sålunda äro icke mindre än 59 % under 30 år. Från många håll har uppgivits, att anledningen till att vissa åkerier kunna hålla så låga priser är den, att chaufförerna till stor del äro yngre personer, vilka finna sig i en mycket låg veckolön. Tabellens siffror belysa på ett synnerligen slående sätt ovan anförda påstående. Av företagare och arbetare under 30 år hade de förra en medelinkomst på 1 570 kronor, de senare en medelinkomst på 1 530 kronor. Om vi som förut uppskatta avdraget från bruttoinkomsten till 10 %, motsvara dessa siffror en veckolön på allenast omkring 32 kronor.

Man ser sålunda, att såväl företagare som arbetare antingen haft en mycket låg timförtjänst eller också varit synnerligen litet sysselsatta eller, vilket är det troligaste, att de haft såväl en låg timförtjänst som liten sysselsättning. Som jämförelse kan nämnas, att den avtalsenliga lönen för chaufförer i berörda fem län år 1931 var för omnibuschaufförer 80 kronor i veckan eller per år 4 160 kronor, för förare av droskbil omkring 50 kronor i veckan eller per år omkring 2 600 kronor samt för förare av lastbil varierade mellan 50—70 kronor i veckan eller per år mellan 2 600—3 640 kronor.

Även följande av trafikinspektören vid Stockholms poliskår meddelade uppgifter angående åkerier i Stockholm den 30 oktober 1933 tjäna att belysa åkeriernas genomsnittliga storlek. Nämnda dag hade 928 åkare 1 831 bilar, vilket i runt tal gör 2 bilar per åkare. Fördelningen av olika stora åkerier framgår av nedanstående tabell.

	Åkare	Bilar
Åkare med en lastbil	64 %	33 %
» » två eller tre lastbilar	27 %	31 %
» » flera än tre lastbilar	9 %	36 %
Summa	100 %	100 %

Tendensen till splittring på småföretag är således även i detta fall tydligt märkbar; omkring $^2/_3$ av samtliga åkare hade sålunda icke mer än en lastbil; åkerier med fler än 3 lastbilar representerade icke mer än 9 % av samtliga dylika företag.

Allmänna uppgifter angående i järnvägar och automobiler investerat kapital m. m.

Under den utveckling, som i allmänna drag ovan antytts, hava såväl järnvägarna som den samlade automobiltrafiken vuxit till en omfattning, som med hänsyn till däri nedlagda kapitalvärden och de ekonomiska intressen i övrigt, som därtill äro knutna, är av synnerlig betydelse för landets ekonomi.

Statens järnvägar representera landets ojämförligt största affärsföretag. Även de enskilda järnvägarna, vilkas sammanlagda linjenät vid utgången av år 1932 alltjämt med cirka 44 % översteg statsbanornas, representera högst betydande värden och ekonomiska intressen.

Det i järnvägarna *investerade kapitalet* utgjorde enligt statistiken för år 1932 omkring 2 miljarder kronor, fördelade på följande sätt *(tab. 15)*:

	Statens järnvägar	Enskilda järnvägar	Summa
	Tusen kr.		
Byggnadskostnader:			
för bana, byggnader och hjälpanläggningar	877 277	556 372	1 433 649
» rullande material och inventarier	266 164	182 764	448 928
	1 143 441	739 136	1 882 577
Efter omräkning till *anläggningsvärde* jämlikt § 4 i lagen om bokföring vid enskild järnväg skola från de för enskilda järnvägar angivna byggnadskostnaderna frånräknas	—	— 4 311	— 4 311
Å andra sidan tillkommer kostnad för banor under byggnad och elektrifiering m. m.	45 991	5 153	51 144
ävensom anläggningar för diverse rörelsegrenar	1 486	21 738	23 224
	1 190 918	761 716	1 952 634

Angående storleken av det i automobiltrafiken investerade kapitalet torde fullt exakta uppgifter icke kunna erhållas. Emellertid har en av intressenter i bilvärlden år 1931 bildad kommitté insamlat vissa sedermera publicerade uppgifter angående värdet av i automobiltrafiken använd rullande material, byggnader och inventarier vid slutet av år 1931, vilka uppgifter nedan återgivas.

Tab. 16. Värdet av rullande material m. m. i automobiltrafik vid slutet av år 1931.

	Milj. kr.
Vagnbeståndet vid årsskiftet 1931/1932 (nyanskaffningsvärde 834·45 milj. kr.)	481·9
Fastighetsvärden för garage, reparationsverkstäder, laddningsstationer och vulkaniseringsanläggningar	348·18
Inventarievärdet för nyssnämnda anordningar	18·25
Summa milj. kr.	848·33

I detta sammanhang äro ytterligare att nämna de belopp, som av automobilskattemedel anvisats dels för *vägförbättringsarbeten,* utgörande

	å landsbygden, milj. kr.	i städerna, milj. kr.	
av under tiden 1/1 1923—30/6 1933 influtna automobilskattemedel	157·246	64·819	
dels ock för *nybyggnadsarbeten*	5·250	—	
	162·496	64·819	227·315

Vid beräknandet av förestående belopp har bortsetts från icke allenast de andelar av automobilskattemedel, som använts för vägunderhåll och som för perioden 1926—30/6 1933 utgöra omkring 147·142 milj. kronor, utan även från de investeringar, som gjorts för bensindistributionen, bilhandeln, tillbehörshandeln eller automobilfabrikationen inom landet.

Betydelsen av de belopp, varom här är fråga, framgår av en jämförelse med den fonderade statsskulden, som enligt riksgäldskontorets årsbok den 30 juni 1932 utgjorde 1 940·538 milj. kronor, ett belopp, som med endast 12 milj. kronor understiger ovan omförmälda i järnvägarna investerade kapital och med 1 087·7 milj. kronor överskjutes av de belopp, som ovan angivits såsom investerade i de båda trafikmedlen tillsammans.

Mot nämnda värden svarade, såvitt järnvägarna angå, följande belopp på skuldsidan vid 1932 års slut, nämligen:

	Statens järnvägar	Enskilda järnvägar	Summa
	Tusen kr.		
Kapital att förränta	854 579	—	854 579
» ej att förränta	109 800	—	109 800
Aktiekapital	—	273 633	273 633
Egna fonder (ej förnyelsefond) samt för kapitalökning använda överskottsmedel	28 035	(approx.) 55 248	83 333
Anslag av skattemedel	201 448	—	201 448
Obligationslån m. m.	—	226 963	226 963
Statslån (inkl. ränta)	—	84 673	84 673
Summa tusen kr.	1 193 912	640 517	1 834 429

Slutligen torde i detta sammanhang böra anföras följande uppgifter angående *anställd personal* och *avlöningar.*

	Järnvägarna 1932			Bilarna 1931
	Statens	Enskilda	Summa	
Antal anställda	27 114	20 586	47 700	104 800
Avlöningar, milj. kr.	104·1	62·0	166·1	278·58

Ifråga om de för bilarna (på grundval av nyssnämnda kommittéutredning) lämnade uppgifterna hava medtagits reparatörer, tvättare, servicepersonal samt personal vid laddningsstationer, vulkaniseringsverkstäder och garage, men däremot givetvis icke ägare av privatbilar, som själva köra sina vagnar, liksom ej heller personal, anställd vid bilfabriker eller i firmor för försäljning av bilar eller biltillbehör samt slutligen ej heller bensinfirmornas personal.

Årskostnaderna för motorfordonstrafiken under år 1931 hava enligt beräkningar, uppgjorda hos 1931 års väg- och brosakkunniga, uppskattats till omkring 530 milj. kronor eller, om de årskostnader för vägarna, som bestridas annorledes än genom automobilskattemedel, medräknades, till cirka 580 milj. kronor, fördelade på följande sätt.

Tab. 17. Motortrafikens i Sverige årskostnad år 1931.

	Kostnad milj. kr.	Summa milj. kr.
Fordonsbeståndet, avskrivning och räntor	130	130
Försäkringar	25	
Garage	26	
Administration	2	
Reparationer och underhåll	70	123
Bemanning	150	150
Bränsle (exkl. skatt)	52	
Gummiringar (exkl. skatt)	19	71
Fordonsskatt	18	
Bensinskatt	31	
Gummiskatt	7	56
	Summa milj. kr.	530

Cirka kronor 2:50 per fordonsmil.

Läggas därtill de årskostnader för vägarna, som bestridas på annat sätt än genom automobilskattemedel och som år 1931 uppgingo till cirka 50 milj. kronor, kommer man till en total årskostnad av cirka 580 milj. kronor och en kostnad per fordonsmil av cirka kronor 2:75.

Samtidigt kunde de totala *driftkostnaderna för järnvägstrafiken* i landet beräknas utgöra cirka 250 milj. kronor eller, om ränta å kapital medräknas, cirka 350 milj. kronor. Av de genom motortrafiken förorsakade kostnaderna beräknas enligt samma sakkunniga årligen åtminstone omkring 100 milj. kronor gå till utlandet, under det att järnvägstrafikens totala inköp från utlandet uppgå till allenast cirka 15 milj. kronor årligen.

Fråga om trafikutredning inför 1932 års riksdag.

Vid 1932 års riksdag upptogos nu ifrågavarande förhållanden till behandling i ett av bankoutskottet avgivet utlåtande, nr 59. I nämnda utlåtande, som föranleddes dels av vad statsrevisorerna i den av dem för budgetåret 1930—1931 avgivna berättelsen anfört angående statens utlåning till enskilda järnvägsaktiebolag, dels ock av tre vid riksdagen väckta motioner om åtgärder för utredning eller reglering av förhållandet mellan olika trafikmedel i landet, framhöll utskottet bland annat, att det icke syntes vara möjligt att ernå en fullständig överblick över hela det komplex av mycket invecklade problem, som här förelåge, utan att en allsidig utredning i ämnet ägt rum. Först genom en sådan utredning kunde det bliva möjligt att bedöma, i vilken mån åtgärder från det allmännas sida kunde och borde påkallas. En sådan utredning borde i första hand till omedelbar prövning upptaga frågan om tillämpningen av motorfordonsförordningens bestämmelser beträffande tillstånd till yrkesmässig trafik. I den mån ändring av motorfordonsförordningen i här förevarande syfte erfordrades och ansåges kräva riksdagens medverkan, förutsatte utskottet, att dylika spörsmål gjordes till föremål för fristående behandling snarast möjligt.

I anledning av vad i ärendet förekommit anhöll riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 13 juni 1932, nr 364, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål samt därefter vidtaga de åtgärder och, i den mån riksdagens medverkan prövades erforderlig, för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen kunde föranleda.

Kungl. Maj:ts beslut beträffande utredningens bedrivande.

Vid anmälan av riksdagens skrivelse inför Kungl. Maj:t den 30 juni 1932 framhöll föredragande chefen för kommunikationsdepartementet efter en redogörelse för vad i ärendet förekommit bland annat, att det syntes vara önskvärt att i första hand vinna ett sådant klarläggande av förhållandena, som kunde möjliggöra en bättre överblick över läget. Med hänsyn härtill fann departementschefen en utredning i fråga om förhållandet mellan de i riksdagens skrivelse omnämnda olika transportmedlen vara påkallad. Huruvida en sådan utredning även kunde bereda grundval för mera ingripande åtgärder från det allmännas sida för reglering av konkurrensförhållandet mellan olika transportmedel eller leda till utformande av riktlinjer för den kommunikationspolitik, som från statens sida i en framtid borde föras, vore en fråga, som enligt departementschefens mening icke kunde på förhand

bedömas. Men även om utredningen icke skulle leda till resultat av sistnämnda slag, syntes likväl bland annat den samlade översikt över förhållandena inom trafikväsendet, som genom en utredning borde kunna ernås, i och för sig vara av det värde, att detta till fyllest motiverade det utan tvivel mycket omfattande arbete, som en undersökning på förevarande område måste innebära. Med avseende å utredningsarbetets anordnande syntes i enlighet med vad riksdagen förutsatt böra iakttagas, att i första hand till omedelbar prövning upptoges frågan om tillämpningen av vissa föreskrifter i gällande motorfordonsförordning m. m. samt att beträffande utredningsarbetet i övrigt, med hänsyn till den komplicerade och vidlyftiga beskaffenheten av de föreliggande frågorna, till en början uppgjordes förslag till en närmare plan för arbetets anordnande. Innan utredningen fullföljdes, borde denna plan till sina huvuddrag fastställas av Kungl. Maj:t.

Sedan utredningsmännen jämlikt Kungl. Maj:ts i enlighet med departementschefens hemställan meddelade beslut med skrivelse den 22 december 1932 framlagt förslag till vissa ändringar i motorfordonsförordningen, vilka enligt deras mening borde föreläggas 1933 års riksdag, har Kungl. Maj:t, på sätt inledningsvis anförts, genom beslut den 27 januari 1933 fastställt plan att i huvudsak ligga till grund vid fullföljandet av utredningsmännens arbete, i vad avser förhållandet mellan järnvägs- och biltrafik. Enligt densamma borde utredningsarbetet till en början inriktas på åstadkommande av en jämförande översikt, i form dels av statistik och dels av kartor över järnvägstrafikens och biltrafikens kapacitet och funktioner inom Sverige ävensom en översikt över åtgärder i utlandet i trafikreglerande syfte, varefter särskilda, av utredningsmännen angivna åtgärder till reglerande av nämnda trafikmedels konkurrens borde komma under övervägande.

I enlighet med nämnda plan gå utredningsmännen nu att till en början framlägga omförmälda statistiska redogörelse, och är det utredningsmännens mening att snarast möjligt fullfölja sitt uppdrag jämväl i övriga delar.

Ämnets disponerande.

Vid planläggandet av den nu föreliggande utredningen ansågo vi densamma ursprungligen böra bedrivas på det sätt, att de olika slag av motortrafik, som kännetecknades av i motorfordonsförordningen förekommande beteckningar därå (enskild trafik, linjetrafik, länstrafik och stadstrafik), var för sig upptoges till behandling samt, sedan resultatet av nämnda granskning sammanförts, detsamma vägdes mot det genom en granskning av järnvägarnas motsvarande prestationer vunna resultatet. Emellertid gav ett närmare studium av automobiltrafiken vid handen, att ur saklig synpunkt skillnaden mellan person- och godstrafik vore vida mer betydelsefull än den skillnad, som grundades på motorfordonsförordningens nyssnämnda termi-

nologi. Under det att till exempel skillnaden mellan stads- och länstrafik för närvarande måste betecknas såsom övervägande formell, äro person- och godstrafik att anse såsom två fristående och till karaktären skilda trafikslag, vilkas reglering i åtskilliga punkter synes böra utgå från olikartade synpunkter.

I enlighet härmed hava vi, såvitt förhållandet mellan järnvägar och automobiltrafik angår, funnit lämpligt uppdela ämnet i två huvudavdelningar, omfattande den förra person- och den senare godstrafiken. Inom vardera av dessa huvudavdelningar förekommer till en början den av bilarna och därefter den av järnvägarna bedrivna trafiken till behandling.

Vad automobiltrafiken angår, måste även sådan trafik, som icke är att beteckna såsom yrkesmässig, bli föremål för utredningen. Att emellertid icke desto mindre den följande framställningen till övervägande del kommer att ägnas åt den yrkesmässiga automobiltrafiken beror på det ändamål utredningsarbetet är avsett att tjäna, nämligen att ligga till grund för åtgärder, som kunna befinnas erforderliga för reglerandet av konkurrensen mellan de båda nu ifrågavarande trafikmedlen. Till den del sådana åtgärder kunna komma att omfatta automobiltrafiken lär det otvivelaktigt vida mer bliva den yrkesmässiga än den enskilda automobiltrafiken, som blir föremål därför, då nämligen den enskilda automobiltrafiken städse måste tillerkännas större rörelsefrihet och vara underkastad mindre omfattande reglementering än den yrkesmässiga. Efter ovannämnda på transportprestationens beskaffenhet och fordonets användning grundade indelning bör ifråga om den yrkesmässiga automobiltrafiken skillnad i första hand göras mellan regelbunden och icke regelbunden trafik samt ifråga om den senare iakttagas den skillnad, som följer av trafiktillståndets beskaffenhet (stads- eller länstrafik). I enlighet härmed disponeras den följande framställningen i denna del huvudsakligen sålunda:

A. Persontrafik bedriven genom automobiler.

1) Enskild trafik
2) Yrkesmässig trafik
   a) Regelbunden trafik (linjetrafik)
   b) Beställningstrafik (stads- och länstrafik)

B. Persontrafik bedriven genom järnvägar.

PERSONTRAFIK.

Persontrafik bedriven genom automobiler.

Personautomobilbeståndets omfattning och fördelning.

Det *totala beståndet* av inom landet befintliga *personautomobiler* framgår av den å sid. 10 intagna tab. 5.

Utvecklingen av detsamma har förlöpt efter samma linjer, som förut angivits beträffande motorfordonsbeståndet och automobilbeståndet i dess helhet. Även här betecknar alltså år 1929 en vändpunkt, då, efter en period av oavbruten kraftig stegring, denna tydligt hejdas och under följande år alltmer avstannar för att under år 1932 förbytas i minskning med 3 466 automobiler. Vid 1932 års utgång utgjorde till följd härav antalet personbilar 101 817. Enligt preliminärt tillhandahållen uppgift har denna nedgång fortsatt jämväl under år 1933.

Fördelningen av detta bestånd på *de särskilda länen* framgår av bilaga 1.

Även i detta avseende återfinnes i stort sett samma fördelning, som ovan angivits beträffande det totala motorfordons- eller automobilbeståndet. Främst stod alltså *Stockholms stad,* där antalet personbilar vid årsskiftet 1932/1933 efter en minskning under år 1932 av 536 var 11 331. Nära följde *Malmöhus län* med ett antal av 10 806 personbilar (— 84) samt, dock på betydligt avstånd, *Göteborgs och Bohus län* med 6 182 (— 147). Minsta antalet personbilar förekom i *Gotlands* och *Blekinge län* med 953 resp. 1 432.

Största minskningen av personbilarnas antal utvisar — frånsett Stockholm — *Gävleborgs län,* där efter en nedgång med 505 bilar antalet därav vid årsskiftet 1932/1933 utgör 4 396.

Ökning av personbilbeståndet förekom under år 1932 endast i fyra län, nämligen i *Kalmar* till 3 636 (+ 69), *Skaraborgs* 4 097 (+ 17), *Kopparbergs* 4 844 (+ 30) och *Västerbottens län* 1 850 (+ 5).

Ifråga om *fördelningen* av personautomobilbeståndet *efter tjänstevikt* i september 1931 hänvisas till bilaga 2.

Den persontrafik, som ombesörjes genom automobiler, fördelar sig med hänsyn till det ändamål, för vilket automobiler kommer till användning, och de olika bestämmelser, som reglera rätten till trafikens bedrivande m. m., i två huvudgrupper, nämligen *enskild* och *yrkesmässig* trafik. Ehuru, såsom redan antytts, följande framställning huvudsakligen åsyftar undersökning av den yrkesmässiga trafiken, är likväl den *enskilda persontrafiken* en faktor av sådan betydelse, att den i detta sammanhang ingalunda kan lämnas

ur räkningen, då den nämligen, såsom av en jämförelse med det nedan redovisade beståndet av automobiler i yrkesmässig trafik framgår, omfattar det ojämförligt största antalet såväl av personbilar som över huvud taget av någon av de olika grupper av automobiler, som i statistiken särskilt upptagas.

Antalet *personautomobiler i enskild trafik* vid årsskiftet 1932/1933 torde kunna uppskattas till omkring 87 200. Siffran är behäftad med någon osäkerhet, beroende därpå att antalet personautomobiler, som användas i mer än ett slag av yrkesmässig trafik samtidigt, icke är tillförlitligt känt. Beräkningen har skett på det sätt, att

från det totala antalet personbilar vid slutet av år 1932		101 817
dragits antalet personbilar i yrkesmässig trafik, utgörande		
i linjetrafik	407	
i stadstrafik	3 641[1]	
i länstrafik	12 588	16 636
		85 181

Till sistnämnda siffra bör emellertid å andra sidan rätteligen läggas det antal personautomobiler, som godkänts för mer än ett slag av yrkesmässig trafik. Vid slutet av år 1932 utgjorde antalet kombinerade rättigheter för personbefordran i stads- och länstrafik 1 643. I övrigt funnos — utom kombinerade rättigheter för godsbefordran i samma trafikslag, uppgående till 2 496 — kombinerade rättigheter till ett antal av 1 617, men huru många av sistnämnda kombinationer hänföra sig till personautomobiler, därom saknas för närvarande uppgifter. Om emellertid i sistnämnda grupp antalet personbilar med kombinerade rättigheter uppskattas till omkring 500, torde denna siffra för varje fall icke vara för högt tilltagen. Antalet personautomobiler i enskild trafik uppskattas på grund härav till den förut uppgivna siffran, nämligen (85 100 + 1 600 + 500 =) omkring 87 200.

Tab. 18. Antalet automobiler i förhållande till folkmängden i nedannämnda län vid utgången av år 1932.

Län	Samtliga automobiler		Därav personbilar	
	Antal	Antal inv. pr automobil	Antal	Antal inv. pr automobil
Stockholms stad.....	18 226	28·5	11 331	·45·9
» län.....	7 408	36·2	4 650	57·7
Malmöhus.....	15 120	34·0	10 806	47·6
Göteborgs och Bohus.....	10 011	46·3	6 182	74·9
Gotlands.....	1 469	39·3	953	60·6
Blekinge.....	2 298	63·4	1 432	101·7
Västerbottens.....	2 633	78·9	1 850	112·3
Norrbottens.....	2 901	69·9	1 887	107·5

[1] Siffran omfattar samtliga i stadstrafik använda motorfordon för personbefordran, således även omnibusar. Då emellertid de senare ytterst sällan, om ens någonsin, torde användas *uteslutande* för stadstrafik, torde nu ifrågavarande siffra utan större jämkning riktigt återgiva antalet personautomobiler i stadstrafik.

Mellan skilda delar av vårt eget land äro emellertid variationerna ifråga om automobilbeståndet och särskilt personbilarna i förhållande till folkmängden stora, såsom ovan anförda exempel visa.

Fordonstyper i yrkesmässig automobiltrafik.

Under det att befordran av gods med automobiler ombesörjes genom en i stort sett enhetlig fordonstyp — lastautomobiler — är den yrkesmässiga persontrafiken redan med avseende å de fordonstyper, som för ändamålet komma till användning, att hänföra till endera av två från varandra i många avseenden avvikande grupper, nämligen, å ena sidan, den genom *personomnibusar* och, å andra sidan, den genom *personautomobiler* ombesörjda trafiken.

Rörande den närmare innebörden av dessa termer må anmärkas följande. I motorfordonsförordningens mening omfattar uttrycket *automobil,* där ej av sammanhanget annat framgår, även omnibusar. Med automobil förstås nämligen enligt nämnda förordning 1 § 1 mom. ett motorfordon, som är försett med tre eller flera hjul; med motorfordon förstås åter i förordningen varje för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor.

Uttrycket *personomnibus* användes i motorfordonsförordningen (18 § 7 mom.) för att beteckna en personvagn, avsedd för mer än sju personer.

I Statistisk årsbok liksom även eljest i allmänhet användes däremot uttrycket *omnibus* för att beteckna ett fordon, som icke är hänförligt under utan såsom begrepp koordinerat med *personautomobil.* Sistnämnda uttryck omfattar därför i nu ifrågavarande bemärkelse icke omnibusar. I denna senare bemärkelse användas benämningarna *automobil* och *omnibus* jämväl i denna framställning.

En indelning av persontrafiken med hänsyn till huruvida den ena eller den andra av ovan nämnda fordonstyper kommer till användning för dess ombesörjande, vore icke ändamålsenlig. Även om omnibusar företrädesvis komma till användning för ombesörjande av linjetrafik, är sådan trafik icke deras enda verksamhetsfält; även i stads- eller länstrafik hava de en icke obetydlig användning. Å andra sidan bedrives exempelvis linjetrafiken ingalunda uteslutande genom omnibusar; även personautomobiler hava kommit till vidsträckt användning för dylik trafik. Med hänsyn härtill synes den yrkesmässiga trafiken lämpligast böra behandlas med hänsyn till de olika slag av trafikrättigheter, som för densamma tagas i bruk.

Olika slag av yrkesmässig automobiltrafik.

Bland olika former av yrkesmässig automobiltrafik är med avseende på trafikmedlets kapacitet och trafikens omfattning, såvitt persontrafiken angår, *linjetrafiken* eller — såsom den vanligen benämnes med hänsyn till den fordonstyp, som huvudsakligen kommer till användning — omnibustrafiken den viktigaste.

Med *linjetrafik* förstods enligt 1930 års motorfordonsförordning 24 § ursprungligen yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka. Därmed är, enligt en vid 1933 års riksdag beslutad ändring av samma §, att jämställa jämväl en eljest regelbundet bedriven yrkesmässig trafik mellan vissa orter.

Från övriga former av yrkesmässig automobiltrafik, nämligen stads- och länstrafik, skiljer sig linjetrafiken därigenom, att den avser en regelbundet, merendels efter fastställd tidtabell bedriven och oberoende av förutgången beställning försiggående trafik, under det att båda sistnämnda slag av trafik i princip bedrivas allenast i mån av erhållen beställning och därför med ett gemensamt namn kunna betecknas såsom *beställningstrafik*.

Linjetrafik.

Linjetrafikens uppkomst och utveckling.

Den utveckling, som lett till ett omnibusnät av nuvarande omfång inom riket, har knappast omfattat ett tiotal år. Visserligen lära i Värmland, Småland och Skåne redan under åren 1907—1909 några automobiler, försedda med omnibuskarosserier, hava insatts i trafik, och i Stockholm startades på våren 1907 en busslinje mellan staden och Kungsholms villastad. Trafiken på dessa linjer nedlades emellertid efter några år.

Först omkring år 1923 tog omnibustrafikens utveckling kraftigare fart. Vid framläggande för 1923 års riksdag av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om motorfordon m. m. yttrade föredragande departementschefen, att den som linjetrafik bedrivna automobiltrafiken med all sannolikhet komme att snart nog utvecklas till ett mycket viktigt led i vårt kommunikationsväsende. De omnibusar, som vid denna tid anskaffades, utgjordes i regel av lastvagnschassier, påbyggda med särskilda karosserier. I allmänhet hade omnibusarna icke utrymme för mer än högst 18—20 passagerare, och för en större trafikkapacitet lade under dåvarande förhållanden, förutom författningsenliga restriktioner, framför allt vägarnas dåvarande beskaffenhet hinder.

I den mån vägnätet förbättrades, utvecklades de i omnibustrafiken använda fordonen till större fordonstyper, vilka samtidigt speciellt byggdes för sitt ändamål och därigenom för passagerarna möjliggjorde förbättringar ifråga om utrymme och bekvämlighet. Redan vid jubileumsutställningen i Göteborg år 1923 fanns ett vid Scania Vabisfabriken i Sverige tillverkat specialchassi för omnibusändamål utställt. I tekniskt avseende har denna förbättring alltjämt fortsatt; omnibustyper med plats för upp till 70 passagerare förekomma sålunda i trafik, och för en fortsatt utveckling i denna riktning torde för närvarande allenast vägarnas beskaffenhet innebära något verkligt hinder.

I lagstiftningen har linjetrafiken, ehuru den yrkesmässiga automobiltrafiken redan i 1906 års förordning om automobiltrafik och sedermera i alla

följande författningar i ämnet varit underkastad särskilda bestämmelser, icke upptagits såsom särskild grupp förrän i 1923 års förordning om motorfordon, som trädde i kraft den 1 januari 1924. Statistiska uppgifter om densamma sträcka sig, utom ifråga om postdiligenstrafiken, rörande vilken en fullständig statistik föreligger redan från och med år 1923, i allmänhet icke längre tillbaka än till omkring den 1 januari 1927. (S. O. U. 1927: 17 sid. 11 ff. och 1932: 18 sid. 8, samt Statistisk årsboks uppgifter angående motorfordon och busslinjer.) Såvitt av nämnda siffror framgår, har linjetrafikens utveckling under nämnda år varit följande.

Tab. 19. Omnibuslinjenätet i Sverige vid slutet av åren 1923—1932 under jämförelse med järnvägslinjenätet.

År	Personomnibusar		Trafikerade omnibuslinjer vid årets slut			Trafikerade järnvägslinjer vid årets slut, km (Motsvarande väglängd hos omnibusnätet)		
	Antal vid årets slut	Ökning under året	Antal	Linjelängd, km	Väglängd, km	Statens järnv:r	Enskilda järnv:r	Summa
1923	731	—	—	—	—	5 593	9 518	15 211
1924	1 017	286	—	—	—	5 836	9 587	15 424
1925	1 283	266	—	—	—	6 010	9 684	15 695
1926	1 608	325	—	—	—	6 055	9 738	15 793
1927	1 827	219	—	—	—	6 240	9 745	15 985
1928	2 192	365	—	56 600	—	6 461	9 954	16 415
1929	2 511	319	—	70 475	—	6 483	9 953	16 436
1930	2 837	326	2 292	76 004	33 703	6 641	9 883	16 523
1931	3 246	409	2 662	87 444	36 797	6 853	9 722	16 474
1932	3 404	158	3 032	95 808	39 947	6 878	9 576	16 454

Från och med år 1930 har omfattning och fördelning av i linjetrafik för personbefordran använda motorfordon ställt sig på sätt framgår av efterföljande tabell.

Tab. 20. Antalet i linjetrafik för personbefordran använda automobiler och omnibusar vid slutet av åren 1930—1932.

År	Persontrafik			Efter frånräknande av Stockholms län	Ändring i beståndets antal 1930—1932	
	Omnibusar (över 7 pl.)	Bilar (högst 7 pl.)	Summa	Summa	Antal	%
1930[1]	2 174	291	2 465	2 465	—	—
1931	2 928	351	3 279	3 052	—	—
1932	3 280	407	3 687	3 453	+988[1]	+40

Fördelningen av förestående fordonsbestånd på de olika länen framgår av bilaga 3.

Såvitt av förestående siffror samt av nyssnämnda bilaga framgår, befinner sig linjetrafiken under perioden 1930—1932 alltjämt i en utveckling, som icke hejdats av den under de båda senare åren över flertalet näringsgrenar vilande depressio-

[1] Då uppgifter från Stockholms län saknas för år 1930, har vid beräknande av ökningen 1930—1932 bortsetts från siffrorna för nämnda län.

nen. Antalet i dylik trafik använda omnibusar har för riket i dess helhet under nämnda år ökats från 2 174 (Stockholms län frånräknat) till 3 046 (Stockholms län frånräknat) eller med 872, motsvarande 40 %. Procentuellt sett är ökningen av för samma trafik använda automobiler med plats för högst 7 passagerare lika stor. I ett avsevärt antal län har emellertid sistnämnda slag av trafik under ifrågavarande period minskat eller stagnerat, vilket är fallet i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Malmöhus, Älvsborgs, Skaraborgs, Västmanlands och Norrbottens län. För riket i dess helhet utgör ökningen av det totala motorfordonsbestånd, som under nu ifrågavarande period användes för personbefordran i linjetrafik, (3 453 — 2 465 =) 988 fordon eller 40 %. Ökningen är genomgående för samtliga län men företer i övrigt stora variationer. Störst är densamma inom Jönköpings samt Göteborgs och Bohus län med 185 resp. 179 % samt relativt lägst i Södermanlands, Kalmar, Kristianstads, Malmöhus och Västernorrlands län, inom vilka samtliga den icke överstigit 11 %. Även Stockholms län utvisar för åren 1931—1932 en mycket ringa procentuell stegring eller från 227 till 234 = 3 %, men motsvarande siffra för år 1930 har icke av länsstyrelsen uppgivits.

Det må anmärkas, att, då förestående av länsstyrelserna på trafikutredningens förfrågan uppgivna siffror icke i detalj överensstämma med motsvarande siffror över det totala omnibusbeståndet, detta beror på ett flertal förhållanden, såsom exempelvis att i vissa fall omnibusar komma till användning icke allenast i linje- utan även i stads- eller länstrafik ävensom att en för linjetrafik i ett län använd omnibus för samma ändamål kan komma till användning jämväl i annat län, utan att detta för varje fall anmärkes. Än vidare är, med hänsyn till det nyss anmärkta förhållandet, att uppgifter om fordonsbeståndet i Stockholms län för år 1930 icke föreligga, den uppgivna siffran för ökningen något högre än vad som av exakta siffror skulle följa; men den jämkning, som på grund härav skulle kunna äga rum ifråga om ökningens storlek, skulle uppenbarligen icke kunna förändra den tendens i utvecklingen, som siffrorna i övrigt utvisa.

Den största längden av med automobillinjer trafikerade vägar finnes enligt nedanstående tabell i Västerbottens och Norrbottens län. Med en längd på dylika vägar av omkring 3 600 km vardera, skilja sig dessa avsevärt icke allenast från riket i övrigt, utan även från de båda norrländska län, nämligen Västernorrlands och Jämtlands, vilka med en vägsträckning av omkring 2 500 km vardera bilda en grupp, som ligger avsevärt över rikets län i övrigt. Minsta antalet km dylika vägar finnes, såsom är att vänta, i Gotlands och Blekinge län. Även i förhållande till invånareantalet hava tre norrländska län, nämligen Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens, en väglängd avsevärt större än riket i övrigt. Minsta antalet km med linjetrafik trafikerad väg i förhållande till folkmängden hava Stockholms, Blekinge samt Göteborgs och Bohus län. Även Kristianstads och Malmöhus län visa i detta avseende relativt låga siffror. Omvänt ställa sig de siffror, som i kolumn 8 angiva nämnda väglängd i förhållande till arealen. Utan jämförelse högst står i detta avseende Malmöhus län, inom vilket längden av med automobillinjer trafikerade vägar per kvkm är 0·46 km. Först på avsevärt avstånd följa Södermanlands, Hallands, Göteborgs och Bohus samt Skaraborgs län med vägsträckningar av 0·23—0·26 km per kvkm. Tydligt

Tab. 21. I de särskilda länen vid början av år 1933 i linjetrafik trafikerad väglängd i förhållande till länens folkmängd, areal m. m.

Län	Folkmängd 1/1 1933, 1 000 st.	Landareal, kvkm	Invånare per kvkm land	Vägarnas längd, km, år 1931	I linjetrafik trafikerad väglängd				
					Km	Per 1 000 inv. (6/2)	Per kvkm (6/3)	Per km allmänna vägar 1931 (6/5)	I förhållande till folktätheten (6/4)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Stockholms stad	519·7	136·42	3 810	—	480	0·9	3·52	—	0·1
» län	268·2	7 385·67	36	2 637	786	3·0	0·11	0·3	21·8
Uppsala	138·2	5 120·87	27	1 952	883	6·4	0·17	0·5	32·7
Södermanlands	188·0	6 237·55	30	2 459	1 443	7·7	0·23	0·6	48·1
Östergötlands	310·6	9 971·66	31	4 107	1 424	4·9	0·14	0·3	45·9
Jönköpings	233·3	10 616·88	22	4 331	1 947	8·4	0·18	0·4	88·5
Kronobergs	155·3	8 907·10	17	3 495	1 247	8·0	0·14	0·4	73·4
Kalmar	231·7	10 958·65	21	3 595	1 444	6·2	0·13	0·4	68·8
Gotlands	57·7	3 117·94	19	1 418	350	6·1	0·11	0·2	18·4
Blekinge	145·6	2 908·63	50	1 325	442	3·0	0·15	0·3	8·8
Kristianstads	247·2	6 242·80	40	3 156	1 115	4·5	0·18	0·4	27·9
Malmöhus	514·1	4 734·39	109	3 831	2 194	4·3	0·46	0·6	20·1
Hallands	151·2	4 746·44	32	2 089	1 089	7·2	0·23	0·5	34·0
Göteborgs och Bohus	463·2	4 895·91	95	2 067	1 129	2·4	0·23	0·5	11·9
Älvsborgs	315·5	11 685·22	28	4 673	1 990	6·3	0·17	0·4	73·7
Skaraborgs	242·5	8 062·46	30	3 673	2 122	8·8	0·26	0·6	70·7
Värmlands	271·7	17 464·44	16	3 975	2 154	7·9	0·12	0·5	134·6
Örebro	218·5	8 427·46	26	2 553	1 350	6·2	0·16	0·5	51·9
Västmanlands	161·2	6 438·19	25	2 273	1 028	6·4	0·16	0·5	41·1
Kopparbergs	249·9	28 167·10	9	3 710	1 465	5·9	0·05	0·4	162·8
Gävleborgs	279·7	18 195·90	15	2 773	1 537	5·5	0·08	0·6	97·7
Västernorrlands	280·9	24 122·70	12	3 540	2 476	8·8	0·10	0·7	206·3
Jämtlands	135·7	47 673·91	2·8	3 561	2 571	18·9	0·05	0·7	918·2
Västerbottens	207·8	55 402·95	3·8	5 046	3 630	17·5	0·07	0·7	955·3
Norrbottens	202·8	98 660·09	2·1	4 817	3 651	18·0	0·04	0·9	1 738·6
Hela riket: Summa	6 190·4	410 281·33	Medeltal 13·8	S:a 77 056	39 947	Medeltal 7	0·10	0·5	232·7

Vid beräknande av medeltalen i kol. 4, 7—10 har bortsetts från talen för Stockholms stad.

skilja sig även i detta avseende talen för Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län från medeltalen för riket i övrigt; även Kopparbergs län visar sig i detta avseende närmast jämförligt med nyssnämnda norrländska län.

Påfallande är den jämnhet, varmed enligt kolumn 9 längden av automobillinjer i förhållande till antalet km allmänna vägar år 1931 i stort sett fördelar sig på närbelägna län. I Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län utgör längden av dylika vägar i förhållande till den totala längden av allmänna vägar i länet 0·6 till 0·8. I ett stort antal län i södra och mellersta Sverige varierar samma siffra mellan 0·4 och 0·5. Låga siffror förete även i förevarande avseende Gotlands och Blekinge län ävensom Stockholms och Östergötlands län, där nu ifrågavarande tal utgör 0·3 km.

Längden av i automobillinjetrafik trafikerade vägar framstår enligt det föregående i stort sett som en funktion av folkmängd och areal; ju mindre folktätheten är, desto större måste mängden av linjekm vara för att tillgodose befolkningens trafikbehov. Med överraskande tydlighet framträder detta i kolumn 10, som angiver linjenätets längd i förhållande till folktätheten.

Linjetrafikens karaktär av övervägande lokal- eller kortdistanstrafik synes i nedanstående tabell framträda tydligt nog. Inom ett avstånd av högst 30 km föllo icke mindre än 59 % av samtliga för dylik trafik koncessionerade linjer. Dessa 59 % representerade emellertid av den sammanlagda koncessionerade linjesträckningen allenast 31 %; den genomsnittliga linjelängden inom denna grupp belöpte sig till omkring 17 km. Inom ett avstånd av över 30—50 km föllo 733 linjetrafikföretag med en sammanlagd linjesträckning av omkring 27 000 km. Linjernas antal utgjorde på denna distans 24 % av sammanlagda antalet automobillinjer i linjetrafik, och den sammanlagda linjesträckningen av dylika linjer representerade omkring 28 % av linjetrafikens sammanlagda linjesträckning. Medellängden av linjer fallande inom denna grupp utgjorde omkring 37 km. Sammanlagt omfattade alltså linjer med en linjesträckning av högst 50 km omkring 83 % av samtliga för linjetrafik koncessionerade linjer och omkring 60 % av hela linjenätets utsträckning.

Linjer med större linjelängd än 50 km förekommo huvudsakligen i de norrländska länen samt, inom avståndsgruppen över 50—80 km, jämväl i vissa andra mera vidsträckta län. Sammanlagt utgjorde emellertid antalet linjer av över 50 km längd allenast omkring 17 % av samtliga koncessionerade linjers antal. Linjer med en längd av över 80 km föllo så gott som uteslutande på de fyra nordligaste länen och utgjorde icke mer än 5 % av samtliga koncessionerade automobillinjers antal. Medellängden av linjer inom avståndsgruppen över 50—80 km utgjorde omkring 59 km samt för linjer över 80 km omkring 117 km.

Tab. 22. Den koncessionerade linjetrafikens fördelning efter linjelängd i början av år 1933.

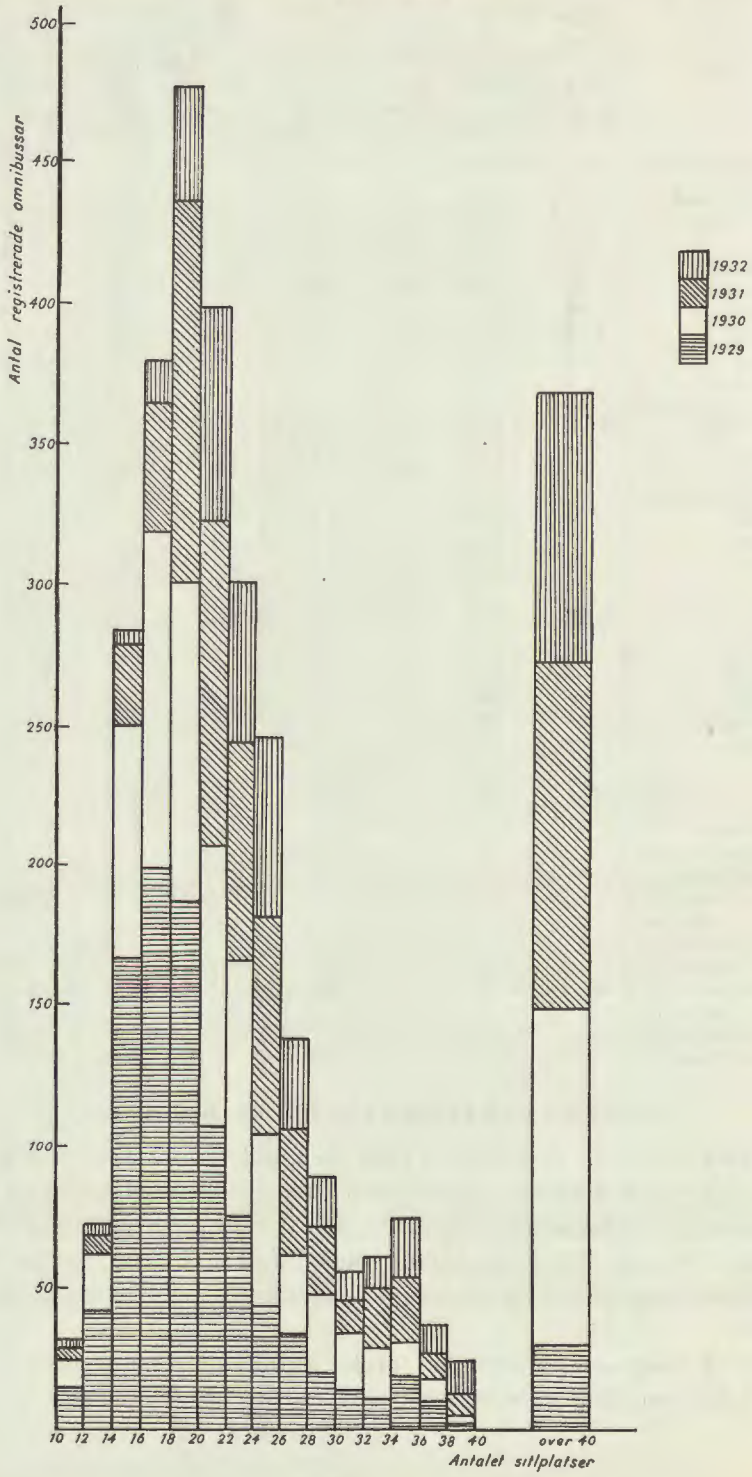
Län	Högst 30 km		30—50 km		50—80 km		Över 80 km	
	Antal linjer	Sammanlagd linjesträckning, km	Antal linjer	Sammanlagd linjesträckning, km	Antal linjer	Sammanlagd linjesträckning, km	Antal linjer	Sammanlagd linjesträckning, km
Stockholms stad....	56	578	6	244	4	210	—	—
» län.....	111	2 639	45	1 353	19	177	1	90
Uppsala.....	52	913	30	1 117	9	536	3	226
Södermanlands.....	67	909	37	1 411	10	600	2	195
Östergötlands.....	88	1 220	36	1 416	11	535	1	95
Jönköpings.....	100	1 644	40	1 495	16	934	1	125
Kronobergs.....	23	344	27	1 026	20	1 178	—	—
Kalmar.....	60	941	26	925	9	520	2	175
Gotlands.....	7	92	8	279	1	53	—	—
Blekinge.....	43	594	—	—	1	54	—	—
Kristianstads.....	62	1 063	21	732	2	100	—	—
Malmöhus.....	98	1 594	17	606	3	182	—	—
Hallands.....	91	1 579	24	919	2	114	—	—
Göteborgs och Bohus	75	997	11	398	—	—	—	—
Älvsborgs.....	148	2 310	53	1 925	9	480	1	127
Skaraborgs.....	62	1 146	41	1 517	10	569	3	360
Värmlands.....	73	1 306	41	1 501	25	1 567	9	920
Örebro.....	96	1 762	36	1 361	11	615	—	—
Västmanlands.....	40	629	26	948	12	749	2	186
Kopparbergs.....	71	1 078	18	700	9	535	6	639
Gävleborgs.....	79	1 154	26	974	28	1 716	3	305
Västernorrlands....	90	1 793	47	1 724	53	3 383	19	2 205
Jämtlands.....	38	605	20	771	28	1 805	23	2 763
Västerbottens.....	92	1 833	65	2 476	49	3 294	47	5 880
Norrbottens.....	89	1 564	32	1 260	34	2 458	29	3 500
Summa	1 811	30 287	733	27 078	375	22 364	152	17 791
I förhållande till sammanlagda antalet omnibuslinjer 3 071 st. resp. till hela linjenätets längd 97 520 km utgör den procentuella fördelningen.....	59 %	31 %	24 %	28 %	12 %	23 %	5 %	18 %
Medeltal av linjelängd inom vederbörande grupp....		17·3		36·9		59·6		117·0

Passagerareantalet i omnibusar.

På grundval dels av de uppgifter rörande antalet passagerareplatser i omnibusar, registrerade i Sverige under åren 1929—1931, som influtit i väg- och brosakkunnigas betänkande (1932:18), dels ock av General Motors Nordiska aktiebolag benäget tillhandahållna motsvarande uppgifter för år 1932 har bifogade diagram nr 2 över antalet passagerareplatser i nämnda omnibusar uppgjorts.

Såsom av diagrammet framgår, företer antalet omnibusar med mindre än 14 sittplatser en jämförelsevis obetydlig ökning, som för varje år visat en

Diagram nr 2. Antal passagerareplatser i omnibusar, registrerade i Sverige åren 1929—1932.



alltmer avtagande tendens. Omnibusar med ett platsantal av 14—25 visa — frånsett omnibusar med över 40 platser — den ojämförligt största tillväxten under ifrågavarande period. Även härvid kan emellertid beträffande omnibusar med färre sittplatser än 20 iakttagas en tydlig avmattning i tillväxten under år 1932, och jämväl under föregående år visa siffrorna i stort sett en årligen minskad ökning. Omnibusar med 26—40 sittplatser visa en relativt jämn fördelning av ökningen under hela perioden. Vad slutligen angår antalet omnibusar med över 40 platser har detta — efter en jämförelsevis ringa ökning under år 1929 — därefter visat en kraftig stegring, dock med någon avmattning under år 1932.

Karta över linjetrafiknätet.

Såsom inledningsvis nämnts, har trafikutredningen av majoren E. Adlerstråhle, utgivare av publikationen »Busskommunikationerna», förvärvat rätt att återgiva dels en till densamma hörande, i vissa delar bearbetad karta, upptagande såväl automobillinje- som järnvägsnätet, dels ock, såsom särskild specifikation över det förra, ett kartavdrag över detta. Det övervägande antalet av de å kartorna förekommande automobiltrafiklinjerna utgöra linjer för personomnibustrafik. Även linjetrafik med personautomobiler, i den mån sådan förekommer, redovisas emellertid å kartorna, samt i vissa fall jämväl linjetrafik för godsbefordran med eller utan förening med passageraretrafik. Närmare upplysningar om linjernas karaktär i detta avseende innehållas i nämnda publikation för åren 1933 och 1934, till vilken siffernumrering vid linjerna hänvisar. Det till grund för kartan liggande primärmaterialet har på trafikutredningens begäran tillhandahållits av länsstyrelser m. fl. myndigheter.

Kartan jämte omförmälda specifikation har av trafikutredningen ingivits till kommunikationsdepartementet.

Omnibustrafikens betydelse för särskilda orter inom landet.

Järnvägarna ha, såvitt persontrafiken angår, gett och ge större möjligheter än något annat hittills använt fortskaffningsmedel till såväl fjärr- som lokaltrafik, om man tar i betraktande de olika krav, som ett för allmänheten avsett fortskaffningsmedel bör fylla. Snabbhet, prisbillighet, bekvämlighet och förmåga att elastiskt möta kvantitativt starkt ökade krav på befordringsmöjligheter förefinnas. Järnvägens svaghet är att de betydliga kapital, som erfordras för en järnvägs anläggning, och de stora kostnader, som äro förenade med en järnvägs drift, kräva en rätt betydande trafik för att möjliggöra dess användning. I stort sett kan man säga, att järnvägen tillgodoser ett mera kollektivt kommunikationsbehov, under det järnvägens nya stora konkurrent — automobilen — möter mera individuella kommu-

nikationsbehov. Detta är uppenbart då fråga är om privatbilar eller beställningskörning — i mindre grad då fråga är om omnibustrafik. Det stora kapitaluppbåd, som är en förutsättning för järnvägsdrift, nödvändiggör också att järnvägen för att erhålla en bärande trafik måste ha ett tillräckligt område, från vilket trafik kan hämtas. Järnvägarna kunna icke framdragas för nära varandra — allra minst i ett glest befolkat land som vårt. Stationerna, som draga sina omkostnader, kunna icke av samma skäl läggas allt för nära varandra. Härav uppkommer den olägenheten, att allmänheten ,innan den får tillträde till järnvägen, kan nödgas till fots eller med anlitande av annat fortskaffningsmedel förflytta sig ett nog så avsevärt avstånd. Det är denna järnvägens svaghet, som varit bilismens angreppspunkt. Bilismen behöver ej, som järnvägen själv, skaffa sig körbana — det ombesörjer samhället med alltmer ökad iver och uppoffringslust. Det är blott kapitalet för rörliga materiel, som bilföretaget behöver anskaffa, och i jämförelse med järnvägens behov i detta avseende är bilföretagets en bagatell. Sedan avhämtar och avlämnar bilen gods och personer vid trafikantens dörr. Den regelbundna linjetrafiken med omnibus kan visserligen icke i samma utsträckning som bilen tillgodose de individuella önskningarna — men att dra fram en busslinje är dock en helt annan affär än att dra fram en järnvägslinje. På en otroligt kort tid har också ett omfattande busslinjenät uppkommit — till längden flera gånger större än vårt gamla järnvägsnät, som dragit nära hundra år att bygga upp. Bussen stannar utanför den dörr, från vilken man tidigare haft en dryg väg till närmaste järnvägsstation, den når till trakter, där utvecklingen länge stått stilla av brist på kommunikationer, den bryter obygdens isolering, och allt detta sker inom loppet av ett tiotal år. Ej under att den lokala entusiasm, varmed tidigare varje järnvägs öppnande för trafik hälsades, nu går igen i en allmän, visserligen mindre högljudd, men därför ej mindre djup tillfredsställelse över bussens revolutionerande brytande av avstängdhet och avskildhet, vilka känts alltmer tryckande under utvecklingens framsteg på andra områden. Även i städernas närmare omgivningar har bussen kraftigt bidragit att omskapa förhållandena. Lantbefolkningens stadsbesök ha underlättats, varigenom städernas handel tillväxt. Den alltid tjänstaktige busschauffören förmedlar också mången affär i staden som annars gått till lanthandeln eller givit anledning till uppoffrande av tid och kostnad för en stadsresa. Även till förorternas uppblomstring och utveckling har busstrafiken på senare år bidragit. De sociala krav och den ekonomiska uppblomstring, som hos oss sent omsider ledde till ett delvis övergivande av våra städers traditionella hopgyttring av bostäder och ett friare och mera hygieniskt bostadsbyggande i städernas omgivning, möjliggjordes på sin tid genom att spårvägarna i allmänt intresse drogos utanför staden även till områden, dit trafikens omfattning knappast ekonomiskt berättigade en sådan anordning. Även järnvägarna uppmärksammade förortstrafiken och hade redan under perioden före kri-

get uppdrivit densamma till en betydande omfattning, särskilt utanför våra största städer. Förortsbildningen eller, om man så vill, bebyggelsen i stadens omgivningar har emellertid ytterligare underlättats genom omnibusen, som kan bereda jämn och återkommande förbindelse med platser, dit även en spårvägsförbindelse är ekonomiskt omöjlig att åstadkomma.

Såsom exempel på vad omnibustrafiken i ovan anförda avseenden betytt må följande utdrag ur dagspressen m. m. återgivas.

Den sjunde i ordningen av från Nynäshamn utgående omnibuslinjer, å vilken Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag erhållit koncession, öppnades för trafik under juli 1933. För befolkningen på det vid sidan om allfarvägarna liggande Lisön kommer denna linje att få stor betydelse. Skulle man avyttra sina lantmannaprodukter måste man tidigare antingen resa med båt ända till Södertälje eller också fara med hästskjuts den långa vägen till Nynäshamn. En Stockholmsresa måste tidigare företagas i tre etapper, en med cykel, en med buss och en med tåg, av vilka den första var mest besvärlig. Hade man till exempel ägg och jordgubbar att sälja utan att hava någon häst till hands, fick man vackert stanna hemma till förfång för strävandena i det livsuppehållande arbetet.

Efter busslinjens öppnande är det annorlunda. En kvart över 5 på lördagarna går en buss ut från skolbyggnaden, den stannar vid bara en vinkning från gumman med äggkorgen, där hon står vid vägkanten. På något över en timme äro äggen i Nynäshamn i god tid för torgkommersen. Vill man resa till Stockholm kommer man dit redan klockan 8.28 på morgonen.

Givet är att befolkningen på det högsta uppskattar detta järnvägens arrangemang. Troligen dröjer det inte länge förrän ett större antal turer måste insättas på linjen. Sin främsta funktion har densamma genom att så att säga flytta Lisön närmare Nynäshamn och därmed i utomordentlig grad underlätta landsbefolkningens avsättningsmöjligheter för sina produkter och skapa avsevärda lättnader i inköpsavseenden. Nynäshamn utvecklar sig alltmer till ett handelscentrum i Södertörn.

Det har talats åtskilligt om att Nynäshamns järnvägar borde ha gått fram genom trakterna kring Sorunda kyrka, dessa synnerligen väl befolkade områden i en urgammal kulturbygd. Bygdens kommunikationsfråga är nu löst på ett mycket tillfredsställande sätt — persontrafiken sörjer bussarna för, och godset fraktar järnvägens egen, i Ösmo stationerade lastbil.

Det vidsträckta nät av omnibuslinjer, uppgående till ej mindre än 118 km, varöver Nynäsjärnvägen förfogar, bildar en sträcka, som är nära nog dubbelt så lång som järnvägen själv. Hela detta omnibusnät går emellertid hittills med förlust. Detta är emellertid en risk, som järnvägens ledning räknat med men ansett uppvägas av de förbättrade möjligheter att ombesörja samfärdseln inom järnvägens trafikområde och av den ökade samhörigheten mellan befolkning och järnväg.

(Ur en skildring i *Nynäshamnsposten* den 28 juli 1933.)

Jönköping, som aldrig utvecklats till den järnvägsknut av första ordning, för vilket staden ursprungligen ägt stora förutsättningar, har i stället blivit en av de av landsvägstrafiken livligast trafikerade städerna i vårt land och en knutpunkt för en synnerligen intensiv omnibustrafik. Icke mindre än 20 busslinjer utgå åt olika håll från staden i linjetrafik, varjämte finnas tre lokala linjer inom stadens hank och stör. Å landsbygdslinjerna göras dagligen icke mindre än 52 turer i var riktning, varjämte Jönköping och Huskvarna hava 70 förbindelser om dagen på vardagar och 105 på helgdagsaftnar och helgdagar.

För tio år sedan var det ännu ett helt företag att resa till staden och i vissa mera avlägsna trakter måste man anslå ett par dygn åt detta sällan återkommande evenemang. Nu ha även långlinjerna minst ett par turer om dagen och såväl livsförnödenheter som andra varor tagas i allt större utsträckning från staden, varjämte bönderna hava lättare att här få avsättning för sina produkter, då kommunikationerna förbättrats och blivit snabbare. Landsbygden har på detta sätt till fördel både för staden och landet flyttats betydligt närmare staden än förr. Bussarna ha också att ombesörja en mycket livligare godstrafik än man i allmänhet föreställer sig. På lördagsmorgnarna, då torgturerna komma in, får man ett överväldigande intryck av den mängd livsförnödenheter och andra lantbruksprodukter, som fraktas med bussarna. På Grännalinjen har man om lördagarna en särskild godsvagn med en lastkapacitet av 3 000 kg. I synnerhet i höst (1933) ha frakterna varit särskilt stora på grund av den rikliga tillgången på frukt och bär.

»Skickebudstrafiken» är mycket populär, och det är snart sagt intet uppdrag, som ej anförtros en busschaufför; att köpa ett par skor åt husbonden på någon gård vid vägen eller ett klänningstyg åt husets dotter äro uppdrag, för vilka chauffören icke får stå främmande. Eljest telefonerar man till staden efter vad man vill ha, så ombesörjer bussarna transporten både snabbt och bra. Förr fick man handla massvis på en gång, när man gjorde den långa expeditionen till staden, nu ordnas uppköpen bekvämt och fort genom telefon och buss, utan att man behöver lämna sin gård.

(Sammandrag ur en artikel i *Smålandsbygdens tidning* den 22 september 1933.)

Omnibustrafiken har i viss grad förändrat de olika orternas rangordning med avseende å köpenskapens omfattning. Städerna och de större platserna hava därvid kunnat glädja sig åt de största vinsterna. Det finnes icke mera än en mening bland Karlstads köpmän därom, att omnibustrafiken tillfört staden mycken handel, som förut icke förmedlats härifrån. Stadens handelsområde har ökats i en omfattning, som visserligen icke kan exakt angivas i siffror men som likväl är betydande. Staden har all anledning att med välvilliga ögon se den livliga busstrafikens allt fortgående utveckling.

Till och från Karlstad gå dagligen ett 45-tal bussar med cirka 110 avgående och lika många ankommande turer. De till Karlstad anslutna linjerna hava i sin ordning över större och mindre orter goda förbindelser med det övriga linjenätet i Värmland och norra Dal. Under år 1932 avsändes paket och styckegods från Karlstads busscentral med en vikt av tillsammans 5 000 ton och mottogs gods med en vikt av 600 ton. Under samma tid utskrevos cirka 28 500 fraktsedlar, och då flera kolli komma på de flesta av fraktsedlarna, torde man kunna beräkna antalet kolli avsända under året till cirka 50 000.

I Värmland och Norra Dal finnas ett 60-tal omnibusägare, som driva reguljär linjetrafik å tillsammans ett hundratal busslinjer. Centralstationer finnas i Karlstad, Arvika, Filipstad, Kristinehamn, Sunne och Säffle. Inom närmaste framtiden komma med all säkerhet centralstationer att inrättas i Torsby, Årjäng, Åmål, Bengtsfors och Ed.

Emellan de olika linjeföretagen söker man få till stånd en så god samtrafik som möjligt. För närvarande kan man med buss nå alla trakter i Värmland och Norra Dal. Paket och gods kan med buss sändas till och från så gott som varje stad, samhälle, herrgård, bondgård och torparestuga i båda dessa landskap.

Linjetrafiken söker i görligaste mån samarbete med järnvägarna. Man söker anpassa sina turer till tågens avgångs- och ankomsttider. Härigenom utgör linjetrafiken i stor utsträckning ett komplement till järnvägstrafiken.

(Ur ett hälsningsanförande av borgmästaren i Karlstad E. Lundblad vid Sveriges omnibusägares riksförbunds kongress 1933, Svensk Omnibustidning nr 8 sid. 18.)

Vidtagna åtgärder för befrämjande av omnibustrafikens utveckling i några av Sveriges städer.

Utvecklingen av omnibustrafiken har för de särskilda kommunerna en mycket stor ekonomisk betydelse. Med insikt härom hava särskilt vissa städer vidtagit åtgärder för att befrämja omnibustrafikens utveckling och för detta ändamål börjat nedlägga avsevärda kostnader, bland annat för ordnande av stationsplatser för dylik trafik. Några exempel på sådana anläggningar må i det följande anföras.

Stockholms stad har för en kostnad av 47 000 kronor vid Jarlaplan ordnat ett område till uppställningsplats för omnibusar, vilken plats är avsedd att kunna mottaga sammanlagt 20 omnibusar.

Under år 1930 anslogo stadsfullmäktige 90 500 kronor till uppförande av en väntsallsbyggnad för omnibusstationen vid Jarlaplan; efter sedermera beviljade tilläggsanslag utgör kostnaden för byggnaden cirka 94 200 kronor. Byggnaden innehåller för omnibustrafiken behövliga lokaler, nämligen godsexpedition, biljettkontor och väntsal, vidare två försäljningslokaler för tidningar och konditorivaror m. m. ävensom bekvämlighetsinrättning samt vissa för gatukontorets arbeten behövliga lokaler. Redan förut hade den stora omfattning, som omnibustrafiken mellan Stockholm och kringliggande förorter på senare åren tagit, nödvändiggjort särskilda anordningar på de platser i staden, där ändstationer, avsedda att på en gång mottaga ett flertal omnibusar, förlagts. Som villkor för tillstyrkande av framställningar om tillstånd till linjetrafik med omnibus uppställdes också från stadens sida bland annat fordran på att koncessionsinnehavare skola vara skyldiga att bekosta de särskilda anordningar vid hållplatser och uppställningsutrymmen, som omnibustrafiken kan göra behövliga. Vid några av omnibusstationerna inom staden hava också genom trafikföretagens försorg uppförts mindre paviljonger, inrymmande vänthall för passagerare samt försäljningskiosk.

Tab. 23. Kommunala anslag för anordnande av vänthallar eller omnibuscentraler i vissa städer.

Stad	År	Beslutets huvudsakliga innehåll	Kostnad
Norrköping	1929	Omnibusstation å Kungstorget	—
	1931	Vänthall därstädes	12 500
Västerås	1928	Omnibuscentral med vänthall	20 000
Falun	1921	Omnibusstation	25 000
Härnösand	1929	Omnibuscentral [1]	65 000
	1930	Tilläggsanslag för verkställande av div. tillbyggnadsarbeten	17 000
		D:o för planering av tomt	14 000
Sundsvall	1931	Omnibuscentral	132 500 [2]
Strängnäs	1927	Central omnibusstation	11 000
Jönköping	1932	Omnibusstation och bensinkiosk	32 000
Skellefteå	1932	Omnibusstation	23 000
Mariefred	1932	Omnibusstation	10 800

[1] Invigdes år 1930.
[2] I summan ingå även kostnader för byggnader, plan- och gatukorsningar m. m.

Malmö stad anordnade redan år 1926 för rätt stora kostnader två uppställningsplatser för omnibusar med utrymme för tolv resp. tio omnibusar. Vid båda uppställningsplatserna uppfördes paviljonger med vänthall, kontor, toaletter m. m., på förstnämnda platsen av omnibusbolagen. I avgift erlägges för varje plats per månad 20 resp. 24 kronor. År 1930 ordnades en ny plats för fyra bussar, dock utan paviljong. En del ytterligare åtgärder i samma riktning i samband med en förestående utvidgning av stadens egen omnibustrafik äro hösten 1933 planerade.

Såsom belysande för omfattningen av det omnibusnät, som förmedlar förbindelsen mellan våra större städer och omgivande landsbygd, må anföras följande uppgifter.

Tab. 24. Antalet personomnibuslinjer till och från våra större svenska städer.

Stad	Antal omnibuslinjer, som genomlöpa eller hava ändpunkt i staden (uteslutande lokaltrafik ej medräknad)	Omnibuslinjernas längd, km
Stockholm	51	967
Göteborg	31[1]	436
Malmö	31	566
Norrköping	25[2]	709
Hälsingborg	20	424
Gävle	20	547
Borås	20	569
Örebro	39[3]	1 285
Eskilstuna	19	584
Jönköping	24[1]	881
Uppsala	35	1 111
Västerås	19	565
Linköping	30[2]	705
Karlskrona	7	118
Lund	19	508

Linjer, som icke sträcka sig utanför gränsen för den egentliga stadsbebyggelsen, ej medräknade.

Det är emellertid icke allenast till de största städerna, som omnibuslinjerna sammanlöpa i större antal; även medelstora och mindre städer visa sig ofta som centralpunkter för en vidsträckt omnibustrafik.

---

[1] Häri ej inräknade en linje Göteborg—Stockholm (sommartrafik) ..... 519 km
och en linje Göteborg—Jönköping d:o ..... 166 »
685 km.

[2] Häri ej inräknad en linje Göteborg—Stockholm (sommartrafik).

[3] Härtill komma enbart godslinjer.

Tab. 25. Antalet personomnibuslinjer till och från vissa svenska städer.

Stad	Antal omnibuslinjer, som genomlöpa eller hava ändpunkt i staden (uteslutande lokaltrafik ej medräknad)	Omnibuslinjernas längd, km
Östersund	33	2 092
Sundsvall	38	1 550
Skellefteå	52	2 609
Umeå	45	3 228
Örnsköldsvik	34	1 757
Piteå	23	835
Sollefteå	20	1 297
Arvika	33	1 537
Vänersborg	25	635
Nyköping	35	1 270

Samverkan mellan järnvägs- och omnibustrafik.

a) Samtrafik.

Den vikt, som i den allmänna diskussionen lagts vid den konkurrens, som av linjetrafiken bedrivits mot järnvägarna, har undanskymt eller för varje fall ofta nog försvårat ett tillräckligt beaktande av det faktum, att linjetrafiken i sin nuvarande form är av synnerlig betydelse för järnvägarna såsom ett komplement till den av dem bedrivna trafiken och därför ofta nog utgör ett viktigt hjälpmedel till fortsatt utveckling av järnvägarnas persontrafik.

Ett ofta framträdande drag hos omnibustrafiken är, såsom ovan framhållits, att densamma avser att åstadkomma förbindelse mellan, å ena sidan, orter, som ligga utanför järnvägarnas trafikområde, och, å andra sidan, orter, belägna vid järnväg. Av samtliga i riket vid årsskiftet 1932/1933 drivna linjetrafikföretag, uppgående till 3 032 stycken, hade allenast 122 stycken eller omkring 4 % icke anknytning till någon vid järnväg belägen plats. Av rikets samtliga vid slutet av år 1932 befintliga järnvägsstationer, uppgående till 2 000 stycken, anlöptes 1 238 stycken av automobillinjetrafik.

Att på grund av ovan anförda förhållanden ett samarbete mellan omnibus och järnväg ofta nog måste te sig såsom ett påtagligt intresse för båda trafikmedlen, är uppenbart. En av oss framställd förfrågan till vederbörande järnvägsförvaltningar ger också vid handen, att ett dylikt samarbete i avsevärd omfattning ägt rum och alltjämt befinner sig under utveckling. Vad särskilt statens järnvägar angår har, enligt oss tillhandahållna uppgifter (som återfinnas i bilaga 4), under år 1932 ett dylikt trafiksamarbete ägt rum från 69 av statens järnvägars stationer till 96 olika omnibussträckor. Därjämte hava statens järnvägar med generalpoststyrelsen träffat överenskommelse bland annat att från och till vissa stationer vid statens järnvägar direkt biljettförsäljning äger rum i trafik med 14 postomnibuslinjer. Vid de

enskilda järnvägarna förekommer — särskilt i sådana fall, där järnvägarna själva driva omnibustrafik, men även eljest, om ock tills vidare allenast i mer begränsad omfattning — att direkt biljettförsäljning för förmedlande av trafik mellan järnvägar och omnibuslinjer äger rum.

I sådana fall, där en organiserad samverkan icke kommit till stånd, förekommer, att omnibuslinjer, som utgå från eller anknyta till någon järnvägsstation, ofta nog måste organisera sin trafik med hänsyn till den å järnvägen bedrivna trafiken och att på grund härav, från allmänhetens synpunkt sett, trafikmedlen synas stå i samtrafik med varandra.

b) Gemensam drift av enskilda järnvägar och omnibuslinjer.

I den mån bilkonkurrensen utvecklade sig och det visade sig, att allmänheten började att i viss trafik föredraga det nya kommunikationsmedlet, väcktes också inom järnvägsförvaltningarna tanke på att anlita bilrörelsen som komplement till järnvägstrafiken. Rent av nödvändig befanns en sådan utveckling ofta nog vara i sådana fall, då linjetrafiken vann insteg även inom järnvägarnas trafikområden och inriktade sig på direkt konkurrens med det förra trafikmedlet. Även i många andra fall framstod emellertid för järnvägarnas del såsom önskvärt att inrätta eller förvärva redan befintliga omnibuslinjer av betydelse för utvecklingen av trafik till eller från järnvägen. På grund härav kom de enskilda järnvägarnas bilrörelse att hastigt utvecklas och utövas nu icke blott med egna motorfordon utan även genom särskilda för ändamålet organiserade dotterbolag eller genom avtal med enskilda bilföretagare.

Den av järnvägarna själva eller genom dotterbolag bedrivna biltrafiken (varom närmare uppgifter lämnas i tab. 26) omsluter ett kapital av icke mindre än omkring 6·6 milj. kronor. Av landets 104 enskilda järnvägar voro under 1932 60 stycken med en sammanlagd banlängd av 7 470 km direkt eller indirekt ägare till omnibusar och automobiler. Den med järnvägsföretag direkt eller indirekt tillhöriga omnibusar trafikerade linjelängden utgjorde samma år 7 081 km och antalet körda omnibuskm steg till över 13·9 milj.

Det ekonomiska resultatet av den av de enskilda järnvägarna bedrivna omnibustrafiken är, enligt av svenska järnvägsföreningen meddelade uppgifter, helt naturligt — liksom hos de enskilda omnibusföretagen — varierande och i främsta rummet beroende av befolkningstätheten inom resp. trafikområden. I ett flertal fall, exempelvis i Stockholmstrakten, Bergslagen, kring Borås och Kalmar samt Halmstad och i vissa delar av Skåne, har järnvägarnas omnibustrafik lämnat skälig avkastning. I mera glest bebyggda trakter har resultatet däremot blivit jämförelsevis dåligt och i vissa fall förlustbringande. Under år 1932 har emellertid driftsresultatet av järnvägarnas bilrörelse uppenbarligen påverkats av depressionen.

I en från svenska järnvägsföreningen överlämnad utredning rörande förevarande ämne framhålles, att utvecklingen av järnvägarnas biltrafik med all säkerhet kommer att fortskrida, emedan genom en förening av de båda trafikmedlen under samma ledning stora fördelar såväl för det allmänna som för järnvägarna själva kunna vinnas, även om någon slutgiltig lösning av konkurrensfrågan dock icke allenast genom en dylik utveckling anses kunna vinnas.

Omnibustrafikens organisation.

I motsats till den yrkesmässiga lastbiltrafiken, som alltjämt till större delen utövas av smärre företag med ofta nog en enda eller ett fåtal bilar till sitt förfogande, är inom omnibustrafiken en tendens till jämförelsevis stora, stundom i aktiebolagsform organiserade företag märkbar. Detta gäller icke allenast om de omnibuslinjer, som tillhöra järnvägarna, utan även om självständigt drivna sådana företag. Såsom exempel anföras följande uppgifter om några av de större svenska företagen på området.

Förortstrafik:	Antal omnibusar	Personal, cirka
Brännkyrka & Södertörns Trafik A.-B., Stockholm. Grundat 1930 genom sammanslagning av ett 10-tal linjer	71	170
Stockholms läns Omnibus A.-B., Roslags-Näsby	37	115
Trafik A.-B. Stockholm—Björknäs, Klinten. Grundat 1920, bolag 1929	40	120
Svenska Omnibus A.-B., Sundbyberg	26	85
Mälaröarnas Omnibus A.-B., Stockholm	27	65
Götaälvdalens Omnibus A.-B., Göteborg. Grundat 1923	13	30
Partille Omnibus A.-B., Partille. Grundat 1923	11	30
Eskilstuna Omnibustrafik A.-B., Eskilstuna. Även stadstrafik	21	65
Stadstrafik:		
Borås Omnibus A.-B., Borås. Grundat 1921	25	60
A.-B. Omnibus, Örebro. Grundat 1922	17	75
Västerås Omnibus A.-B., Västerås	10	45
Långlinjetrafik:		
Trafik A.-B. Haglund & Larsson, Karlstad	13	—
Arvid Carlsson, Grums	13	—
Molins Omnibustrafik, Eskilstuna	17	—

Flertalet företagare inom automobillinjetrafiken hava anslutit sig till centralorganisationen »Sveriges Omnibusägares Riksförbund», som vid 1932 års slut omfattade nära 500 medlemmar med sammanlagt cirka 1 500 omnibusar. Beträffande denna organisation är att märka, att postverkets omfattande omnibustrafik, liksom i regel kommunalt bedriven sådan trafik, icke är ansluten till riksförbundet. Förbundet har såsom officiellt organ »Svensk Omnibustidning», som utgives från Stockholm.

Tab. 26. De enskilda järnvägarnas bilintressen år 1932.

Järnväg (signatur)	Järnvägs längd, km	Antal				Antal omnibuslinjer	Omnibuslinjelängd, km	Körda omnibuskm 1932	Investerat kapital för automobilrörelsen, 1000-tal kr.	Anmärkningar
		omnibusar	personbilar	lastbilar	andra bilar					
ASLJ	14·3	3	—	—	—	1	32	71 552	15	Rörelsen bedrives av dotterbolag: Skyllbergs Omnibus A.-B.
BKB	205·4	12	—	2	—	16	289	340 000	132	
BsJJ	38·0	10	—	1	—	4	250	351 150	132	
DONJ	85·8	—	—	—	—	1	7	—	—	Innehar koncession å linjen Hamrångefjärden—Norrsundet. Linjen utarrenderad.
FJ	102·0	3	—	2	—	3	52	37 800	7	
GJ	116·5	8	—	4	—	7	156	119 644	49	
TGOJ	299·5	4	—	1	—	3	64	141 461	82	
GSJ	24·4	10	—	—	—	2	24	378 000	61	
HBJ	65·9	7 [1]	1	—	—	7	242	173 979	80	
HNJ	407·9	37	—	7	—	13	767	915 000	449	
HHJ	118·2	9	—	3	—	6	123	461 272	82	Rörelsen bedrives av dotterbolag: Speditions- och Resebyrån i Hälsingborg A.-B.
JGJ	44·9	—	—	—	—	—	—	—	5	Delägare i A.-B. Vätterstrandens biltrafik.
KJ	193·3	8	—	5	—	9	296	200 210	100	
KBJ	76·6	7	8	17	—	5	139	66 820	215	
KTsJ	39·2	2	6	6	—	2	53	19 710	84	
LCJ	18·4	1	2	1	—	1	23	14 352	32	
ÖSmJ	78·3	1	1	4	—	1	17	4 380	24	
MÅJ	69·0	—	2	3	—	—	—	—	22	
CHJ	116·1	6	—	—	—	3	57	102 993	84	Bedriver lastbilrörelse genom entreprenör.
LHJ	59·4	5	—	1	—	3	69	138 772	74	
LLTJ	71·7	14	—	2	—	6	215	490 700	364	
LJ	27·4	1	—	—	—	1	28	20 160	—	Linjen utarrenderad.
LyJ	34·7	5	—	—	—	4	87	86 504	32	
MSJ m.fl.	148·8	—	—	2	—	—	—	—	14	
MHJ	30·7	—	—	1	—	—	—	—	—	
NBJ	172·1	17 [2]	—	2	—	15	466	488 300	407	
NKlJ	170·6	8	—	1	—	2	36	251 575	107	
NVHJ	202·4	—	—	—	—	—	—	—	19	Delägare i Norra Tjusts Trafik A.-B.
NOJ	148·4	3	—	1	—	3	53	42 740	24	
EÖJ	34·6	1	—	—	—	1	30	42 560	9	
NAFJ	49·1	—	—	—	—	—	—	—	3	Bedriver ingen rörelse.
SGGJ	98·8	5	—	—	—	4	250	158 181	81	

SNJ	55·7	9	—	1	—	7	118	157 262	12	
SSnJ	18	40	—	3	—	11	225	1 536 030	1 000	Rörelsen bedrives av dotterbolag: Trafik A.-B. Stockholm-Björknäs.
SWB	472·3	29	—	—	—	6	114	1 520 000	435	Rörelsen bedrives av dotterbolag: Svenska Omnibusaktiebolaget.
SOEJ	71·7	—	—	1	—	—	—	—	4	
TJ	77·6	11	—	2	—	8	212	313 077	65	Rörelsen bedrives av dotterbolag: Västergötlands Biltrafik A.-B.
HSJ										
Tfb UN										
UGJ	146·1	2	—	—	—	1	35	53 632	60	
OKB	295·0	8	—	—	—	5	131	273 091	157	
Tfv GDG										
BJ	493·9	2	—	—	—	1	20	2 575	20	Rörelsen bedrives av dotterbolag: BJ Omnibusbolag. Linjen trafikerad endast fr. o. m. 12/11 1932.
GDJ	292·9	8	—	—	—	2	199	226 470	117	En linje drives av dotterbolag: Hofors Omnibus A.-B.
Tfv GSK										
GBJ	66·8	11	—	—	—	3	150	479 473	212	
BAJ	186·2	3	—	2	—	1	62	64 332	47	
CVJ	113·4	10	—	3	—	7	158	329 793	118	
VAJ	17·5	2	—	—	—	2	25	102 801	55	
Tfv SlKl										
KlRJ	49·4	—	—	—	—	1	45	—	—	Linjen utarrenderad.
SlRJ	32·8	1	—	—	—	1	50	10 000	9	» » Traf. endast fr. o. m. 1/9 1932.
Tfv SRJ	325·1	—	—	10	—	—	—	—	138	
		43	2	2	1 [3]	16	503	1 942 990	750	Rörelsen bedrives av 2 dotterbolag: Stockholms Läns Omnibus A.-B. och Norra Upplands Omnibus A.-B.
		6	—	—	1 [3]	4	123	160 100	—	Linjerna utarrenderade.
TÖJ										
MÖJ	124·7	3	—	—	—	4	111	84 369	45	Rörelsen bedrives av dotterbolag: Mellersta Östergötlands Trafik A.-B. Delägare i A.-B. Vätterstrandens Biltrafik.
NÖJ	132·3	4	—	4	—	6	74	69 951	64	
VB	101·1	—	—	5	—	—	—	—	28	Rörelsen bedrives av Norra Tjusts Trafik A.-B. VB är delägare och omhänderhar driften.
		13	—	—	—	8	—	361 513	50	
UVHJ	92·0	5	—	—	—	4	92	97 147	62	
ULB	89·0	—	—	1	—	—	—	—	10	Bedriver ingen rörelse.
VBHJ	126·9	7	1	3	—	6	191	137 434	88	
VGJ	260·1	10	—	6	—	8	239	199 778	104	
YJ	230·1	—	—	12	—	—	—	—	87	
ÖBlJ	65·3	6	—	1	—	2	42	273 261	90	
ÖJ	150·8	8	2	6	—	7	209	131 420	51	
Summa	7 469·9	435	25	128	2	247	7 081	13 925 314	6 622	

[1] Därav 2 st. kombinerade omnibusar och lastbilar. — [2] Därav 1 st. kombinerad omnibus och lastbil. — [3] Likbil.

Av statens järnvägar eller postverket bedriven automobillinjetrafik.

I vissa främmande länder såsom till exempel i Tyskland och Schweiz har omnibustrafiken kommit att utgöra ett statsmonopol eller eljest till större delen ligga i postverkets hand. Någon motsvarande utveckling har visserligen icke förekommit i Sverige, men omfattningen av den omnibustrafik, som besörjes av postverket, är likväl betydande. Jämväl en annan statsinstitution, nämligen statens järnvägar, bedriver å ett antal linjer omnibustrafik. Icke allenast med hänsyn till trafikens omfattning utan även på grund därav, att för dessa trafikföretag föreligger en fullständig driftsstatistik, som beträffande omnibustrafiken i övrigt saknas, torde den av nämnda verk bedrivna linjetrafiken förtjäna närmare redogörelse.

Postdiligenstrafiken.

Den 1 januari 1923 igångsattes trafik med postverket tillhöriga automobilomnibusar — postdiligenser — på sträckan Lycksele—Tvärålund. Under loppet av år 1923 anordnades, efter av Kungl. Maj:t lämnade bemyndiganden, dylik trafik på linjerna Luleå—Kalix, Råda—Sysslebäck, Anundsjö—Åsele—Dorotea, Jörn—Arvidsjaur och Umeå—Ånäset. Sammanlagda längden av nu nämnda linjer utgjorde 715 km.

Med postdiligenstrafikens anordnande åsyftades att bereda vissa avlägset belägna trakter förbättrade postförbindelser bland annat därigenom, att för trafiken skulle användas motorfordon året runt, något som ditintills i allmänhet icke låtit sig göra inom landets nordligare delar. Då det visat sig nödvändigt att för vintertrafiken använda stora och kraftiga automobiler, funnos i dessa utrymmen icke blott för posten utan även för befordran av resande. Härigenom bereddes de trakter, som berördes av postdiligenslinjerna, avsevärt förbättrade kommunikationer, varjämte postbefordringskostnaderna nedbringades genom inkomsterna från passageraretrafiken.

Diligenstrafiken utvidgades efter hand under de följande åren genom tillkomsten av nya linjer därhän, att antalet linjer vid utgången av år 1927 utgjorde 20 med en sammanlagd längd av 2 670 km. År 1932 hade antalet linjer vuxit till 31 med en sammanlagd längd av 3 409 km. Antalet befordrade resande utgjorde samma år över 385 000 samt inkomsterna därav omkring 568 000 kronor.

Ledningen av postdiligenstrafiken är centraliserad till generalpoststyrelsen. Styrelsen fastställer tidtabeller och taxor. Postverkets distriktsförvaltningar — postdirektionerna — biträda med kontrollen över trafiken och ordna detaljerna rörande postutväxlingen. Den lokala ledningen utövas av postmästaren vid det postkontor, varunder linjen är förlagd. Denne har att ansvara för kontrollen över diligensförarna, biljettförsäljningen, materialens utnyttjande och förvaring m. m. I viktigare frågor rörande driftens tekniska

detaljer o. dyl. har postmästaren att hänvända sig direkt till generalpoststyrelsen för erhållande av förhållningsorder. Postmästaren äger anordna extra turer på underlydande linje, då stort antal resande eller andra särskilda anledningar därtill föreligga.

För trafikens bedrivande användes icke statsanställd personal. Såsom närmast ansvarig för driften för varje särskild linje anställes medelst kontrakt en »entreprenör». Denne anställer i sin ordning erforderligt antal biträdande chaufförer; varje sådan chaufför skall emellertid vara av postmästaren godkänd.

Med postdiligenserna befordras post, passagerare och resgods ävensom annat gods, dock endast i begränsad omfattning. För forslandet av post och gods användas i regel mindre tvåhjuliga släpvagnar. På sträckan Ragunda—Krångede av linjen Östersund—Ragunda användes även en släpvagn för personbefordran.

Gods emottages till befordran av diligensförarna, som även verkställa utlämnandet till adressater utmed linjen.

Biljettpriser vid enkel resa beräknas i huvudsak enligt statens järnvägars taxa, närmast för 1933 års taxenedsättningar. Priset för tur- och returbiljetter är en och en halv gång priset för enkel biljett.

Tab. 27. Postdiligenslinjernas vagnpark år 1932.

	Omnibusar	Lastbilar	Släpvagnar
Samtliga linjer	86	—	54

Trafik och inkomster vid postdiligenstrafiken.

År	Automobilkm	Släpvagnskm	Antal resande	Godstonkm	Inkomster och utgifter[1]	Postföringskostnader[1]
	Tusental					
1930	2 602	1 465	348	—	1 164	451
1931	2 774	1 592	367	—	1 106	371
1932	3 055	1 776	385	—	1 194	513

Statens järnvägars automobillinjer.

Statens järnvägar öppnade år 1921 en automobilomnibuslinje mellan Dingle järnvägsstation och Hunnebostrands hamn samt en linje å vägsträckan Dingle—Fjällbacka. Dessa linjer, de första av de s. k. Bohuslänslinjerna, hava senare utökats med följande linjer: Hunnebostrand—Gravarne, Dingle — Hedekas — Medbön, Stenungsund—Ödsmål—Ellös—Hällevikstrand. Linjerna hava en sammanlagd längd av 142 km. Vidare trafikera

[1] Postföringskostnaderna äro en inkomstpost, som beräknas så att från summa utgifter dragas övriga inkomster, varför siffrorna för totala inkomster och utgifter bliva lika.

statens järnvägar sedan 1 juli 1931 en automobillinje mellan Övertorneå och Pajala med en linjelängd av 116 km.

Slutligen hava statens järnvägar i samband med övertagande av vissa enskilda järnvägsföretag erhållit ett antal smärre omnibuslinjer i nedre Norrlands kusttrakter med en sammanlagd längd på cirka 230 km.

Bohuslänslinjerna äro avsedda att vara ett fullt räntabelt trafikföretag, under det att Pajalalinjen, vilken anordnats närmast för att bereda förbättrade kommunikationer i Tornedalen, icke inom en nära framtid kan väntas ge något driftsöverskott.

De mindre billinjerna, beträffande vilkas driftsekonomi uppgifter ännu saknas, skola tills vidare drivas på samma sätt som då de voro i de enskilda järnvägarnas ägo.

Automobillinjerna äro ställda under ledning av vederbörande distriktschef samt den trafikinspektör, inom vilkens trafiksektion automobillinjerna äro belägna. Den omedelbara ledningen handhaves av stationsföreståndarna på resp. anslutningsstationer.

Fordonsparken framgår närmare av efterföljande tabell. Fordonens skötsel handhaves på Bohuslänslinjerna av särskilt anställda reparatörer; vid Pajalalinjen i huvudsak av statens järnvägars egna reparatörer.

Vid Bohuslänslinjerna äro chaufförerna anställda av statens järnvägar. På Pajalalinjen däremot är personalanställningen anordnad på samma sätt som vid postverket, d. v. s. kontrakt uppgöres med s. k. entreprenörer, vilka i sin tur anställa erforderlig personal.

Vid viktigare trafikplatser äro platsombud anställda, som för trafikanternas räkning skola förmedla godstransporterna.

Med billinjerna befordras personer, gods och post.

Bohuslänslinjerna äro organiserade som en ekonomisk enhet, oberoende av statens järnvägar. Avgifter för befordran av resande och gods utgår enligt en särskild efter affärsmässiga grunder uppgjord taxa. Den ordinarie järnvägstrafikstadgan gäller ej för linjen.

Pajalalinjen däremot betraktas som en del av statens järnvägar. Sålunda tillämpas här järnvägstrafikstadgan; person- och godsbefordran i samtrafik sker efter ordinarie tariffer. För lokal befordran av resande tillämpas en taxa lägre än den ordinarie.

Tab. 28. Vagnpark den 1 juli 1933 å automobillinjer tillhörande statens järnvägar.

	Omnibusar	Lastbilar	Släpvagnar
Bohuslänslinjerna	12	4 [1]	8
Pajalalinjen	4	8	14
Diverse billinjer övertagna i samband med enskilda järnvägsföretag	10	—	4

[1] Därav en kombinerad omnibus och lastbil.

Tab. 29. Trafik och inkomster vid automobillinjer tillhörande statens järnvägar.

År	Automobilkm	Släpvagnskm	Personkm	Godstonkm	Inkomster, kr.	Utgifter, kr.
	Tusental					
	Bohuslänslinjerna.					
1925	133	35	690	17	92	86
1930	252	40	1 665	56	159	146
1931	267	61	1 710	53	165	136
1932	282	81	1 869	59	174	152
	Pajalalinjen.					
1931[1]	231	178	714	279	49	108
1932	464	385	1 251	603	95	199

Anm. Motsvarande uppgifter beträffande övriga statens järnvägars billinjer saknas.

Beställningstrafik.

Kännetecken och indelning.

Från *linjetrafiken,* som kännetecknas av att den, oberoende av på förhand gjord beställning, regelbundet och merendels efter av myndighet fastställd tidtabell bedrives på bestämda vägsträckor, skiljer sig, såsom ovan framhållits, den yrkesmässiga automobiltrafiken i övrigt huvudsakligen därigenom, att den utgör en *beställningstrafik* och sålunda, utan att vara bunden till vissa angivna vägsträckor, för rörelsens utövande är beroende av erhållen beställning. Beställningstrafiken är enligt nu gällande 1930 års motorfordonsförordning indelad i två olika grupper, benämnda *stadstrafik* och *länstrafik.* Med avseende å sättet för beviljande av tillstånd till trafikens bedrivande består mellan nämnda båda slag av trafik den skillnad, att tillstånd till den förra meddelas av polismyndigheten i vederbörande stad men tillstånd till det senare slaget av trafik av länsstyrelsen. Gemensamt för båda trafikslagen gälla emellertid de regler, som, från tillståndshavarens synpunkt sett, reglera hans rätt till utövande av ett erhållet trafiktillstånd. Dessa regler innebära i huvudsak, att trafikutövaren har rätt att utföra körning i första hand inom det område, trafiktillståndet avser, *(trafikområde)* men vidare även, under vissa i författningarna angivna betingelser, utom detta område, varvid, enligt de ändringar, som beslutats vid 1933 års riksdag, i viss mån olika bestämmelser komma att gälla för person- och godstrafik. Med rättighet till nämnda slag av yrkesmässig trafik har även följt skyldighet att på beställning utföra körning inom trafikområdet, vilken skyldighet intill 1934 års ingång gällt persontrafiken men efter nämnda tid utsträckts att omfatta även godstrafiken. Trafikområdet utgör ifråga om stadstrafik vederbörande stads område, samt ifråga om länstrafik det område som i samband med meddelande av trafiktillstånd fastställes av den myndighet,

[1] Fr. o. m. den 1/7 1931.

som beviljat tillståndet. Detta område har av flertalet länsstyrelser i regel fastställts till länet i dess helhet.

De avvikelser, som intill utgången av år 1932 förekommit i detta avseende, äro, enligt av oss inhämtade upplysningar, att i *Blekinge*, i *Göteborgs och Bohus*, i *Älvsborgs*, i *Värmlands* och i *Kopparbergs län* trafikområden av mindre omfattning än länet, såsom t. ex. visst härad, visst landsfiskalsdistrikt eller viss socken, fastställts eller rätten till trafikutövning på annat sätt begränsats, såsom t. ex. genom dess inskränkning till vissa vägar eller till vissa slag av trafik. I samma syfte tjänar även den i vissa län använda metoden att stadga förbud mot att i länstrafik använd automobil utbjudes för körning annorstädes än inom begränsade områden.

Stadstrafik.

Det övervägande antalet körningar på grund av ett trafiktillstånd, som omfattar allenast rätt till stadstrafik, avser givetvis lokala transporter och kommer därför att snarare komplettera än konkurrera med järnvägarnas trafik. Men en på grund av stadstrafik påbörjad körning kan utsträckas till ort utom den stad, som är bilens stationsort. Bilar med uteslutande rätt till stadstrafik kunna på så sätt även komma att konkurrera med järnvägarna.

Med hänsyn till stadstrafikens företrädesvis lokala karaktär hava vi ansett oss icke böra ingå på denna trafik i mer vidsträckt omfattning än den undersökning av dess antal och fördelning, som innefattas i följande sammanställning, varvid för jämförelsens skull jämväl antalet för godsbefordran använda automobiler i stadstrafik medtagits.

Det må anmärkas, att uttrycket *stadstrafik* såsom författningsteknisk term icke kommit till användning förrän från och med 1931 års ingång vid ikraftträdandet av 1930 års motorfordonsförordning. Enligt tidigare gällande 1923 års förordning om motorfordon benämndes motsvarande slag av trafik *lokaltrafik*, och rättigheten därtill kunde anknytas icke allenast till städerna utan jämväl till centrala orter på landsbygden. Siffrorna för, å ena sidan, 1930 och, å andra sidan, följande år avse därför icke fullt identiska begrepp.

Tab. 30. Antalet i stadstrafik använda automobiler och omnibusar vid slutet av åren 1930—1932.

År	Antal fordon i		Summa fordon i stadstrafik	Ökning i beståndets antal 1930—1932	
	persontrafik	godstrafik		Antal	%
1930	3 705	4 483	8 188	—	—
1931	3 748	5 392	9 140	—	—
1932	3 641	5 570	9 211	+ 1 023	+ 13

Angående fördelningen av förenämnda fordonsbestånd å de skilda länen hänvisas till bilaga 5.

Såvitt persontrafiken angår giva siffrorna i sistnämnda bilaga uttryck för en utveckling, som i flertalet län synes hava åtminstone tills vidare nått sin höjdpunkt och sedermera förblivit stillastående eller gått tillbaka.

Endast inom ett fåtal län, såsom Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Värmlands, Västmanlands, Västernorrlands och Norrbottens, kan en, merendels dock ringa ökning av antalet för personbefordran använda automobiler och omnibusar i nu ifrågavarande slag av trafik iakttagas. Inom Stockholms stad föreligger däremot en betydande nedgång, i det att antalet fordon under perioden 1930—1932 sjunkit från 1 506 till 1 350 eller med 256, utgörande 17 % av 1930 års bestånd. För riket i dess helhet utgör under samma period nedgången i beståndet (3 705—3 641 =)64 eller omkring 2 %.

Kombination av trafikrättigheter.

Den omständigheten att en rätt uteslutande till stadstrafik ofta nog och särskilt, då fråga är om mindre städer, medför en stark begränsning av den krets, inom vilken trafikutövaren kan med erforderlig frihet utöva sitt yrke, har blivit anledning till att en kombination av rätten till särskilt stads- och länstrafik jämförelsevis ofta förekommer. Även andra kombinationer äro emellertid icke sällsynta, såsom följande tabell däröver utvisar.

Tab. 31. Antalet automobiler och omnibusar, som godkänts för mer än ett slag av yrkesmässig trafik (linje-, läns- eller stadstrafik) vid slutet av åren 1930—1932.

År	Kombinerade rättigheter			
	Stads- och länstrafik		Övriga	Summa
	Persontrafik	Godstrafik		
1930	1 568	2 007	1 265	4 938
1931	1 618	2 267	1 494	5 515
1932	1 643	2 496	1 617	5 984

Anm. I summan ingå uppgifter om sammanlagda antalet kombinerade rättigheter i Jönköpings län, vilket antal emellertid ej specificerats på olika slag av rättigheter. Totalsumman överstiger därför summan av de föregående kolumnerna med så stort belopp, som motsvarar antalet kombinerade rättigheter i Jönköpings län.

Angående fördelningen av förestående siffror på de olika länen, se bilaga 6.

Länstrafik.

Länstrafiken har i samband med diskussionen av konkurrensen mellan bilar och järnvägar uppmärksammats huvudsakligen på grund av den trafikavledning från järnvägarna, som tillskrivits den i länstrafik bedrivna godsautomobiltrafiken. I viss mån har härigenom kommit att förbises, att länstrafiken även representerar en betydande persontrafik samt att det sammanlagda beståndet av för sådan trafik använda motorfordon alltjämt i flertalet län väsentligt överstiger motsvarande antal för godsbefordran använda dylika fordon.

Även ifråga om länstrafiken gäller, på sätt ovan anmärkts om stadstrafiken, att förstnämnda uttryck såsom författningsteknisk term icke kommit till användning

förrän från och med år 1931 vid ikraftträdandet av 1930 års motorfordonsförordning samt att, ehuru uttrycket ifråga jämväl dessförinnan förekom i praktiskt bruk, omfattningen av begreppet för år 1930 icke är fullt detsamma som för följande år.

Storleken av det för personbefordran i länstrafik använda fordonsbeståndet under senare år framgår av följande tabell.

Tab. 32. Antalet för personbefordran använda automobiler och omnibusar i länstrafik vid slutet av åren 1930—1932.

År	Omnibusar	Bilar	Summa	Efter frånräknande av Stockholms län, summa	Ändringar i fordonsbeståndets storlek 1930—1932	
					Antal	% (1930 = 100)
1930	1 312[1]	11 903[1]	13 215[1]	13 215	—	—
1931	1 587	13 025	14 612	14 014	—	—
1932	1 853	12 588	14 441	13 850	+ 635[2]	+ 5[2]

Angående fördelningen av förestående fordonsbestånd på de särskilda länen, se bilaga 7.

I motsats till stadstrafiken företer det för personbefordran använda beståndet av motorfordon i länstrafik under ifrågavarande period en fortsatt kraftig utveckling, i det att det sammanlagda antalet dylika fordon under perioden 1930—1932 stiger till 14 441 eller med omkring 5 %. Denna utveckling är emellertid ingalunda jämnt fördelad. Vad till en början användningen av omnibusar inom ifrågavarande slag av trafik angår, kan så gott som i alla län en stark ökning iakttagas, som under ifrågavarande period inneburit en tillväxt av det i länstrafik använda personomnibusbeståndet från 1 312 till 1 853 eller med 41 %. Detta torde vara att tillskriva den under senare år alltmer utsträckta användningen av omnibusar för turistutflykter, föreningsutfärder och liknande tillställningar *(s. k. turistomnibustrafik)*. Vad däremot beståndet av i länstrafik använda *personbilar* angår kan endast undantagsvis någon uppgång därav förmärkas, nämligen inom Jönköpings, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands och Västerbottens län. Inom övriga län har utvecklingen av personbilbeståndet däremot stagnerat eller gått tillbaka. Särskilt påfallande är denna tillbakagång i Gävleborgs och Kalmar län. För riket i dess helhet föreligger visserligen under den sammanlagda perioden av åren 1930—1932 en ökning från 11 903 till 12 588, men siffran för sistnämnda år utgör, i förhållande till motsvarande siffra för år 1931 eller 13 025, en icke oväsentlig minskning av för ifrågavarande trafik använda antal automobiler.

[1] Häri ej inräknat fordonsbeståndet i Stockholms län.
[2] Då uppgifter från Stockholms län saknas för år 1930, har vid beräknande av ökningen 1930—1932 bortsetts från siffrorna för nämnda län.

Persontrafik ombesörjd av järnvägarna.

Volymen av järnvägarnas persontrafik.

Alltifrån århundradets ingång fram till år 1930 har de svenska järnvägarnas trafikvolym i persontrafik, om man bortser från efterkrigsåren 1918—1922, varit i ständig tillväxt.

I mindre utsträckning hava härtill bidragit järnvägsnätets fortsatta utbyggande och folkmängdens tillväxt. Vida större betydelse för trafikutvecklingen får tillmätas städernas med tillhörande förortsområdens starka folkmängdsökning. Den inflyttande landsbefolkningens inrangerande i städernas vidgade industri och affärsliv har lett till en höjning av levnadsstandarden och till befolkningens större rörlighet. Införandet av semester för affärsanställda och arbetare, det ökade behovet av vila och rekreation, utställningar, möten och kongresser, idrottsrörelsen samt icke minst den under senare åren effektivt bedrivna reklamrörelsen hava bidragit till ökad resefrekvens.

Stimulans till ökad resandetrafik är även att finna i vidtagna åtgärder till de resandes bekvämlighet — ett väsentligt ökat antal tåglägenheter, betydande förkortningar i resetiden, bekvämare och mera hygieniska vagnsinredningar, elektrifiering m. m. Härtill kommer, att avgiften för den resande anpassats efter levnadskostnadernas förändringar, så att den resande oaktat alla förbättringar icke behövt vidkännas verklig förhöjning i biljettavgifterna.

Tab. 33. Personkilometer vid järnvägarna i miljoner.

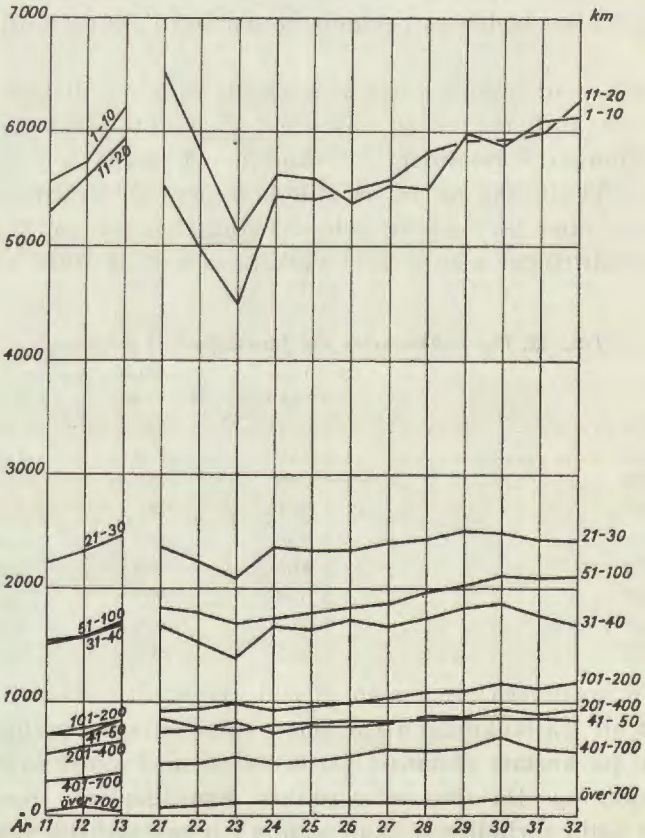
År	Statens järnvägar	Enskilda järnvägar	Summa samtliga järnvägar
1913	1 027	821	1 848
1925	1 219	819	2 038
1926	1 263	831	2 094
1927	1 321	845	2 166
1928	1 356	865	2 221
1929	1 405	889	2 294
1930	1 534	901	2 435
1931	1 467	856	2 323
1932	1 457	804	2 261

Persontrafikens utveckling var emellertid under nämnda år ingalunda likformig, i det att trafikökningen var mera framträdande å större distanser, under det att på kortare distanser järnvägarna med större svårighet kunde hävda sin ställning. Då flertalet enskilda järnvägar icke hava tillräcklig längd för att detta förhållande skall kunna i deras statistik tillräckligt tydligt avläsas, är man för ett studium därav hänvisad till statens järnvägar, vars statistik likväl ger ett påtagligt bevis för riktigheten av det anförda påståendet.

Tab. 34. Antalet resor vid statens järnvägar åren 1913 samt 1925—1932.

År	1—50 km		50—100 km	101—200 km	201—400 km	401—700 km	Över 700 km	Summa
	inkl. månads-biljetter	exkl. månads-biljetter						
	Antal resor i tusental							
1913...	21 269	17 089	1 691	833	647	374	72	24 886
1925...	23 514	15 772	1 814	964	785	477	106	27 660
1926...	23 676	15 711	1 855	979	792	507	113	27 922
1927...	23 904	15 970	1 882	1 037	811	561	127	28 322
1928...	24 440	16 288	1 987	1 065	851	554	124	29 021
1929...	25 810	17 018	2 042	1 092	865	573	132	30 514
1930...	26 319	16 983	2 135	1 153	931	676	157	31 371
1931...	26 547	17 125	2 114	1 111	891	593	149	31 405
1932...	26 407	17 368	2 132	1 171	907	563	151	31 331

Diagram nr 3. Antal resor i tusental å statens järnvägar på olika reseavstånd åren 1911—1913 och 1921—1932 (exkl. resor på månadsbiljetter).



Om indextalet för antalet resor vid statens järnvägar 1913 sättes = 100, så var motsvarande indextal för nedannämnda år och distanser följande.

År	1—50 km inkl. månadsbiljetter	1—50 km exkl. månadsbiljetter	51—100 km	101—200 km	201—400 km	401—700 km	Över 700 km	Summa
	Indextal 1913 års siffror = 100							
1925...	111	92	107	116	121	128	147	111
1926...	111	92	110	118	122	136	157	112
1927...	112	93	111	124	125	150	176	114
1928...	115	95	118	128	132	148	172	117
1929...	121	100	121	131	134	153	183	123
1930...	124	99	126	138	144	181	218	126
1931...	125	100	125	133	138	159	207	126
1932...	124	102	126	141	140	151	210	126

Av tablån framgår, att antalet resor vid statens järnvägar å längre distanser sedan år 1913 ökats i vida högre grad än å kortare avstånd. Trafikökningen stiger i jämn skala med reselängden. Antalet resor å 1—50 km utgjorde, frånsett månadsbiljetterna, vid tiden för införandet av tur- och returbiljetter år 1925 endast 92 % av 1913 års resor men hade år 1932 stigit till 102 %. Reseantalet å avstånd över 700 km har samtidigt mer än fördubblats.

Härvid är emellertid att taga hänsyn till, att sedan år 1928 en ökning i persontrafikens omfattning ägt rum på grund av nya järnvägs- och ångfärjelinjers tillkomst, vilken ökning beräknats utgöra 1·1 milj. resor — till alldeles övervägande del hänförliga till kortdistanstrafik. Statens järnvägars resandetrafik på distansen 1—50 km har alltså, om man bortser från månadsbiljetter i förortstrafik, i det närmaste varit konstant alltsedan år 1928. Detta förhållande torde få tillskrivas de omfattande taxesänkningar i för busskonkurrensen utsatta stationsrelationer, vilka alltifrån år 1927 i vidgad omfattning genomförts.

Ett särskilt slag av närtrafik, nämligen den, som är grundad på månadsbiljetter, röner under samma period en kraftig utveckling.

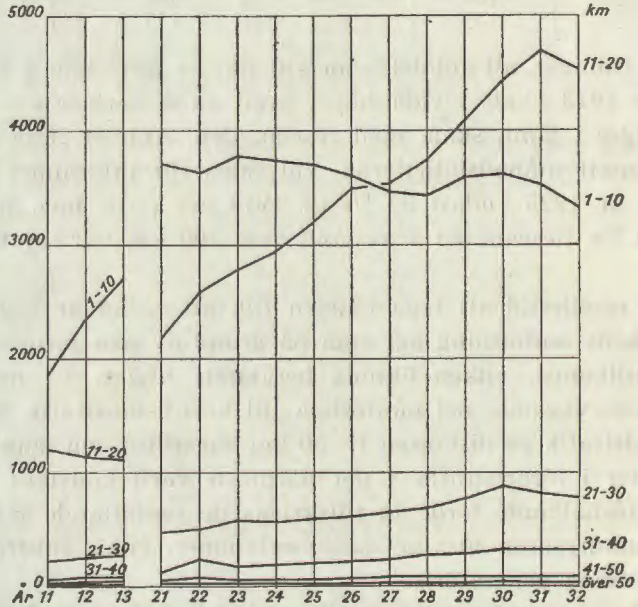
Tab. 35. Trafiken å månadsbiljetter vid statens järnvägar.

År	Antal resor i 1 000-tal	Inkomst, 1 000-tal kr.	Medeltransportlängd, km	Inkomst per personkm, öre
1913	4 191	451	10·6	1·02
1925	7 769	1 789	13·0	1·77
1926	7 997	1 884	13·5	1·74
1927	7 964	1 887	13·4	1·76
1928	8 184	1 961	13·6	1·76
1929	8 824	2 126	13·8	1·75
1930	9 373	2 267	14·0	1·72
1931	9 455	2 256	14·0	1·71
1932	9 075	2 121	14·0	1·66
Indextal 1913 års trafik = 100				
1930	224	503	132	169
1931	226	500	132	168
1932	217	470	132	163

Härvid framgår, att nämnda slag av trafik, som under senare år haft en medellängd av 14 km, sedan år 1913 ökats ifråga om antalet resor med omkring 117 %, ifråga om den absoluta inkomsten med 370 % och ifråga om inkomsten per personkm med omkring 63 %.

Omnibuslinjer och utsträckning av städernas spårvägsnät till förorterna hava icke desto mindre avhänt statens järnvägar betydande trafik å här ifrågavarande biljettslag.

Diagram nr 4. Antal resor i tusental å månadsbiljetter på olika reseavstånd å statens järnvägar åren 1911—1913 och 1921—1932.



Inkomster av järnvägarnas persontrafik.

Inkomsterna av järnvägarnas persontrafik ställde sig under den tid, varom nu är fråga, på sätt framgår av följande sammanställning (*tab. 36*):

	1913	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Inkomst av persontrafik, milj. kr.									
Statens järnvägar.....	28·5	61·0	61·9	63·4	64·4	65·8	70·4	65·9	61·1
Enskilda »	26·1	45·1	44·5	44·1	44·2	44·9	44·7	42·0	38·0
Personbiljettinkomst per personkm, öre.									
Statens järnvägar.....	2·69	4·81	4·72	4·65	4·59	4·54	4·46	4·37	4·08
Enskilda »	3·10	5·32	5·17	5·04	4·95	4·91	4·83	4·79	4·61
Index (1913 = 100).									
Statens järnvägar.....	100	179	175	173	171	169	166	162	152
Enskilda »	100	172	167	163	160	158	156	155	149

En uppgift om medelreselängden å statens järnvägar under senare år i förening med en summarisk uppgift om de ändringar, som under samma tid vidtagits i persontaxan vid statens järnvägar, följer nedan.

Tab. 37. Medelreselängd vid statens järnvägar för vissa av åren 1870—1933 ävensom uppgift om ändringar i statens järnvägars persontaxa under samma tid m. m.

År	Medelreselängd	Inkomst pr person-km, öre	I medeltal	Index	Levnadskostnadsindex	Taxeändringar
1870.....	50	3·1	—	114	—	1868 års taxa
1880.....	48	3·8	—	140	—	
1890.....	44	3·6	—	133	—	1889 » »
1900.....	42	3·24	—	120	—	
1910.....	41·3	2·74	—	101	—	1906 » »
1911.....	40·9	2·75				
1912.....	41·9	2·69	2·71 =	100	—	
1913.....	41·3	2·69				
1914.....	45·0	2·66	—	98	100	
1915.....	46·9	2·59	—	96	115	Avgiftshöjningar
1916.....	49·7	2·72	—	100	130	
1917.....	46·6	2·97	—	110	162	»
1918.....	41·2	4·86	—	179	225	»
1919.....	41·1	6·09	—	225	261	Ny zontariff
1920.....	42·3	7·16	—	264	269	
1921.....	42·7	7·32	—	270	241	
1922.....	44·1	5·54	—	204	195	» »
1923.....	47·6	5·37	—	198	177	
1924.....	43·5	5·02	—	185	174	Infördes tur- och returbiljetter intill 70 km
1925.....	44·1	4·81	—	177	176	D:o intill 366 km
1926.....	45·2	4·72	—	174	172	
1927.....	46·6	4·65	—	171	171	Nedsättningar för bilkonkurrensen
1928.....	46·7	4·59	—	169	172	Nedsättningar för bilkonkurrensen
1929.....	46·0	4·54	—	168	170	Nedsättningar för bilkonkurrensen
1930.....	48·9	4·46	—	165	165	Nedsättningar för bilkonkurrensen (Utställning i Stockholm)
1931.....	46·7	4·37	—	161	159	Nedsättningar för bilkonkurrensen
1932.....	46·5	4·08	—	151	157	Nedsättningar för bilkonkurrensen
1933.....	—	—	—	—	—	I maj 1933 allmän taxereglering nedåt å korta avstånd

Verkan av den genom automobiler bedrivna persontrafiken på omfattning och inkomster av järnvägarnas persontrafik.

Huruvida och i vad mån den av järnvägarna bedrivna persontrafiken ogynnsamt påverkats av motsvarande automobiltrafik, är ett spörsmål, som under senare år upprepade gånger och särskilt i samband med nedan omförmälda framställningar till Kungl. Maj:t bragts under offentlig diskussion.

Järnvägsstyrelsen.

I en skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 februari 1931 angående tillämpningen av 1930 års motorfordonsförordning har järnvägsstyrelsen i samband med en utredning angående storleken av den trafik, som genom lastbilkonkurrensen avletts från järnvägarna under perioden 1926—1929, förebragt en motsvarande kalkyl jämväl för persontrafik av följande utseende.

Tab. 38. Av järnvägsstyrelsen beräknad minskning av järnvägarnas trafik och inkomster i persontrafik under åren 1926—1929.

	Milj. resor			Inträdd trafikminskning		Biljettinkomst, milj. kr.			Inträdd inkomstminskning	
	År 1926	År 1929	Appr. därest skärpt bilkonkurrens ej förelegat	Milj. resor	%	År 1926	År 1929	Appr. därest skärpt bilkonkurrens ej förelegat	Milj. kr.	%
Statens järnvägar	27·9	30·5	31·2	0·7	2	59·6	63·8	66·8	3·0	4
Enskilda » :										
normalspåriga ..	27·4	28·3	30·7	2·4	8	32·6	33·8	36·5	2·7	7
smalspåriga	10·6	10·5	11·9	1·4	12	10·3	9·8	11·5	1·7	15
Summa	65·9	69·3	73·8	4·5	6	102·5	107·4	114·4	7·4	6

I skrivelse den 21 februari 1933 till Kungl. Maj:t med förslag till ändring av statens järnvägars taxa för befordring av personer och resgods har järnvägsstyrelsen under hänvisning till bland annat den ovan anförda tabellen över utvecklingen av persontrafiken sedan år 1913 i indextal räknat anfört, att det vid bedömande av nämnda indextals rätta innebörd måste tagas hänsyn till att statens järnvägars banlängd ökats från 4 760 km år 1913 till 6 774 km år 1931, eller med 2 014 km. Om än trafiken å nytillkomna banor vore relativt svag, måste dock, framhöll järnvägsstyrelsen, en så stor banlängdökning som den anförda hava medfört en icke oväsentlig stegring i statens järnvägars totala trafikomfattning. Då reseantalet å 1—50 km år 1931, bortsett från månadsbiljetter, ej ökats över 1913 års trafik, betyder detta således, under beaktande jämväl av invånareantalets

ökning, att trafiken å sagda avstånd starkt nedgått i storlek. En betydlig del av de resande i närmare trafik hade tydligen övergått till att använda sig av omnibusar eller bilar. De nedsättningar av biljettprisen, som i mycket stor utsträckning lämnats, hade således icke varit tillräckliga för att, vad närtrafiken anginge, hävda järnvägarnas ställning i den allmänna samfärdselns tjänst. På avstånd över 50 km hade persontrafiken ökats. Avledning till biltrafik hade dock ägt rum å avstånd över 50 km. Berörda avledning berodde enligt järnvägsstyrelsens mening dels på inträdd ökning av antalet privatbilar, men dels ock i stigande utsträckning också på, att körning med personbilar i stads- och länstrafik numera ofta utbjudes på villkor, som även vid längre resor äro förmånligare, så snart de resande äro flere, än som erhållas vid färd med järnväg enligt nu gällande taxa.

Enskilda järnvägar.

I åtskilliga till oss inkomna skrivelser hava enskilda järnvägsbolag utvecklat sina synpunkter på nu förevarande fråga. Då de exempel, som dessa framställningar utvisa, ehuru hänförliga närmast till enstaka järnvägar, få anses belysande jämväl för förhållandena på andra håll, hava vi ansett oss böra återgiva det huvudsakliga innehållet av skrivelserna ifråga.

Gävle—Dala järnvägsaktiebolag framhåller i en skrivelse den 29 september 1932, såvitt persontrafiken angår, bland annat följande.

I likhet med övriga järnvägsföretag inom Sverige har Gävle—Dala järnvägsaktiebolag lidit betydande trafikminskning på grund av landsvägstransportväsendets konkurrens om person- och godsbefordringen.

Vad först beträffar persontrafiken belyses förhållandet genom följande exempel från rörelsen mellan huvudorten Gävle och de närmast liggande linjestationerna.

Antal resande i 3:e klass till Gävle från:

År	Hagaström	Valbo	Forsbacka
1924	36 380	19 300	5 680
1925	25 040	18 330	3 630
1926	10 870	17 880	1 400
1927	5 963	16 231	1 062
1928	4 324	15 312	1 032
1929	3 232	14 271	649
1930	3 225	12 382	652
1931	2 654	11 828	831

(Denna lokaltrafik, som icke innefattar resande *via* Gävle eller *via* Hagaström, har givetvis varit av praktiskt taget lika storlek även i riktning till resp. stationer *från* Gävle, varför särskild uppställning häröver torde vara överflödig.)

Av förestående framgår sålunda, att resandeantalet särskilt i vissa utsatta stationsförbindelser nedgått på ett fullkomligt katastrofalt sätt i och med omnibustrafikens tillkomst.

Visserligen kan saken ställa sig annorlunda i andra stationsförbindelser, där omnibustrafiken icke gjort intrång. Så har t. ex. järnvägens persontrafik mellan

Gävle och Sandviken icke blott bibehållits, utan även företett en viss normal stegring, vilket förhållande sålunda kan anföras som ett bevis för, att järnvägen i dylika fall förmår fylla även nutida pretentioner på lokaltrafikskötsel, och att därför behovet av landsvägstrafik alltid borde strängt nagelfaras, då en välordnad järnvägstrafik redan är för handen.

Emellertid äro exemplen av det första, mera nedslående slaget talrikt återkommande på andra avsnitt — inom och utom Gävleborgs län — av bolagets järnvägslinjer. Det kan måhända göras gällande, att persontrafikens övergång till landsvägen i en del fall varit tämligen naturlig; härtill vill bolaget emellertid anmärka, att bolagets järnväg på flera håll utsatts för konkurrens i form av parallellkörning, utan att några särförhållanden kunnat åberopas såsom skäl för insläppandet av landsvägslinjetrafik.

I varje fall giver den förestående tablån en uppfattning om vidden av den trafikförlust, som bolaget lidit ifråga om vissa viktigare stationsförbindelser enbart i Gävletrakten; då denna nedgång som sagt mångfaldigats genom motsvarande företeelser på andra håll, är det uppenbart, att den totala förlusten uppgår till betydande värden.

Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag åberopar till belysande av den minskning, som bilkonkurrensen föranlett i nämnda järnvägs persontrafik och inkomster därav, följande sammanställning.

År	Antal resande	Summa trafikinkomster av resande, resgods och post
1927	107 064	191 163: 54
1928	101 594	183 719: 76
1929	101 323	185 297: 79
1930	93 798	176 478: 84
1931	72 407	150 031: 69

Nedgången i resandetrafiken är, anmärker bolaget, synnerligen påfallande vid just de stationer, som beröras av landsvägarnas linjetrafik, vilket framgår av nedanstående uppställning, som omfattar resande i 3:e klass till Gävle under nedan angivna år och från järnvägsbolagets nedan uppräknade stationer.

Antal resande i 3:e klass till Gävle från:

År	Gysinge	Hedesunda	Främlingshem	Rörberg	Överhärde	Mackmyra	Sveden
1919 ..	5 433	11 412	4 519	3 092	5 098	7 159	9 130
1927 ..	2 935	11 412	1 286	974	192	533	445
1928 ..	2 640	10 206	1 064	1 069	273	390	335
1929 ..	2 822	10 147	845	826	203	407	238
1930 ..	2 277	8 252	539	825	163	184	164
1931 ..	1 558	6 179	455	558	117	39	80

År 1919 har medtagits såsom ett jämförelseår, dels därför att de restriktioner i tågantal, som under krigsåren genomförts, detta år upphörde, vilket tillsammans med den då relativt goda penningtillgången hos allmänheten hade till följd, att persontrafiken fick ett blomstrande uppsving, dels därför att under detta år ännu icke någon nämnvärd biltrafik kommit igång och framför allt icke någon med bolagets järnväg konkurrerande linjetrafik blivit beviljad. I sammanhang med sistnämnda tabell anför bolaget, att dess tågförbindelser under åren 1927—1930 i jämförelse med år 1919 icke försämrats i något avseende, utan snarare förbättrats, medan däremot linjetrafik å följande vägsträckor tillkommit: Österfärnebo—Gävle, Forsbacka—Gävle, Överhärde—Gävle och Mackmyra—Gävle. Denna linjetrafik visade också sin ohyggliga inverkan på järnvägens persontrafik.

Linjetrafiken Österfärnebo—Gävle har inverkat på järnvägens persontrafik från Gysinge station (som ligger på ett avstånd av 6 km från Österfärnebo) samt från de direkt berörda stationerna Främlingshem och Rörberg, medan linjetrafiken Forsbacka—Gävle och Överhärde—Gävle inverkat på persontrafiken från Överhärde, Mackmyra och Svedens stationer och linjetrafiken Mackmyra—Gävle jämväl på persontrafiken från Mackmyra och Svedens stationer. Samtidigt har, påpekar bolaget, persontrafiken *från* Gävle till de i uppställningen angivna stationerna naturligtvis i ungefärligt samma omfattning påverkats som vad trafiksiffrorna *till* Gävle angiva.

Svenska järnvägsföreningen.

I en hos svenska järnvägsföreningen gjord, den 18 november 1933 dagtecknad, till trafikutredningens förfogande ställd undersökning framhålles, att det för de enskilda banorna under senare år försämrade ekonomiska resultatet av persontrafiken otvivelaktigt är att till huvudsaklig del hänföra till konkurrensen från omnibusar, droskbilar och även givetvis privatbilar.

För detta påstående talar, framhålles det i nämnda undersökning, bland annat, att nedgången i antalet resande varit relativt ringa mot minskningen av inkomster, ävensom att järnvägar, som genom snabbare, tätare och bekvämare tågförbindelser eller genom egna eller samarbetande busslinjer upptagit konkurrensen om resandepubliken, haft mindre nedgång eller till och med kunnat behålla sitt resandeantal. Denna senare iakttagelse kan dock icke sägas vara uttryck för en allmängiltig regel. Än vidare inverkar den intill järnvägen förekommande bebyggelsens art, i det att industribanornas samhällen i regel ligga inpå järnvägsstationerna, under det att andra banors trafikanter (slättlandsbanorna i synnerhet) i allmänhet bo mera spridda och på längre avstånd från stationerna. Tätheten av landsvägsnätet, vägarnas belägenhet i förhållande till järnvägslinjerna och deras allmänna tillstånd äro omständigheter av stor betydelse. Vederbörande länsstyrelsers inställning till konkurrensfrågan mellan järnväg och bil har även haft sin ej oväsentliga inverkan.

Nedan angivna banor åberopas av järnvägsföreningen som exempel på vad ovan sagts. Procentsiffrorna äro beräknade på 1924 års persontrafikinkomster, jämförda med desamma 1932. Snäll- och persontågkm avse jämväl dessa år och uttryckas i tusental.

Vid *Bergslagsbanan* (494 km), industribana, med en medelreselängd av 48·3 km och som icke i nämnvärd utsträckning idkat omnibustrafik, utgör hela inkomstminskningen 20 %.

Snäll- och persontågkm 1 537·9—2 223·1.

Vid *Halmstad—Nässjö järnvägar* (408 km), industribana, med en medelreselängd av 29·7 km och vilka sedan flera år tillbaka drivit en omfattande omnibustrafik, är inkomstminskningen 25 %.

Snäll- och persontågkm 721·4—1 002·1.

Vid *Sala—Gysinge—Gävle järnväg* (99 km), glesbebyggd skogs- och slättbana, med en medelreselängd av 39·9 km, med en jämförelsevis stor omnibustrafik, är minskningen 50 %.

Snäll- och persontågkm 108·4—158·4.

Vid *Norra Östergötlands järnväg* (132 km), huvudsakligen slättbygdsbana, med en medelreselängd av 20·1 km och vars omnibustrafik icke är av större omfattning, är minskningen 25 %.

Snäll- och persontågkm 260·5—381·4.

Vid *Västergötland—Göteborgs järnväg* (260 km), slättbygdsbana, med en medelreselängd av 29·2 km och med omnibustrafik, är minskningen 25 %.

Snäll- och persontågkm 533·5—641·3.

Vid *Bjärred—Lund—Harlösa järnväg* (35 km), förorts- och slättbygdsbana, med en medelreselängd av 10·8 km och som icke har omnibustrafik, är minskningen 25 %.

Snäll- och persontågkm 124·4—163·0.

Vid *Uddevalla—Lelångenbanan* (89 km), i någon utsträckning industribana men som dock i allmänhet genomlöper glest befolkade trakter, med en medelreselängd av 21·1 km och som icke har omnibustrafik, är minskningen 50 %.

Snäll- och persontågkm 147·7—183·8.

Huvuddragen av persontrafikens utveckling vid järnvägarna under senare år.

Den utveckling, som ifråga om persontrafiken under senare år försiggått vid järnvägarna, torde, såsom av det föregående framgår, i huvudsak kunna karakteriseras på följande sätt.

Järnvägarnas persontrafik låg år 1930 avsevärt över 1913 års trafik såväl ifråga om det absoluta antalet personkm som nämnda antal per bankm räknat. Vid statens järnvägar var sålunda antalet personkm år 1930 omkring 50 % högre än år 1913 och vid enskilda järnvägar omkring 10 % högre. Inkomsten av persontrafiken hade samtidigt, i absoluta tal räknat, stigit vid statens järnvägar med omkring 147 % och vid enskilda järnvägar med omkring 71 %. Under perioden 1930—1932 har däremot såväl trafiken, mätt i personkm, som inkomsterna därav avsevärt nedgått. Vid de enskilda järnvägarna låg sålunda år 1932 persontrafiken, i absoluta tal räknat, något under 1913 års nivå, under det att inkomsterna därav alltjämt överstego densamma, i absoluta tal räknat, med omkring 45 % och per bankm räknat med omkring 42 %. Vid statens järnvägar låg antalet personkm ännu år 1932 omkring 42 % över 1913 års. Per bankm räknat hade visserligen antalet personkm något nedgått, men i betraktande därav att statsbanenätet under samma period vuxit med 2 197 km eller med omkring 47 %, vilken ökning till större delen utgjordes av trafiksvaga banor, måste trafiken å det år 1913 befintliga statsbanenätet under åren 1913—1932 hava ökats även per bankm räknat. Inkomsterna av persontrafiken vid statens järnvägar hade visserligen år 1932, såsom nyss nämnts, avsevärt sjunkit från år 1930 men lågo dock, i absoluta tal räknat, omkring 114 % över motsvarande siffra för år 1913 och per bankm räknat omkring 46 % över samma nivå.

Den ökning av persontrafiken vid järnvägarna, som sålunda kan iakttagas, hänför sig emellertid, åtminstone såvitt statens järnvägar angår, så gott som uteslutande till resor på avstånd över 50 km. Om i detta sammanhang, med hänsyn till den starka utvecklingen av förortssamhällena, bortses från resor å månadsbiljetter, är vid nämnda järnvägar antalet resor på avstånd

av 1—50 km i det närmaste detsamma under åren 1930—1932 som under år 1913. Däremot har trafiken på längre avstånd än 50 km under perioden 1913—1930 vid statens järnvägar ökat inom samtliga avståndsgrupper och detta alltmer ju längre reselängden är. Under perioden 1930—1932 har reseantalet på avstånd av 51—200 km hållit sig i det närmaste konstant, men på längre avstånd — på vilka för varje fall den yrkesmässiga automobiltrafiken icke inverkat — visat sjunkande siffror.

För de enskilda järnvägarna torde någon motsvarande statistik icke kunna uppställas med hänsyn till att flertalet järnvägar icke hava tillräcklig längd för att möjliggöra ett tillförlitligt studium av ämnet.

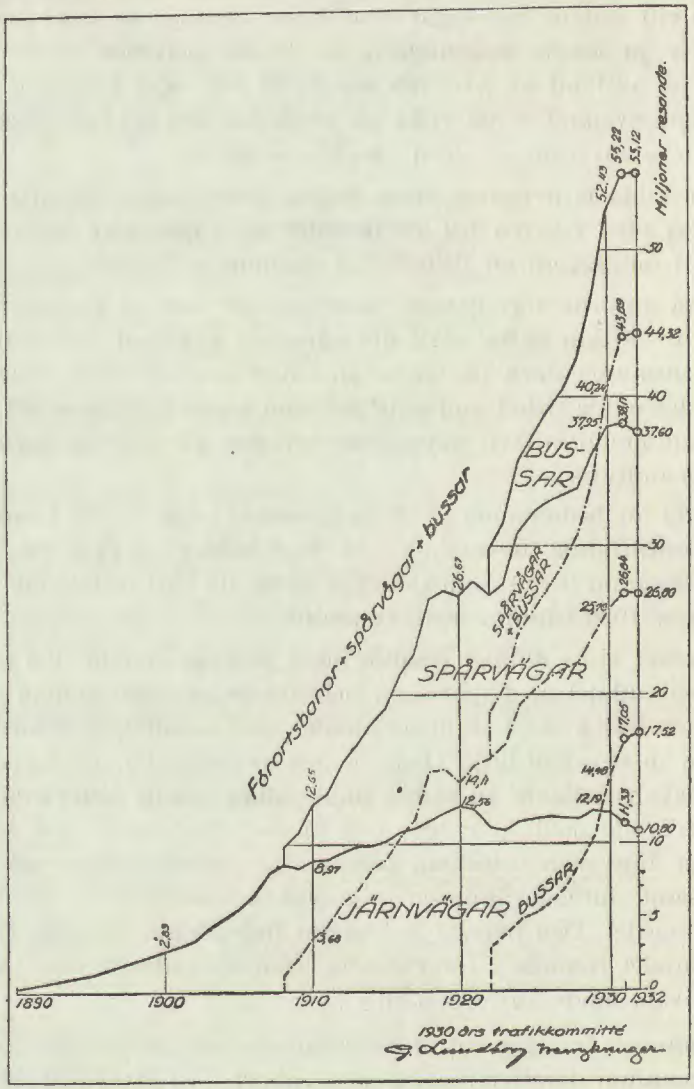
Inför ovan anförda förhållande, nämligen att, om än persontrafiken på avstånd av 1—50 km håller sig i det närmaste konstant (frånsett månadsbiljetter), densamma dock på längre distanser kraftigt ökats, har stundom ifrågasatts, huruvida och i vad mån det kan anses berättigat att göra gällande, att automobiltrafiken ogynnsamt inverkat på omfattningen av järnvägarnas persontrafik.

Till ledning för bedömande av detta spörsmål torde kunna tjäna följande jämförelse beträffande utvecklingen av Stockholms förortstrafik, åskådliggjord av ett diagram (nr 5), som välvilligt ställts till vårt förfogande av Stockholms stads år 1930 tillsatta trafikkommitté.

I diagrammet visas antalet resande med järnväg genom den undre heldragna linjen, antalet med spårvägar befordrade personer genom den undre streckprickade linjen samt slutligen antalet med omnibusar befordrade personer genom en streckad linje. Ovanför den nyssnämnda streckprickade linjen har inlagts ytterligare en sådan linje, vilken senare betecknar summan av antalet resande med spårvägar och bussar. På samma sätt har inlagts en heldragen linje, som betecknar summan av antalet resande på spår- och järnvägar, samt slutligen ännu en linje, vilken visar trafiken med samtliga trenne trafikmedel. Den översta heldragna linjen visar sålunda för alla år det totala antalet resande i förortstrafik, frånsett sådan trafik, som försiggått med privata landsvägsfordon eller sjöledes.

Av diagrammet framgår, att förortstrafiken vid sekelskiftet och under nära ett decennium därefter ombesörjdes enbart med järnvägar. Antalet befordrade resande, vilket stigit tämligen likformigt från år 1890, började omkring år 1902 att stegras allt snabbare, till dess år 1907 tillkomsten av spårvägstrafik gör ett starkt avbräck i utvecklingen av förortstrafiken å järnvägarna. Den sammanlagda trafikmängden på spårvägar och järnvägar ökas därefter ungefär lika starkt som trafiken å järnvägarna ökat under åren närmast före nyssnämnda utveckling av spårvägstrafiken, vilket med andra ord innebär, att spårvägen upptager den trafikökning, som varit att vänta vid järnvägarna, därest spårvägarna icke gjort intrång på järnvägarnas dittillsvarande faktiska monopol på förortstrafiken.

Diagram nr 5. Förortstrafiken inom 15 km räjong från Stockholms centrum.



Från och med år 1907 stiger trafiken såväl å spårvägarna som å järnvägarna var för sig likformigt fram till år 1917. Sistnämnda år börjar den totala trafiken ökas i snabbare tempo; denna stegring följes emellertid av en tillbakagång av sådan storlek, att trafiken år 1920 är praktiskt taget densamma som varit att vänta, därest utvecklingen fortsatt ostörd. Denna tillfälliga stegring, vilken helt upptages av spårvägarna, torde hava berott därpå, att vårt land åren omkring 1918 var praktiskt taget avstängt från import av motorbränslen, vilket medförde att den då visserligen ännu föga omfattande motortrafiken helt lamslogs.

År 1920 inträffar en viss förändring, i det att totalkurvan för spårvägar och järnvägar börjar stiga mindre snabbt än tidigare. Anledningen härtill är otvivelaktigt motortrafikens tillväxt. I diagrammet redovisas visserligen inga bussresande förrän från och med år 1922, men detta torde bero därpå, att statistiken för de närmast föregående åren i denna del icke är tillförlitlig, såsom bland annat synes framgå därav, att det redovisade antalet resande å omnibuslinjerna under första redovisade året är mångdubbelt större än det årliga tillskottet under närmast efterföljande år. Frånsett den tillfälliga rubbningen under åren 1918 och 1919 stiger den översta heldragna summakurvan fortfarande praktiskt taget likformigt, vilket med andra ord innebär, att den ökning av det sammanlagda passagerareantalet på järnvägar och spårvägar, som eljest varit att vänta, huvudsakligen övertagits av omnibustrafiken. Hårdast går denna utveckling ut över järnvägarna, vilka under åren 1921—1923 få vidkännas en icke oväsentlig trafikminskning, under det att däremot ökningen av spårvägarnas trafik fortgår praktiskt taget oförändrad.

Från år 1922 förlöper i stort sett den totala stegringen något starkare än före 1920 års kris, intill dess år 1928 ett starkt uppsving i den totala trafiken inträder. Denna trafikökning upptages emellertid huvudsakligen av omnibusarna och i någon mån även av spårvägarna, under det att däremot järnvägarna äro praktiskt taget oberörda av densamma. År 1931 inträder en märkbar avmattning i utvecklingen, vilken helt beror på trafikminskning hos järnvägarna.

Den bild, som sålunda erhålles av trafikens utveckling, synes giva vid handen, att det totala trafikbehovet under den period, diagrammet omfattar, ökats med en påfallande jämnhet, vilken icke ens tillkomsten av nya trafikmedel (förortsspårvägar och omnibuslinjer) förmått väsentligt rubba. Däremot har de olika trafikmedlens förmåga att uppbära och tillgodogöra sig denna utveckling starkt varierat. Mest kännbart hava järnvägarna nödgats erfara de ändrade förutsättningarna i detta avseende. Från att från början intill omkring år 1907 hava ensamma uppburit den trafik, varom nu är fråga, hava järnvägarna sedermera nödgats finna sig i en allt lägre procentuell andel av densamma.

Vid tillkomsten av spårvägar fingo järnvägarna avstå en del av den väntade utvecklingen. Vid tillkomsten av omnibusarna däremot fingo de avstå en del av den trafik, de redan ombesörjde.

År 1931 fördelade sig trafiken mellan Stockholm och förorter, belägna på ett avstånd från stadens centrum av högst 15 km, på följande sätt.

	Milj. resande	%
Järnvägar	11·3	20
Spårvägar	26·8	49
Omnibusar	17·2	31
Summa	55·3	100

I motsats till de undersökningar, som måste baseras på en statistik över allenast ett enda trafikmedel — järnvägarnas — utveckling och vid vilka man är hänvisad till att ur denna statistik draga mer eller mindre svävande slutsatser beträffande andra trafikmedel, erbjuder förestående undersökning förmånen av statistiska uppgifter rörande utvecklingen av tre med varandra samtidigt konkurrerande trafikmedel. De slutsatser, som under sådana förhållanden med större säkerhet än eljest kunna dragas beträffande huvuddragen av förortstrafikens utveckling, synas i huvudsak tillämpliga icke allenast på persontrafiken till och från huvudstadens omgivningar utan även på persontrafiken vid järnvägarna i stort sett.

Det förhållande, som å diagrammet kan iakttagas ifråga om persontrafiken på järnvägarna, nämligen att densamma efter en period av utveckling i det närmaste stagnerar, är detsamma som föreligger ifråga om persontrafiken på järnvägarna, såvitt de kortaste distanserna angår. Skenbart och i absoluta tal räknat hava järnvägarna beträffande denna trafik hävdat sin position; i realiteten måste, med hänsyn till att järnvägarnas relativa andel av den i en ständig och storartad utveckling stående trafiken alltjämt sjunker, en tillbakagång av järnvägarnas trafik sägas hava ägt rum. Under en period av alltjämt försiggående utveckling är här, som på så många andra områden av det ekonomiska livet, stillastående liktydigt med tillbakagång och innebär ett undanträngande från den uppgift, järnvägarna tidigare fyllt och sannolikt alltjämt skulle hava kommit att, åtminstone till övervägande del, fylla, i den mån icke konkurrensen blivit dem övermäktig.

I detta förhållande ligger enligt vår mening tillräcklig grund för att såsom ett generellt omdöme om järnvägarnas persontrafik, åtminstone på kortare avstånd, hävda, att densamma till följd av den tillväxande automobilkonkurrensen under senare år gått tillbaka, såtillvida som den kommit att uppbära en relativt sett allt mindre andel av den säkerligen storartade ökning av detta slags trafik, som under senare år försiggått i vårt land icke allenast omkring huvudstaden utan i allmänhet till och från våra större bostads-, industri- och handelscentra.

Det slag av trafik, som i detta avseende varit för järnvägarna mest betydelsefullt, är otvivelaktigt omnibustrafiken. Övriga slag av yrkesmässig automobiltrafik för personbefordran, nämligen stads- och länstrafik, torde däremot för järnvägarnas del icke hava haft någon liknande betydelse utan i högre grad tjänat till att föra passagerare till och från järnvägsstationerna än parallellt med järnvägarna.

Den offentliga diskussionen om automobiltrafikens inflytande på järnvägarnas persontrafik har i regel stannat vid den yrkesmässiga trafiken och därvid i främsta rummet vid omnibustrafiken. Förbises kan emellertid icke, att även den *enskilda automobiltrafiken* i detta avseende spelar en betydelsefull roll. I exakta siffror kan visserligen den nedgång, som densamma föranlett i persontrafiken vid järnvägarna, icke mätas, men det må erinras, att

i länder där antalet enskilda automobiler per invånare är större än hos oss, såsom i England och Amerika, den meningen icke sällan gjort sig gällande, att den enskilda personautomobiltrafiken mera bidragit till nedgången i järnvägarnas persontrafik än någon annan form av automobiltrafiken i övrigt.

En återspegling av automobiltrafikens verkan i detta avseende torde i viss mån ligga i de siffror, som beteckna den under senare år inträdda starka nedgången av persontrafiken i de högre vagnsklasserna på järnvägarna. Uppenbarligen kan nämligen förutsättas, att den publik, som övergått till att använda egna personbilar för sina resor, vid färder å järnväg torde hava i avsevärd omfattning begagnat I eller II klass.

Tab. 39. Järnvägarnas persontrafik, fördelad på vagnsklasser, under åren 1913, 1930 och 1932.

	År 1913		År 1930		År 1932		Ökning eller minskning 1913—1932			
							Antal		%	
	Statens järnvägar	Enskilda järnvägar	Statens järnvägar	Enskilda järnvägar	Statens järnvägar	Enskilda järnvägar	Statens järnvägar	Enskilda järnvägar	Statens järnvägar	Enskilda järnvägar
Antal resor i tusental.										
I klass	37	1 745	809	621	628	477	— 840	— 1 268	— 57	— 73
II »	1 431									
III »	23 128	40 070	30 363	37 259	30 510	32 548	+ 7 382	— 7 522	+ 32	— 19
Inkomst i tusental kr.										
I klass	857	3 413	12 732	3 412	8 830	2 400	+ 1 067	— 1 013	+ 14	— 30
II »	6 906									
III »	17 046	21 605	48 948	39 367	45 223	34 019	+ 28 177	+ 12 414	+ 165	+ 57
På 1 000 resor i III klass kommo resor i										
I klass, antal	2	44	27	17	21	15				
II » »	62									
På 1 000 kr. inkomst i III klass kom en inkomst i										
I klass, kr.	50	158	260	87	195	71				
II » »	405									

Även om, såsom redan antytts, den nedgång av persontrafiken i de högre vagnsklasserna, som under senare år ägt rum såväl beträffande denna trafiks absoluta storlek som, i än högre grad, ifråga om dess relativa andel av persontrafiken, är att tillskriva ett flertal faktorer utom den enskilda automobiltrafiken, torde det dock vara otvivelaktigt, att den sistnämnda i detta avseende varit av synnerlig betydelse. Till nämnda resultat hava emellertid

även åtskilliga andra faktorer kraftigt bidragit. Givetvis har depressionen — icke minst dess inverkan på turisttrafiken — sin andel i nedgången. Åtgärderna till höjande av järnvägarnas standard — därvid införandet av III klass sovvagn, restaurangvagnarnas alltmer vidgade användning, förkortningar i resetid m. m. må särskilt framhållas — torde emellertid få anses hava kraftigt bidragit till att II klass avfolkats till förmån för III klass. Resa i I klass förekommer numera så gott som uteslutande i förening med I klass sovkupé.

Erfarenheter ifråga om konkurrensen mellan bilar och järnvägar i utlandet.

(Närmare redogörelse beträffande konkurrensen om *godstrafiken* i följande länder, nämligen *England, Schweiz, Tyskland* och *Förenta staterna,* återfinnes å sid. 213 ff.)

Norge.

Järnvägsnätets omfattning och fördelning.

Det norska järnvägsnätet äges till övervägande del av staten; av det sammanlagda järnvägsnätet, som den 30 juni 1932 utgjorde 3 873 km, var icke mer än 368 km i enskild ägo under det att återstående 3 505 km utgjorde statsbanor. Bland statsbanor inräknas därvid även den s. k. »Bratsbergbanen» (94·2 km), som innehaves av ett statligt bolag, vari emellertid även enskild delägare finnes. Utom de allmänna privatbanorna finnas ett antal elektriska förstadsbanor med spårvägslinjenät.

I absoluta tal räknat har de norska järnvägarnas längd under senare år varit:

	1900	1910	1915	1920	1930	1931	1932
Statsbanor	1 803	2 506	2 711	2 820	3 467	3 505	3 505
Enskilda	178	470	463	466	368	368	368
Summa km	1 981	2 976	3 174	3 286	3 835	3 873	3 873

I förhållande till landets folkmängd och ytinnehåll har järnvägsnätet i Norge alltid varit mindre utvecklat än exempelvis i Sverige, vilket har sin naturliga förklaring i landets geografiska beskaffenhet och befolkningsfördelning. Sålunda uppgick vid följande femårsperioder antalet

Bankm[1] per	Vid driftsterminens slut				
	1910	1915	1920	1925	1930
10 000 invånare	13·39	13·27	13·74	13·54	14·47
100 kvkm	0·93	0·98	1·02	1·11	1·18

[1] Motsvarande svenska siffror, se tab. 45 b sid. 78.

De norska statsbanorna (inkl. Bratsbergbanen) *förvaltas* gemensamt av »*Hovedstyret for Statsbanene*», som har sitt säte i Oslo och sorterar under departementet för offentliga arbeten.

Automobiltrafikens utveckling.

Antalet automobiler, som ännu år 1913 icke var högre än 710, visade, särskilt sedan handelsavspärrningen under kriget upphört, snabbt stigande siffror. Samtidigt försiggick jämväl en snabb utveckling av den yrkesmässiga automobiltrafiken.

Tab. 40. Antal automobiler och automobillinjer i Norge under perioden 1913—1932.

År	Automobiler		Automobillinjer	
	Summa	Därav personvagnar	Antal linjer	Linjernas längd, km
15 okt. 1913	710	622	—	—
15 dec. 1920	9 100	6 700	270	9 227
15 dec. 1925	25 222	17 617	535	13 883
31 dec. 1928	37 073	23 786	738	22 901
31 dec. 1929	41 905	26 189	833	28 831
31 dec. 1930	46 478	28 600	—	—
31 dec. 1931	49 806	30 350	—	32 075
31 dec. 1932	51 612	31 316	—	—

Antalet resande på automobillinjerna beräknades under år 1932 utgöra omkring 40 milj., under det att järnvägarna allenast hade 18 milj. resande. De 40 milj. automobiltrafikanterna hade emellertid tillryggalagt allenast 232 milj. km eller i medeltal icke fullt 6 km, d. v. s. ungefär allenast $^1/_5$ av den genomsnittliga reslängden av järnvägens trafikanter i persontrafik. Omnibuslinjerna tillgodose därför till övervägande del närtrafik.

Rätt till yrkesmässig automobiltrafik.

Redan i den första norska lagen om motorvagnar av den 21 juni 1912 hade den yrkesmässiga trafiken underkastats reglerande bestämmelser, vilka emellertid allenast ifråga om offentlig befordran av resande eller gods med motorvagn i »fast rute» stadgade skyldighet att söka tillstånd till trafikens bedrivande. Genom en ny »Lov om Motorvogner» av den 20 februari 1926 hava myndigheternas befogenhet och skyldigheten för trafikutövarna att söka trafiktillstånd väsentligt utvidgats. Sistnämnda lag har sedermera senast genom »tilleggslov» av den 6 juni 1930, den 3 juni 1932 och den 2 juni 1933 undergått ändringar, som innebära en ytterligare reglering av nu ifrågavarande trafik.

Till all mot ersättning bedriven *linjetrafik* (»erhvervsmessig befordring av personer eller gods med motorvogn i rute») kräves offentlig myndighets till-

stånd. Sådant tillstånd skall beviljas av vederbörande regeringsdepartement för den händelse fråga är om körning i två eller flera fylker eller därest fråga är om körning inom ett enstaka fylke under sådana förhållanden, att trafiken antages komma att medföra en för redan befintliga offentliga kommunikationsföretag skadlig konkurrens. I övriga fall meddelas tillstånd till linjetrafik inom ett fylke av underordnade eller lokala myndigheter (»fylkesveistyret, bystyret eller formanskapet»). Skall trafiken bedrivas uteslutande inom stadsområde, meddelas tillstånd av stadsstyrelsen (»formanskapet»). Tillåtelse kräves också, om körningen framgår helt eller delvis på islagt vattendrag eller privat väg. Tillstånd, som har meddelats av annan myndighet än departementet, skall anmälas till detta. Finner departementet därvid, att en linje kan medföra konkurrens av ovan angiven beskaffenhet, kan departementet återkalla tillståndet. Över ansökningar om tillstånd till linjetrafik, som det ankommer på departementet att avgöra, skola å andra sidan vederbörande »fylkesveistyre» ävensom kommuner beredas tillfälle att yttra sig.

Vid trafiktillstånd kunna fogas närmare bestämmelser och villkor till exempel om tider för trafiken, taxor, postföring mot fastställt vederlag, årliga avgifter till kontroll, andel i utgifter till vägförbättringar och vägunderhåll, maximalhastighet, högsta passagerareantal och lastvikt med mera ävensom i särskilda fall om årlig avgift för tillståndet.

Allmänna regler för dylika tillstånd kunna fastställas av departementet.

Tillstånd till linjetrafik ges allenast för begränsad tid och kan återkallas, när den myndighet, som meddelat tillståndet, finner sådant erforderligt. Har tillstånd meddelats av annan myndighet kan detsamma dessutom återkallas av departementet, som även kan fastställa ändrade villkor för fortsatt drift av linjen.

Även sådan mot ersättning bedriven transport av personer eller gods med motorfordon, som icke är att hänföra till linjetrafik *(»uten rute»)*, har genom lagändringar av 1930 och 1933 kommit att underkastas tämligen vittgående bestämmelser. För dylik trafik, vartill även är att hänföra vanlig droskkörning, äger vederbörande regeringsdepartement meddela reglerande bestämmelser, ävensom fastställa taxor, pålägga avgifter och föreskriva villkor. Departementet kan även helt eller delvis förbjuda dylik trafik å bestämda vägsträckor eller å vissa områden.

I städerna kan »bystyret» föreskriva, att den, som mot ersättning vill ombesörja befordran av personer eller gods med motorfordon, som stationeras i staden, skall hava tillstånd därtill av polismyndighet, även om körningen icke faller under »lov om politivesnet» av den 26 maj 1866 med »tilleggslover».

Beslut av denna art skola genast inberättas till departementet, som kan kräva de ändringar det finner erforderliga.

Järnvägarnas trafikarbete och inkomster.

På omfattningen av det av järnvägarna bedrivna trafikarbetet liksom av den ekonomiska avkastningen av detsamma synes motortrafikens utveckling hava övat en påtaglig inverkan.

Tab. 41. Norska järnvägarnas trafikarbete och inkomster under vissa av åren 1913—1932.

Driftstermin	Trafikerad linjelängd, km	Persontrafik			Godstrafik			Driftsöverskott		
		Personkm		Inkomst per personkm, N. öre	Tonkm		Inkomst per tonkm, N. öre	1 000 N. kr.	Per linjekm, N. kr.	I % av i järnvägarna nedlagt kapital
		1 000	per linjekm, 1 000		1 000	per linjekm, 1 000				
1913—1914...	3 142	482 270	153	3·0	419 311	133	4·3	5 664	1 803	1·72
1920—1921...	3 299	741 309	225	6·9	432 813	146	13·1	— 18 762	— 5 687	— 4·02
1925—1926...	3 605	586 190	163	7·0	610 780	169	8·7	4 184	1 160	0·61
1927—1928...	3 780	524 070	139	5·8	590 038	156	7·4	— 864	— 229	— 0·10
1928—1929...	3 844	501 551	130	5·9	647 635	168	6·6	1 676	436	0·20
1929—1930...	3 844	519 571	135	5·8	716 361	186	5·9	— 791	— 206	— 0·09
1930—1931...	3 870	531 523	137	5·6	549 612	142	6·6	— 6 114	— 1 580	— 0·69
1931—1932...	3 874	516 958	133	4·8	455 094	117	7·4	— 10 801	— 2 788	— 1·21

Av järnvägarna vidtagna åtgärder för mötande av bilkonkurrensen.

Den genom biltrafiken övade konkurrensen hava järnvägarna under senare år sökt möta såväl genom förbättringar av sin egen trafikrörelse som genom ändringar i befordringsvillkoren i förening med taxenedsättningar. Bland åtgärder, vidtagna i sistnämnda syfte under senare år, må nämnas följande.

Den förutvarande indelningen av *fraktstyckegods* i tre klasser med hänsyn till godsets *värde* ersattes år 1927 av en på godsets *vikt* grundad indelning, enligt vilken den ena godsklassen omfattade försändelser med en *vikt* av intill 500 kg och den andra försändelser av minst 500 kg vikt. (En del godsslag som t. ex. vissa matvaror, råvaror, gödning samt vissa avfallsvaror expedieras dock som styckegods enligt taxa 3 oavsett vikten.) Huvudsyftet med denna förändring var dels att uppnå förenkling och besparing och dels att ge järnvägarna en starkare ställning i konkurrensen.

I samband med en jämväl år 1927 företagen nedsättning av vissa *vagnslastgodstariffer* infördes försöksvis rätt att sända vissa fisksorter mot en bestämd fraktsumma per standardmått, oavsett transportavståndet. Frakten för dylika försändelser varierade efter försändelsens vikt mellan 0·60 till 1·50 N. kronor.

Under perioden 1928—1929[1] utvidgade statsbanorna standardfraktsystemet

[1] De norska statsbanornas driftsår räknas (sedan år 1909) från och med den 1 juli. (Från 1900 till 1909 gick räkenskapsåret från den 1 april till den 31 mars.)

till ytterligare ett par varuslag. Ifråga om vagnslastgods medgåvos betydliga fraktnedsättningar för ett antal industri- och jordbruksprodukter. Såsom villkor för åtnjutande av desamma uppställdes därvid emellertid i regel ett minsta transportkvantum, en bestämd transportväg, fulla vagnslaster eller dylikt. Även de enskilda järnvägarna företogo väsentliga nedsättningar i godsfrakterna samt följde statsbanornas exempel ifråga om befordring av vissa varor i normalförpackningar.

Under perioden 1929—1930 fortsatte statsbanorna med en del ytterligare fraktgodsnedsättningar och standardfrakter. För att förmå mera betydande trafikkunder att anlita järnväg för styckegodsförsändelser avslöto statsbanorna överenskommelse med åtskilliga av dessa om specialtaxor och fraktrabatt i förening med användning av frankeringsmaskiner.

Från den 1 juli 1931 infördes pakettaxor och nya, betydligt nedsatta taxor för ilgods och fraktstyckegods samt i viss utsträckning även för vagnslastgods. Samtidigt genomfördes emellertid även inom vissa vagnslastklasser en förhöjning av taxorna i förening med tillkännagivande, att tidigare gällande lägre taxor skulle komma att användas i sådana fall, då trafikanten avgåve en skriftlig förbindelse att under ett år från dess undertecknande med vissa undantag använda järnväg för alla sina godsförsändelser till eller från områden, som hade järnvägsförbindelse. Bestämmelsen ifråga mötte till en början någon opposition men lär sedermera hava godtagits av samtliga större trafikanter.

Med giltighet från den 1 oktober 1933 hava dessutom särskilda »Konkurransetakster» för styckegodssändningar på minst 2 000 kg på avstånd av 1—200 (300) km införts.

Grundtanken i dessa konkurrenstaxor är, att varor, som eljest hänföras till klasserna 3, 4 och 5 för 5-tons vagnslaster, också skola kunna taxeras efter dessa klasser när minst 2 000 kg därav befordras som styckegods. Äro varorna hänförliga till lägre tariffer, taxeras de efter klass 5.

Automobiltrafik bedriven av järnvägar.

Till komplettering av sitt eget transportarbete hava de norska statsjärnvägarna sedan åtskilliga år använt automobiler, dels stationerade i Oslo, vilka användas för godsbefordran, dels ock insatta i linjetrafik för befordran såväl av personer som gods. För den i Oslo bedrivna trafiken disponerades under driftsåret 1931—1932 37 bilar, vilkas driftsinkomster och utgifter balanserade på cirka 380 000 N. kronor. Övriga av järnvägarna drivna billinjer hade en sammanlagd linjelängd den 30 juni 1932 av omkring 380 km; deras sammanlagda inkomster utgjorde omkring 570 000 N. kronor.

På senare tid hava statsbanorna i stor utsträckning anordnat godssamtrafik med de flesta av landets största privata och kommunala automobillinjer, på grund varav direkt expedition av ilgods och fraktgods kan försiggå mellan järnvägsstationer och omnibuslinjernas hållplatser. Över 40 automo-

billinjetrafikföretag hava på grund härav (intill oktober 1933) anordnat godssamtrafik med järnvägarna, och antalet dylika linjer växer alltjämt.

Kommitté för undersökning av det norska järnvägsnätet.

Under år 1932 har med anledning av de stora underskott, som de norska statsbanorna under senare år uppvisat, en kommitté tillsatts med en vidsträckt befogenhet att undersöka hela det norska järnvägsväsendet.

Av kommittén har hittills (oktober 1933) avgivits en »Innstilling I» av den 9 februari 1933, som behandlar statsbanornas högre administration. Den förnämsta ändring, kommittén i detta avseende föreslår, är att fyra i statsbanornas »Hovedstyre» befintliga fackdirektörer skola slopas och att cheferna för ett antal specialkontor — sammanlagt 11 — skola ställas direkt under generaldirektören. Någon besparing ifråga om utgifter väntas förslaget knappast komma att medföra.

Danmark.

Förutsättningarna för en snabb uppblomstring av automobiltrafiken hava i Danmark i stort sett varit gynnsammare än i övriga nordiska länder med hänsyn till de särskilda geografiska förhållanden, som kännetecknа detta lands natur, såsom en jämn och för biltrafik lätt framkomlig terräng, ett rikt utvecklat vägnät och jämförelsevis korta avstånd.

Tab. 42. Antalet automobiler och motorcyklar i Danmark nedannämnda år.

År	Automobiler, antal	Omnibusar, antal	Lastaut.-biler, antal
1921 1/10	22 260	1 946[1]	4 679
1927	75 594	920	15 548
1931 30/9	120 338	1 247[2]	33 851
1932	117 321	1 146[2]	32 695

Den i Danmark gällande lagstiftningen angående yrkesmässig automobiltrafik innefattas huvudsakligen i »Lov den 4 juli 1927 om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer».

Nämnda lag är, såsom dess titel antyder, tillämplig icke allenast på personutan även på godstrafik, dock ifråga om den senare allenast där densamma bedrives i linjetrafik (»Kørsel i Rute mellem forud bestemte Endepunkter»).

Den persontrafik, å vilken lagen är tillämplig, benämnes »Omnibuskørsel», varmed i densamma förstås körning med motorfordon, som är avsett att mot vederlag användas eller eljest faktiskt användes för att samtidigt be-

[1] Inberäknat droskor.
[2] Inberäknat i linjetrafik använda personautomobiler.

fordra »flere af hinanden uafhængige Personer» och detta oavsett huruvida fordonet benämnes omnibus, diligens (»Kapervogne»), turistbil eller annat. Däremot är vanlig lokal drosktrafik icke att hänföra under lagens bestämmelser.

Omnibustrafik (detta ord användes nedan uti den i den danska lagen förekommande betydelsen) får icke bedrivas utan särskilt skriftligt tillstånd. Sådant tillstånd kan, såvitt fråga är om lokal trafik inom stads område eller på mindre vägar (»Biveje») inom landskommunerna, meddelas av vederbörande kommunalmyndighet men skall i övriga fall, med undantag allenast för vad nedan angives, beviljas av vederbörande amtsråd (en kommunal representation för amten i huvudsak motsvarande de svenska landstingen), dock med iakttagande att, där trafiken helt eller delvis äger rum å allmän väg eller allmän gata, tillstånd kan av amtsråd meddelas allenast med samtycke av vederbörande kommunalmyndighet. Kan i sådana fall, då tillstånd av flera kommunala styrelser erfordras, enighet mellan dessa icke uppnås, avgöres ärendet av ministern för offentliga arbeten. Ifråga om trafik på enskilda vägar kräves dessutom vederbörande vägägares samtycke. I sådana fall, då det ankommer på kommunala myndigheter eller amtsråd att meddela trafiktillstånd, åligger det dessa att genom en särskild redogörelse, som bland annat skall upptaga de villkor, som äro avsedda att gälla för tillståndet, underställa ärendet ministern för offentliga arbeten. Denne äger föranstalta undersökning, huruvida den trafik, varom fråga är, kan komma att menligt inverka på redan befintliga järnvägars, postomnibuslinjers eller koncessionerade spårvägars trafik. Om detta befinnes icke vara förhållandet, anses ärendet avgjort genom den kommunala myndighetens beslut; i annat fall skall ärendet tillika med av ministeriet inhämtade upplysningar på nytt behandlas av vederbörande kommunalmyndighet. Om denna därvid med minst $^3/_4$ av avgivna röster fasthåller vid sitt beslut, blir detta gällande; i annat fall avgöres ärendet av ministern.

För de automobillinjer, som äro avsedda för postbefordran, gälla beträffande tillståndsgivningen i viss mån andra bestämmelser; tillstånd till sådan trafik medgives av ministern för offentliga arbeten utan att vederbörande kommunalmyndighets samtycke behöver inhämtas. Trafik av sistnämnda slag är emellertid såväl beträffande avgifter som beträffande övriga villkor underkastad samma bestämmelser som ifråga om annan omnibustrafik föreskrivits i samband med beviljandet av vederbörande kommunalmyndighets tillstånd. Dylika bestämmelser pläga innebära skyldighet att följa i vederbörlig ordning fastställda taxor ävensom att iakttaga en viss maximigräns ifråga om passagerarnas antal.

I samband med ikraftträdandet av 1927 års lag (vilket skedde den 1 juli nämnda år) ansågos förut givna trafiktillstånd böra underkastas en allmän och systematisk prövning med hänsyn såväl till lokala som samtrafiksintressen. För detta ändamål inrättades en särskild institution (»Udvalg»),

Tab. 43. Järnvägarnas i Danmark utsträckning och trafik under jämförelse med personautomobillinjenätet under vissa år.

	1921—1922	1926—1927	1930—1931	1931—1932	1932
Järnvägsnätet, km.					
Statsbanor.....	2 396	2 445	2 509	2 509	—
Enskilda.....	2 578	2 681	2 780	2 780	—
Summa	4 974	5 126	5 289	5 289	—
Personkm (1 000).					
Statsbanor.....	1 051 944	1 084 785	1 158 897	1 157 521	—
Enskilda.....	206 086	212 817	207 173	193 940	—
Summa	1 258 030	1 297 602	1 366 070	1 351 461	—
Godstonkm (1 000).					
Statsbanor.....	581 273	564 053	624 593	583 460	—
Enskilda.....	67 776	68 627	71 650	63 178	—
Summa	649 049	632 680	696 243	646 638	—
Järnvägarnas nettovinst (1 000 kr.).					
Statsbanor.....	— 62 437	— 22 390	— 31 677	— 35 207	—
Enskilda.....	2 050	— 224	— 197	— 1 072	—
Summa	— 60 387	— 22 614	— 31 874	— 36 279	—
Personomnibusnätet.					
Antal linjer.....	—	715 [2]	714 [1]	—	741
Antal vagnar.....	—	795 [2]	984 [1]	—	1 088
Linjernas sammanlagda längd.....	—	19 420 [2]	16 428 [1]	—	18 882

som emellertid hade att fungera allenast under två år från lagens ikraftträdande. »Udvalget», som hade att biträda ministern vid omförmälda omprövning av trafiktillstånden ävensom övriga på ministern ankommande ärenden angående rätt till trafiktillstånd, bestod av en av ministern utnämnd ordförande ävensom tio av honom, tillika med suppleanter, utsedda medlemmar. Vid »udvalgets» tillsättande ägde generaldirektörerna för statens järnvägar och postverket ingiva förslag angående vardera en medlem och en suppleant, samt representationer för enskilda järnvägar, amt eller kommuner förslag ifråga om återstående åtta medlemmar jämte suppleanter.

Efter det amtsråden inom tre månader från lagens ikraftträdande till »udvalget» överlämnat samtliga tidigare meddelade tillstånd till linjetrafik, ankom det på »udvalget» att efter erforderlig utredning, däribland även förhandling med vederbörande amtsråd, till ministern avgiva yttrande angående samtliga då befintliga omnibuslinjer.

Omförmälda »udvalg» har till ministern ingivit förslag om åtskilliga ändringar i de då bestående omnibuslinjerna. Sådana ändringar skulle enligt

[1] Den 15/4 1931.
[2] År 1926.

lagens bestämmelser föreläggas vederbörande amtsråd, som emellertid med $^{3}/_{4}$ av i rådet avgivna röster kunde begära, att linjen måtte uppehållas på samma sätt som tidigare, vilket också i stor utsträckning blivit fallet. Resultatet av »udvalgets» arbete för åstadkommande av begränsning av konkurrensen mellan järnvägar och bilar har därför icke blivit av särskilt stor betydelse.

Tab. 44. Fördelning av personomnibuslinjer i Danmark med hänsyn till längd.

	—10 km	10—20 km	20—30 km	30—40 km	40—50 km	50— km	Summa
1926	106	223	215	86	38	47	715
1931	113	219	198	91	42	51	714
1932 $^{15}/_{4}$	105	199	211	106	52	68	741

Utvecklingen av järnvägarnas trafik under inflytandet av förenämnda bestämmelser framgår i huvudsak av den å sid. 75 intagna tabellen.

Större betydelse än de bestämmelser, som innehållas i 1927 års lagstiftning, torde för reglerande av konkurrensen mellan järnvägs- och omnibustrafik ifråga om persontrafiken de åtgärder hava haft, som av järnvägarna under senare år i detta syfte vidtagits. Man har för nyssnämnda ändamål fullföljt en plan att i erforderlig utsträckning förvärva sådana omnibuslinjer, vilkas trafikerande ansetts kunna innebära konkurrens av mer avsevärd betydelse.

Det på grundval härav under år 1932 påbörjade förvärvet av enskilda omnibuslinjer har för statsbanorna inom kort lett till övertagande av 33 dylika linjer till en sammanlagd linjesträckning av omkring 1 300 km; ytterligare hava statsbanorna träffat överenskommelser om köp av 14 linjer till en sammanlagd längd av 480 km, att övertagas när koncessionsförhållandena äro ordnade. Sammanlagt omfattar alltså statsbanornas förvärv omkring 1 780 omnibuslinjekm; och därmed har redan större delen av det uppgjorda programmet för linjers förvärvande, vilket åsyftade en sammanlagd linjesträcka av omkring 2 700 km, förverkligats. Ytterligare hava statsbanorna sökt koncession på 15 omnibuslinjer. Det antal ytterligare linjer, som enligt den uppgjorda planen statsbanorna därutöver ämnade förvärva, uppgick till 15.

Den ersättning, som i samband med omnibuslinjernas överlåtande till statsbanorna utgått till förutvarande ägare, har icke innefattat någon gottgörelse för det affärsvärde, trafikrättigheten såsom sådan representerat (good-will), då nämligen nämnda affärsvärde ansetts hava sin grund huvudsakligen i det trafikmonopol, som genom samhällets åtgärder tillerkänts trafikutövaren. Däremot hava statsbanorna städse under iakttagande av normal avskrivning erlagt ersättning för sådan vagnmaterial och sådana reella värden (garage m. m.), som vid omnibuslinjens övergång till statsbanorna övertagits av

dessa. Den i företaget anställda personalen har i samband härmed i regel bibehållits i anställning, dock allenast mot personliga kontrakt, som icke medfört sådan fast anställning, som tillkommer den egentliga statsbanepersonalen.

Från den trafikerande allmänhetens synpunkt har det förhållandet att en omnibuslinje på angivet sätt övergår i statens järnvägars ägo, inneburit en knappast märkbar ändring av förutvarande förhållanden. Av statsbanorna har nämligen alltid vikt lagts vid att det sätt, på vilket trafikutövaren såsom privat företagare betjänat allmänheten, skall, sedan företaget övergått i statsbanornas ägo, förändras så litet som möjligt, så att de förmåner, som i regel stått allmänheten till buds genom budsändningar eller andra uppdrag med omnibusföraren, icke minskas till följd av omnibuslinjes förstatligande.

För statsbanornas del har resultatet av det sålunda genomförda programmet varit tillfredsställande. Icke allenast anses från järnvägsmannahåll udden av omnibustrafikens konkurrens därigenom hava i huvudsak brutits; även resultatet av den rörelse, som med omnibuslinjerna övertagits av statsbanorna, har visat sig ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande och medgivit en skälig avkastning av det för ändamålet disponerade kapitalet. Jämväl i övrigt hava erfarenheterna av systemet från statsbanornas sida sett varit goda; någon ändring av förutvarande ägares nit och intresse vid ombesörjandet av driften har icke, såsom man möjligen kunnat befara, förmärkts. Från statsbanornas sida väntar man sig att, i den mån som omnibuslinjenätet utvidgas, kunna uppnå icke obetydliga besparingar i järnvägarnas driftkostnader genom att låta de sämst utnyttjade tågförbindelserna ersättas med omnibusförbindelser.

Vad administrationen av det i statsbanornas ägo på angivet sätt överförda omnibusnätet beträffar har det visat sig, att densamma i det väsentliga kunnat ombesörjas av statsbanornas förutvarande personal, som omhändertagit densamma vid sidan av förutvarande arbetsuppgifter.

Finland.

Järnvägsnätets omfattning och fördelning.

Av det finska järnvägsnätet omfattade statsjärnvägarna vid slutet av år 1932 5 101 km mot 5 019 km år 1931 samt de enskilda järnvägarna under båda åren 255 km. Statsjärnvägarna trafikera emellertid utom egna bandelar åtskilliga bibanor, vilka tillhöra andra statsinrättningar,[1] kommuner och enskilda, ävensom i samtrafik linjerna svenska gränsen—Haparanda och ryska gränsen—Valkeassari. Hela den av statsjärnvägarna trafikerade ban-

[1] Forststyrelsen, försvarsväsendet och statens industriella inrättningar.

längden uppgick därför i slutet av år 1932 till 5 224 km mot 5 136 km[1] året förut.

De finska statsjärnvägarna förvaltas av järnvägsstyrelsen, som sorterar under statsrådet.

Järnvägsnätets utveckling under senare decennier framgår av följande sammanställning, vari tillika banlängden i förhållande till arealen (Ladoga icke inberäknad) och folkmängden angives *(tab. 45 a)*.

År	Finska järnvägar						
	Banlängden vid årets slut			På 100 kvkm		På 10 000 invånare	
	Statsbanor, km	Enskilda banor, km	Summa km	Inalles, km	Därav statsbanor, km	Inalles, km	Därav statsbanor, km
1900	2 615[2]	281	2 896	0·79	0,72	10·68	9·64
1910	3 321[2]	307	3 628	0·99	0·91	11·65	10·66
1920	3 987[3]	296	4 283	1·16	1·08	12·73	11·85
1928	4 936[3]	266	5 202	1·37	1·30	14·37	13·64
1929	5 038[3]	260	5 298	1·39	1·33	14·55	13·83
1930	5 126[3]	255	5 381	1·42	1·35	14·67	13·98
1931	5 134[3]	255	5 389	1·42	1·35	14·58	13·89
1932	5 223[3]	255	5 478	1·44	1·37	14·69	14·01

Till jämförelse anföras motsvarande siffror ifråga om de svenska järnvägarna *(tab. 45 b)*.

År	Svenska järnvägarna			
	På 100 kvkm		På 10 000 invånare	
	Inalles, km	Därav statsbanor, km	Inalles, km	Därav statsbanor, km
1900	2·48	0·86	21·7	7·5
1910	3·08	0·98	25·0	8·0
1920	3·37	1·23	25·6	9·3
1928	3·72	1·44	27·4	10·6
1929	3·72	1·44	27·4	10·6
1930	3·74	1·48	27·4	10·8
1931	3·73	1·50	27·2	11·0
1932	3·73	1·53	27·1	11·1

Automobiltrafikens utveckling.

Antalet automobiler, som år 1922 icke var större än 1 754, steg under följande år snabbt och nådde med år 1929 upp till 35 030 fördelade på

[1] Minskningen i förhållande till den i järnvägsstatistiken för år 1931 angivna banlängden, 5 180 km, föranleddes därav, att det vid en närmare granskning visat sig, att en betydande del av den i sistnämnda siffra inberäknade främmande banlängden utgjorts av sidospår.

[2] Bandelen ryska gränsen—Leningrad frånräknad.

[3] Bandelarna svenska gränsen—Haparanda och ryska gränsen—Valkeasaari (Bjeloostrov) frånräknade.

23 592 personautomobiler, 10 343 lastautomobiler och 1 095 omnibusar. Under år 1930 liksom under åren 1931 och 1932 sjönk däremot automobilbeståndet *(tab. 46)*.

År	Person-automobiler	Lastauto-mobiler	Omnibusar	Summa
1922	1 131	623	—	1 754
1923	2 336	1 096	144	3 376
1924	4 200	1 955	523	6 678
1925	7 641	2 945	1 335	11 921
1926	11 813	4 120	1 297	17 230
1927	16 905	6 185	1 286	24 376
1928	22 079	8 846	1 265	32 190
1929	23 592	10 343	1 095	35 030
1930	22 888	10 724	1 169	34 781
1931	22 064	10 653	1 242	33 959
1932	19 857	9 711	1 275	30 843

I stora drag sammanfaller, såsom av det föregående framgår, utvecklingen av automobilbeståndet i Finland med motsvarande utveckling i Sverige. Från ett jämförelsevis ringa automobilbestånd i början av 1920-talet sker under några få år en hastig utveckling, genom vilken automobilbeståndet år 1929 bringas upp till ett antal, som överstiger det dåvarande behovet, i det att under följande år en nedgång såväl i person- som lastautomobilernas antal vidtager, under det att antalet omnibusar förblir i det närmaste konstant.

Yrkesmässig automobiltrafik.

Rätten till yrkesmässig automobiltrafik regleras i Finland huvudsakligen av en förordning om trafik med motorfordon av år 1929, vilken emellertid år 1931 undergått vissa ändringar. I nämnda författning skiljes mellan, å ena sidan, *linje-* och, å andra sidan, *lokaltrafik*. Någon motsvarighet till den i svensk rätt förekommande länstrafiken finnes sålunda icke, och även rätten till lokaltrafik innebär, såsom av det följande framgår, en mindre vidsträckt rätt för vederbörande trafikutövare än exempelvis rättighet till stadstrafik enligt den svenska motorfordonsförordningen.

Linjetrafik.

För rätt till yrkesmässig person- eller godstrafik mellan skilda orter fordras offentlig myndighets trafiktillstånd. Sådant tillstånd meddelas, om trafiken är avsedd att utövas inom ett enda läns område och linjen icke är längre än 30 km, av landshövding men i övriga fall av ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbeten. Ansökning skall göras skriftligen och åtföljas bland annat av förslag till trafiktaxa. Över ansökningen skola yttranden avgivas av vederbörande myndigheter ävensom av Linjeautomobiltrafikanternas förbund.

Förutsättning för erhållande av trafiktillstånd är, att den ifrågasatta trafiken befinnes vara behövlig och trafikplanen ändamålsenlig samt sökanden pålitlig och skickad att behörigen handhava trafiken. Trafiktillstånd kan enligt förordningen beviljas för högst fem år i sänder; hittills (1933) ha även tillstånden så gott som undantagslöst meddelats för nämnda tid. Under de två senaste åren har dock ifråga om linjer, som konkurrera med järnvägarna, kommunikationsministeriet i allmänhet inskränkt koncessionstiden till tre år. I samband med att trafiktillstånd beviljas har koncessionsmyndighet jämväl att fastställa trafikavgifter, de i trafiken använda fordonens största tillåtna bruttovikt och antal, de villkor, som anses påkallade för trafikens ordnande och i trafiksäkerhetens intresse, ävensom vilken ort, som skall anses såsom hemort för trafiken.

Är linjen längre än 30 km, åligger det den, som erhållit tillståndet, att, innan han börjar trafikera linjen, insända förslag till tidtabell till Linjeautomobiltrafikanternas förbund, som, efter överläggning, om så erfordras, med järnvägsstyrelsen samt post- och telegrafstyrelsen, snarast möjligt översänder förslaget jämte eget utlåtande till polismyndigheten å trafikens hemort för prövning och slutligt fastställande. I huvudsakligen samma ordning fastställes av polismyndigheten för varje år ny tidtabell.

Beviljat trafiktillstånd ävensom, ifråga om linje av högst 30 km längd, förslag till tidtabell skola företes för polismyndigheten å trafikens hemort, på vilken myndighet det ankommer att före trafikens påbörjande fastställa tidtabell och kontrollera, att de fordon, som skola insättas i trafik, ävensom förarna därå uppfylla fastställda förutsättningar därför.

Trafiktillstånd för linjetrafik är gällande för trafik endast mellan de orter, som i trafiktillståndet nämnas, och berättigar icke till lokaltrafik å dessa orter. Polismyndighet kan dock i undantagsfall, när motorfordon förhyrts för viss färd, meddela skriftligt tillstånd till företagande av sådan färd utom motorfordonens egentliga linje.

Omnibustrafikens utveckling under jämförelse med vissa uppgifter om järnvägarnas persontrafik.

Om också omnibustrafiken i Finland i absoluta tal räknat icke nått samma omfattning som i Sverige, har dock denna trafik, som vid början av år 1932 omfattade omkring 50 000 km linjelängd och cirka 1 500 omnibusar, kommit att intaga en relativt sett lika betydande ställning som i Sverige. Till den snabba utvecklingen har otvivelaktigt bidragit att järnvägsnätet i Finland varit relativt glest, ett förhållande, som å andra sidan också medfört, att automobiltrafikens utveckling kunnat ske utan att i lika hög grad som exempelvis i Sverige och Danmark inkräkta på de förut bestående järnvägarnas existensmöjligheter. Vissa uppgifter om å järnvägsnätet förekommande persontrafik äro nedan sammanställda *(tab. 47)*.

År	Statens järnvägar		Enskilda järnvägar		Inkomst av persontrafik			
	Persontrafik		Persontrafik		Statliga		Enskilda	
	Person-km, 1 000-tal	Resornas medel-längd, km	Person-km, 1 000-tal	Resornas medel-längd, km	1 000 Fm.	%	1 000 Fm.	%
1914.....	735 000	37·7	13 000	19·8	24 600	41·9	600	28·6
1920.....	775 000	44·2	14 000	18·7	135 700	35·9	3 200	22·8
1928.....	1 085 000	45·2	13 000	15·6	283 700	31·8	4 400	15·8
1929.....	1 094 000	46·1	12 000	14·8	285 800	32·5	3 900	15·8
1930.....	1 035 000	47·0	10 000	14·5	263 000	33·3	3 200	16·6
1931.....	901 000	45·9	9 000	13·6	222 800	32·1	2 900	17·0

Påfallande är vilken stor roll resor på korta avstånd alltjämt spela i järnvägarnas persontrafik. Sålunda uppgick år 1931 antalet resor på statsjärnvägarna på avstånd av högst 40 km längd sammanlagt till icke mindre än 78 % av resornas hela antal, medan resorna på 41—100 km utgjorde 11 %, på 181—200 km 6 % samt på större avstånd endast omkring 5 %.

Lokaltrafik.

För rätt att å viss ort utöva yrkesmässig person- eller godstrafik med motorfordon erfordras tillstånd på landet av landshövdingen och i stad eller köping, som utgör egen kommun, av polismyndighet. Tillstånd till omnibustrafik i stad meddelas dock av magistrat eller ordningsrätt. I ansökningen skall uppgivas bland annat trafikens beskaffenhet samt, där fråga är om omnibustrafik, den plan enligt vilken trafiken skall bedrivas.

Om sökanden anses pålitlig och, där fråga är om omnibustrafik, denna befinnes behövlig, trafikplanen ändamålsenlig och sökanden skickad att behörigen handhava trafiken (förordn. 19 VII. 29), kan trafiktillstånd meddelas för högst fem år i sänder. I samband härmed fastställes tillika största tillåtna bruttovikten hos de motorfordon, som skola användas i trafiken, ävensom deras antal samt de villkor, som för trafikens ordnande och i trafiksäkerhetens intresse anses påkallade.

Beträffande omnibustrafik i stad åligger det magistrat att före trafikens öppnande fastställa tidtabell för densamma och sedermera övervaka, att denna iakttages.

Tillstånd till lokaltrafik är gällande endast på den ort, där det beviljats, och, ifråga om omnibustrafik, å den i trafiktillståndet nämnda linjen. Trafikutövaren är likväl berättigad att tillfälligt befordra passagerare och gods till annan ort och tillbaka, dock utan rätt för honom att å sagda ort bedriva lokaltrafik, med mindre vederbörligt tillstånd därtill utverkats.

Angående omfattning av det av den yrkesmässiga automobiltrafiken i Finland utförda trafikarbetet synas lika litet som i Sverige några direkta statistiska uppgifter vara tillgängliga, utan är man hänvisad till de slutsatser, som i detta avseende eventuellt kunna dragas av den beträffande andra

trafikmedel upprättade statistiken. Såvitt särskilt godstrafiken angår synas följande siffror vara av intresse.

Tab. 48. Vissa uppgifter om järnvägarnas i Finland godstrafik åren 1914, 1920 samt 1928—1931.

År	Järnvägar							
	Statliga		Enskilda		Inkomst av godstrafik			
	Godstrafik		Godstrafik		Statliga		Enskilda	
	1 000 ton	1 000 tonkm	1 000 ton	1 000 tonkm	1 000 Fm.	%	1 000 Fm.	%
1914.....	4 419	684 800	796	23 300	32 700	55·9	1 400	64·2
1920.....	5 405	931 700	1 085	21 000	225 200	59·5	10 300	74·7
1928.....	11 479	1 837 300	1 466	37 600	571 300	64·1	22 700	81·7
1929.....	10 707	1 804 300	1 436	32 900	558 900	63·6	30 300	81·3
1930.....	9 574	1 592 300	963	25 700	494 200	62·6	15 300	80·2
1931.....	8 522	1 444 100	1 030	23 400	450 100	64·9	13 300	79·2

Betänkande angående automobiltrafiken i Finland.

Genom vederbörandes välvilliga tillmötesgående har trafikutredningen beretts tillfälle att taga del av ett av professorn vid tekniska högskolan i Helsingfors Arvo J. Lönnroth på offentligt uppdrag utarbetat betänkande och förslag angående automobiltrafikens ordnande i Finland.

På grund av det intresse, detsamma erbjuder, har en redogörelse för huvuddragen därav ansetts böra i detta sammanhang lämnas.

Persontrafiken.

Persontrafiken å landsvägarna består, framhålles det i betänkandet, praktiskt taget endast av automobiltrafik. Då nämligen trafiken med hästfordon enligt trafikräkning år 1930 är 17·3 % (omkring 20 %), kan *persontrafiken* med hästfordon icke skattas till mer än 5 % av hela trafiken å landsvägarna och kan därför lämnas åsido.

Förutom av privatbilar trafikeras landsvägarna av bilar i yrkesmässig trafik, som, såvitt persontrafiken angår, omfatta följande grupper, nämligen

1) omnibustrafik,
2) linjebiltrafik,
3) yrkesmässig lokaltrafik.

Av dessa är omnibustrafiken den viktigaste och har utvidgat sitt nät till allt större omfattning och betydelse. Omnibusarna beräknades år 1932 hava kört 400 milj. personkm. Samma år var antalet personkm på statens järnvägar 828 milj.

Omnibuslinjerna i Finland äro till övervägande del inriktade på lokaltrafik, under det att fjärr- eller transitotrafiken är ringa, på grund varav omnibustrafiken beträffande båda sistnämnda slag av trafik tills vidare

icke avsevärt konkurrerar med järnvägarna. Å andra sidan erhålla järnvägarna ofta ett tillskott till sin trafik genom att busslinjer sammanlöpa till järnvägarnas slutpunkter. De från städerna utgående omnibuslinjerna hava i medeltal en längd av omkring 80—90 km och kunna, där de komma i närheten av järnvägarna, medföra konkurrens med dessa. De delar av landet, där omnibuslinjerna äro framdragna jämsides med järnvägarna, äro emellertid icke talrika. Medellängden av de bansträckor, vilka kunna anses utsatta för konkurrens av linjetrafik, har beräknats till 54 km, men sträckor, som äro utsatta för dylik konkurrens på ett avstånd av över 100 km, förekomma.

Linjebiltrafiken.

Linjebiltrafiken, som ombesörjes med vanliga personbilar för sju personer, uppkom före omnibustrafiken och har, sedan denna fått större omfattning, alltmer minskat i betydelse. Om denna trafik gäller huvudsakligen detsamma som om omnibustrafiken.

Yrkesmässig lokaltrafik.

Den yrkesmässiga lokaltrafiken på landsorten för personbefordran ombesörjer i stor skala även transport av passagerare från och till järnvägsstationerna och blir därigenom till stor nytta för järnvägarna.

Automobiltrafikens inverkan på järnvägarnas persontrafik.

Vid bedömande av frågan om den utsträckning, i vilken automobiltrafiken konkurrerar med järnvägarna, måste tagas i betraktande, att ett och samma omdöme icke kan gälla beträffande hela automobiltrafiken, utan är det tvärtom nödvändigt att ur konkurrenssynpunkt skilja mellan huvudsakligen tre olika slag av automobiltrafik, nämligen

1) trafik i sådana trakter, som äro dåligt försedda med järnvägskommunikationer. Å dylika orter är automobiltrafiken av stor betydelse och bör tillåtas utveckla sig under så gynnsamma villkor som möjligt;

2) trafik som bedrives parallellt eller i närheten av järnvägar, som utföra ett samhälleligt arbete och som i huvudsak kunna erbjuda samma förmåner som automobiltrafiken. En sådan genom dylik trafik uppkommen konkurrens bör ur samhällsekonomisk synpunkt i det allmännas och statens intresse förhindras;

3) trafik, som framgår i trakter, där järnväg visserligen förut finnes, men där automobiltrafiken, till exempel på grund av att den förkortar resvägen, erbjuder förmåner som järnvägstrafiken icke kan lämna. Även i dylika fall bör automobiltrafiken befrämjas.

Vad persontrafiken å järnvägarna angår, sjönk antalet resor år 1925, vilket då tillskrevs det förhållandet, att automobiltrafiken börjat få en större

omfattning. Då minskningen i antalet personkm var betydligt mindre, ansåg man sig kunna konstatera, att det huvudsakligen var persontrafiken på korta avstånd, som övergått till automobilerna. Efter detta ökades antalet resor men i ännu högre grad antalet personkm under åren 1926—1928, varefter en ny nedgång i resornas antal inträdde, som var särskilt framträdande under år 1931. I medeltal har resornas längd intill år 1929 varit stigande, men efter samma år blivit allt kortare. Nedgången i antalet resor har efter år 1929 varit något mindre på korta avstånd än på långa. Då såsom ovan nämnts busstrafikens konkurrens i regel icke sträcker sig längre än 80—100 km, men det oaktat den långväga trafiken, på vilken automobiltrafiken över huvud taget icke alls inverkar, mest minskat under perioden 1929—1931, har man ansett sig kunna konstatera, att minskningen av järnvägarnas passageraretrafik år 1931 tydligt är en följd av kristiden och icke av automobilkonkurrensen. Att järnvägarna sålunda under senare år kunnat bevara persontrafiken på kortare avstånd och, om den jämföres med långdistanstrafiken, öka densamma, anses i betänkandet kunna bero på de åtgärder, som järnvägarna vidtagit i detta syfte. Dessa åtgärder hava huvudsakligen varit, att motorvagnar tagits i bruk, att hållplatser till större antal än tidigare inrättats, att bekvämare tågförbindelser anordnats, att användningen av tur- och returbiljetter utsträckts upp till 80 km avstånd m. m. Såsom bidragande orsaker till samma förhållande räknas även i betänkandet med de åtgärder, som av vederbörande ministerium vidtagits för förhindrande av konkurrens av automobiler med järnvägen. Än vidare kan hava inverkat att allmänheten på grund av kristiden funnit sig tvungen att använda det billigaste av de båda fortskaffningsmedlen, som är järnvägen.

Såsom en sammanfattning av automobiltrafikens inverkan på järnvägarnas persontrafik anföres i betänkandet,

1) att konkurrens i nämnda avseende alltjämt förefinnes,

2) att densamma är kraftigast på avstånd upp till omkring 80 km, men kännbar även på längre avstånd, samt

3) att konkurrensen icke har tilltagit under de senare åren. Däremot anses att konkurrensen sannolikt kommer att ökas efter kristidens övervinnande, om den icke förhindras.

Godstrafiken.

Vid en år 1930 företagen trafikräkning befanns vikten av den genom hästar befordrade godsmängden å vägarna utgöra omkring 12 % av hela landsvägstrafiken. Hästtrafiken är alltså ännu så pass betydande, att den bör tagas i betraktande vid fördelandet av vägkostnaderna. Ur konkurrenssynpunkt anses den däremot icke av betydelse för järnvägarna.

Lastbilbeståndet utgör i Finland, såsom av den inledningsvis anförda tabellen framgår, ungefär hälften av personbilbeståndet. Med avseende å vikt

utgjorde vid förenämnda trafikräkning lastbilarnas andel i landsvägstrafiken (med undantag av Uleåborgs län) 32·6 %, under det att den för personbefordran använda automobiltrafikens (personbilar och bussar) andel var 50 %.

Vid sagda trafikräkning konstaterades även, att lastbiltrafiken i närheten av bosättningscentra avtager snabbare än personbiltrafiken och att på grund härav lastbiltrafiken i allmänhet bedrives på kortare avstånd än personbiltrafiken. Emellertid finnes även en långväga lastbiltrafik, som huvudsakligen ombesörjes genom lätta lastbilar.

Den tunga lastbiltrafiken sträcker sig i större skala ungefär 30—40 km utanför städerna, men den lätta lastbiltrafiken lika långt som personbiltrafiken. Från trafikutövarnas sida framhålles, att det under vanliga förhållanden icke lönar sig att transportera till exempel mjölk, ved m. m. med tunga lastbilar längre sträckor än 30 km, under det att däremot befordran av styckegods med lätta automobiler anses kunna löna sig även å längre sträckor.

Vad angår den minskning i godstrafiken på järnvägarna, som under senare år ägt rum, framhålles i betänkandet, att densamma huvudsakligen måste tillskrivas kristiden och endast till någon del bilkonkurrensen. Huvudsakligen har denna minskning gått ut över trävarutransporterna, vilket anses bero uteslutande på kristiden.

Varken lastbilar i yrkesmässig eller i privat trafik anses således hittills hava nämnvärt konkurrerat med järnvägarna, då nämligen genom lastautomobiltrafiken huvudsakligen befordrats — förutom lantbruksprodukter — styckegods till sådana orter, dit transporter icke kunnat ske med järnvägarna och som icke heller tidigare, då transporterna skedde med hästfordon, voro av nämnvärd betydelse för järnvägarnas godstrafik.

Framdeles torde man dock kunna vänta större konkurrens mellan automobil- och järnvägstrafik, ehuru denna konkurrens i Finland, där järnvägarnas godstrafik huvudsakligen består av långväga masstransporter av gods, aldrig torde komma att bli av sådan betydelse som i länder där styckegodstrafiken varit järnvägarnas största och viktigaste godstrafik.

Förutom den med förenämnda slag av lastbilar bedrivna godstrafiken har i Finland även omnibustrafiken varit av viss betydelse, såvitt transporter av styckegods angår. Visserligen har detta slag av trafik ännu icke varit till större skada för järnvägarna, men det anses att denna konkurrens i framtiden kan bliva betydande. För underlättande av styckegodsbefordran med omnibusarna har föreslagits inrättandet av särskilda godsmottagningsstationer med uppgift att uppsamla och försända godset till andra stationer eller ombesörja utlämning därav till mottagaren. Genom dylika godsstationer kan godstrafiken med bussar liksom även med lastbilar, som begagna sig av desamma, bliva ganska betydelsefull och ödesdiger för järnvägarna, därest åtgärder för trafikens reglerande icke vidtagas.

Förslag till ordnandet av den yrkesmässiga automobiltrafiken.

Trafik mellan skilda orter.

Vad angår den mellan skilda orter bedrivna automobiltrafiken föreslås i betänkandet, att man, med övergivande av det nuvarande systemet, enligt vilket trafiklicens beviljas åt flera småföretagare — understundom åt flera sådana på samma linje — skall övergå till ett system av *medelstora bolag.*

Dylika bolag böra vara så pass stora och åt dem anvisade linjer fördelade i sådana grupper,

a) att bolagen kunna regelbundet utföra alla i tidtabellen fastställda turer, för vilket ändamål förutsättes, att bolagen äga tillräckligt stort bilbestånd jämte reservvagnar;

b) att bolagen, med stöd av ekonomiskt bärkraftiga linjer, kunna, utan att nämnvärt höja biljettprisen, trafikera även ekonomiskt svaga linjer, vilket är viktigt för landsbygdens och trafikens utveckling;

c) att bolagen kunna med hjälp av turer under dygnets mest inbringande tider även upprätthålla turer under mindre inbringande tider.

Dylika bolag böra däremot icke vara så stora

a) att det skulle vålla svårigheter för bolagets huvudledning att behärska och vara fullständigt förtrogen med sitt distrikt;

b) att förvaltningskostnaderna skulle bli allt för dryga. vilket skulle vara ägnat att i för hög grad fördyra biljettprisen.

I enlighet härmed föreslås att landet *för reglerande av den yrkesmässiga mellan skilda orter bedrivna automobiltrafiken indelas i 18 distrikt.*

Förslaget till distriktsindelning har skett med hänsyn till att varje distrikt skall motsvara den krets, inom vilken en å distriktets huvudort bedriven lokaltrafik lämpligen kan utsträckas. Koncession för bedrivande av yrkesmässig trafik borde i skilda distrikt beviljas åt olika bolag, dock att, om ett visst distrikt inneslöte en allt för omfattande trafik, detsamma kunde, från medelpunkten räknat, fördelas mellan flera företagare av bolagsform. Ur förvaltnings- och ekonomisk synpunkt anses bolaget hava lämpligaste storlek, då det använder 20—40 bussar.

Varje i distriktet verksamt biltrafikbolag skulle inom sitt område omhänderhava:

a) de linjer för yrkesmässig person- eller lastbiltrafik mellan olika orter inom distriktets gränser, vilka bolaget fått sig anvisade, även sådana som i längd understiga 30 km;

b) motsvarande slag av linjer mellan olika distrikt, därest och i den mån dessa överlåtits åt bolaget för trafikering;

c) sådan yrkesmässig person- och godstrafik å en viss ort, som särskilt ålägges bolaget att ombesörja.

Under yrkesmässig biltrafik skulle icke inbegripas regelbundna transporter av lantbruksprodukter, mjölk, mjölkprodukter m. m. eller av råmaterial eller produkter för handels- och industriföretags eller för föreningars räkning.

Kontrakt med bolagen skulle avslutas och licens för trafikens bedrivande, gällande för exempelvis 5 år i sänder, skulle beviljas av ministeriet för kommunikationer och allmänna arbeten, varvid på samma gång skulle fastställas

1) alla såväl person- som godslinjer, vilkas trafikerande skulle ombesörjas av bolaget,

2) tidtabeller,

3) taxor,

4) minimiantalet motor- och reservmotorfordon samt person- och godsvagnar,

5) instruktioner angående användning av reservvagnar,

6) motorvagnarnas bruttovikter,

7) ringarnas slag,

8) skyldighet att mot bestämd ersättning befordra post,

9) bestämmelser angående bokföring och regelbundna rapporter om den befordrade person- och godsmängden,

10) bestämmelser angående trafiksäkerhet och försäkringar,

11) bestämmelser av social art, varjämte

12) linjer, vilkas trafikerande kan innebära konkurrens med järnväg, skulle kunna underkastas särskilda bestämmelser för hindrande av konkurrens.

Bolaget skulle åläggas ställa ekonomisk garanti för fullföljandet av uppgiften.

Vid bestämmandet av de linjer, som det skulle ankomma på bolagen att trafikera, skulle tillses, att förbindelse erhölles icke allenast med huvudorten i varje distrikt utan även med övriga inom distriktet befintliga trafikcentra eller järnvägsstationer.

Ändring av de fastställda villkoren för trafikens bedrivande borde kunna medgivas endast av ministeriet. Detta borde även äga rätt att under licenstiden på grund av inkomna förslag eller enligt egen prövning förordna om inrättande och trafikerande av nya linjer inom distriktet ävensom att i samband därmed bestämma taxor och andra avgifter. Ministeriet borde även äga rätt att indraga trafiken på tidigare trafikerad linje.

Bolagen skulle åläggas att årligen i god tid eller före bestämt datum inlämna förslag till tidtabeller, linjeturer, taxor m. m. för fastställelse i ministeriet.

Särskilda trafikområden för järnvägarna.

Från den vanliga distriktsindelningen föreslås i betänkandet det undantag, att av distriktets områden åt *järnvägsstyrelsen* skulle överlåtas hela det område, som ligger på båda sidorna om statens järnvägar, därest det på

detta område finnes någon landsväg, vars trafikerande kan innebära konkurrens med järnväg och det befinnes att trafik å denna lämpligen kan ombesörjas av järnvägen. Detta förslag motiveras därmed, att enligt erfarenheten från flera länder enda sättet att på ett ur nationalekonomisk synpunkt riktigt sätt ordna jämnlöpande järnvägs- och landsvägstrafik är att låta järnvägarna ombesörja även den yrkesmässiga biltrafiken. Härvid kan nämligen ordnas så, att dessa kommunikationsmedel komplettera varandra. Under livligare trafikperioder kan exempelvis trafiken ombesörjas av järnvägarna, under mellantiderna åter med automobiler. Lokaltrafik kan även ofta nog ombesörjas med bilar, varigenom stationstjänstgöringen kan koncentreras, antalet mellanstationer minskas och andra liknande åtgärder vidtagas.

Om det åt järnvägarna överlåtna trafikområdet är för litet för att medgiva ekonomisk trafik, bör området vidgas genom att ett nödigt antal tillförselvägar ytterligare överlåtas till trafikering av järnvägarna.

Även för sådan automobiltrafik, som bedreves av järnvägarna inom åt dem upplåtna områden, borde samma bestämmelser som för linjetrafiken i övrigt fastställas av ministeriet och på ministeriet borde även ankomma att övervaka, att allmänhetens intressen av bekväma kommunikationer tillgodosåges, dock med undvikande av en ur nationalekonomisk synpunkt felaktig och överflödig parallelltrafik.

Landsvägstrafik, som endast på kortare sträckor innebär konkurrens med järnväg och som icke lämpar sig för järnvägarna att ombesörja, bör enligt förslaget överlåtas å vederbörande bildistriktbolag, varvid dock noggranna instruktioner böra givas för undvikande av konkurrens.

Tillgodoseende av trafikbehovet inom trafiksvaga områden.

I Finland finnas ett antal linjer, å vilka en under tillämpning av vanliga taxor driven trafik icke är ekonomiskt bärande, men vilkas trafikerande likväl är önskvärt för befrämjande av ortens utveckling eller ur kulturella synpunkter.

I sådana biltrafikdistrikt, i vilka ett antal ekonomiskt bäriga linjer finnas, skulle enligt förslaget även ekonomiskt svaga linjer kunna trafikeras med stöd av inkomsterna från lönande linjer inom hela distriktet eller den del därav, som trafikeras av samma bolag, och detta utan att staten behövde lämna särskilt ekonomiskt understöd åt bolaget. Emellertid finnas även vidsträckta områden, som innesluta linjer, vilka samtliga eller till större delen äro ur ekonomisk synpunkt svaga och som över huvud taget icke kunna trafikeras i enskild trafik.

Sådana linjer borde överlåtas till trafikerande åt *järnvägs- eller poststyrelsen* enligt vissa i förslaget närmare angivna grunder.

Trafik å viss ort.

Beträffande den å en viss ort bedrivna trafiken innebär förslaget i huvudsak,

a) att yrkesmässig automobiltrafik endast må bedrivas jämlikt trafiktillstånd;

b) att dylikt tillstånd skall för städer och köpingar beviljas av magistrat eller ordningsrätt, vilka myndigheter även skola hava rätt att meddela reglerande bestämmelser för detta slags trafik. Av järnvägarna skulle dock transporter »från dörr till dörr» få bedrivas enligt järnvägsstyrelsens bestämmande; samt

c) att tillstånd till trafik å landsbygden må beviljas av ministeriet, dock först efter hörande av vederbörande distriktsbilbolag och efter annan utredning. Noggranna instruktioner för verksamheten ävensom taxor och övriga bestämmelser för densamma böra i samband härmed fastställas av ministeriet.

England.

Personbefordran i yrkesmässig automobiltrafik.

Nu gällande bestämmelser om yrkesmässig automobiltrafik i England innehållas i The road traffic act av 1930, vars bestämmelser emellertid kompletteras av vissa tillämpningsförfattningar, utfärdade av trafikministern.

Trafikområden och trafikråd.

För reglerande av den yrkesmässiga persontrafiken äro England och Skottland indelade i 13 trafikkretsar, angivna i en särskild bilaga till lagen; nämnda trafikkretsar äro åter indelade i särskilda områden, som likaledes angivas i bilagan. Ändring i dessa trafikområden kan verkställas av trafikministern, men skall anmälas för parlamentet och träder icke i kraft förrän parlamentet haft tillfälle att framställa önskemål om upphävande av ministerns ändring, i vilket senare fall denna icke går i verkställighet.

För varje trafikkrets skall finnas ett trafikråd, bestående av tre medlemmar (commissioners), vilka det tillkommer att bevilja de licenser, som erfordras för utövande av allmän trafik, och i övrigt utöva de befogenheter, som nedan angivas. Allmänna anvisningar angående trafikrådets verksamhet meddelas av trafikministern. Medlemmarna av trafikrådet utnämnas av trafikministern. En av dem förordnas till ordförande och är i sådan egenskap skyldig att ägna hela sin tid åt uppgiften.

För rätt att bedriva yrkesmässig automobiltrafik fordras i England tre olika licenser, nämligen vagnlicens, väglicens samt förare- och konduktörslicens.

Vagnlicens.

Intet fordon får användas såsom omnibus eller uthyrningsbil med mindre genom en särskild licens (»vagnlicens») det medgivits, att fordonet må nyttjas för resp. slag av trafik. Villkor för erhållande av vagnlicens är att »certificate of fitness» innehaves. En vagnlicens kan vägras, indragas för viss tid eller återkallas av trafikrådet, om fordonet icke hålles i tillfredsställande skick.

En vagnlicens kan icke vägras på grund av att fordonets konstruktion eller utrustning icke anses lämplig, om ett certifikat om att fordonets typ lämpar sig för den användning, varom fråga är, meddelats. Godkännande av fordonstyp meddelas av trafikministern mot särskild avgift.

Till biträde åt trafikrådet äro anställda särskilda tjänstemän ävensom särskilda besiktningsmän, vilka anställas av trafikministern. Varje dylik tjänsteman eller besiktningsman är berättigad att stanna och undersöka vilket fordon i allmän trafik som helst och har i övrigt utrustats med vidsträckta befogenheter. Om vid inspektion av ett fordon i allmän trafik det visar sig, att fordonet på grund av brister icke lämpar sig för allmän trafik, kan vagnlicensen suspenderas under viss tid.

Väglicens.

Ett fordon får icke användas såsom omnibus eller uthyrningsbil på en viss väg förr än särskild väglicens erhållits. Trafikrådet får icke bevilja väglicens för någon föreslagen rout, om det kan befaras, att bestämmelserna om maximihastighet kommer att överträdas, och vid utövande av rådets befogenhet ifråga om väglicenser har rådet att taga hänsyn till, bland annat, huruvida de vägar, på vilka trafiken är avsedd att bedrivas, kunna anses för ändamålet lämpliga ävensom huruvida den föreslagna trafiken kan anses nödvändig eller önskvärd i allmänt intresse. Rådet har att beakta synpunkter, som kunna framställas av yrkesutövare som redan bedriva trafik på eller i närheten av de vägar, varom fråga är, eller av vederbörande lokala myndigheter.

Vid utfärdande av väglicens äger trafikrådet bestämma särskilda villkor att lända till efterrättelse vid trafikens bedrivande och kan därvid bland annat, om så i allmänt intresse anses lämpligt, föreskriva skyldighet för yrkesutövaren att såsom vederlag för rätten till trafikens bedrivande erlägga särskilda avgifter till sådant belopp, att en skadlig konkurrens med andra trafikmedel undvikes. Om, när framställning om väglicens gjorts, det i allmänt intresse befinnes lämpligt, att minimi- eller maximitaxor fastställas för den trafik, som kan bedrivas med stöd av licensen, kan trafikrådet fastställa dylika taxor. Licensavgifterna äro fixa och lika för alla, men biljettpriserna kunna så fastställas att de motverka skadlig konkurrens. En väglicens erfordras för varje väg, som är avsedd att av

yrkesutövaren tagas i anspråk, oavsett att särskilt tillstånd till lokal trafik erhållits på sätt nedan angives. En väglicens, som är utfärdad av trafikrådet inom en trafikkrets, gäller icke för trafik i annan trafikkrets, men kan bekräftas av annat trafikråd och gäller i sådant fall som om den hade utfärdats av det senare. Andra licenser än väglicenser gälla däremot, sedan de utfärdats av trafikrådet i en trafikkrets, inom samtliga övriga trafikkretsar.

Förare- och konduktörslicenser.

För rätt att tjänstgöra som förare eller konduktör i allmän trafik fordras att hava erhållit licens för ändamålet. Förarelicens meddelas endast den som fyllt 21 och konduktörslicens endast den som fyllt 18 år.

Särskilda bestämmelser.

Var och en som har fordon i allmän trafik är skyldig att avge vissa redogörelser och berättelser rörande densamma samt att till trafikministern avlämna sådana ekonomiska och statistiska redogörelser i övrigt, som av ministern kunna påfordras.

De löner, som innehavare av en väglicens har att utbetala till personer, som äro anställda hos honom för trafikens bedrivande, äro, liksom övriga anställningsvillkor, underkastade offentlig reglering såtillvida som de icke få understiga vad av underhuset bestämts för motsvarande anställning i offentlig tjänst. Vederbörande personalorganisationer äga att göra framställningar till trafikrådet för att åstadkomma efterlevnad av nyssnämnda föreskrifter. En allmän befogenhet att meddela reglementariska bestämmelser tillkommer trafikministern i ett antal uppräknade ämnen.

Särskilda bestämmelser om lokaltrafik.

Ovan omförmälda bestämmelser äro icke att tillämpa på lokaltrafiken i egentlig bemärkelse. Lokala institutioner med uppgift att förvalta spårvägar, lokalbanor, »trolley»-fordon eller omnibusföretag äga nämligen att såsom en del av denna uppgift insätta fordon i allmän trafik på vilken väg som helst, som är belägen inom deras distrikt, samt, såframt vederbörande trafikråd sådant medgiver, jämväl på andra vägar. Vid utövande av denna befogenhet äger emellertid den lokala myndigheten icke låta ett i allmän trafik insatt fordon utnyttjas för uthyrning eller användas på väg, som i vederbörlig ordning förklarats förbjuden för busstrafik, samt må ej heller — utan samtycke av vederbörande järnvägsbolag — ombesörja lokaltrafik på en väg som tillhör järnvägsbolag och är ansluten till eller bereder tillträde till järnvägstrafik.

De engelska järnvägarnas passageraretrafik.

Englands järnvägar innehavas praktiskt taget fullständigt av enskilda företag, vilka efter en år 1921 företagen rekonstruktion äro indelade i fyra grupper, nämligen The London Midland and Scottish Railway, The London North Eastern Railway, The Great Western Railway och The Southern Railway. Dessas trafikområden äro noggrant avgränsade och bereda icke tillfälle till konkurrens annat än i mycket begränsad omfattning. Den ekonomiska krisen har sedan flera år varit mycket betungande för järnvägarna. Deras inkomster av passageraretrafik hava under senare år nedgått på sätt framgår av följande sammanställning.

De fyra engelska järnvägsbolagens inkomster av persontrafik.
(I milj. pund.)

Medeltal 1923—1925	69·3
1927	63·5
1928	62·1
1929	60·0
1930	57·0
1931	52·4

De stora automobilföretagen tillväxte snabbt i antal och skapade ett fullständigt nät av reguljära förbindelser mellan alla platser av någon betydelse. De tillgodogjorde sig alla materiella och tekniska förbättringar; lyxvagnar, sovvagnar för långtrafik, samlingsstationer mitt inne i städerna samt en alltjämt fortskridande ökning av hastighet och säkerhet kännetecknade deras utveckling och detta till priser, som lågo 40—70 % under järnvägarnas tariffer.

Järnvägarna svarade med att sänka biljettpriserna, att införa billigare veckoslutsbiljetter, lustresor m. m. utan att lyckas täcka sina förluster. De förvärvade då tillstånd att konkurrera med automobiltrafikföretagen på deras eget område och att organisera biltrafik för att sätta orter, som icke lågo vid järnvägsnätet, i förbindelse med detta. Tillstånd härtill meddelades järnvägarna genom en lag av 1928, i kraft av vilken de äga upprätta transportföretag på alla vägar som de önska, dock med rätt för regeringen att ingripa i händelse av missbruk av nämnda befogenhet. Järnvägarna hava emellertid icke begagnat sig av sin nya rätt för att skapa ett antal nya automobillinjer; tvärtom hava de bemödat sig om att samarbeta med redan existerande linjeföretag och att förvärva betydande intressen i de flesta av dessa; på detta sätt undgicks en strid som kunde hava blivit förödande för båda parterna. Efterföljande tabell innehåller några siffror till belysande av det inflytande, som järnvägsbolagen intill slutet av år 1931 förvärvat i automobilföretag för personbefordran.

De engelska järnvägsbolagens andel i omnibusföretag.

Järnvägsbolag	Antal omnibusbolag, i vilka järnvägen är delägare	Andelsbelopp (milj. pund)	Andelsbelopp i % av omnibusföretagets aktiekapital
London Midland and Scottish Railway	16	2·0	28
London North Eastern Railway	14	1·7	27
Great Western Railway	7	1·9	50
Southern Railway	10	0·8	35

I ett flertal omnibusföretag hava de två förstnämnda bolagen förvärvat tillsammans minst 50 % av aktiekapitalet; likaledes hava de två senare järnvägsbolagen i vissa avseenden samarbetat. Följden härav är, att järnvägsbolagen hava ett betydande finansiellt intresse i flertalet av de större omnibusföretagen. Om man tillika tager i betraktande, att den stora grupp av företag inom vägtransportindustrin, som sammanfattas under benämningen gruppen »Tilling», är nära förbunden med järnvägarna, är det tydligt att man, såvitt passageraretrafiken angår, snarare närmar sig ett samarbete än en tilltagande konkurrens. Järnvägarnas inkomster av automobiltrafiken hava tredubblats från 1930 till 1931, och det är tydligt, att järnvägarnas inflytande på ifrågavarande område kommer att tillväxa. Tillika är att märka, att alltsedan april 1931 hava trafikråden, på vilka det ankommer att bevilja tillstånd till omnibustrafik, motsatt sig varje utsträckning av linjetrafiken till sådana områden, där denna kan konkurrera med järnvägarna, och att en dylik åtgärd giretvis måste motverka minskningen av antalet passagerare på järnvägarna.

Utom av den konkurrens, som den yrkesmässiga trafiken förorsakar, hava järnvägarna i England också haft stark känning av automobilers växande betydelse såsom privat transportmedel. Antalet enskilda automobiler och motorcyklar har för varje år fortsatt att växa oavsett krisen. Det är en för järnvägarna ganska betydelsefull krets av kunder, som till följd härav undandrages dem. Åtskilliga välsituerade turister eller affärsmän, som förr brukade åka i första klass på järnvägarna, hava nu övergått till att använda egna bilar. Konkurrensen av den privata biltrafiken har därför ekonomiskt blivit mycket kännbar för järnvägarna.

Schweiz.

Persontrafik.

Linjetrafiken är i Schweiz lagd helt och hållet under postverkets kontroll. Enligt en förordning från 1848 har nämligen postverket privilegium på all regelbunden personbefordran på landsväg och denna bestämmelse har seder-

mera upptagits även i senare utfärdade författningar, som reglera postverkets befogenheter. Helt privata företag finnas således allenast inom drosk-, läns- och turisttrafiken, men åtskilliga företag hava genom överenskommelse med postverket fått koncession på linjetrafik på viss linje. För ombesörjande av trafiken erhåller företagaren ersättning från postverket per körd km ävensom viss procent på försålda biljetter. Han är även skyldig att mot viss ersättning ombesörja postföringen, om sådan förekommer på linjen. År 1932 funnos i Schweiz omkring 400 omnibuslinjer, av vilka postverket med egen vagnuppsättning och personal trafikerade ett hundratal, medan de övriga trafikerades av privata trafikföretag, på sätt ovan beskrivits.

De lagar och förordningar, som reglera motortrafiken, fastställdes före år 1924 av varje kanton för sig. Då landet är uppdelat i 25 kantoner, ledde detta till stora svårigheter, varför år 1924 en första motorfordonsförordning med giltighet för hela landet tillkom. Denna förkastades emellertid efter några år och har ersatts av nya bestämmelser, gällande från och med år 1932.

Redan på ett ganska tidigt stadium hava järnvägarna i Schweiz sökt utvägar för bekämpande av konkurrensen från automobilerna och för att samtidigt söka åstadkomma ett samarbete med dem. För detta ändamål har man valt olika utvägar ifråga om person- och godstrafik. Vad till en början persontrafiken angår var den omständigheten att postverket hade ett så dominerande inflytande ifråga om automobillinjetrafiken gynnsam för möjligheten att åstadkomma ett vidsträckt samarbete, som tog sig uttryck på i huvudsak följande sätt.

För att tillföra järnvägarna trafik har till en början vikt lagts vid att genom gemensamma tidtabeller, i vilka omnibustrafiken särskilt upptagits, åstadkomma så gynnsamma tåganslutningar som möjligt. Vissa postlinjer hava på detta sätt omedelbart anslutits till det internationella trafiknätet. Biljetter och resgodspollettering kunna, där så önskas, erhållas hos det ena trafikmedlet med giltighet jämväl å det andra. Vad särskilt angår den för Schweiz viktiga persontrafiken hava järnvägarna inrättat kombinerade resor, vilka företagas under ledning av enskilda trafikföretagare, som ombesörja jämväl kost och logi för de resande. Även parallellt med järnvägarna hava omnibusar ofta nog insatts i sådana fall, där ett föreliggande trafikbehov visserligen icke kunde täcka kostnaden för nya tåglägenheter, men omnibustrafik dock var ekonomiskt möjlig. I stället för föreslagna och i vissa fall redan beslutade nya järnvägsbyggnader har man insatt biltrafik, och, enligt uppgift i en facktidskrift, därigenom i ett fall åstadkommit en minskning av driftkostnaderna till $^1/_3$ av vad som beräknats för den ifrågasatta banan.

Förutom nämnda åtgärder angående förhållandet mellan järnvägar och automobiler har man i Schweiz även inriktat sig på att genom åstadkommande av förbättringar ifråga om järnvägstrafiken minska inflytandet av biltrafikens konkurrens. Huvudsakligen ha för detta ändamål kommit till

användning gynnsammare tidtabeller, snabbare befordran, anordnande av sällskapsresor, genomförande av elektrifiering ävensom taxenedsättningar i särskilda fall.

Tyskland.

Rätten till bedrivande av yrkesmässig automobiltrafik i Tyskland regleras för närvarande av de bestämmelser, som innehållas i femte delen kap. V av förordningen den 6 oktober 1931 till säkerställande av den samhälleliga hushållningen m. m. jämte de tillämpningsbestämmelser till sagda förordning, som sedermera utfärdats. Emellertid har, såvitt persontrafiken angår, den yrkesmässiga biltrafiken i Tyskland fått en från flertalet andra länder avvikande särskild prägel genom att en större andel av omnibustrafiken än i flertalet övriga länder ombesörjes av statliga eller kommunala organ. Vid slutet av år 1931 drevos exempelvis icke mindre än 76 % av samtliga omnibusar i offentlig trafik av riksposten, statsbanorna eller kommunala trafikföretag. Tyska riksposten är landets största företag inom omnibustrafiken och står i sådan egenskap utan jämförelse i Europa. Sedan gammalt har riksposten haft privilegium på all persontrafik på landsvägarna i regelbunden trafik, och på grundval härav hava de tyska rikspostlinjerna uppkommit. Detta privilegium kvarstår även jämlikt 1931 års författningar, vilka innehålla bestämmelse om att rikspostverket, därest det önskar inrätta linjetrafik för personbefordran, har att därom underrätta vissa myndigheter ävensom tyska statsbanorna före trafikens början. Om invändning inom samma tid göres av nämnda myndigheter eller av tyska statsbanorna, avgöres frågan om den ifrågasatta trafikens inrättande av rikstrafikministern i samråd med rikspostministern.

Den övervägande delen av linjenätet faller därför på rikspostlinjerna. Statsbanorna hava emellertid genom ett fördrag med riksposten från och med år 1930 försäkrat sig rätt om att deltaga i upprättandet av nya automobillinjer, när detta ur konkurrens- eller andra synpunkter förefaller lämpligt. Detta samarbete har emellertid hittills icke haft några omfattande verkningar. Av hela det linjenät, som drives av riksposten, 47 245 km vid slutet av 1931, drevos vid samma tidpunkt blott 2 100 km, det vill säga ungefär 5 % i samtrafik med järnvägarna.

Vid sidan av den linjetrafik, som sålunda genom riksposten eller statsbanorna bedrives av statens organ, är en omfattande del av omnibusnätet i händerna på kommunala trafikföretag. Sammanlagt omfattade vid utgången av år 1931 de statliga och kommunala företagens linjenät omkring 63 000 km, vilket i och för sig överträffar längden av de tyska statsbanorna (53 900 km), om än omnibustrafikens prestationsförmåga givetvis icke kan mäta sig med järnvägarnas. På privata företag, bland vilka i detta sammanhang inräknas jämväl åtskilliga av enskilda järnvägar ägda företag, beräk-

nades vid slutet av år 1931 falla omkring 24 % av samtliga i omnibustrafik använda omnibusar, som då utgjorde omkring 12 000. Omnibusbeståndet har intill år 1930 oupphörligt tillvuxit, men därefter har en påtaglig minskning inträtt, väl icke i beståndets storlek räknat i absoluta tal, men väl i det antal omnibusar, som användes i löpande trafik. På grund av nedgång i trafiken beräknades nämligen vid mitten av 1931 omkring 950 omnibusar, det vill säga omkring 13 % av de av statliga eller kommunala företag drivna omnibusarna hava tagits ur trafik.

En påtaglig bild av nedgången i trafiken ger också en granskning av antalet vagn- och personkm vid de statliga och kommunala omnibusföretagen under de senare åren.

Omnibuslinjernas genomsnittliga längd utgjorde under år 1931 vid rikspostlinjerna 20 km samt vid de kommunala och enskilda linjerna 8 km i lokaltrafik och 18 km i övrig trafik. På grund av omnibusarnas alltjämt stegrade prestationsförmåga hava emellertid linjer på upp till 120 km längd tagits i bruk, medellängden på omnibuslinjerna har på grund härav stigit under senare år.

Tab. 49. Omnibustrafikens omfattning i Tyskland under åren 1927—1931.

	1927 Milj.	1928 Milj.	1929 Milj.	1930 Milj.	1931 Milj.
Riksposten.					
Vagnkm	50·48	59·37	74·72	82·53	79·8
Passagerare	52·67	68·85	85·56	87·85	71·2
Statsbanornas omnibuslinjer.					
Vagnkm	—	0·39	0·51	0·61	0·54
Passagerare	—	0·60	0·78	0·84	0·67
Kommunala och enskilda företag.					
Vagnkm	26·03[1]	96·38	130·0	137·45	127·28
Passagerare	49·26[1]	372·67	503·0	450·57	352·14
Summa:					
Vagnkm	76·51[1]	156·14	205·23	220·59	207·62
Gentemot föregående år	—	—	+ 31 %	+ 7 %	— 6 %
Passagerare	101·93	442·12	599·34	539·26	424·01
Gentemot föregående år	—	—	+ 35 %	— 10 %	— 23 %

Den genomsnittliga reselängden för passagerare har under 1930 vid viktigare offentliga trafikföretag varit följande:

Vid spårvägar	4·2 km
» förortsbanor	8·2 »
» övriga enskilda järnvägar	13·5 »
» tyska statsbanorna	23·7 »
» rikspostens omnibuslinjer	8·5 »
» övriga omnibuslinjer i linjetrafik	7·5 »
» » » i ortstrafik	5·1 »

[1] Siffrorna ej fullständiga.

Efter 1930 har medelreselängden stigit något till följd av trafikens nedgång på kortare distanser.

Några huvuddata angående persontrafiken under senare år äro nedan sammanställda.

Tab. 50. Personbefordran på tyska rikspostens, tyska statsbanornas och tyska kommunala omnibusföretag.

År	Antal omnibusar	Sammanlagd linjelängd, km	Vagnkm, milj.	Antal passagerare, milj.
1913	780[1]	6 802[1]	—	10·00[1]
1926	3 305	34 018	57·03	68·46
1927	3 821	38 488	76·51	101·93
1928	5 861	48 152	156·14	442·12
1929	7 012	59 716	205·23	599·34
1930 Linjetrafik	5 530	60 704	131·39	179·30
1930 Lokaltrafik	1 888	2 893	89·20	359·96
Summa 1930	7 418	63 597	220·59	539·26
1931 Linjetrafik	5 690	60 284	128·82	148·98
1931 Lokaltrafik	1 769	2 648	78·80	275·03
Summa 1931	7 459[2]	62 932	207·62	424·01

Gällande bestämmelser om rätt till yrkesmässig persontrafik med automobil i Tyskland.

Den inledningsvis omnämnda lagstiftningen av den 6 oktober 1931, som reglerar den inrikes automobiltrafiken i Tyskland, innehåller, såvitt fråga är om persontrafik, huvudsakligen följande bestämmelser.

Envar som mot ersättning vill regelbundet befordra personer med automobiler mellan bestämda punkter (linjetrafik) utanför området för en viss kommun (Gemeindebezirk) har att härtill söka särskilt tillstånd. Regelbunden befordran av personer inom ett dylikt område är däremot tillåten utan särskilt tillstånd. Bilar, som användas för sådant ändamål, måste dock motsvara de allmänna bestämmelserna om automobiltrafik. Linjetrafik anses föreligga även om trafiken icke ständigt äger rum på en och samma sträcka; kännetecknet på densamma är nämligen enligt den nya förordningen, att trafiken äger rum mellan bestämda punkter.

Under det att tidigare tämligen lindriga fordringar uppställdes för tillstånd till personlinjetrafik, har genom den nya författningen en mycket strängare prövning av alla förekommande omständigheter föreskrivits. Personlinjetrafiken skall såvitt möjligt inpassas i samhällets allmänna trafiksystem. Företaget får ej skada offentliga intressen.

Skall den ifrågasatta linjen framgå inom allenast en av de tyska staterna, ankommer prövningen av tillstånd därtill på vederbörande myndigheter i

[1] Med inräknande av enskilda företagare.
[2] Därav 950 dragna ur trafik.

den stat, varom fråga är; om åter trafiken är avsedd att utsträckas över flera stater, avgöres frågan av myndigheter i resp. stater gemensamt.

Vid ansökan om tillstånd till personlinjetrafik skola fogas handlingar, som möjliggöra ett omdöme över det ifrågasatta företagets säkerhet och kapacitet. Bland annat skall därvid angivas företagarens förmögenhetsläge och tekniska prestationsförmåga, längd och sträckning av den ifrågasatta linjetrafiken, tidtabell samt uppgift om de automobiler, som äro avsedda att användas i densamma.

Sedan alla föreskrivna uppgifter inkommit, har tillståndsmyndigheten att taga ansökningen under omprövning. Särskilt sträcker sig denna till företagets säkerhet och prestationsförmåga.

Tillstånd får meddelas allenast, om garanti för säker och regelbunden trafik erbjudes och företaget icke skadar offentliga intressen.

Sådan skada anses i förevarande sammanhang föreligga, om företaget skall drivas på vägar, som icke ägna sig för dylikt slag av trafik. Vidare anses företaget stå i strid med offentliga intressen, om det bereder redan befintliga företag en obillig konkurrens eller förhindrar dem att bättre anpassa sig efter allmänhetens behov. Sistnämnda bestämmelse ger vid handen, att författningen avser att vara en uttrycklig skyddslag för redan bestående trafikföretag och därvid särskilt för järnvägarna.

Innan en ansökan beviljas, skola de offentliga trafikföretag, som finnas inom trafikområdet för den ifrågasatta linjen, vägunderhållsskyldiga ävensom vederbörande industri- och handelskammare höras. Om den myndighet, som har att avgöra ansökningen, på grund av egen sakkännedom vill avslå ansökningen, eller om företagaren genom skriftliga intyg visar, att alla vederbörande instämma i ansökningen, är det icke nödvändigt att särskilt höra dessa.

Om flera ansökningar inkomma ifråga om en och samma linje, är tidpunkten för ansöknings ingivande utan betydelse för tillståndets beviljande. Hänsyn till den ordning, i vilken ansökningar inkommit, tages sålunda icke. Om statsbanorna och de inom trafikområdet befintliga enskilda järnvägarna på grund av den skada, som genom den ifrågasatta trafiken kan tillfogas deras ekonomi, bestrida bifall till ansökningen, men i allt fall ett behov av dylik trafik konstateras föreligga, skola järnvägsföretagen i första hand tillfrågas, om de inom en viss frist själva vilja driva trafiken. Om så är fallet, skola de ansökningar, som av järnvägarna göras, i första hand tagas i betraktande. På samma sätt skall förfaras, om på en viss sträcka en linje för persontrafik med automobil eller en rikspostlinje redan finnes.

Trafiktillstånd meddelas företagaren allenast personligen och på viss tid; det inverkar icke på den rätt, som kan tillkomma tredje man. Vid tillståndet kunna närmare villkor och bestämmelser fogas. Detsamma skall beviljas på tillräckligt lång tid för att företagaren under densamma må kunna amor-

tera sitt anläggningskapital. För Preussen har i detta sammanhang bestämts, att tillstånd i regel icke får beviljas på kortare tid än åtta år. Under denna tid är företagaren förpliktad att upprätthålla driften och får icke utan tillstånd av uppsiktsmyndighet inställa densamma.

De fastställda befordringsavgifterna skola tillämpas likformigt. Jämkningar däri, som icke under lika förutsättningar komma alla tillgodo, äro förbjudna och ogiltiga.

Som förare av automobiler i linjetrafik för personbefordran få endast tjänstgöra personer, som därtill erhållit behörigt tillstånd. För erhållande av sådant tillstånd erfordras att vara minst 24 år gammal och att genom sin föregående vandel hava visat sig tillförlitlig. Godkända förare måste med föreskrivna mellanrum eller på särskild anfordran låta undersöka sin fysiska och psykiska lämplighet för uppdraget.

Rikstrafikministern är berättigad att städse göra sig underrättad om art och omfattning av den motortrafik, som tyska riksposten eller särskilda företagare med vederbörligt tillstånd bedriva. Företagarna äro förpliktade att lämna vederbörande myndigheter av rikstrafikministern föreskrivna uppgifter över trafikens art och omfattning.

Persontrafik på de tyska järnvägarna under senare år.

För de tyska järnvägarna har persontrafikens utveckling under senare år inneburit alltjämt växande svårigheter såväl med avseende på trafikens omfattning som beträffande det ekonomiska resultatet av densamma. Några huvuddata angående persontrafiken på de tyska statsbanorna äro nedan sammanställda.

Tab. 51. Persontrafiken på de tyska statsjärnvägarna under åren 1913 och 1930—1932.

År	Totalinkomster, milj. Rm.	Inkomster av persontrafik, milj. Rm.	Tågkm, milj.	Passagerareantal, milj.	Personkm, milj.
1913	3 058	904	420	1 577	36 599
1930	4 570	1 345	423	1 829	43 298
1931	3 847	1 150	421	1 578	36 922
1932	2 934	901	417	1 305	30 811
Procentsats 1932 mot 1931 (1931=100)	76·3	78·3	99·0	82·7	83·4
Procentsats 1932 mot 1913 (1913 = 100)	96·0	99·6	99·3	82·8	84·2

Under de första åren av den ekonomiska krisen i Tyskland kunde ännu en viss stabilitet i persontrafiken på statsbanorna iakttagas. År efter år hava emellertid arbetslösheten och den allmänna inkomstminskningen framkallat en växande minskning såväl av antalet affärsresande som av övriga passagerare. Under året 1932 hava för första gången antalen passagerare och personkm väsentligt underskridit siffrorna för 1913 års trafik;

i förhållande till 1931 års trafik visa de på en minskning av omkring 17 % mot en nedgång föregående år av 14 %. Statsbanornas samtliga inkomster, som år 1930 ännu uppgingo till 5 354 milj. Rm., sjönko under 1931 till 3 847 och 1932 till 2 934 milj. Rm., alltså med 913 milj. (23·7 %) under 1932. Av denna minskning falla 663 milj. på godstrafiken och 250 milj. på persontrafiken. Intill år 1930 kunde ännu det underskott, persontrafiken uppvisade, utjämnas av inkomsterna i godstrafik, men en fortsatt sådan utjämning synes numera icke vara möjlig.

Den för järnvägarna sålunda inträdda trafiknedgången hava dessa sökt möta genom prisnedsättningar, tätare tågtider, särskilda förmåner ifråga om giltighetstiden av biljetter, införande av särskilda semesterresor o. s. v., men såsom av det föregående framgår, hava dessa bemödanden ännu icke lett till önskat resultat.

Amerikas Förenta Stater.

I *Amerikas Förenta Stater* uppgick antalet omnibusar för persontrafik år 1931 till mellan 92 000 och 95 000 eller, med inräknande av omnibusar, som användas för sådana speciella ändamål, som nedan omförmälas, till omkring 98 800; år 1932 steg antalet av i egentlig persontrafik använda omnibusar till 99 000. Av det år 1931 befintliga totala omnibusbeståndet drevos 31 850 omnibusar av omnibusbolag, 12 050 av spårvägar och 1 500 av järnvägar. 48 500 omnibusar användes för att på landsbygden frakta skolbarn till och från skolan, en trafik, som visserligen förekommer även i andra länder, men ingenstädes fått samma omfattning som i Amerika, 3 000 omnibusar användes till rundresor för beseende av städer och vackra trakter. De i allmän trafik använda omnibusarna beräknades under år 1931 hava tillryggalagt 2·9 miljarder km, varav omkring $^1/_4$ i stadstrafik och $^3/_4$ i fjärrtrafik. De hade därvid befordrat 1·8 miljarder personer och alltså i medeltal varit svagt besatta. Det i omnibusföretagen nedlagda kapitalet beräknades år 1931 till 397 miljoner och den årliga omsättningen därvid till 378 miljoner dollars, vilket är ungefär hälften av årsinkomsterna vid amerikanska spårvägarna och $^2/_3$ av järnvägarnas inkomster av persontrafik. Den av omnibusbolag bedrivna trafiken ombesörjes väsentligen av ett fåtal stora företagare, av vilka åtminstone ett företag, The Greyhound Lines, utsträckt sin verksamhet praktiskt taget över hela landet mellan fasta punkter och efter fastställda tidtabeller. Likheten med järnvägstrafiken är därför stor, och konkurrensen från bussarnas sida har visat sig ännu farligare för järnvägarna än konkurrensen om godstrafik. Redan under åren 1926—1930 hade också antalet passagerare å järnvägarna sjunkit från omkring 875 miljoner till omkring 708 miljoner. En jämförelse av inkomsterna från passageraretrafiken visar, att dessa sedan 1920 oavbrutet nedgått, på sätt framgår av

följande tabell, i vilken järnvägarnas inkomster av persontrafik angivits i miljoner dollars.

1920	1 290
1925	1 056
1927	974
1928	901
1929	872
1930	729
1931	551

Även om persontrafiken på järnvägarna från och med år 1930 rönt inflytande av den ekonomiska krisen, har, enligt beräkning i en facktidskrift, konkurrensen av personautomobiler och omnibusar medfört en sänkning av järnvägarnas persontrafik med omkring 20 % och av deras inkomster av sådan trafik med omkring 274 miljoner dollars. För år 1930 beräknas förlusten i förhållande till år 1923 till 418 miljoner dollars. Visserligen rör det sig här huvudsakligen om kortdistanstrafik — inom avstånd upp till 100 miles har bussarnas konkurrens visat sig vara farligast för järnvägarnas passageraretrafik — men under senare tid har även medellång- och fjärrtrafik fått känning av denna konkurrens. Resor på upp till 1 000—1 500 km äro sålunda icke sällsynta; bussar gå oavbrutet tvärsöver hela kontinenten och uppgifter om resor på en oavbruten omnibussträcka av 5 300 km förekomma.

För linjetrafikens befrämjande har man ofta nog i de amerikanska städerna uppfört stora stationsbyggnader för medel, som anskaffats genom sammanskott av de olika omnibusbolagen; en summa av omkring 10 miljoner dollars beräknas vara nedlagd i sådana stationer. De anordningar, som för detta ändamål vidtagits t. ex. i New York, stå icke långt tillbaka efter järnvägsstationer i andra storstäder. I New York har bildats ett bolag med ett aktiekapital av 15 miljoner dollars, som skall bygga ett nät av linjetrafikstationer över hela Amerika. Envar av dessa stationer skall kunna upptaga 6—15 vagnar och innehålla restaurant, väntrum, toalett m. m. I förbindelse med vissa av dem skall också byggas ett mindre hotell. På sträckan från New York till Los Angeles skola inrättas 145 sådana stationer med möjligheter för den resande att erhålla nattlogi. Dessa stationer skola alla hålla samma priser, så att den resande noga kan beräkna sina resekostnader.

Källor för förestående redogörelse: Rapporter från svenska generalkonsulatet i New York, uppsatser i Verkehrstechnik häfte 26: 1932 sid. 573 och Archiw für Eisenbahnwesen häfte 4: 1932; föredrag, refererade i Kommunalt tidskrift Oslo 1932 sid. 102 ff., i Reichsbahn 1932 sid. 378 ff., Saarländschen u. Handelszeitung nr 36 1932 m. m.

8—428355

GODSTRAFIK.

Godstrafik ombesörjd genom automobiler.

Lastautomobilbeståndets omfattning och fördelning.

Storleken av det i landet befintliga *beståndet av lastbilar* framgår av den å sid. 10 intagna tabellen.

Såsom av densamma framgår, utgjorde antalet dylika bilar vid slutet av år 1932 39 871, vilket i förhållande till föregående årsskifte innebär en minskning av 755. Även på detta område kan iakttagas, hurusom beståndets storlek når sin kulmen år 1931 efter att likväl under detta år hava visat en tydlig avmattning i en förut oavbruten utveckling. Denna utveckling har under åren 1923—1930 varit ovanligt jämn, i det att den genomsnittliga tillväxten utgör omkring 3 700 bilar per år med endast obetydliga avvikelser från detta medeltal. Först år 1931, då den årliga tillväxten sjunker till 2 875, och, i ännu högre grad, år 1932 med förut angiven sänkning av beståndet visa i detta avseende en påtaglig avvikelse från utvecklingen under föregående år. Nedgången i fordonsantalet torde emellertid till icke oväsentlig del vara föranledd av den övergång till större fordonstyper, som under senare år ägt rum och varom närmare förmäles nedan.

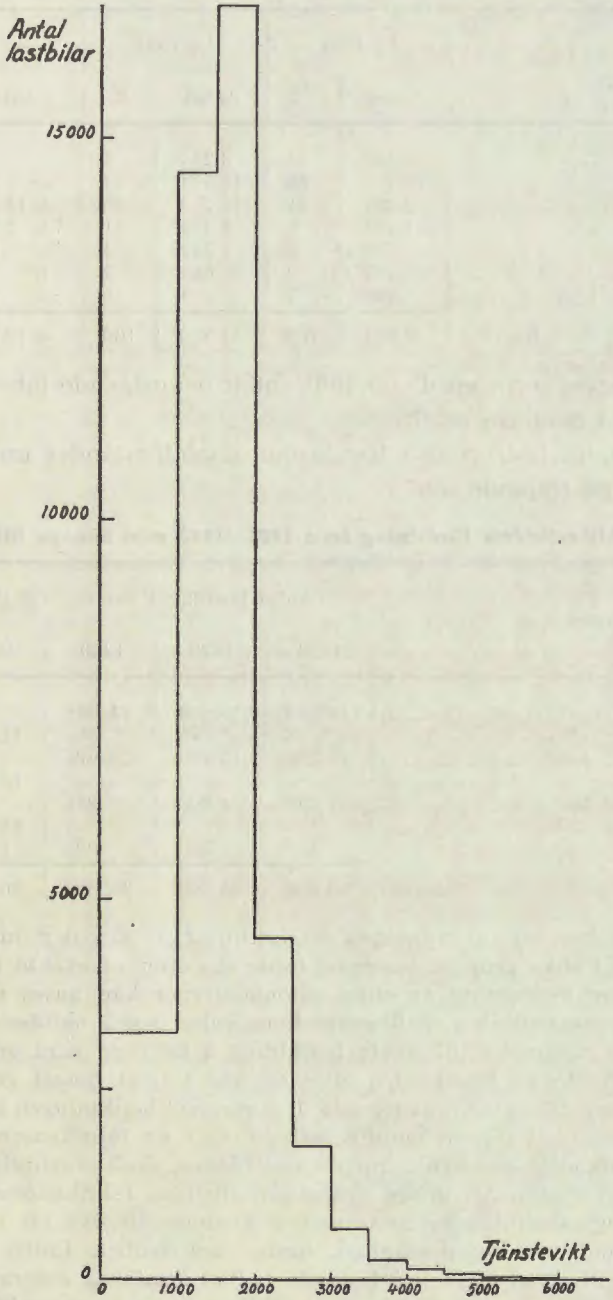
Fördelningen av lastautomobilbeståndet *på de särskilda länen* framgår av bilaga 1.

Såsom av densamma framgår, är den särställning, *Stockholms stad* ifråga om automobilbeståndets storlek intager, ännu mera markerad beträffande nu förevarande fordonsslag än övriga. Ehuru lastautomobilbeståndet därstädes under år 1932 minskats med 156, utgör likväl det vid årsskiftet 1932/1933 befintliga beståndet dylika bilar 6 559 stycken, varför omkring $^1/_6$ av det totala lastautomobilbeståndet tillhörde huvudstaden. Bland länen är även på detta område *Malmöhus* främst med ett lastautomobilbestånd av 3 957. Obetydligt under ligger *Göteborgs och Bohus län* med 3 521 lastbilar. Även *Stockholms län* skiljer sig med ett bestånd av 2 528 lastbilar avsevärt från medeltalet för länen i övrigt. Minsta antalet lastbilar förekom i *Gotlands län* med 488. Låga tal företedde även *Jämtlands, Blekinge, Västerbottens* och *Norrbottens län* med resp. 535, 660, 669 och 890 lastbilar.

Lastbilbeståndet sjönk under år 1932 i flertalet län. Särskilt påfallande är nedgången i *Gävleborgs län,* där densamma utgjorde 415 eller omkring 40 % av det vid årsskiftet befintliga automobilbeståndet 1 140. Även *Stockholms stad, Kronobergs* och *Blekinge län* visade väsentlig nedgång. Ökning av beståndet förekom inom sju län och därvid främst i *Älvsborgs,* varest densamma uppgick till 230 bilar.

Utvecklingen av förestående bestånd efter *tjänstevikt* under tiden 1 januari 1927—30 september 1931 framgår av följande, ur väg- och brosakkunnigas

Diagram nr 6. Lastbilbeståndet i hela landet, fördelat efter tjänstevikt den 30 september 1931.



den 30 maj 1932 avlämnade utredning rörande motorfordonsbeståndet i Sverige hämtade uppgifter (S. O. U. 1932: 18).

Tab. 52. Lastbilbeståndet fördelat efter tjänstevikt 1/1 1927 och 1/9 1931.

Tjänstevikt, kg	1/1 1927		1/9 1931		Ökning	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Under 1 000	2 453	11	3 218	8	+ 765	+ 31
1 000—1 500	14 743	65	14 504	34	— 239	— 2
1 500—2 000	2 371	11	16 773	40	+ 14 402	+ 610
2 000—2 500	1 181	5	4 489	11	+ 3 308	+ 280
2 500—3 000	758	3	1 747	4	+ 981	+ 130
3 000—3 500	567	2	650	2	+ 83	+ 15
Över 3 500	790	3	499	1	— 291	— 37
Summa	22 864	100	41 880	100	+ 19 017	+ 83 %

Tjänsteviktsgrupperingen d. 1/9 1931 enligt ovanstående tabell är närmare åskådliggjord i diagram nr 6.

Med hänsyn till *lastförmåga* har lastautomobilbeståndet under senare år grupperat sig på följande sätt.

Tab. 53. Lastbilbeståndets fördelning åren 1928—1932 med hänsyn till lastförmåga.

Lastförmåga	Antal lastbilar i Sverige vid slutet av år				
	1928	1929	1930	1931	1932
Högst 1 ton	18 900	16 800	14 700	—	—
Under 1·2 ton	—	—	—	11 800	10 000
Över 1 t. o. m. 2 ton	10 200	15 700	20 500	—	—
1·2—1·8 ton	—	—	—	16 100	14 200
Över 2 t. o. m. 3 ton	1 300	1 800	2 500	—	—
Över 1·8 t. o. m. 3 ton	—	—	—	11 600	14 200
Över 3 ton	300	300	400	1 100	1 500
Summa	30 700	34 600	38 100	40 600	39 900

Det må anmärkas, att användningen av »lastförmåga» såsom grund för indelning av automobiler i olika grupper knappast torde ske efter så exakta metoder, att en absolut likformig bedömning av olika automobiltyper kan anses säkerställd. Till upplysning om maximilasten skall enligt kungörelse den 3 oktober 1930 (nr 355) vid anmälan av automobil till första besiktning å lastvagn vara anbragt skylt av metall, innehållande av fabrikanten eller av här i riket bosatt generalagent för denne lämnad uppgift i sådant hänseende. Befinnes vid besiktningen lastvagn uppenbarligen vara inrättad för en mindre last än som av fabrikanten eller generalagenten uppgivits eller kan dylik uppgift icke företes, skall maximilasten av besiktningsmannen fastställas. Att under dylika förhållanden fabrikantens eller generalagentens egen uppskattning av lastförmågan kommer att öva ett väsentligt inflytande på fastställandet av densamma, torde vara tydligt. Enligt motorfordonsförordningen § 21 mom. 3 skall å lastvagn tydligt utmärkas automobilens tjänstevikt och maximilast; uppgift därom skall tillika intagas i automobilregistret.

I 1930 års förordning infördes bland annat strängare bestämmelser med straff-

påföljd för befordran med lastautomobil av last, vars vikt överstiger den för automobiler fastställda maximilasten.

Enligt vad från sakkunnigt håll uppgivits, ledde detta till att dåvarande ägare av lastbilar år 1930 läto registrera dessa för så stor lastförmåga som möjligt. Ökningen av lastbilbeståndets genomsnittliga lastförmåga efter år 1930 skulle delvis kunna förklaras på grund härav.

Med hänvisning till ovanstående reservation meddelas följande tabell, vilken oavsett statistikens omläggning ger en god överblick av utvecklingen.

Tab. 54. Översikt av lastbilbeståndets procentuella fördelning med hänsyn till lastförmåga.

Lastförmåga ton	Hela antalet vid slutet av år					Sex län vid slutet av år[1]
	1926	1927	1928	1929	1930	1931
0—1	74	70	62	49	39	20
1—2	18	24	33	45	54	57
2—3	6	5	4	6	6	18
Över 3	2	1	1	1	1	5
	100	100	100	100	100	100

Den starka ökningen år 1931 i grupperna över 2 ton torde till huvudsak bero på ovan omförmälda bestämmelse i 1930 års förordning, men till en del även på de förändringar, den amerikanska produktionen undergått ett par år tidigare och vilka detta år gjorde sig gällande på den svenska bilmarknaden (S. O. U. 1932: 18 sid. 43).

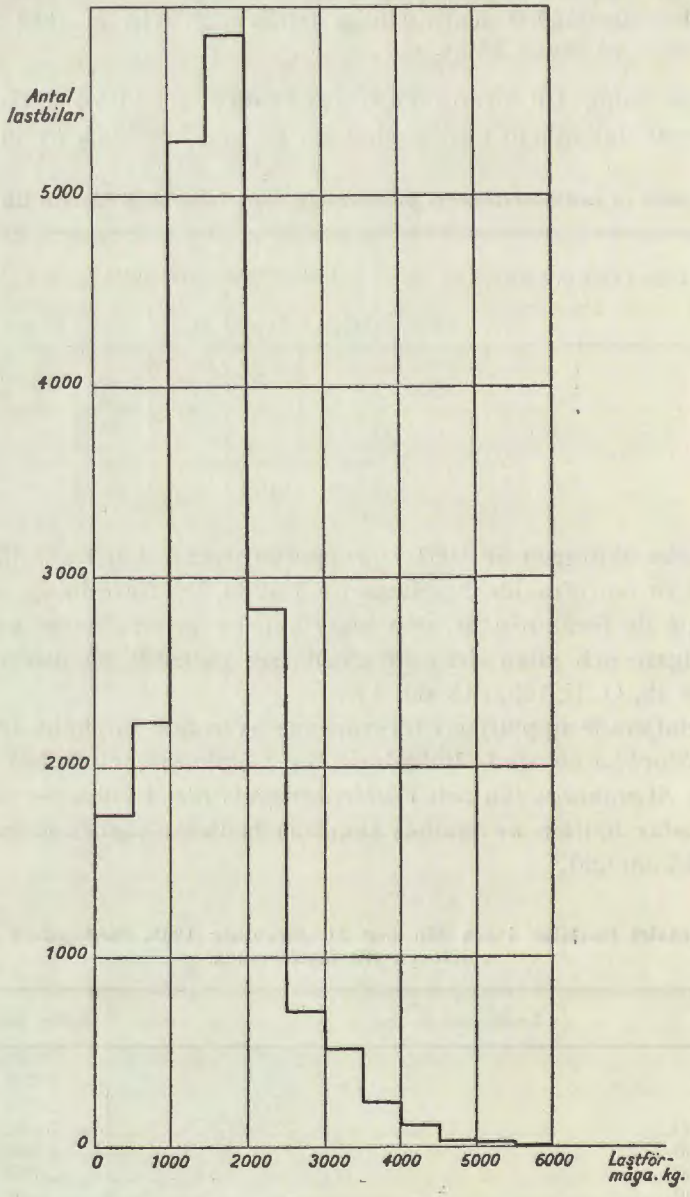
Mera detaljerade uppgifter i förevarande avseende föreligga från sex län, nämligen *Stockholms stad, Malmöhus län, Göteborgs och Bohus län, Stockholms län, Skaraborgs län* och *Västernorrlands län,* i vilka vid nämnda tidpunkt ungefär hälften av landets samtliga lastbilar voro registrerade (väg- och brosakkunniga).

Tab. 55. Antalet lastbilar i sex län den 31 december 1931, fördelade i grupper med hänsyn till lastförmåga.

Lastförmåga, kg	Antal bilar	%
Under 500	1 739	9
500—1 000	2 224	11
1 000—1 500	5 282	27
1 500—2 000	5 864	30
2 000—2 500	2 883	14
2 500—3 000	706	4
3 000—3 500	508	3
Över 3 500	387	2
Summa	19 593	100

[1] Enligt efterföljande tab. 55.

Diagram nr 7. Lastbilbeståndet i sex län den 31 december 1931, fördelat efter lastförmåga.



På enskild och yrkesmässig trafik fördelade sig lastbilbeståndet under 1931 och 1932 med hänsyn till lastförmåga på följande sätt.

Tab. 56. Lastbilbeståndets fördelning efter lastförmåga i enskild och yrkesmässig trafik vid slutet av åren 1931 och 1932.

Lastförmåga i ton	1931			1932		
	Totalt	Enbart stadstrafik	Läns- och linjetrafik	Totalt	Enbart stadstrafik[1]	Läns- och linjetrafik
0 —1·2.....	11 800	3 100	1 100	10 000	400	800
1·2—1·8.....	16 100		5 400	14 200	1 200	4 300
1·8—3	11 600		5 100	14 200	1 300	6 600
Över 3	1 100		400	1 500	200	700
	40 600	3 100	12 000	39 900	3 100	12 400

Procentuell fördelning.

Lastförmåga i ton	1931			1932		
	Totalt	Enbart stadstrafik	Läns- och linjetrafik[3]	Totalt	Enbart stadstrafik[1] [4]	Läns- och linjetrafik[3]
0 —1·2.....	29	8	3 (10)	25	1 (13)	2 (6)
1·2—1·8.....	40		13 (49)	36	3 (39)	11 (35)
1·8—3	28		13 (47)	36	3 (42)	17 (53)
Över 3	3		1 (4)	3	1 (6)	2 (6)
	100	8	30 (100)	100	8 (100)	32 (100)

Lastautomobilbeståndets sammanlagda lastförmåga under jämförelse med järnvägarnas.

På grundval av förestående uppgifter har gjorts ett försök att uppskatta den samlade lastförmågan hos dels det totala antalet lastbilar, dels ock antalet dylika bilar i yrkesmässig godstrafik.

Den genomsnittliga lastförmågan har härvid, med ledning av detaljuppgifter från 6 län, uppskattats, för bilar lastande högst 1 200 kg till 760 kg, för bilar med lastförmåga av 1 201—1 800 kg samt 1 801—3 000 kg till medeltalen, resp. 1 510 och 2 140 kg, samt för bilar med lastförmåga över 3 000 kg till 3 520 kg.

---

[1] Beträffande fördelningen med hänsyn till lastförmåga av bilar i enbart stadstrafik föreligga siffror endast för Stockholm. Då emellertid 70 % av antalet vagnar i nämnda slag av trafik ha stationsort i Stockholm, har fördelningen i det övriga landet uppskattats med ledning av uppgifterna för huvudstaden.

[2] Procent av samtliga lastbilar.

[3] Procent av antalet lastbilar i läns- och linjetrafik.

[4] Procent av antalet lastbilar i stadstrafik.

Tab. 57. Uppskattning av sammanlagd lastkapacitet av vid slutet av år 1932 befintliga, i godstrafik använda automobiler.

Lastförmåga	Genomsnittlig lastförmåga	Antal				Total lastkapacitet, ton				
		I länstrafik (med eller utan förening av stadstrafik)	I linjetrafik	I enbart stadstrafik[1]	I enskild trafik	I länstrafik	I linjetrafik	I enbart stadstrafik	I enskild trafik	Summa
Högst 1 200 kg	760	732	50	430	8 768	560	40	330	6 660	
1 201—1 800 »	1 510	4 179	167	1 150	8 673	6 310	250	1 740	13 090	
1 801—3 000 »	2 140	6 389	250	1 330	6 287	13 670	540	2 850	13 450	
Över 3 000 »	3 520	672	9	160	625	2 370	30	560	2 200	
Summa	—	11 972	476	3 070	24 353	22 910	860	5 480	35 400	64 650
%	—	30	1	8	61	36	1	8	55	100

Till jämförelse må nämnas följande uppgifter angående den sammanlagda lastkapaciteten av de vid de svenska järnvägarna använda godsvagnarna (utom vagnar för lapplandsmalm) vid utgången av år 1932.

Tab. 58. Lastförmåga (i ton) för vid utgången av år 1932 vid järnvägarna befintliga godsvagnar. (Resgodsvagnar ej inräknade.)

	Samtliga	Därav öppna
Statens järnvägar (utom malmvagnar)	279 000	188 000
Enskilda järnvägar	415 000	360 000
	694 000	548 000

Förestående siffror ådagalägga tydligt den överväldigande lastkapacitet, järnvägarna ifråga om godstransporter alltjämt äga i förhållande till lastautomobilerna. Mot en sammanlagd lastkapacitet av det vid slutet av år 1932 befintliga lastautomobilbeståndet på omkring 65 000 ton svarade en kapacitet för järnvägarnas del av omkring 694 000 ton eller närmare 11 gånger den förra. Enbart de hos järnvägarna befintliga täckta godsvagnarna representerade med (694—548 =) cirka 146 000 ton, en lastkapacitet som var mer än 2 gånger så stor som det totala lastautomobilbeståndet.

I förhållande särskilt till den del av automobilbeståndet, som brukas i yrkesmässig trafik, bliva dessa siffror ännu mera påfallande.

Sålunda var den sammanlagda lastförmågan för lastbilar i yrkesmässig trafik vid slutet av år 1932 omkring 29 000 ton eller något över 4 % av järnvägsgodsvagnarnas lastförmåga.

Lastbilarnas utnyttjning.

Beträffande utnyttjningen av lastbilbeståndet föreligga inga exakta siffror. Utnyttjningen av lastförmågan i genomsnitt (lasttonkm : bärighetstonkm)

[1] Beträffande fördelningen med hänsyn till lastförmågan av bilar i enbart stadstrafik föreligga siffror endast för Stockholm. Då emellertid 70 % av antalet vagnar i nämnda slag av trafik ha stationsort i Stockholm, har fördelningen i det övriga landet uppskattats med ledning av uppgifterna för huvudstaden.

uppskattas i allmänhet till cirka 50 %. Härvid är dock att märka, att väsentlig avvikelse råder mellan olika slag av trafik. Vagnar, vilka huvudsakligen gå på korta avstånd, bliva sålunda relativt dåligt utnyttjade; ej sällan hava de icke full last i turriktning och gå i allmänhet tomgång i retur. Vagnar, som gå på längre sträckor, äro däremot väl utnyttjade. De hava sålunda i allmänhet full last i turriktning samt i allmänhet en icke oväsentlig godsmängd i returriktningen. Som jämförelse kan nämnas, att den genomsnittliga utnyttjningen av järnvägarnas godsvagnsbestånd (med undantag av statens järnvägars malmvagnar), bestämd på sätt ovan angivits (nettotonkm: bärighetstonkm), är cirka 42 %.[1]

Lastbilarnas årliga körning har av svenska väginstitutet uppskattats till 1 600 à 2 000 mil per år (prop. 174/1932) eller i genomsnitt 1 800 mil per år. Som jämförelse kan nämnas, att godsvagnarna vid svenska järnvägarna tillryggalägga i genomsnitt 780 mil per år.

Lastbilarnas transportarbete.

Lika litet som beträffande *utnyttjningen* av lastbilbeståndet föreligga några exakta sifferuppgifter beträffande det av lastbilarna uträttade *transportarbetet.* Icke desto mindre torde en uppskattning av detta arbetes storlek i huvuddrag kunna ske med ledning av ovan gjorda uppskattningar rörande lastbilbeståndets kapacitet och utnyttjning.

En dylik uppskattning kan genomföras enligt följande formel:

$$\text{Transportarbete i tonkm} = \text{antal vagnar} \times \text{genomsnittlig lastförmåga i ton} \times 10 \times \text{mil per år} \times \frac{\text{utnyttjnings-\%}}{100}$$

Som jämförelse har motsvarande beräkning genomförts även beträffande järnvägarnas transportarbete.

Tab. 59. Beräknat transportarbete i lastbiltrafiken (och, som jämförelse, av godstrafiken å järnvägarna) år 1932.

	Antal vagnar	Genomsnittlig lastförmåga, ton	Mil per år	Utnyttjnings-%	Beräknat transportarbete Milj. tonkm
Lastautomobiler	40 000	1·6[2]	1 800	50	590
Järnvägarna	48 000	14·5	780	42	2 270[3]
Därav statens järnvägar	18 000	15·8	1 250	40	1 400[3]
Därav enskilda järnvägar	30 000	13·8	500	44	910

[1] Förestående termer grunda sig på den terminologi, som vanligen kommer till användning och som icke är enhetlig beträffande de båda trafikmedlen. »Lastton» betecknar ifråga om lastbilar »nyttig last» = inlastad godsvikt och är liktydigt med »nettoton» i järnvägsstatistiken. »Bärighetstonkm» betecknar för båda trafikmedlen det trafikarbete, som skulle hava utförts därest lastautomobilen resp. godsvagnen transporterat maximilast.

[2] 1·6 = 64 650 : 39 871. Jfr tab. 57.

[3] Utom transportarbete av lapplandsmalm.

Såvitt av förestående siffror framgår, var lastbiltrafikens transportarbete år 1932 590 milj. tonkm samt järnvägarnas 2 300 milj. tonkm, varför sålunda lastbiltrafikens totala transportarbete utgjorde cirka 26 % av järnvägarnas.

Emellertid får man räkna med, att den erhållna siffran för bilarnas transportarbete avviker från den verkliga. Frånsett sådana fel, som kunna bero därpå, att de använda siffrorna äro fel uppskattade, torde det verkliga transportarbetet ligga icke oväsentligt högre än vad ovanstående beräkningar synas giva vid handen. Anledningarna härtill äro huvudsakligen, att de större vagnarna företrädesvis användas på längre avstånd, att de vagnar, vilka gå på de längre avstånden, äro betydligt bättre utnyttjade än de, som gå på de kortare, samt att släpvagnar användas i viss utsträckning.

Någon objektiv grund för uppskattning av storleken av det på grund av ovannämnda anledningar uppkommande felet i siffran för lastbilarnas transportarbete finnes ej. Vissa gissningar peka med en viss sannolikhet mot, att den rätta siffran skulle vara 10 à 20 % högre än den i det förestående uppskattade, vilket skulle ge ett transportarbete på 650—710 milj. tonkm. Under denna förutsättning skulle bilarnas transportarbete för exempelvis år 1932 utgöra 28—31 % av järnvägarnas totala transportarbete frånsett sådant transportarbete, som utföres i malmtrafik på riksgränsbanan samt resgodstransportarbetet.

Lastbilarnas i yrkesmässig trafik transportarbete.

Huru stor del av i förestående uppskattning angivna transportarbete utföres av bilar i yrkesmässig trafik, kan, i likhet med vad som gällde transportarbetet i dess helhet, endast approximativt bestämmas.

Man kan för sistnämnda ändamål utgå antingen från antagandet att transportarbetet är proportionellt mot antalet vagnar i yrkesmässig resp. icke yrkesmässig trafik, eller ock därifrån att transportarbetet är proportionellt mot resp. trafikslags totala lastkapacitet. Av dessa uppskattningsmetoder torde den sistnämnda ge det riktigaste resultatet. Enligt densamma skulle omkring 45 % av det totala med lastbilar utförda transportarbetet verkställas med bilar i yrkesmässig trafik (jfr tab. 57). Emellertid får man här räkna med, att ett fel uppkommer därigenom att bilar i yrkesmässig trafik i genomsnitt utnyttjas bättre än sådana i enskild trafik. Huru mycket mer de förra användas, kan endast gissningsvis antagas. Räknar man med, att det transportarbete, som utföres genom lastbilar i yrkesmässig trafik, genomsnittligen ligger högst 50 % över det transportarbete, som utföres av i enskild trafik använda lastbilar med motsvarande lastkapacitet, skulle det av de i yrkesmässig trafik använda lastbilarna utförda transportarbetet ligga mellan 45 och 55 %[1] av det av samtliga lastbilar utförda transportarbetet.

Mellan 290 och 390 milj. tonkm, motsvarande 13—17 % av järnvägarnas transportarbete, torde sålunda utföras med lastbilar i yrkesmässig trafik.

Yrkesmässig lastbiltrafik.

Fordonsbeståndet.

Antalet i yrkesmässig trafik använda lastbilar vid början av år 1933 utgjorde 15 436. På de skilda länen, i förhållande till dessas areal och folkmängd m. m. och med hänsyn till trafikrättighetens beskaffenhet, fördelade sig detta antal på sätt framgår av tab. 60.

Beträffande det absoluta antalet lastbilar i yrkesmässig trafik stå — bortsett från Stockholms stad, som med 2 164 lastbilar har omkring $^1/_7$ av samtliga i dylik trafik använda lastbilar i riket — Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län avgjort framför de övriga länen med ett antal av 1 111 resp. 1 239 dylika automobiler. I förhållande till folkmängden är emellertid lastbilbeståndet i Malmöhus län under och i Göteborgs och Bohus län endast obetydligt över medeltalet för riket. Lägsta absoluta antalet lastbilar i yrkesmässig trafik förekommer i Gotlands län, men i övrigt äro variationerna mellan länen i detta avseende stora. Bortsett från ett fåtal län (Gotlands, Blekinge, Kopparbergs och Västernorrlands) är den jämnhet, med vilken de siffror, som angiva antalet lastbilar i yrkesmässig trafik i förhållande till folkmängden, gruppera sig kring medeltalet för riket, överraskande stor. Däremot förete, såsom naturligt är med hänsyn till de skiftande geografiska förhållandena, de siffror, som i kolumn 11 beteckna antalet automobiler per kvkm, stora skiljaktigheter. Högst stå i detta avseende Göteborgs och Bohus samt Malmöhus län. De arealrika norrländska länen skilja sig i detta avseende påfallande från riket i övrigt och även inbördes är dem emellan skiljaktigheten stor. Vad slutligen angår bilarnas antal i förhållande till folktätheten kan i stort sett samma förhållande som beträffande linjetrafiken iakttagas, nämligen att ju glesare befolkningen är, desto större måste det antal bilar, som skall tillgodose trafikbehovet, vara.

Släpvagnar.

Uppmärksamhet förtjänar i detta sammanhang jämväl användningen av de släpvagnar, som i avsevärd omfattning pläga komma till användning för godsbefordran och vilka till övervägande del tagits i bruk i yrkesmässig trafik. I nedanstående tabell äro uppgifter om antal och lastförmåga av dylika vagnar vid utgången av år 1932 sammanförda.

---

[1] Siffran 55 % = 0·55 erhålles på följande sätt:

$$\frac{45 \cdot 1{\cdot}5}{45 \cdot 1{\cdot}5 + 55} \text{ eller } \frac{\text{Den yrkesmässiga trafikens transportarbete}}{\text{Totala transportarbetet}}.$$

Tab. 60. Antalet i de särskilda länen vid början av år 1933 i yrkesmässig trafik använda lastautomobiler i förhållande till länens folkmängd, areal m. m.

Län	Folkmängd d. 1/1 1933, 1 000 st.	Landareal, kvkm	Invånare per kvkm land	Lastautomobiler i yrkesmässig trafik							
				Linje-trafik	Stads-trafik	Läns-trafik	Efter avdrag av antalet kombinerade rättigheter	utgör antalet lastbilar i yrkesmässig trafik	per 1 000 invånare (9/2)	per kvkm (9/3)	i förhållande till folktätheten (9/4)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Stockholms stad..	519·7	136·42	3 810	8	2 156	—	0	2 164	4·2	15·86	0·6
» län...	268·2	7 385·67	36	62	69	717	62	786	2·9	0·1065	21·9
Uppsala.....	138·2	5 120·87	27	7	96	318	22	399	2·9	0·0779	14·8
Södermanlands...	188·0	6 237·55	30	23	122	448	122	471	2·5	0·0755	15·7
Östergötlands....	310·6	9 971·66	31	4	234	731	229	740	2·4	0·0742	23·9
Jönköpings.....	233·3	10 616·88	22	54	78	564	78[1]	628	2·7	0·0591	28·6
Kronobergs.....	155·3	8 907·10	17	—	10	372	10	372	2·4	0·0418	21·9
Kalmar.....	231·7	10 958·65	21	8	71	472	65	486	2·1	0·0443	23·1
Gotlands.....	57·7	3 117·94	19	1	31	60	23	69	1·2	0·0221	3·6
Blekinge.....	145·6	2 908·63	50	2	83	274	78	281	1·9	0·0966	5·6
Kristianstads....	247·2	6 242·80	40	2	54	568	54	570	2·3	0·0913	14·3
Malmöhus.....	514·1	4 734·39	109	—	575 + 12 motorcykel	1 039	515	1 111	2·2	0·2347	10·2
Hallands.....	151·2	4 746·44	32	19	54	412	54	431	2·9	0·0908	13·5
Göteborgs o. Bohus	463·2	4 895·91	95	9	891	760	421	1 239	2·7	0·2531	13·0
Älvsborgs.....	315·5	11 685·22	28	6	188	627	82	706	2·2	0·0604	26·1
Skaraborgs.....	242·5	8 062·46	30	5	87	500	79	513	2·1	0·0636	17·1
Värmlands.....	271·7	17 464·44	16	43	113	661	113	704	2·6	0·0403	44·0
Örebro.....	218·5	8 427·46	26	47	140	487	96	578	2·6	0·0686	22·2
Västmanlands....	161·2	6 438·19	25	2	109	347	109	349	2·2	0·0542	14·0
Kopparbergs.....	249·9	28 167·10	9	10	54	389	48	405	1·6	0·0144	45·0
Gävleborgs.....	279·7	18 195·90	15	9	110	617	110	626	2·2	0·0344	41·7
Västernorrlands..	280·9	24 122·70	12	46	121	442	95	514	1·8	0·0213	42·8
Jämtlands.....	135·7	47 673·91	2·8	29	29	280	29	309	2·3	0·0065	110·4
Västerbottens....	207·8	55 402·95	3·8	51	40	451	22	520	2·5	0·0094	136·6
Norrbottens.....	202·8	98 660·09	2·1	29	58	436	58	465	2·3	0·0047	27·6
Hela riket: S:a	6 190·4	410 281·33	Medeltal 13·8	476	5 570	11 972	2 574	15 436	Medeltal[2] 2·4	0·038	40·1

[1] I brist på exakta uppgifter är siffran uppskattad.
[2] Vid beräknande av medeltalen i kol. 10—12 har bortsetts från talen för Stockholms stad.

Tab. 61. Släpvagnar vid utgången av år 1932.

Län	Maximilast			Summa
	under 500 kg	500—800 kg	över 800 kg	
Stockholms stad	3	2	46	51
» län	16	4	58	78
Uppsala	46	9	135	190
Södermanlands	13	3	99	115
Östergötlands	25	3	129	157
Jönköpings	21	5	39	65
Kronobergs	15	10	10	35
Kalmar	12	8	21	41
Gotlands	10	3	5	18
Blekinge	2	5	3	10
Kristianstads	10	1	39	50
Malmöhus	1	4	114	119
Hallands	1	2	7	10
Göteborgs och Bohus	8	3	9	20
Älvsborgs	27	17	25	69
Skaraborgs	24	5	20	49
Värmlands	64	39	88	191
Örebro	10	4	66	80
Västmanlands	17	3	49	69
Kopparbergs	27	4	72	103
Gävleborgs	72	14	136	222
Västernorrlands	57	20	37	114
Jämtlands	26	21	19	66
Västerbottens	42	38	29	109
Norrbottens	24	28	51	103
Summa	573	255	1 306	2 134

Utvecklingen av olika slag av yrkesmässig lastbiltrafik åren 1930—1932.

Linjetrafik.

Omfattningen och utvecklingen av det antal automobiler, som under senare år använts för *godsbefordran i linjetrafik,* framgår av följande tabell.

Tab. 62. Antalet i linjetrafik för godsbefordran använda automobiler vid slutet av åren 1930—1932.

År	Lastförmåga				Summa	Efter frånräkning av Stockholms län, summa	Ökning[1]	
	under 1 200 kg	1 200—1 800 kg	1 801—3 000 kg	över 3 000 kg			Antal	%
1930...	45	129	89	—	263	263		
1931...	44	167	165	4	380	317		
1932...	50	167	250	9	476	414	+ 151	+ 57

[1] Då uppgifter från Stockholms län saknas för år 1930, har vid beräknande av ökningen 1930—1932 bortsetts från siffrorna för nämnda län.

Fördelningen av förestående automobilbestånd på de olika länen framgår av bilaga 8, till vilken hänvisas.

Ehuru, såsom av siffrorna i densamma framgår, det lastautomobilbestånd, som användes för godsbefordran i linjetrafik, varken ifråga om antal eller lastkapacitet kan mäta sig med de delar av automobilbeståndet, som i stads- eller länstrafik användas för godsbefordran, är dess storlek dock en ingalunda oviktig faktor ur konkurrenssynpunkt betraktat. Större uppmärksamhet än antalet av de automobiler, som användas för nu ifrågavarande slag av trafik, förtjäna måhända ett par iakttagelser, föranledda av siffrorna.

Påfallande är till en början den starkt stigande tendens, som utmärker detta slag av trafik och som under perioden 1930—1932 tar sig uttryck i en ökning icke allenast av antalet i dylik trafik använda bilar från 263 till 414 eller med 57 % utan även i en stegring särskilt av antalet bilar med större lastkapacitet. Uppmärksamhet tilldrar sig vidare, huru ojämnt antalet av för nu ifrågavarande ändamål använda automobiler är fördelat mellan länen. Ett flertal län med talrik befolkning och stort automobilbestånd i övrigt förete anmärkningsvärt låga siffror. I själva verket grundas de summor, som beteckna antalet bilar av nu ifrågavarande slag för hela riket, huvudsakligen på ett jämförelsevis ringa antal län, under det att övriga län bidraga med mycket låga siffror. Detta förhållande torde knappast kunna förklaras på annat sätt, än att skiljaktig tillämpning i olika län gjort sig gällande beträffande frågan, huruvida vissa slag av godstransporter, särskilt transporter av mjölk eller andra livsmedelsprodukter för en i ett eller annat avseende begränsad grupp av beställares räkning äro att hänföra till linjetrafik, ett spörsmål, rörande vilket även i annat sammanhang ovisshet synes hava gjort sig gällande.

Det må erinras, hurusom andra lagutskottet i utlåtande nr 31 till 1933 års riksdag (sid. 12—13) framhållit, att det flerstädes förekommer, att ett antal lantbrukare eller en mejeriförening utbjuder körning av mjölk från de olika producenterna till mejeriet på ackord, därvid körning kan erhållas till billigare pris än det, som begäres enligt den taxa, vilken tillämpas av trafikutövare, som innehar tillstånd till linjetrafik å den vägsträcka, där mjölkkörningen skall äga rum. Utskottet har i sammanhang därmed framhållit, att, därest omständigheterna äro sådana, att dylik ackordskörning anses skola falla under begreppet linjetrafik, ett verkligt behov av sådan körning kunde anses föreligga med hänsyn till nödvändigheten av att förbilliga lantbrukets omkostnader. Enligt utskottets mening syntes därför denna ackordskörning i allmänhet ej böra förhindras enbart av den anledning, att någon trafikutövare redan innehade allmänt tillstånd till linjetrafik å vägen förbi de platser, där mjölkkörningen vore avsedd att äga rum. Genom att i förekommande fall giva trafiktillståndet för mjölkköraren sådan inskränkt omfattning, att detsamma komme att avse allenast körning av mjölk och möjligen andra lantbruksprodukter, syntes enligt utskottets mening vederbörande länsstyrelse hava möjlighet att förhindra obehörig konkurrens med redan befintliga trafikföretag utan att därigenom billigare körning av mjölk och andra lantbruksprodukter förhindrades.

Av intresse med avseende å nu ifrågavarande siffror är slutligen att iakttaga, hurusom det slag av trafik, varom nu är fråga, särskilt utvecklats i

de norrländska länen, vilket tyder på att densamma i dessa län med deras åtminstone tidigare bristfälligt utvecklade kommunikationer kommit att för godsbefordringen i viss mån ersätta järnvägarna inom övriga län.

Beställningstrafik.

Stadstrafik.

Såsom av den å sid. 50 intagna redogörelsen framgår, har antalet i stadstrafik för godsbefordran använda automobiler under perioden 1930—1932 inom riket i dess helhet ökats med icke mindre än 1 087, varigenom beståndet stigit från 4 483 till 5 570 eller med 24 %. Denna ökning är så betydande, att den icke allenast övervägt den samtidigt försiggående minskningen av antalet för personbefordran använda motorfordon i stadstrafik utan därutöver även åstadkommit en ökning av det totala i stadstrafik insatta motorfordonsbeståndet, som under ifrågavarande period stigit från 8 188 till 9 211 eller med 12 %. Likväl föreligger även ifråga om antalet lastbilar en mycket ojämn utvecklingskurva. Av den iakttagna ökningen faller nämligen den ojämförligt största delen på perioden 1930—1931, då lastbilbeståndet stiger från 4 483 till 5 392, under det att år 1932 medför en ytterligare ökning av allenast 178 till 5 570. Vad särskilt Stockholms stad angår, nedgick under åren 1931—1932 antalet uti nu ifrågavarande trafik insatta bilar från 2 224 till 2 156. Sistnämnda siffra ligger dock alltjämt med omkring 16 % över motsvarande siffra för år 1930, som var 1 852. Påfallande är, hurusom den till Stockholms stad hörande yrkesmässiga lastbiltrafiken i omfattning ojämförligt överstiger den i länen i övrigt. Inom de särskilda länen — med undantag allenast för Kronobergs län, som visar oförändrade siffror, växte däremot antalet i stadstrafik insatta lastbilar mer eller mindre. Särskilt påfallande har under ifrågavarande period ökningen varit inom Östergötlands, Göteborgs och Bohus samt Västernorrlands län.

Såsom tidigare anförts och av den å sid. 51 intagna tab. 31 framgår, är en kombination av stads- och länstrafikrättigheter vanlig även beträffande lastautomobiler. Då antalet i stadstrafik använda lastautomobiler vid en sådan kombination kommer till synes även i statistiken över länstrafik samt den godstrafik, som bedrives allenast på grund av rätt till stadstrafik, är, såsom tidigare anförts, av jämförelsevis mindre betydelse för järnvägarna än den trafik, som grundas på länstrafikrättigheter, torde en redogörelse för den genom bilar bedrivna icke reguljära godstrafiken i övrigt lämpligen böra anknytas till länstrafiken, till vilken vi nu övergå.

Länstrafik.

Antalet och fördelningen av för godstrafik använda automobiler i *länstrafik* har under senare år varit följande:

Tab. 63. Antalet i länstrafik använda lastautomobiler vid slutet av åren 1930—1932.

År	Antal bilar, lastande				Summa	Efter frånräknande av Stockholms län, summa[1]	Ändring 1930—1932	
	under 1 200 kg	1 200— 1 800 kg	1 801— 3 000 kg	över 3 000 kg			Antal	% (1930 = 100)
1930	1 388	5 605	2 196	136	9 325	9 325		
1931	1 070	5 262	4 960	411	11 703	11 007		
1932	732	4 179	6 389	672	11 972	11 255	+ 1 930	+ 21

Fördelningen på de olika länen av förestående automobilbestånd framgår av bilaga 9, till vilken hänvisas.

Såsom av tabellen framgår, har antalet för godsbefordran använda bilar i länstrafik kraftigt stegrats eller från omkring 9 325 år 1930 till omkring 11 972 år 1932. Om för år 1932 bortses från siffrorna för Stockholms län, uppgick ökningen för hela riket under nämnda period till 1 930 lastbilar eller 21 %. Ökningen har, på sätt nämnda tabellbilaga utvisar, ägt rum inom alla län med undantag av Södermanlands län, men är mellan de skilda länen olikformigt fördelad. Av den sammanlagda ökningen faller den större delen på år 1931, i det att beståndet då stigit (frånsett Stockholms län) från 9 325 till 11 007 eller med 18 %, varemot den fortsatta stegringen intill 1932 års utgång utgör allenast 248 vagnar eller drygt 2 % av 1931 års siffra. Även på detta område är således en avmattning i ökningen av fordonsbeståndet tydligt märkbar.

Med avseende å fördelning efter *lastförmåga* av de under ifrågavarande period i länstrafik använda lastbilarna är såsom ett väsentligt drag att iakttaga en genomgående tendens mot fordon med högre lastförmåga än tidigare. Inom fordonsklassen med en lastförmåga under 1 200 kg kan, med undantag allenast av Gotlands och Älvsborgs län, iakttagas en allmän minskning, som under ifrågavarande period sänkt antalet dylika automobiler för riket i dess helhet från 1 388 år 1930 till 732 vid slutet av år 1932. Särskilt starkt framträdande är denna minskning inom Gävleborgs, Malmöhus och Östergötlands län.

Sänkning företer likaledes det totala beståndet av bilar med lastförmåga från och med 1 200 till och med 1 800 kg, i det att antalet därav under ifrågavarande period nedgått från 5 605 vid slutet av år 1930 till 4 179 vid slutet av år 1932. Däremot förete de båda fordonsklasserna med lastförmåga över 1 800 kg en påfallande stegring, som i absoluta fall är störst inom gruppen av bilar med lastförmåga från 1 801—3 000 kg; denna grupp har nämligen under ifrågavarande period ökats från 2 196 till 6 389, vilket innebär en ökning med icke mindre än 191 %. Procentuellt överträffas denna

[1] Då uppgifter från Stockholms län saknas för år 1930, har vid beräknande av den totala ökningen 1930—1932 bortsetts från siffrorna för nämnda län.

ökning emellertid av motsvarande siffra för antalet bilar med lastförmåga över 3 000 kg, som under ifrågavarande period ökats från 136 till 672 eller med 394 %.

Godstrafik ombesörjd genom järnvägarna.

Järnvägstransporternas organisation.

Järnvägarnas organisation för godstransporter är grundad på trafikstadgan och taxan, vilka förutsätta, att en varusändning kan befordras så mycket snabbare än en annan, att trafikanten för tidsvinsten vill betala en frakthöjning.

För det snabbare befordringssättet finnas tre olika expeditionssätt, beroende antingen på sändningens tyngd eller på dess inlämnings- eller utlämningstid eller de båda senare tillsammans, nämligen *expressgods, paketgods* och *ilgods*. Med frakthandlingar enligt något av dessa expeditionssätt inlämnat gods befordras i regel med snäll- och persontåg efter bestämd plan, som avser att ernå kortast möjliga transporttid.

Övriga varusändningar, *fraktgodset,* befordras i regel med särskilda tåg, som av hänsyn dels till ekonomien (kraftförbrukning, bromsutrustning, belastning), dels till en omsorgsfull godsvård för närvarande icke köras med större hastighet än 6 mil i timmen, men med vilka man kunnat uppnå befordringstider för fraktgodset, som åtminstone hittills icke överträffas av annat transportmedel till lands eller av kanal- och kustfart.

Därest en fraktgodssändning är av så stor tyngd, att frakt med fördel kan betalas för minst 2 500 kg, förutsätta tarifferna, att godsets lastning i och lossning ur järnvägsvagnen besörjes av trafikanterna själva. För att beteckna sådant fraktgods användes järnvägstermen *vagnslastgods.*

Mindre fraktgodssändningar — *styckegods* — draga en högre frakt, men de lastas, omlastas och lossas i regel genom järnvägens försorg.

Enligt samma grunder som fraktgodset indelas även ilgods i *ilgods i vagnslaster* och *ilstyckegods.*

Utöver vad trafikstadgan ålägger järnvägarna ha de flesta av dem åtagit sig att befordra gods i uppvärmda eller avkylda vagnar eller i specialvagnar. Sålunda kan t. ex. gods, som är ömtåligt för kyla, vintertiden befordras i uppvärmda vagnar, sommartiden kan gods, som är ömtåligt för värme, befordras i avkylda vagnar; för befordring av slaktade djur i hela kroppar finnas särskilda vagnar med upphängningskrokar; för befordring av malm, transformatorer och andra särskilt tunga eller stora föremål hava särskilda vagnar anskaffats o. s. v.

Bland godsslag, som befordras på ett från de vanliga godstransporterna avvikande sätt, må nämnas explosiva varor av I klass. De forslas enligt särskild plan under föreskrivna säkerhetsmått, bland annat ifråga om tågens sammansättning, bevakning m. m.

Expressgods — det snabbaste befordringssättet för järnvägsgods — befordras med vilka tåg som helst. Om avsändaren icke föreskriver visst tåg, sändes godset den väg och med de tåg, med vilka det tidigast når bestämmelsestationen. Expressgodsbefordringen kännetecknas främst därav, att inlämning och avhämtning kan försiggå oberoende av för gods i övrigt fastställda expeditionstider. Mitt i natten kan det exempelvis expedieras av tjänstemän, som eljest äro sysselsatta med biljettförsäljning och resgodsemottagning.

Ilgods i vagnslaster — huvudsakligen fisk och andra lättfördärvliga livsmedel, levande djur o. dyl. — befordras i regel med persontåg och direkt- eller fjärrgodståg. Paket- och ilstyckegods befordras i huvudsak med snäll- och persontågen. För befordring av sådant gods på långa sträckor hava på särskilt sätt inredda, rymliga vagnar anskaffats, vilka lämna möjlighet att noga sortera godset, så att lossning och inlastning under vägen kan försiggå med behövlig snabbhet. I övrigt befordras paket- och ilstyckegods i stor utsträckning i snäll- och persontågens resgodsvagnar.

Fraktgods befordras i regel med särskilda tåg, vilka vanligtvis icke föra resande och därför icke äro annonserade. För transporter över längre sträckor framföras s. k. direkt- eller fjärrgodståg, vilka göra uppehåll endast på stationer, som förmedla större trafik, d. v. s. främst platser, där flera järnvägslinjer av någon större betydenhet sammanlöpa. Direkt- och fjärrgodstågen lämna utgångsstationen i regel på aftonen och framföras under hela dygnet, tills de nå slutstationen. Tåget nr 4350 går t. ex. från Malmö på aftonen och når efter 3 nätters och 2 mellanliggande dagars gång Boden tidigt på morgonen, vilket för trafikanterna betyder, att godsets transport på denna nära 1 600 km långa sträcka endast tar 2 dagar i anspråk. De flesta av dem gå även under sön- och helgdagar. Gods, som å större stationer avlämnas på eftermiddagen eller kvällen, kan därför i regel ställas till mottagarens förfogande redan nästa morgon på platser belägna intill 600 km från avsändningsstationen, på andra dagens morgon 1 000—1 200 km därifrån o. s. v. På knutpunkterna hava tågen anslutning till varandra, så att vagnarna från de olika tågen kunna överföras till ett annat tåg utan att fördröjas på omkopplingsstationen. Med direkt- och fjärrgodstågen befordras såväl styckegods som vagnslastgods.

Fraktgodstrafiken till eller från stationer med så liten godstrafik, att fjärrgodstågen icke där göra uppehåll, ombesörjes av s. k. lokalgodståg eller undantagsvis blandade eller persontåg. Lokalgodstågen utgå från och upplösas på de större knutpunkterna på järnvägsnätet i anslutning till fjärrgodstågen. De framföras i regel endast vardagar och gå icke nattetid. Från stationer närmast knutpunkterna befordras ofta vagnar och gods, oavsett den slutliga bestämmelseorten, till närmaste knutpunkt på kvällen och därifrån på natten i direkt- eller fjärrgodståg. En sändning kan alltså — för att den skall vinna befordring med de snabbare tågen — först forslas i ett lokalgodståg i ena riktningen och därefter tillbaka samma väg i det snabbare tåget,

som passerar lastningsstationen utan att stanna. Även lokalgodstågen användas för såväl vagnslast- som styckegodsbefordring. Icke så sällan få persontågen övertaga vissa av lokalgodstågens uppgifter för att snabbare befordring skall kunna ernås.

Organisationen av *styckegodsbefordringen* åsyftar, att godset skall befordras längsta möjliga väglängd utan omlastning. Styckegodset befordras därför i största möjliga utsträckning i direkta styckegodsvagnar, vilka i likhet med vagnslastvagnar vid behov överföras från det ena tåget till det andra utan att öppnas. En direkt styckegodsvagn från t. ex. Stockholm till Boden går direkt från avsändnings- till mottagningsstationen, ehuru den bland annat passerar omlastningsplatserna Krylbo, Bollnäs och Ånge. När godsmängden från utgångsstationen till bestämmelsestationen är så ringa, att det vore oekonomiskt att utställa en särskild styckegodsvagn enbart för det godset, samlas gods till eller från flera stationer i en vagn. Från en sträcka med svag styckegodstrafik uppsamlas alltså godset i s. k. kursvagnar, vilka befordras i lokalgodståg, blandade tåg eller persontåg till den station, där omlastning och sortering lämpligen kan utföras. För sådant arbete äro vissa stationer utrustade med särskilda anläggningar och anordningar, såsom bangård, magasin med flera spår och mellanliggande plattformar, kranar och andra maskinella godsflyttningsredskap, expeditioner, varm- och kylrum. De största omlastningsstationerna för styckegods äro:

Ånge,	som	år	1931	omlastade	cirka	30 000	vagnar
Bollnäs,	»	»	»	»	»	12 000	»
Krylbo,	»	»	»	»	»	39 000	»
Hallsberg,	»	»	»	»	»	65 000	»
Nässjö,	»	»	»	»	»	59 000	»

Omlastningsarbete av mindre storlek än förenämnda utföres vid så gott som varje föreningsstation mellan olika järnvägslinjer. De viktigare äro Storvik, Sala, Uppsala, Stockholm N., Frövi, Örebro S., Laxå, Kristinehamn, Kil, Charlottenberg, Gårdsjö, Falköping, Herrljunga, Göteborg Bs, Varberg, Halmstad, Malmö, Trälleborg F., Alvesta och Hässleholm.

Järnvägens skyldighet att befordra allt slags gods, som över huvud taget är möjligt att forsla å järnväg, för bland annat med sig, att olika slag av styckegodsvagnar måste framföras. Långa rör, eldfarliga oljor, frätande syror, illaluktande ämnen o. dyl., som på grund av sin längd eller annan egenskap icke kunna inlastas i slutna vagnar eller som skulle kunna skada annat gods, måste befordras på öppna vagnar. Eljest befordras alltid styckegods i slutna vagnar. På de öppna styckegodsvagnarna (s. k. isoleringsvagnar) blir godsmängden jämförelsevis liten. Det är därför ofta omöjligt att utställa direkta styckegodsvagnar av dylikt slag, och transportföremål av nämnda säregna art kunna därför understundom kräva längre befordringstid än annat, vanligt styckegods.

För ekonomisering av växlingsarbetet hava vissa centrala rangerbangårdar inrättats. Dessa hava utrustats med olika grupper av spårsystem, som

möjliggöra en mycket detaljerad och rationellt bedriven uppdelning av vagnar till tåg i olika riktningar. Antingen kan rangerbangårdens spårsystem i sin helhet ligga i lutning (såsom t. ex. i Hallsberg) eller också en s. k. »växelrygg» anläggas, över vilken tågen med hjälp av lokomotiv »tryckas». Sedan »ryggens» höjdpunkt passerats, rulla de avkopplade vagnarna själva av egen tyngd vidare ut på de olika spår, dit de skola föras. Dessa rangeringsstationers uppgift är att på snabbaste och billigaste sätt omgruppera tågen och insätta vagnarna i sådan ordning, att växlingsarbetet på stationerna i tågens väg till slutstationen eller nästa rangeringsstation blir det minsta möjliga.

Exempel på sådana rangeringsstationer äro:

Tomteboda, som under år 1931 hade cirka 557 000 till- och avkoppl. vagnar
Hallsberg, » » » » » » 359 000 » » » »
Nässjö, » » » » » » 293 000 » » » »
Sävenäs, » » » » » » 234 000 » » » »
(Göteborg)

Bland rangeringsstationer utan växelrygg eller liknande anordning må nämnas Ånge, som under år 1931 hade cirka 191 000 till- och avkopplade vagnar, Krylbo med cirka 272 000, Katrineholm med cirka 132 000 och Falköping C med cirka 172 000.

Transporttider för gods.

Expressgods och i regel även paket- och ilstyckegods befordras med samma hastighet som resande i samma stationsförbindelser. För fraktgods må följande exempel å befordringstider anföras.

Till	Från Stockholm		Från Göteborg		Från Malmö	
	styckegods	vagnslaster	styckegods	vagnslaster	styckegods	vagnslaster
Luleå	39 tim.	39 tim.	59 tim.	59 tim.	58 tim.	58 tim.
Boden	36 »	36 »	56 »	56 »	55 »	55 »
Skellefteå	38 »	38 »	58 »	58 »	57 »	57 »
Umeå	36 »	36 »	56 »	56 »	55 »	55 »
Örnsköldsvik	37 »	37 »	80 »	57 »	79 »	56 »
Sollefteå	36 »	23 »	56 »	43 »	55 »	42 »
Östersund	22 »	22 »	42 »	42 »	41 »	41 »
Sundsvall	22 »	20 »	41 »	39 »	40 »	38 »
Hudiksvall	16 »	16 »	44 »	36 »	35 »	35 »
Stockholm	—	—	11 »	11 »	21 »	21 »
Örebro	7 »	7 »	8 »	9 »	29 »	19 »
Skövde	12 »	14 »	4 »	4 »	27 »	27 »
Jönköping	14 »	12 »	6 »	6 »	14 »	23 »
Göteborg	11 »	11 »	—	—	11 »	11 »
Norrköping	4 »	4 »	10 »	10 »	24 »	16 »
Linköping	6 »	6 »	15 »	13 »	29 »	14 »
Nässjö	9 »	9 »	6 »	8 »	8 »	8 »
Alvesta	14 »	14 »	—	—	5 »	5 »
Malmö	19 »	19 »	10 »	10 »	—	—

Enär avgången sker på aftonen och ankomsten på morgonen, blir befordringstiden praktiskt uttryckt t. ex. från Stockholm till Sollefteå och norr därom en dag och från Göteborg och Malmö två dagar. *Lägenheterna finnas varje dag.* I de fall då styckegodsets befordring tar längre tid än vagnslaster betyder det, att styckegodset måste omlastas under vägen för att undvika slöseri med vagnar.

Befordringsavgifter.

Fraktavgift skall i allmänhet erläggas vid antingen avsändnings- eller mottagningsstationen. En uppdelning av beloppet på båda ställena är dock i vissa fall tillåten. För paket- och expressgods skall dock frakt betalas vid avsändningsstationen. De egentliga fraktavgifterna återfinnas i resp. järnvägars taxor. Den för transporter å statens järnvägar gällande taxan tillämpas emellertid icke allenast i statens järnvägars egen trafik utan även i vissa enskilda järnvägars trafik. Den tillämpas dessutom alltid vid samtrafik mellan två eller flera järnvägar, vare sig mellan statens och enskilda eller enskilda inbördes. Avgifterna i samtrafik beräknas på grundval av den sammanlagda transportsträckan på samtliga berörda banor. I detta sammanhang må omnämnas, att samma samtrafikbestämmelser gälla oavsett huruvida samtrafiken avser tvenne banor med samma spårvidd eller ej.

Förutom egentliga fraktavgifter enligt taxan har trafikkunden att erlägga vissa avgifter till järnvägen, av vilka här må nämnas täckningsavgift, som i vissa fall utgår med 5 à 10 % av grundfrakten, då godset skall befordras i täckt eller sluten vagn (vilket alltid är regel om järnvägen skall hava ansvar för godset), ävensom vissa extra avgifter (banavgift, övergångavgift), vilka utgå i samtrafik.

De egentliga fraktavgifterna bestämmas i första hand i förhållande till det utförda transportarbetets storlek, d. v. s. i förhållande till längden av den verkställda transporten och det transporterade godsets vikt, men vidare även med hänsyn till en eller flera av följande faktorer, nämligen godsets

viktgrupp,
volym,
värde,
befordringssätt.

I de fall, där godset beroende på fraktdragande viktens storlek kan hänföras till två eller flera tariffer, skall, därest lägre frakt erhålles genom tillämpning av en tariff, gällande för en större viktmängd än den till befordring avlämnade, dylik beräkning tillämpas.

Avgiften för *expressgods* är i stort sett lika med avgiften för övervikt vid personligt resgods. Förutom med en av avståndet oberoende inskrivningsavgift utgår densamma för exempelvis 100 kg med i runt tal $1^1/_4$ av priset för en tredjeklassbiljett på transportsträckan.

Paketgods befordras efter fem olika tariffer med hänsyn till varje kollis volym och vikt.

Ilstyckegods taxeras efter en enda tariff.[1]

Ilgods i vagnslaster befordras enligt tre olika tariffer, beroende på om fraktdragande vikten sammanfaller med eller överstiger $2^1/_2$, 5 eller 10 ton. S. k. lättfördärvligt gods (fisk, frukt o. s. v.) befordras — vare sig fråga är om stycke- eller vagnslastgods — som ilgods (dock ej med snälltåg), mot en avgift som endast med 10—20 % (variationerna beroende på varuslaget) överstiger avgiften för befordring av fraktgods.

Fraktstyckegods taxeras på grundval av godsets värde efter två olika tariffer, på sätt närmare framgår av järnvägstaxans godsindelning. Vid speciellt skrymmande gods utgår i vissa fall ett frakttillägg på 50 %.

Fraktgods i vagnslaster indelas i tre grupper beroende på huruvida sändningens vikt överstiger $2^1/_2$, 5 eller 10 ton. Vagnslastgods om $2^1/_2$—5 tons vikt taxeras enligt en enda tariff. Försändelser om 5—10 tons vikt taxeras enligt sex olika tariffer, uppgjorda med hänsyn till godsets indelning i varuslag och värde. Vagnslastgods om minst 10 ton befordras enligt åtta efter samma system uppgjorda tariffer. Dessutom finnas ytterligare tvenne tariffer, vilka användas i speciella fall.

Följande tabell, vilken utvisar statens järnvägars genomsnittliga inkomst per tonkm vid olika befordringssätt år 1932, är ägnad att närmare belysa i huru hög grad fraktavgiftens storlek är beroende av befordringssätt.

Godsslag	Öre per tonkm	Indextal
Expressgods	57·4	1 110
Paketgods		
Ilstyckegods	16·9	330[2]
Ilgods i vagnslaster		
Fraktstyckegods	15·7	300
Fraktgods i vagnslaster	4·5	87
Lapplandsmalm	1·7	33
Samtliga	5·2	100

Omfattning och inkomster av de olika befordringssätten i järnvägarnas godstrafik framgår av följande tabeller.

Tab. 64. Samtliga järnvägars inkomst av olika slag av godstrafik år 1932.

Godsslag	Inkomst, milj. kr.	%
Expressgods	7·5	5·3
Paketgods		
Ilstyckegods	7·0	5·0
Ilgods i vagnslaster		
Fraktstyckegods	27·3	19·5
Fraktgods i vagnslaster	92·9	66·1
Lapplandsmalm	5·8	4·1
	140·5	100·0

[1] Ang. ändring härav fr. o. m. den 1 januari 1934, se nedan sid. 123.

[2] Att siffran för ilgods ligger så nära siffran för fraktstyckegods beror därpå, att i siffran för ilgods ingå jämväl uppgifter för ilgods i vagnslaster.

Tab. 65. Transportarbete i olika slag av godstrafik vid statens järnvägar år 1932.

Godsslag	Transportarbete, milj. tonkm	%
Expressgods	8·0	0·5
Paketgods		
Ilstyckegods	18·5	1·2
Ilgods i vagnslaster	11·0	0·7
Fraktstyckegods	108·8	6·9
Fraktgods i vagnslaster	1 083·0	69·0
Lapplandsmalm	343·3	21·7
	1 572·6	100·0

Ovanstående redogörelse för avgifter och godsindelning är grundad på bestämmelser, vilka gälla till och med den 31 december 1933.

Sedan järnvägsstyrelsen i skrivelse den 23 september 1933 framlagt förslag till vissa ändringar i godstaxan för statens järnvägar, har Kungl. Maj:t genom brev den 24 november 1933 fastställt förslaget.

De sålunda beslutade ändringarna, som träda i tillämpning den 1 januari 1934, avse huvudsakligen fraktprisets höjd enligt de högre il- och fraktgodstarifferna. Vissa principiella ändringar hava emellertid även vidtagits. Den viktigaste av dessa gäller taxeringen av styckegods, som visserligen alltjämt skall taxeras efter två olika tariffer, dock ej längre med hänsyn till godsets värde, utan med hänsyn till dess *vikt*. Till den lägre av de båda styckegodstarifferna hänföras försändelser, om vikten därav utgör eller överstiger 500 kg. Likaså skall ilstyckegods taxeras efter tvenne tariffer med hänsyn till godsets vikt. Viktgränsen blir densamma som för fraktstyckegods, nämligen 500 kg.

Tillika skall för varje försändelse, där fraktavgiften helt eller delvis erlägges på mottagningsstationen, utgå en mindre expeditionsavgift.

Närmare upplysningar om godstariffernas storlek och inbördes förhållande såväl före som efter 1934 års ingång innehållas i diagrammen nr 8 och 9.

För järnvägarnas ekonomi har godstrafiken alltid varit av större betydelse än persontrafiken, och en minskning av det tryck, biltrafikens konkurrens utövat ifråga om järnvägarnas godstrafik, har därför, från järnvägarnas synpunkt sett, tett sig såsom ännu viktigare än motsvarande åtgärd ifråga om persontrafik.

Diagram nr 8. Fraktsatser intill utgången av år 1933 enligt statens järnvägars taxa.

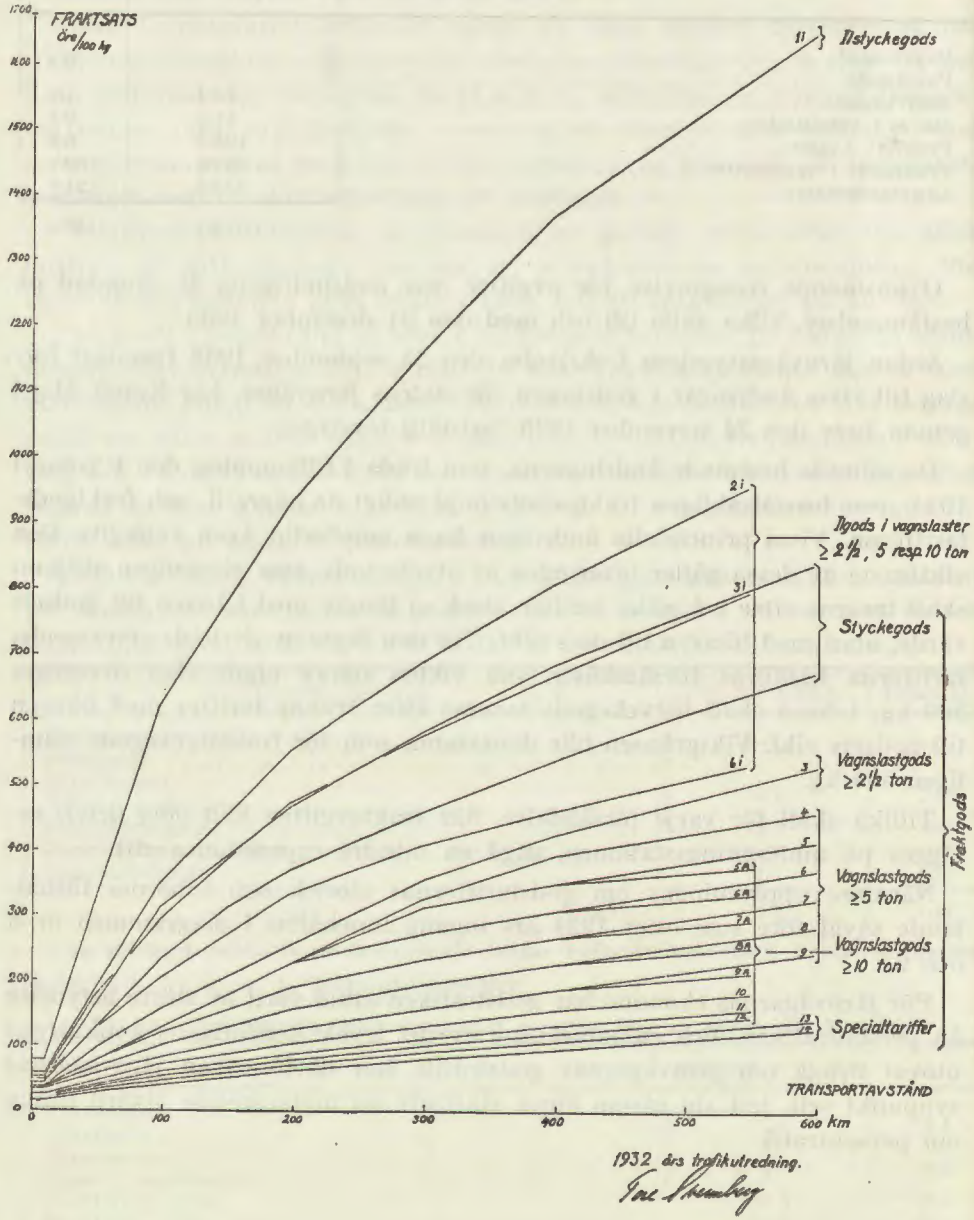
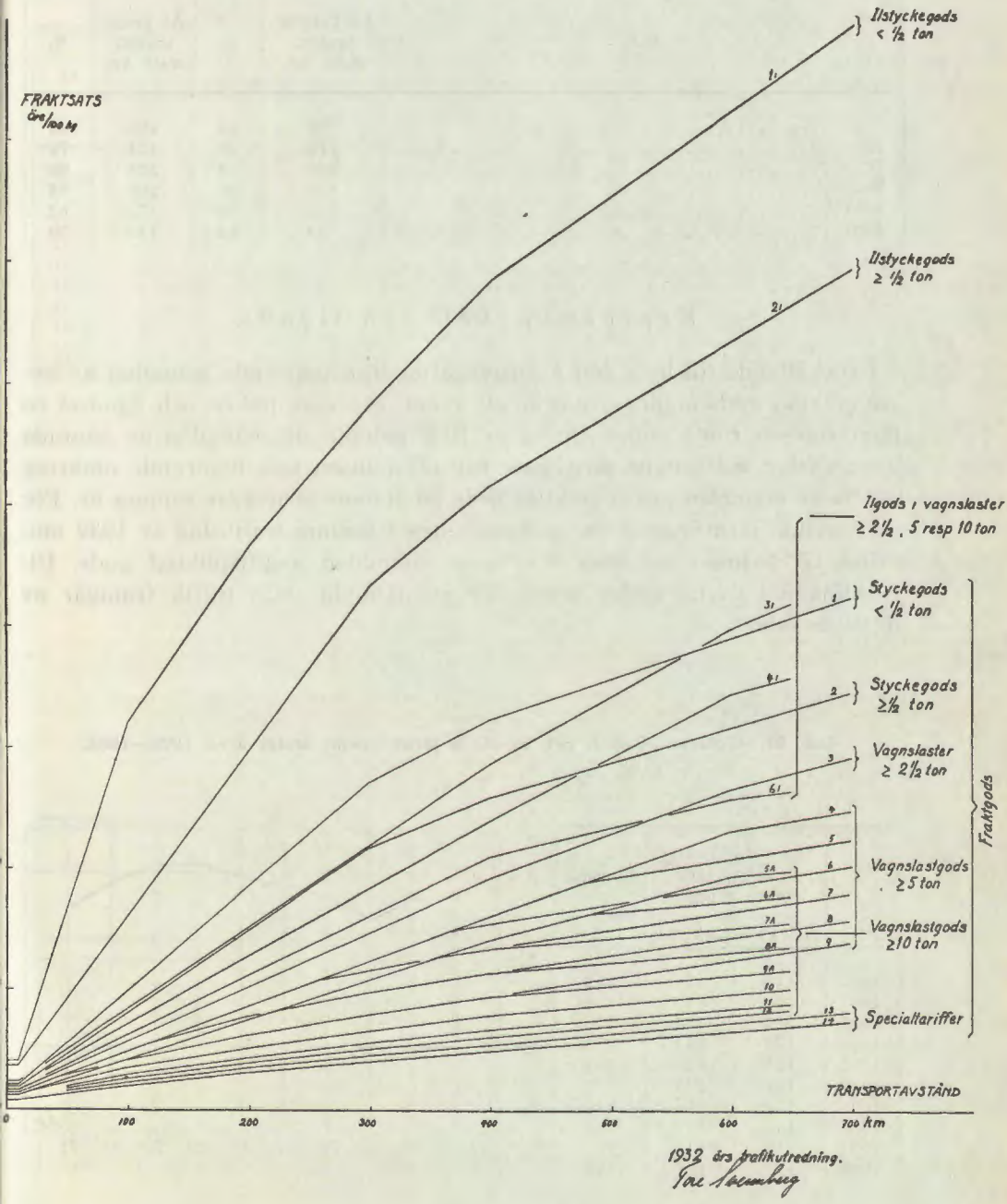


Diagram nr 9. Fraktsatser från och med år 1934 enligt statens järnvägars taxa.



1932 års trafikutredning.
Ove Stenberg

Tab. 66. Fördelning av järnvägarnas inkomster på person- och godstrafik under vissa av åren 1913—1932.

År	Av persontrafik, milj. kr.	%	Av godstrafik, milj. kr.	%
1913	59	35	109	65
1920	172	28	424	72
1925	106	34	204	66
1930	115	36	206	64
1931	108	38	173	62
1932	99	41	143	59

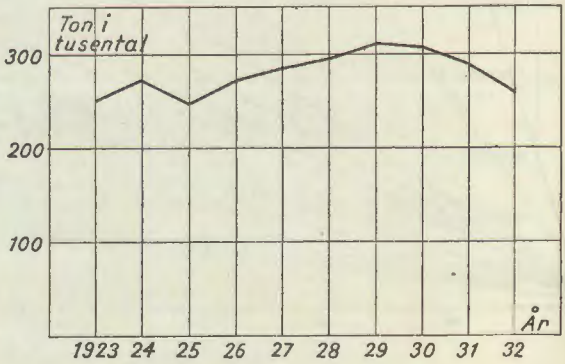
Express-, paket- och ilgods.

I förhållande till hela den å järnvägarna transporterade mängden av avgiftspliktigt gods utgör, såsom är att vänta, express-, paket- och ilgodset en jämförelsevis ringa andel. Under år 1932 belöpte sig mängden av nämnda tre godsslag vid statens järnvägar till 127·3 tusen ton, utgörande omkring 0·8 % av mängden avgiftspliktigt gods på statens järnvägar samma år. För de enskilda järnvägarna var godsmängden i samma trafikslag år 1932 omkring 130·9 tusen ton eller 0·9 % av mängden avgiftspliktigt gods. Utvecklingen i övrigt under senare år av nämnda slags trafik framgår av följande tabell.

Tab. 67. Express-, paket- och ilgods å järnvägarna under åren 1923—1932.

Ton.

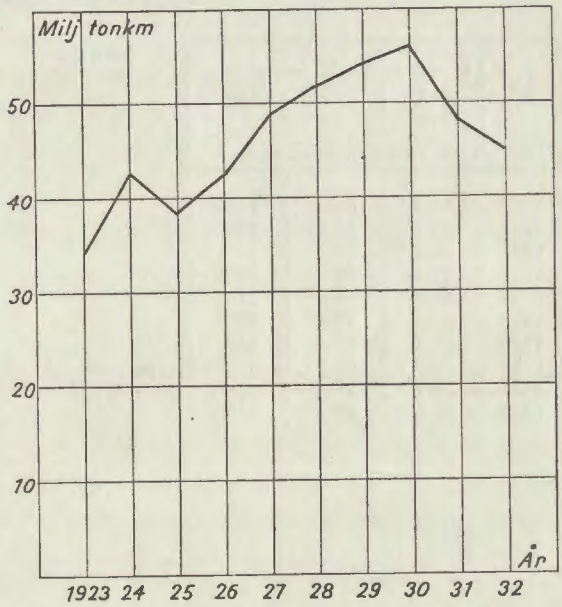
År	Statens järnvägar	Enskilda järnvägar	Summa
	Tusental ton		
1923	118	134	252
1924	134	137	271
1925	114	136	250
1926	126	144	270
1927	145	138	283
1928	152	145	297
1929	154	156	310
1930	155	153	308
1931	138	141	279
1932	127	131	258



Express-, paket- och ilgods å järnvägarna under åren 1923—1932.

Tonkm.

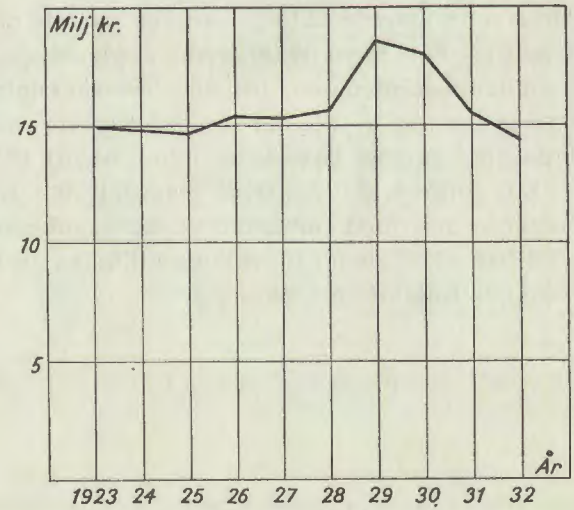
År	Statens järn-vägar	Enskilda järn-vägar	Summa
	Milj. tonkm		
1923	28·1	6·4	34·5
1924	35·5	6·9	42·4
1925	31·4	6·9	38·3
1926	35·0	7·5	42·5
1927	41·2	7·7	48·9
1928	43·2	8·6	51·8
1929	45·3	9·3	54·6
1930	46·7	9·4	56·1
1931	39·5	8·9	48·4
1932	37·4	8·2	45·6



Express-, paket- och ilgods å järnvägarna under åren 1923—1932.

Inkomster.

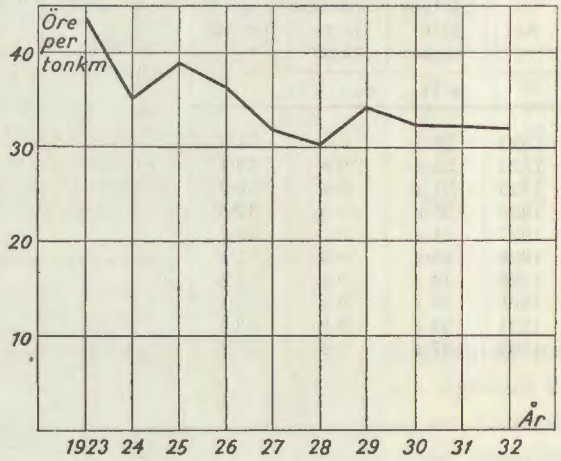
År	Statens järn-vägar	Enskilda järn-vägar	Summa
	Milj. kr.		
1923	9·3	5·6	14·9
1924	9·4	5·5	14·9
1925	9·3	5·5	14·8
1926	9·7	5·7	15·4
1927	9·8	5·6	15·4
1928	9·8	5·8	15·6
1929	12·4	6·2	18·6
1930	12·0	6·1	18·1
1931	10·4	5·2	15·6
1932	9·6	4·9	14·5



Express-, paket- och ilgods å järnvägarna under åren 1923—1932.

Inkomst per tonkm.

År	Statens järn-vägar	Enskilda järn-vägar	Summa
	Öre per tonkm		
1923	33·3	85·9	43·1
1924	26·3	80·2	35·1
1925	29·4	80·0	38·5
1926	27·7	76·0	36·2
1927	23·8	73·0	31·5
1928	22·7	67·6	30·1
1929	27·3	66·8	34·0
1930	25·6	65·0	32·2
1931	26·3	58·4	32·2
1932	25·5	60·4	31·8



Fraktstyckegods.

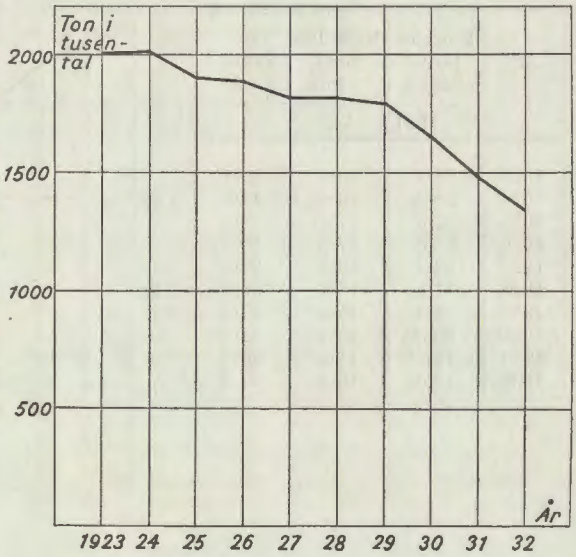
Då utvecklingen av såväl styckegods- som vagnslastgodstrafiken vid järnvägarna under senare år nyligen belysts i två särskilda utredningar, avgivna av delegerade för statens järnvägar och svenska järnvägsföreningen den 15 mars och den 30 juni 1933 och behandlande, den förra styckegods- och den senare vagnslastgodstrafik, torde i detta sammanhang allenast huvuddragen av den utveckling, som beträffande nämnda trafikslag ägt rum, böra angivas. För mera detaljerade upplysningar hänvisas, förutom till ovannämnda betänkanden, till dels järnvägsstatistiken dels ock, såvitt statens järnvägar angår, till den redogörelse för trafikens utveckling, som finnes intagen i statens järnvägars minnesskrift 1931 sid. 375 ff.

En jämförande statistisk framställning rörande styckegodstrafikens utveckling har med anledning av omläggningar i grunderna för järnvägarnas statistik icke kunnat föras längre tillbaka än till år 1923, men visar för tiden därefter följande utveckling.

Tab. 68. Fraktstyckegods å järnvägarna under åren 1923—1932.

Ton.

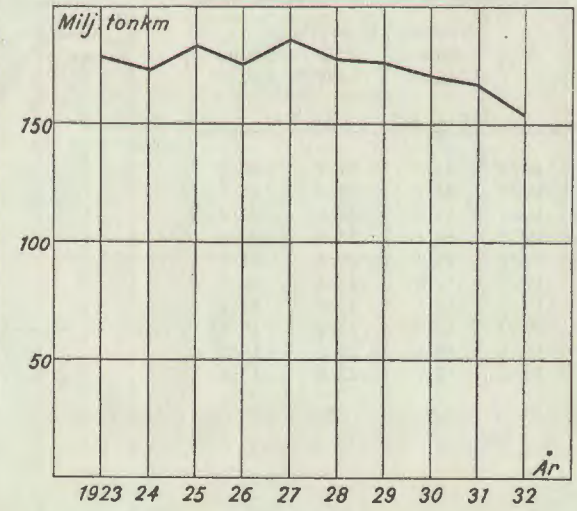
År	Statens järnvägar	Enskilda järnvägar	Summa
	Tusental ton		
1923	769	1 237	2 006
1924	781	1 231	2 012
1925	722	1 179	1 901
1926	702	1 182	1 884
1927	666	1 158	1 824
1928	658	1 165	1 823
1929	649	1 149	1 798
1930	598	1 046	1 644
1931	567	920	1 487
1932	518	826	1 344



Fraktstyckegods å järnvägarna under åren 1923—1932.

Godstonkm.

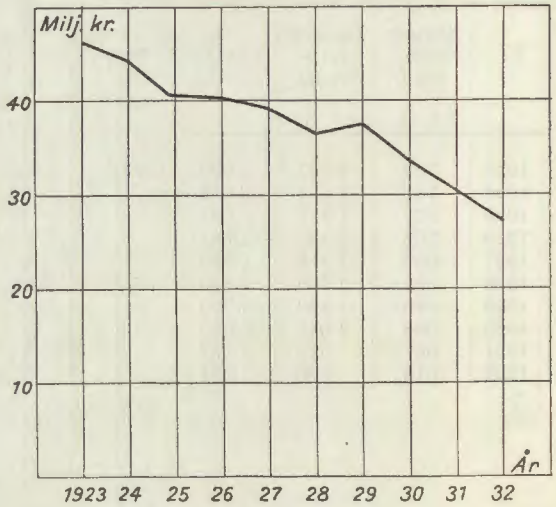
År	Statens järnvägar	Enskilda järnvägar	Summa
	Milj. tonkm		
1923	125	53	178
1924	119	54	173
1925	132	52	184
1926	123	54	177
1927	130	56	186
1928	121	57	178
1929	120	57	177
1930	116	54	170
1931	117	49	166
1932	109	45	154



Fraktstyckegods å järnvägarna under åren 1923—1932.

Inkomster.

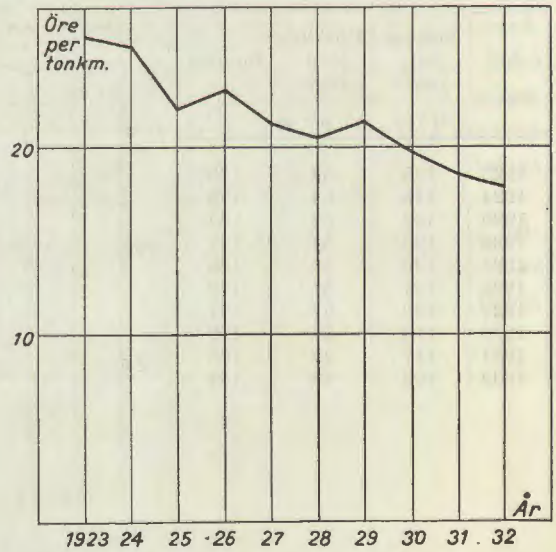
År	Statens järn-vägar	Enskilda järn-vägar	Summa
	Milj. kr.		
1923	26·8	19·6	46·4
1924	25·8	18·8	44·6
1925	23·3	17·6	40·9
1926	23·0	17·5	40·5
1927	23·0	16·3	39·3
1928	21·3	15·6	36·9
1929	22·0	15·5	37·5
1930	20·0	13·7	33·7
1931	19·1	11·6	30·7
1932	17·0	10·3	27·3



Fraktstyckegods å järnvägarna under åren 1923—1932.

Inkomst per tonkm.

År	Statens järn-vägar	Enskilda järn-vägar	Summa
	Öre per tonkm		
1923	21·4	37·2	26·0
1924	21·7	34·5	25·7
1925	17·6	33·7	22·2
1926	18·7	32·7	23·0
1927	17·6	29·2	21·1
1928	17·6	27·3	20·7
1929	18·3	27·0	21·1
1930	17·2	25·6	19·8
1931	16·4	23·5	18·5
1932	15·7	22·8	17·8



En sammanställning av 1925 och 1932 års uppgifter ger vid handen, att ändringen i styckegodsrörelsens storlek och inkomster varit följande.

Fraktstyckegods å järnvägarna åren 1925 och 1932.

	Ton, tusental			Inkomst, milj. kr.		
	1925	1932	Minskning %	1925	1932	Minskning %
Statens järnvägar	722	518	28	23·3	17·0	27
Enskilda »	1 179	826	30	17·6	10·3	41
Summa	1 901	1 344	29	40·9	27·3	33

Härvid måste emellertid beaktas, att av olika anledningar statistikens siffror för olika år icke äro med varandra fullt jämförbara.

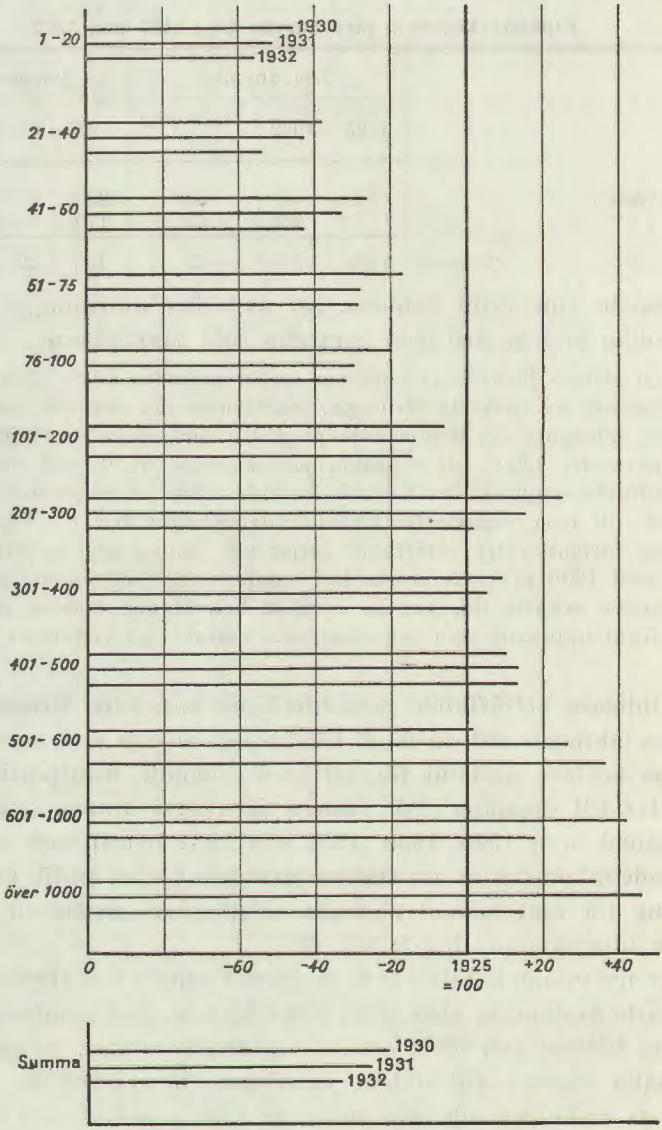
Sålunda har statens järnvägars banlängd under perioden 1925—1930 ökats, delvis genom övertagande av enskilda järnvägar, varigenom det enskilda bannätet i motsvarande mån minskats. Av denna anledning äro för senare år statens järnvägars trafik och inkomster högre, de enskilda järnvägarnas trafik och inkomster lägre än de ur jämförelsesynpunkt borde vara. Än vidare har under perioden samlastning av styckegods till hela vagnslaster införts. Utvecklingen har emellertid icke varit enhetlig, utan fortgått efter varierande linjer vid statens och enskilda järnvägar. I samband med 1930 års taxereform har samlastningsrörelsen avtagit. Som följd härav har under senaste tid, kanske särskilt beträffande statens järnvägar, viss trafik, som förut upptagits som vagnslastgods, kommit att redovisas under styckegods.

Liksom tidigare beträffande persontrafiken kan även ifråga om styckegodstrafiken iakttagas, att, så långt tillgängliga siffror visa, trafiknedgången är störst på kortare avstånd för att med stigande transportlängd avtaga eller förbytas till uppgång. För statens järnvägar finnes sådant material för maj månad åren 1925, 1930, 1931 och 1932 beträffande tontalet, men ej beträffande inkomsterna. En statens järnvägars egen trafik avseende sammanställning för maj månad nämnda år återgives nedan ur omförmälda betänkande (diagram nr 10 och tab. 69).

Såsom av nyssnämnda tabell och diagram framgår har styckegodstrafiken på de kortaste avstånden, eller intill cirka 50 km, under anförda år nedgått till omkring hälften och detta oaktat taxenedsättningar, genom vilka man sökt kvarhålla trafiken vid statens järnvägar. På avstånd 51—100 km har styckegodsets fraktdragande vikt sedan år 1925 minskat med inemot 30 % och på avstånd 101—200 km med 15 %. På avstånd av 201—400 km har styckegodstrafiken vid statens järnvägar ökats år 1930 men därefter nedgått. På avstånd över 400 km har styckegodstrafiken ökat i tontal upp till avstånd om cirka 1 000 km. På de längsta hållen är 1932 års trafik mindre än 1931 års.

Även vid ett antal undersökta enskilda järnvägar framträdde i stort sett samma förhållanden. Nedgången i styckegodstrafik var vid dem under åren 1925—1931 en allmän företeelse. I nämnda järnvägars egen trafik hade

Diagram nr 10. Ton styckegods på olika avståndsgrupper i statens järnvägars egen trafik under maj månad åren 1930, 1931 och 1932, uttryckt i procent av motsvarande siffror år 1925.



styckegodstransporterna under nämnda tidsperiod nedgått med i medeltal följande procent:

Järnvägar med en sammanlagd längd av	Beträffande tontalet, %	Beträffande inkomsterna, %
31— 60 km	47·0	57·4
61—100 km	46·7	59·5
101—200 km	26·8	47·6
Över 200 km	26·8	42·1

Tab. 69. Fraktstyckegods i statens järnvägars egen trafik, med fördelning på avstånd, maj månad åren 1925, 1930, 1931 och 1932. (Jfr diagram nr 10.)

Km	Ton styckegods				Ändring från år 1925					
					1930		1931		1932	
	1925	1930	1931	1932	ton	%	ton	%	ton	%
1—20	6 286	3 388	3 106	2 427	— 2 898	— 46	— 3 180	— 51	— 3 859	— 61
21—40	7 178	4 461	4 099	3 273	— 2 717	— 38	— 3 079	— 43	— 3 905	— 54
41—50	2 273	1 669	1 526	1 304	— 604	— 27	— 747	— 33	— 969	— 43
51—75	3 742	3 108	2 705	2 643	— 634	— 17	— 1 037	— 28	— 1 099	— 29
76—100	2 518	2 021	1 759	1 822	— 497	— 20	— 759	— 30	— 696	— 28
101—200	4 958	4 631	4 266	4 232	— 327	— 7	— 692	— 14	— 726	— 15
201—300	2 017	2 531	2 333	2 005	+ 514	+ 25	+ 316	+ 16	+ 12	+ 1
301—400	1 436	1 571	1 505	1 441	+ 135	+ 9	+ 69	+ 5	+ 5	—
401—500	815	895	923	923	+ 80	+ 10	+ 108	+ 13	+ 108	+ 13
501—600	518	521	657	706	+ 3	+ 1	+ 139	+ 27	+ 188	+ 36
601—1 000	758	759	1 075	886	+ 1	—	+ 317	+ 42	+ 128	+ 17
Över 1 000	508	679	742	580	+ 171	+ 34	+ 234	+ 46	+ 72	+ 14
Summa	33 007	26 234	24 696	22 242	— 6 773	— 21	— 8 311	— 25	— 10 765	— 33

Nedgången år 1931 av inkomsterna i styckegodstrafik inom avstånd av cirka 60 km vid de enskilda järnvägarna beräknas i omförmälda betänkande till ej mindre än 60 % av motsvarande inkomst år 1925.

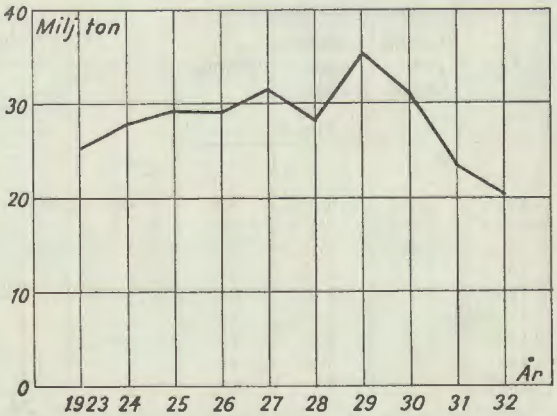
Vagnslastgods.

Jämväl beträffande transport av fraktgods i vagnslaster har på grund av omläggningar i statistiken en jämförande översikt icke kunnat föras längre tillbaka än till år 1923. Utvecklingen av vagnslasttrafiken har sedan sistnämnda år varit följande.

Tab. 70. Fraktgods i vagnslaster (utom lapplandsmalm) vid järnvägarna åren 1923—1932.

Ton.

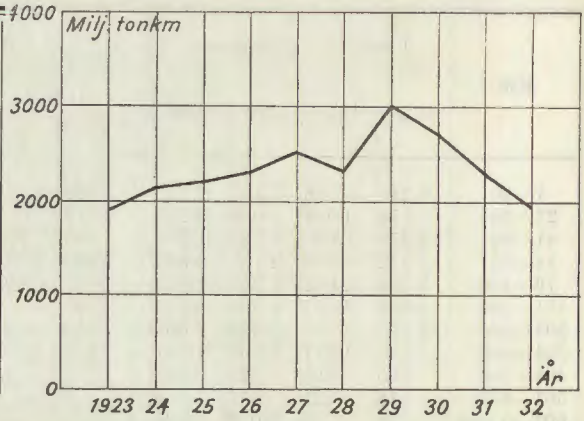
År	Statens järnvägar	Enskilda järnvägar	Summa
	Milj. ton		
1923	8·2	17·2	25.4
1924	9·4	18·9	28·3
1925	9·1	20·2	29·3
1926	9·2	19·6	28·8
1927	9·4	22·4	31·8
1928	9·3	19·3	28·6
1929	10·4	24·8	35·2
1930	9·4	22·3	31·7
1931	8·4	15·4	23·8
1932	7·2	13·4	20·6



Fraktgods i vagnslaster (utom lapplandsmalm) vid järnvägarna åren 1923—1932.

Tonkm.

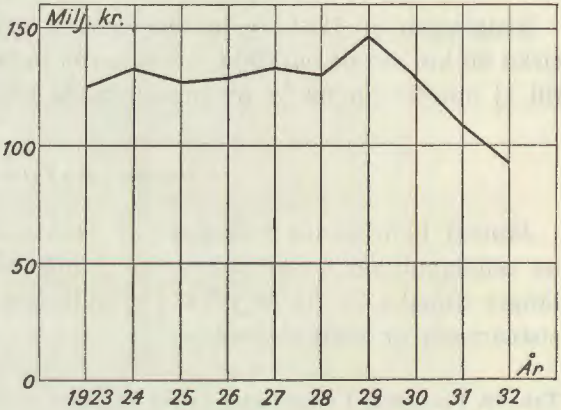
År	Statens järn-vägar	Enskilda järn-vägar	Summa
	Milj. tonkm		
1923	1 040	882	1 922
1924	1 145	1 005	2 150
1925	1 106	1 094	2 200
1926	1 194	1 123	2 317
1927	1 189	1 344	2 533
1928	1 241	1 083	2 324
1929	1 459	1 555	3 014
1930	1 359	1 361	2 720
1931	1 274	1 022	2 296
1932	1 083	858	1 941



Fraktgods i vagnslaster (utom lapplandsmalm) vid järnvägarna åren 1923—1932.

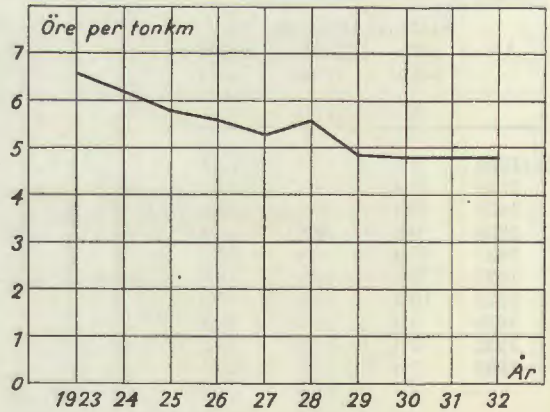
Inkomster.

År	Statens järn-vägar	Enskilda järn-vägar	Summa
	Milj. kr.		
1923	61·4	63·7	125·1
1924	65·2	68·1	133·3
1925	61·8	65·8	127·6
1926	65·2	64·5	129·7
1927	64·2	69·7	133·9
1928	66·5	64·2	130·7
1929	71·9	74·3	146·2
1930	64·4	65·2	129·6
1931	56·8	52·9	109·7
1932	48·3	44·5	92·8



Inkomst per tonkm.

År	Statens järn-vägar	Enskilda järn-vägar	Summa
	Öre per tonkm		
1923	5·9	7·2	6·5
1924	5·7	6·8	6·2
1925	5·6	6·0	5·8
1926	5·5	5·7	5·6
1927	5·4	5·2	5·3
1928	5·4	5·9	5·6
1929	5·0	4·8	4·9
1930	4·8	4·8	4·8
1931	4·5	5·2	4·8
1932	4·5	5·2	4·8



Vagnslasttrafikens fördelning på transportavstånd.

Jämväl förskjutningarna i vagnslasttrafikens storlek visa sig stå i nära sammanhang med transportavståndet, vilket nedanstående med ledning av statens järnvägars statistik upprättade tab. 71 och diagram nr 11 visa.

Tab. 71. Fraktgods i vagnslaster, exkl. lapplandsmalm, med fördelning på transportavstånd vid statens järnvägar vissa av åren 1911—1932.

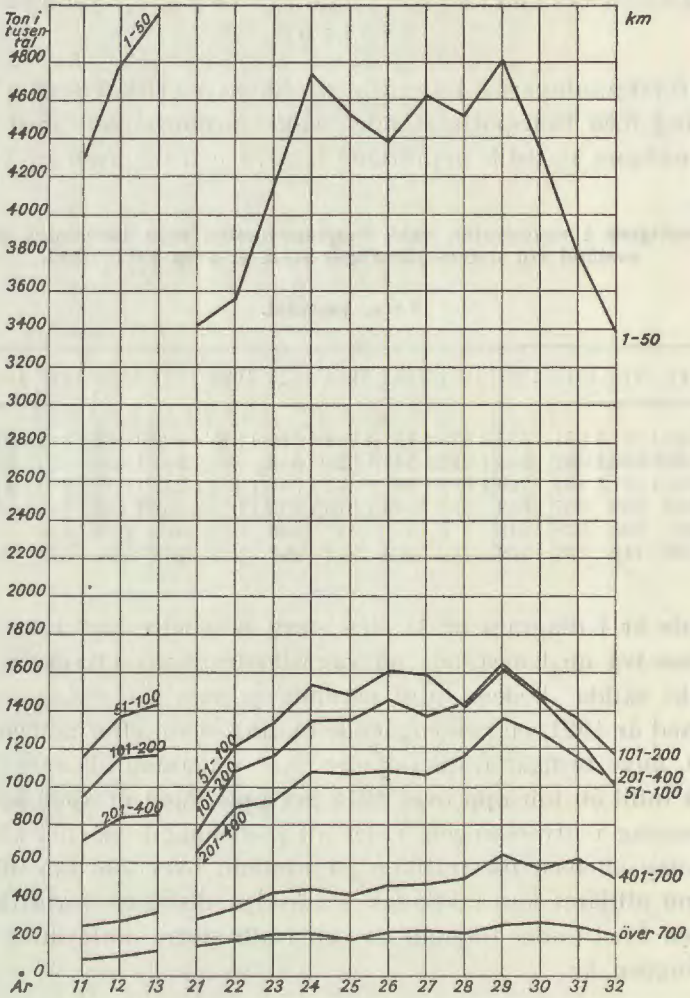
Ton, tusental.

Km	1911	1912	1913	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
1—50	4 243	4 777	5 051	3 435	3 575	4 151	4 741	4 519	4 375	4 620	4 514	4 816	4 316	3 771	3 345
51—100	1 166	1 362	1 431	933	1 222	1 341	1 527	1 486	1 605	1 592	1 430	1 623	1 460	1 237	974
101—200	952	1 151	1 164	766	1 098	1 161	1 361	1 361	1 454	1 372	1 433	1 640	1 471	1 354	1 151
201—400	720	830	857	658	902	939	1 076	1 059	1 076	1 063	1 161	1 360	1 277	1 148	1 003
401—700	267	295	339	313	370	451	457	430	476	485	520	646	574	606	522
Över 700	98	112	139	169	186	202	213	203	231	238	231	273	285	272	225

Påfallande är i diagram nr 11 den stora betydelse året 1929 har såsom gräns mellan två med avseende på vagnslasttrafikens utveckling från varandra starkt skilda skeden. Intill nämnda år visa godsmängderna, räknat från och med år 1921, en genomgående ökning, som, efter nedgången under fredskrisen, ånyo bringar trafikvolymen med undantag allenast för trafiken på avstånd intill 50 km upp över 1913 års nivå. Med år 1930 inträder däremot ett omslag i utvecklingen, i det att godsmängderna märkbart sjunka med undantag allenast för trafiken på avstånd över 700 km, där en svag ökning ännu alltjämt kan iakttagas. På övriga distanser fortsätter däremot minskningen även under följande år och i allt större omfattning ju kortare transportlängden är.

I viss mån annorlunda ställer sig vagnslasttrafikens fördelning efter *godstonkm* räknat, sådan densamma framträder i statens järnvägars statistik. Visserligen visar sig även här en genomgående sänkning av trafikvolymen under år 1930 och följande år, men på distanser över 100 km ligger trafiken ännu sistnämnda år, i godstonkm räknat, över 1913 års nivå och detta alltmera påfallande, ju större transportavståndet är. På avstånd över 700 km omfattade sålunda trafiken år 1932 mer än dubbelt så många tonkm som under åren 1911—1913. På avstånd under 100 km låg däremot trafiken, på nu ifrågavarande sätt räknad, omkring 30 % under 1911—1913 års. Närmare framgår detta av efterföljande tab. 72 och diagram nr 12. Jämför även diagram nr 13—15.

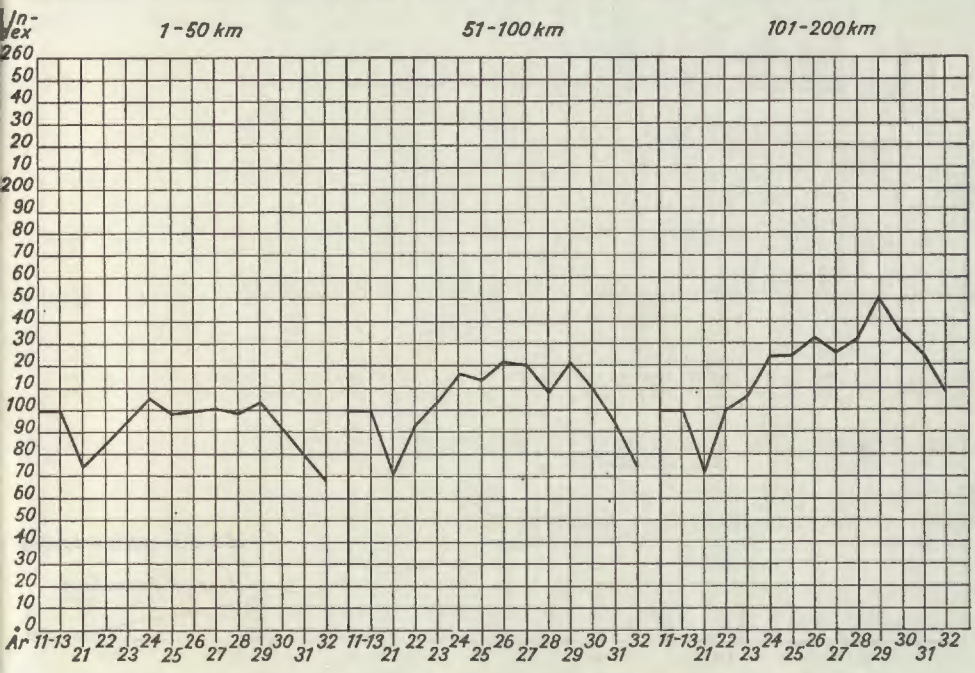
Diagram nr 11. Ton fraktgods i vagnslaster exkl. lapplandsmalm på statens järnvägar med fördelning på transportavstånd åren 1911—1913 och 1921—1932.



Tab. 72. Godstonkilometer i miljoner av vagnslastgods exkl. lapplandsmalm å statens järnvägar i kilometergrupper åren 1913, 1922 och 1932.

Kmgrupper	År 1913		År 1922		År 1932	
		%		%		%
1—10	9	1·0	6	0·6	8	0·7
11—20	20	2·2	15	1·6	11	1·0
21—30	17	1·9	13	1·4	16	1·4
31—40	20	2·2	16	1·7	11	1·0
41—50	19	2·1	20	2·1	12	1·1
51—100	104	11·6	91	9·6	69	6·4
101—200	171	19·0	160	17·0	171	15·8
201—400	241	26·8	252	26·7	286	26·4
401—700	172	19·1	192	20·3	277	25·6
Över 700	127	14·1	179	19·0	223	20·6
Summa	900	100·0	944	100·0	1 084	100·0

Diagram nr 12. Antal tonkm vagnslastgods exkl. lapplandsmalm vid statens järnvägar åren 1921—1932, fördelat på olika transportavstånd, under jämförelse med motsvarande uppgifter för åren 1911—1913.



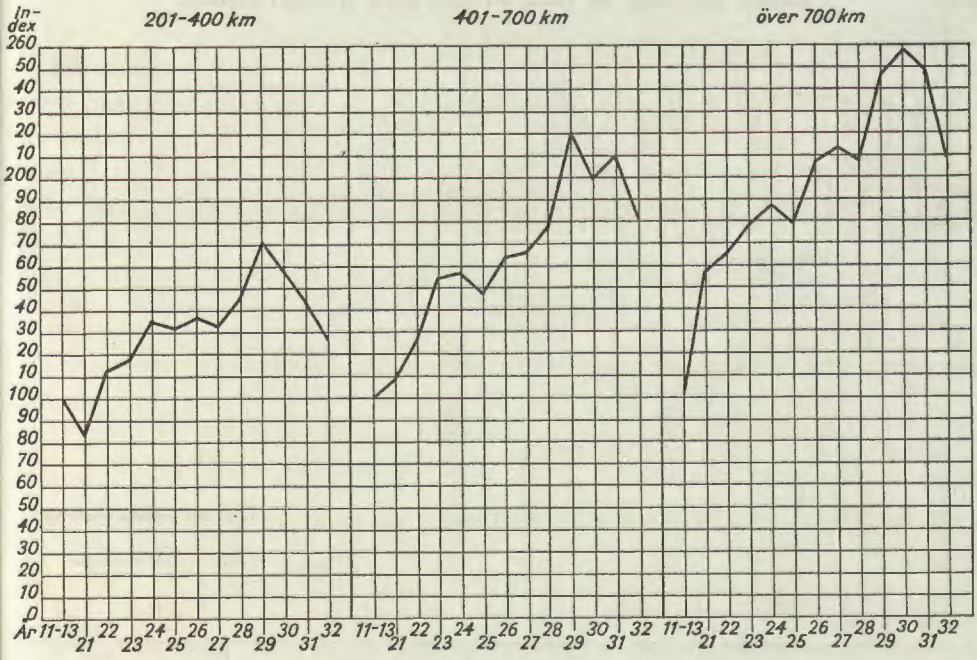


Diagram nr 13. Transportarbetet av fraktgods i vagnslaster exkl. lapplandsmalm vid statens järnvägar år 1913, fördelat efter transportavstånd.

Ytan under diagrammet anger det totala transportarbetet. (Den triangulära ytan anger storleken av transportarbetet på avstånd över 700 km men ej fördelningen av detsamma.)

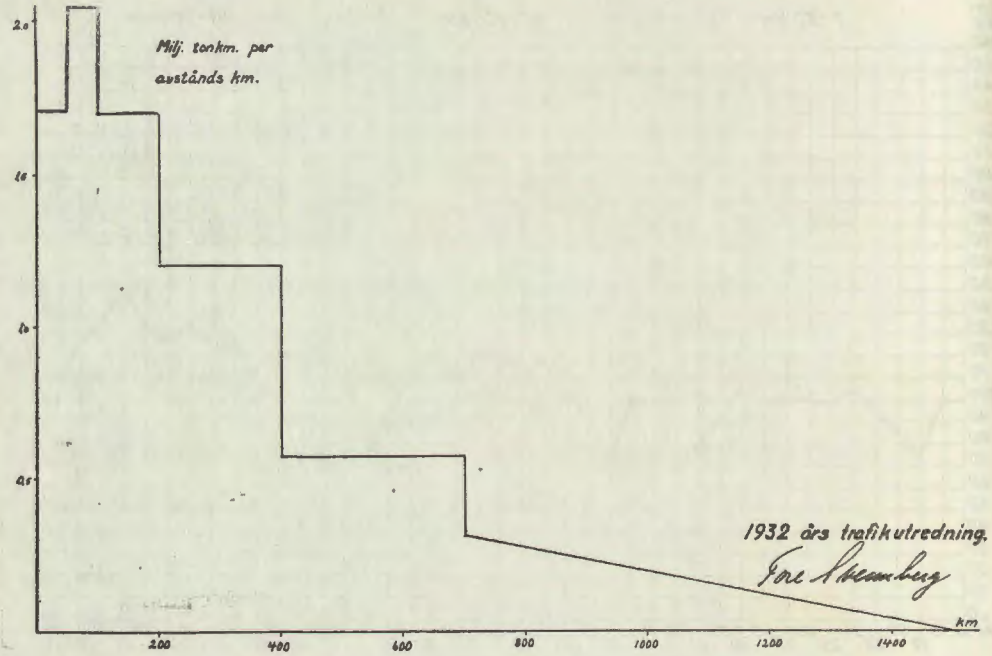


Diagram nr 14. Transportarbetet av fraktgods i vagnslaster exkl. lapplandsmalm vid statens järnvägar år 1922, fördelat efter transportavstånd.

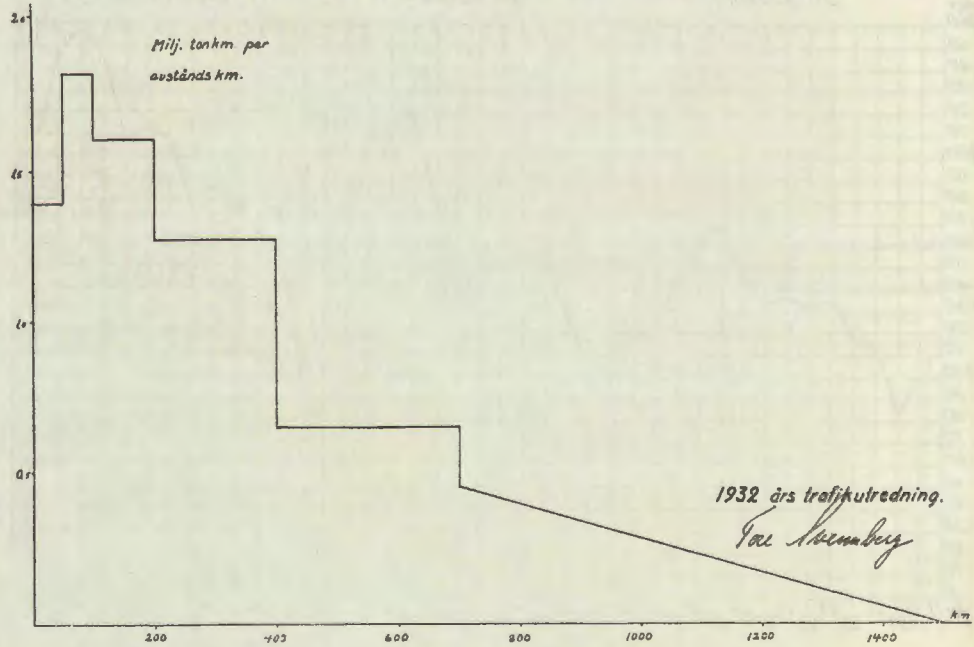
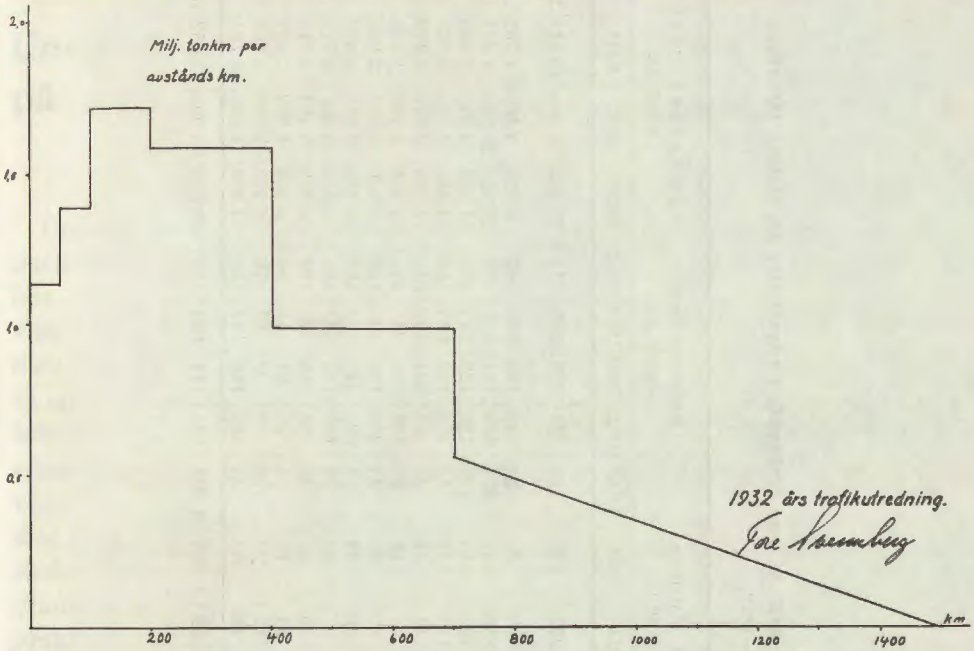


Diagram nr 15. Transportarbetet av fraktgods i vagnslaster exkl. lapplandsmalm vid statens järnvägar år 1932, fördelat efter transportavstånd.



Vagnslasttrafikens fördelning med hänsyn till varugrupper.

Fördelningen av vagnslasttrafiken, såväl vad il- som fraktgods beträffar, med hänsyn till *varugrupper* framgår av följande sammanställning (tab. 73) av statens järnvägars statistik, vilken omfattar icke allenast dessas egen trafik utan jämväl samtrafik med enskilda järnvägar. Däremot framgå av tabellen icke motsvarande uppgifter beträffande vagnslasttrafik uteslutande å de enskilda järnvägarna, för vilka dylik statistik saknas.

Tab. 73. Sammandrag av varugrupper exkl. lapplandsmalm för såväl il- som fraktgods i vagnslaster på statens järnvägar åren 1929—1932.

Varugrupp	Vikt i ton, 1 000-tal				Tonkm, milj.				Medeltransportlängd, km				Fraktinkomst i 1 000 kr.			
	1929	1930	1931	1932	1929	1930	1931	1932	1929	1930	1931	1932	1929	1930	1931	1932
Livsmedel	1 032	974	923	938	238	222	226	198	231	228	245	211	19 442	17 464	16 111	13 909
Fodermedel och gödningsmedel för jordbruket	654	615	561	511	96	90	80	83	147	145	142	163	6 023	5 467	4 762	4 254
Trävaror	2 834	2 550	1 850	1 337	359	359	294	224	127	141	159	167	22 514	20 063	14 461	10 656
Pappersmassa, papper	948	779	793	679	132	101	113	106	139	129	142	156	11 271	8 974	8 868	7 929
Järn och stål	903	752	662	595	148	127	121	110	163	169	183	185	11 469	9 514	8 039	7 051
Andra metaller, maskiner m. m.	139	137	126	101	38	41	41	31	274	301	326	310	4 114	3 970	3 479	2 603
Textil- och lädervaror	58	54	73	68	11	11	18	17	185	208	246	242	1 318	1 230	1 750	1 608
Oljor	178	164	184	225	36	32	38	40	204	197	205	178	3 197	2 814	2 965	3 171
Kemikalier m. m.	203	182	174	146	41	39	34	24	201	213	197	167	3 465	2 980	2 453	1 988
Cement, tegel, glas	521	514	483	381	82	87	90	74	157	168	187	194	5 395	5 307	4 714	3 800
Sten, grus, kalk	716	742	655	495	67	66	56	50	93	89	85	101	3 899	3 794	3 013	2 444
Malmer (exkl. lapplandsmalm)	489	387	371	426	34	24	19	24	70	61	51	56	2 459	1 902	1 387	1 384
Stenkol, träkol, torv	1 392	1 251	1 133	995	126	115	93	70	90	92	82	70	8 493	7 399	5 866	4 727
Övriga varor	334	328	429	348	52	48	63	43	156	146	147	125	4 944	4 122	3 184	2 808
Summa (exkl. lapplandsmalm)	10 401	9 429	8 418	7 245	1 460	1 362	1 286	1 094	140	144	153	151	108 003	95 000	81 052	68 332

Undersökning angående de faktorer, som inverka på valet mellan automobil och järnväg för ombesörjande av godstransporter.

Den snabba utvecklingen av automobiltrafiken och storleken av de transportmängder, denna trafik erövrade från järnvägarna, synes på sin tid både hos allmänheten och bland representanter för järnvägarna hava lett till en viss överskattning av automobiltrafikens konkurrenskraft. Hos den förra blev den föreställningen icke sällsynt, att järnvägarna i det närmaste spelat ut sin roll och att deras uppgift i trafikarbetet skulle komma att så gott som fullständigt övertagas av biltrafiken. Även hos järnvägsrepresentanterna synes under intryck av konkurrensen en känsla hava spritt sig av att järnvägarnas situation var hopplös såtillvida, att intet annat effektivt botemedel mot bilarnas konkurrens än det, som kunde skänkas av statsmakterna, återstode. Denna uppfattning torde emellertid börja ge vika för ett mera noggrant övervägande; tydligt är nämligen, att även automobiltrafiken har sin praktiska begränsning och att, även om man räknar med dess användning inom det område, som utgör dess av ekonomiska och praktiska lagar utstakade egentliga verksamhetsfält, en vidsträckt trafik återstår, för vars ombesörjande järnvägarna synas komma att vara oumbärliga. I längden torde kunna förväntas, att mellan bilar och järnvägar uppkommer och sannolikt i växande omfattning utvecklas en växelverkan, under vilken vartdera trafikmedlet i allt större utsträckning torde finna de arbetsuppgifter, för vilka det enligt det ekonomiska livets lagar bäst ägnar sig. Under denna utveckling komma visserligen järnvägarna att nödgas finna sig uti, att vissa trafikuppgifter, vilka tidigare tillhört dem med faktisk ensamrätt, måste delas med eller måhända helt övertagas av biltrafiken, och tillika torde järnvägarna sannolikt nödgas acceptera en sanering, som bortskär sådana delar av järnvägsnätet, vilka såsom följd av utvecklingen blivit överflödiga; men å andra sidan torde, sedan järnvägarna funnit sitt efter de ändrade förhållandena avpassade verksamhetsfält, automobiltrafiken skapa ett så stort antal nya trafikmöjligheter och lägga grunden till en sådan fortsatt utveckling av det ekonomiska livet, att i längden järnvägarnas trafik kan inom det på nyss angivna sätt betecknade verksamhetsfältet växa. Med andra ord uttryckt innebär detta enligt vår mening, att automobilkonkurrensen påskyndar och stimulerar trafikomloppet och att den allmänna stegringen av trafiken, som därav föranledes, skall komma även järnvägarna tillgodo, sedan dessa anpassat sig efter de ändrade förutsättningarna för dess bedrivande.

Ur denna synpunkt hava vi inför de svårigheter att behålla godstrafiken, varmed järnvägarna hava att kämpa, ansett oss böra till en början söka närmare bestämma de faktorer, som i konkurrenskampen äro avgörande för huruvida det ena eller det andra trafikmedlet kommer att föredragas för ombesörjande av dylika transporter.

Befordringspriser.

Det sätt, på vilket fraktsatserna fastställas, företer vid de båda nu ifrågavarande trafikmedlen väsentliga olikheter.

Ifråga om biltrafiken gällde intill 1934 i detta avseende, såvitt länstrafiken angår, en obegränsad frihet, som överlämnade taxesättningen till en fri överenskommelse mellan trafikutövaren och trafikanten. Från och med år 1934 gäller visserligen — liksom tidigare ifråga om stadstrafik — att vid länstrafik skjutslegan icke må utgå med högre belopp än som medgives i taxa, vilken det åligger länsstyrelse att för länet utfärda; men vilken betydelse detta stadgande ur andra synpunkter än kan hava, kan det uppenbarligen föga påverka konkurrensen mellan järnvägarna och bilarna, då nämligen frågan huruvida en viss yrkesutövare konkurrerar och om farligheten av hans konkurrens snarare bestämmes av de minimifrakter än av de maximifrakter, han betingar sig. Såsom av det föregående framgår, påverkar stadgandet ifråga icke minimigränsen av bilfrakterna, utan kommer denna gräns att bestämmas av rent ekonomiska faktorer och i sista hand av automobiltrafikens självkostnad, vilken uppenbarligen betecknar den gräns, intill vilken, såvitt frakttarifferna angår, automobiltrafiken är i stånd till varaktig konkurrens. Under sådana förhållanden hava vi ansett frågan om lastbiltrafikens självkostnader av sådan betydelse, att den i detta sammanhang bör ägnas närmare granskning.

Lastautomobiltrafikens självkostnader.

Detta kapitel innehåller en redogörelse för en inom kungl. tekniska högskolans i Stockholm institutioner för hiss- och transportanordningar resp. vägbyggnad och kommunikationsteknik av civilingenjörerna T. Svennberg och B. Jakobson verkställd undersökning i ämnet, som genom vederbörandes tillmötesgående ställts till förfogande. Redogörelsen är på trafikutredningens begäran avfattad av civilingenjören Svennberg.

Under det att ett rättvist omdöme rörande transportkostnadernas storlek vid anlitande av olika trafikmedel lätt nog kan, om erforderliga statistiska uppgifter finnas, erhållas såvitt fråga är om enstaka godstransporter, möter däremot en allmän jämförelse mellan olika trafikmedel stora svårigheter, såvitt syftet därmed är att bestämma de genomsnittliga fraktkostnaderna för godstransporter, omfattande en mera väsentlig andel av det totala trafik-

arbetet inom landet. Särskilt gäller detta vid en jämförelse mellan sådana trafikmedel som lastautomobiler och järnvägar, vilka i många avseenden icke äro med varandra jämförbara.

Vad lastbilarna angår sker nämligen deras trafik i allmänhet oberoende av någon på förhand uppgjord turlista, frakterna bestämmas i regel i fri konkurrens (efter ingången av år 1934 dock med den modifikation, som följer av tillämpningen av då ikraftträdande bestämmelser om maximitaxa) och i förhållande huvudsakligen till bruttotransportarbetets storlek. Järnvägarnas trafik sker däremot efter på förhand uppgjorda tidtabeller, frakterna bestämmas på grundval av i författningsenlig ordning fastställda, starkt differentierade tariffer, enligt vilka priset för transporten står i förhållande icke allenast till transportarbetets storlek utan även, och till väsentlig del, till det transporterade godsets värde. Dessutom inverkar vid transport å järnväg varje godsförsändelses storlek i betydligt högre grad än vid biltransport på storleken av fraktavgiften.

Anmärkas må emellertid, att under senare år tarifferna i viss mån förlorat sin betydelse såsom nära nog uteslutande eller för varje fall väsentligen bestämmande för järnvägarnas fraktavgifter, då nämligen järnvägarna på grund av konkurrensen från lastautomobiltrafiken funnit sig nödsakade att i många fall medgiva väsentliga nedsättningar i de tariffmässigt fastställda fraktbeloppen.[1]

Olikheten mellan de båda trafikmedlen sträcker sig även till beskaffenheten av den statistik, som finnes tillgänglig beträffande det av dem utförda transportarbetet och detta arbetes ekonomi. Järnvägarna föra i detta avseende en tämligen fullständig statistik, varför uppgifter i ämnet merendels kunna lätt nog erhållas. Lastautomobilföretagen bedrivas åter i allmänhet i liten skala; ordnad bokföring förekommer därför ofta nog icke och än mindre någon driftsstatistik.

Tillförlitliga statistiska uppgifter ifråga om de smärre lastautomobilföretagen kunna på grund av det anförda icke anskaffas. De företag, som föra böcker eller därmed jämförlig statistik ifråga om kostnaderna för godstransporter med automobil, äro i regel sådana i Stockholm eller andra större orter belägna affärs- eller industriföretag, som för egen räkning och med egna automobiler ombesörja transporter. Då emellertid kostnaderna för transporter i dylika företag i allmänhet ingå bland företagens övriga driftkostnader, och transporterna, med hänsyn till angelägenheten av att de i rätt tid verkställas, icke kunna i alltför stor utsträckning organiseras uteslutande med hänsyn till transportekonomiska synpunkter, komma de bokförda kostnaderna för under dylika förhållanden utförda transporter att bliva relativt höga.

För den allmänhet, som har möjlighet att använda ettdera av nu ifråga-

[1] Se härom närmare särskilda kommitterades »Utredning och förslag angående provisorisk reglering av de högsta vagnslasttarifferna» den 30 juni 1933 sid. 10 ff. och 42 ff. samt statens järnvägars statistik 1932 sid. 46.

varande transportmedel för ombesörjande av godstransporter, bestämmes valet dem emellan givetvis i första hand av det *pris,* till vilket de äro redo att ombesörja den transport, varom fråga är. Dessa priser innefattas för järnvägarnas del huvudsakligen i de fastställda tarifferna och för lastbilarnas del i trafikutövarnas fraktutbud. En jämförelse mellan de båda trafikmedlens konkurrenskraft bör därför rätteligen i första hand grundas på en jämförelse mellan nämnda tariffer och fraktutbud. Användningen av en dylik metod möter emellertid för lastautomobiltrafikens vidkommande stora svårigheter, med hänsyn till att tillförlitliga uppgifter om fraktutbudens storlek icke finnas i erforderlig omfattning.[1] Tydligt är emellertid, att uppgifter om fraktutbud kunna ersättas av sådana uppgifter om lastautomobiltrafikens självkostnader, som ur ett flertal faktorer kunna beräknas. Lastautomobiltrafikens genomsnittliga självkostnader måste nämligen ur två olika synpunkter nära sammanfalla med fraktutbuden. Å ena sidan kunna nämligen fraktutbuden i längden icke ligga väsentligen lägre än självkostnaderna, då givetvis lastautomobiltrafikföretagarna icke annat än tillfälligtvis kunna utbjuda körning under dylika villkor. Å andra sidan kan ej heller gränsen för fraktutbuden ligga väsentligt högre än självkostnadsgränsen, då nämligen här som på andra områden ett alltför stort överskridande av densamma skulle komma att snart nog förhindras av konkurrens från övriga trafikutövares sida.

I och med det att vi på grund av ovan anförda förhållanden valt lastautomobiltrafikens självkostnader såsom det statistiskt lättast åtkomliga uttrycket för lastautomobiltrafikens konkurrenskraft, hade givetvis däremot bort vägas uppgifter om järnvägarnas självkostnader för med dem verkställda godstransporter. Beräknandet av sistnämnda självkostnader är emellertid en uppgift, inför vilken vi — liksom för övrigt skett vid flertalet föregående undersökningar i ämnet[2] — måst resignera med hänsyn till den stora mängd av faktorer, som göra en dylik undersökning otillförlitlig eller i det närmaste omöjlig. Såsom statistiskt uttryck för järnvägarnas konkurrenskraft hava därför fått tjäna de vid järnvägarna gällande tarifferna för godstransporter, helst som, såsom ovan framhållits, dessa i och för sig äro den faktor, som bäst lämpar sig för detta ändamål.

Mot de jämförelsefaktorer vi sålunda valt, nämligen å ena sidan, *automobiltrafikens självkostnader* och, å andra sidan, vid *järnvägarna förekommande godstariffer,* kan visserligen invändas, att de siffror, som komma till användning för båda trafikmedlen, ligga högre än vad i praktiken förekommer, men denna avvikelse torde icke väsentligen påverka jämförelsens riktighet i det avseende, varom nu är fråga.

---

[1] Ang. en inom järnvägsstyrelsen under våren 1933 verkställd dylik utredning se ovan omförmälda »Utredning och förslag angående provisorisk reglering av de högsta vagnslasttarifferna», avgivet den 30 juni 1933, sid. 17—18.

[2] Jfr emellertid samlingsverket »De Tekniska Vetenskaperna», »Samfärdsel» sid. 156 ff. med litteraturhänvisningar.

Beståndet av undersökta lastautomobiler.

Antalet av de lastautomobiler, vilkas driftkostnader för nu ifrågavarande ändamål blivit föremål för undersökning, uppgår till omkring 250. För erhållande av erforderlig översikt hava dessa sammanförts till fem olika grupper, på sätt framgår av följande schema.

	Grupp				
	I	II	III	IV	V
Högsta lastförmåga i ton ..... c:a	1·5—2	2·5	2·75—3	3·5—4	3·5—4
Tjänstevikt i kg ..... »	1 800	2 200	2 600	2 800	3 200
Motorstyrka, hästkrafter..... »	40—50	50—60	75—90	75—100	75—100
Hjulbas, m..... »	3·5	3·7	3·8	3·9—4·3	3·9—4·3

Grupp I omfattar exempelvis Ford- och Chevroletvagnar. Grupperna II—IV omfatta Volvos och en del amerikanska firmors vagnar med angiven lastförmåga. Grupp V omfattar vagnar av svensk tillverkning med i förhållande till lastförmågan tungt chassi.

Det må anmärkas, att, såsom av prop. 174/1932 sid. 93 framgår, större delen av lastautomobilbeståndet i Sverige i september 1931 hade en tjänstevikt icke överstigande 1 700 kg och att, även om en utveckling mot tyngre lastautomobiler under senare år ägt rum,[1] flertalet lastbilar dock alltjämt torde ligga under nämnda tjänsteviktsgräns. Av samtliga i september 1931 registrerade lastautomobiler, uppgående till 41 880, hade 25 944 eller omkring 62 % en tjänstevikt av högst 1 700 kg.

Lastautomobiler med tjänstevikt under 1 700 kg äro i allmänhet Fordvagnar av äldre typ eller andra därmed jämförliga märken med relativt liten hjulbas och lastförmåga, vilka huvudsakligen användas i lokal distributionstrafik. Då dylika vagnar knappast torde konkurrera med järnvägarna, har undersökningen icke utsträckts till att söka konstatera jämväl denna grupps självkostnader. Önskvärt hade givetvis varit att låta undersökningen omfatta även de med allmänt intresse omfattade vagnar med över 4 tons lastförmåga, som under senare tid förts i marknaden, men tillförlitligt siffermaterial angående dylika vagnar har icke kunnat anskaffas. Vagnar med dylik lastförmåga liksom över huvud taget vagnar med tjänstevikt över 3 000 kg hava emellertid ännu fått relativt liten användning.

Fördelningen av lastautomobiltrafikens självkostnader.

De kostnader, om vilka i detta sammanhang är fråga, kunna fördelas på sätt följande sammandrag utvisar.

[1] Jfr ovan sid. 104.

Grupp	I	II	III	IV	V
Fasta kostnader, kr/år.					
Garage	300	330	370	400	400
Försäkring	315	340	330	335	360
Skatt	140	180	220	240	280
Ränta	190	270	420	500	670
Chaufförlön	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
Administration	500	550	600	650	650
Avskrivning (fast)	364	414	686	753	796
Approximativ summa	4 810	5 080	5 630	5 880	6 160
Rörliga kostnader, öre/mil.					
Bensin och olja	70	85	101	112	112
Gummi	33	37	42	45	45
Reparationer och underhåll	43	47	50	53	40
Avskrivning (rörlig)	28	29	28	28	15
Summa	174	198	221	238	212

Vad metoden för beräkningen av de särskilda posterna angår, må anmärkas följande.

För de flesta kostnadsposterna (*garage, försäkring, skatt, bensin och olja, reparationer och underhåll*) kunna användas de uppgifter därom, som äro angivna i eller kunna härledas ur företagens bokföring. Den *ränta,* varmed lastautomobiltrafiken ansetts böra belastas, har beräknats såsom genomsnittsränta på ett under avskrivning varande kapital efter en räntefot av 6 %. Vad kostnaderna för *avskrivning* angår hava några gemensamma principer ännu icke hunnit utbilda sig; avskrivningsmetoden är hos nästan alla de undersökta företagen olika. För vår del hava vi, med hänsyn till att avskrivningens storlek synes vara beroende icke allenast av den med automobilen körda väglängden utan även av bilens ålder i år räknat, ansett avskrivningen böra fördelas på två olika poster, nämligen en fast och en rörlig. Det må erinras, att vid bestämmande av avskrivningskostnadens storlek värdet av den första ringuppsättningen bör avdragas från det värde, som avskrives. — *Gummikostnaden* har beräknats ur uppgifter om ringarnas varaktighet och handelspriser, då de siffror, som ur bokföringssynpunkt i detta hänseende förekomma i företagens egen bokföring, i regel icke svara mot den reella kostnaden. — *Kostnaderna för lön* åt i företagen anställda förare äro i praktiken starkt varierande; för nu ifrågavarande ändamål hava vi utgått från ett belopp av kronor 1:25 per timme såsom ett medeltal av de löner, som i städerna och på landsbygden utbetalas till fast anställda chaufförer. Vidare har en mindre summa för *administration* ansetts böra ingå bland och tillagts kostnaderna.

Vad fördelningen av förestående poster angår hava vi ansett kostnaderna för bensin och olja, gummi, reparationer och underhåll samt viss del av avskrivningen kunna förutsättas vara proportionella emot den med lastautomobilen körda väglängden och därför betecknas såsom *rörliga* eller *milkostnader;* övriga kostnader kunna i motsats därtill betecknas såsom *fasta* eller *årskostnader.*

Om årskostnaden fördelas på det normala antal timmar per år, under vilket lastautomobilen kommer till användning, erhålles dess *timkostnad.* Det är att märka, att denna timkostnad är lika, vare sig bilen är på väg eller står stilla för lastning och lossning av gods eller dylikt.

De på trafikutövaren belöpande kostnaderna för automobilen under lastning och lossning äro, såsom av det föregående framgår, att hänföra till timkostnader. De kostnader, som belöpa på tid, varunder bilen framföres i trafik, äro att hänföra till milkostnader och timkostnader. Körtiden fås genom att dividera det tal, som betecknar den tillryggalagda väglängden, med uttrycket för körhastigheten. Om tiden för lastning och lossning uppskattas till ett genomsnittligt antal timmar per ton, erhålles ur timkostnaden en *lastnings- och lossningskostnad (terminalkostnad),* uttryckt i kronor per ton, och om på motsvarande sätt körhastighet och utnyttjning av vagnens lastförmåga angivas i medelvärden, kan *kostnaden för transportarbetet* (per tonkm) i formelform uttryckas sålunda:

$$\text{Lastnings- och lossningskostnad i kronor per ton (terminalkostnad)} = \frac{\text{Årskostnader}}{\text{Användningstid}} \times \text{Lastnings- och lossningstid}$$

$$\text{Körningskostnad i kronor per tonkm} = \frac{\dfrac{\text{Årskostnader}}{\text{Användningstid} \times \text{Hastighet}} + \dfrac{\text{Milkostnader}}{10}}{\text{Lastförmåga} \times \text{Utnyttjningsgrad}}$$

I sistnämnda formel insättas nu de värden, som vid våra undersökningar befunnits representativa för de i formeln använda faktorerna.

Dessa värden äro följande:

Användningstiden = 2 400 timmar per år.
Lastnings- (och lossnings)tid = 0·7 timmar per ton.
Hastighet = 30 km per timme.
Utnyttjningsgrad = 65 %.

Den förutsatta *utnyttjningsgraden* 65 % (fördelad exempelvis på 90 % i direkt och 40 % i återgående trafik) kan visserligen förefalla hög, men enligt vår erfarenhet motsvarar den verkligheten. Som jämförelse kan nämnas, att utnyttjningsgraden vid statens järnvägars godsvagnar år 1932 var 40 %. Att för lastbilarna en så väsentligt högre utnyttjningsgrad kan ernås, torde i huvudsak bero därpå att de för returkörning utbjudas till väsentligt lägre frakter än eljest och att till följd härav även vid dylik körning gods i relativt stora kvantiteter kan anskaffas. Tillika är att märka, att lastautomobilerna intill ingången av år 1934 icke varit underkastade transportskyldighet.

För de olika grupperna uppgå under ovan angivna förutsättningar kostnaderna dels för lastning och lossning dels ock för körning till nedan angivna belopp, vilka för erhållande av likhet med järnvägstarifferna äro uttryckta i öre per 100 kg.

	Grupp				
	I	II	III	IV	V
Lastnings- och lossningskostnad, öre pr 100 kg	14·1	15·1	15·8	17·4	18·0
Körkostnad, öre pr 100 kg och km	1·87	1·64	1·51	1·34	1·24

Konkurrensens omfattning med hänsyn till godsförsändelsernas indelning enligt för järnvägarna gällande taxebestämmelser.

De å järnvägarna såsom *expressgods, paketgods* eller *ilgods* befordrade försändelserna äro — liksom trafiken med lapplandsmalm — för bestämmande av lastbiltrafikens konkurrenskraft gentemot järnvägarna av underordnad betydelse.

Expressgodsförsändelser med järnväg betinga nämligen ett så högt pris, att de användas endast i sådana fall där trafikkundens speciella krav på snabbhet och säkerhet äro så vägande, att han ej fäster sig vid kostnaden för befordringen. Som expressgods befordras praktiskt taget endast smärre kvantiteter. Det är sålunda föga troligt, att konkurrensen från bilarna kan inverka på den mängd expressgods, som befordras med järnväg.

Priset för befordring av *ilstyckegods* enligt ilstyckegodstariff ävensom för *paketgods* ligger, per tonkm räknat, avsevärt över den kostnad, som transport med lastautomobil betingar därest vagnen är relativt väl utnyttjad. Därav följer, att där det gäller en enstaka försändelse av så liten kvantitet, att en lastautomobils totala lastförmåga eller väsentligare del därav icke blir utnyttjad (vilket alltid blir fallet beträffande paketgods), järnvägsbefordran ställer sig billigare än en särskild för ändamålet ordnad biltransport. I sådana fall däremot, där den enstaka kvantiteten relativt väl utnyttjar vagnens lastförmåga (vilket endast kan gälla ilgods) eller om genom en speciell organisation flera försändelser kunna sammanföras till en enda eller slutligen en för annat ändamål ordnad bilförbindelse samtidigt kan utnyttjas, kommer trafikkunden, därest befordringstiden är lika eller kortare än vid anlitandet av järnväg, att ur kostnadssynpunkt föredraga lastautomobilen.

Lapplandsmalm kan utelämnas ur diskussionen, eftersom ju detta godsslag icke kan röna någon konkurrens från bilarnas sida. Tungt massagods i stora kvantiteter är just det godsslag, för vilket järnvägarna bäst äro lämpade.

Med hänsyn till ovan anförda omständigheter ävensom till att *fraktstyckegods* och *fraktgods i vagnslaster* äro de befordringssätt, vilka ur inkomstsynpunkt äro de för järnvägarna mest betydelsefulla,[1] kommer den följande diskussionen endast att omfatta konkurrensen om sådant gods, som vid sändning med järnväg är att hänföra till något av de tvenne sistnämnda befordringssätten.

Jämförelsemetod.

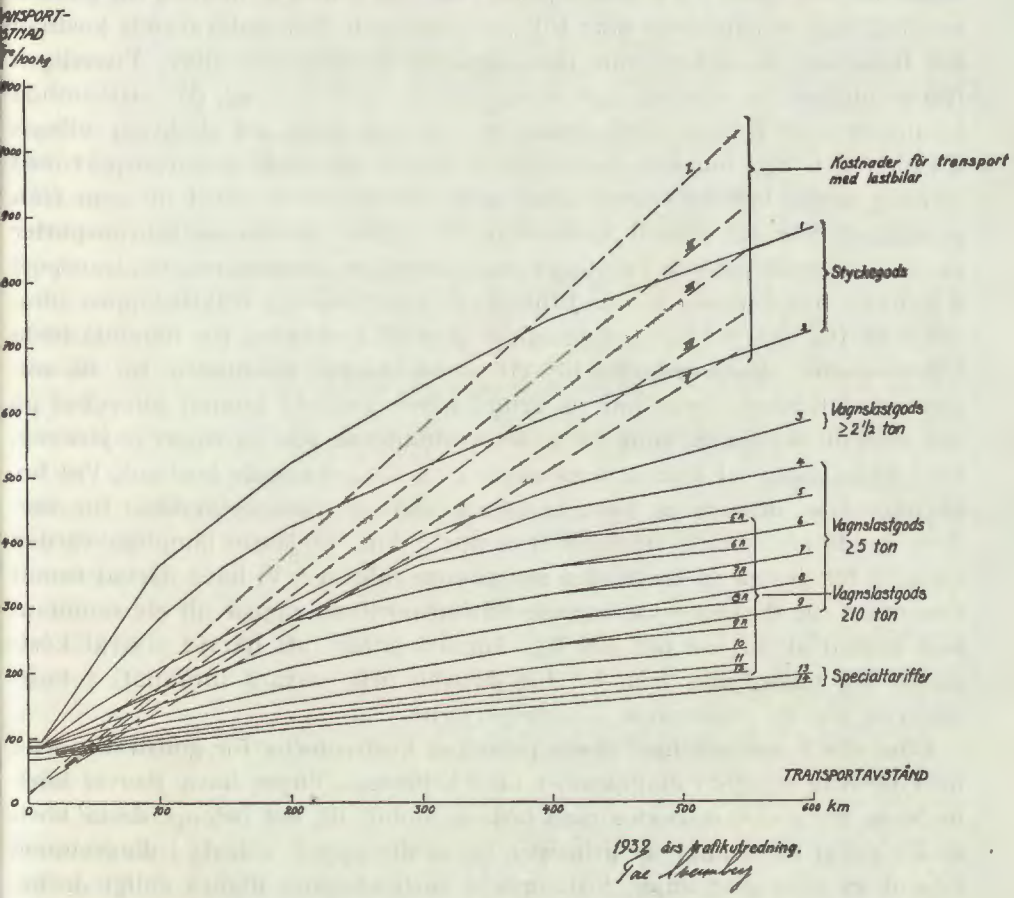
För underlättande av jämförelsen mellan de för detta ändamål använda faktorerna användes ett tvåaxligt diagram, nr 16, upprättat enligt följande principer.

Diagrammets vågräta axel upptager transportavståndet i km; dess lodräta axel transportkostnad i öre per 100 kg, sådan denna kostnad kommit till

---

[1] Jfr tab. 68 och 70.

Diagram nr 16. Fraktsatser intill utgången av år 1933 enligt statens järnvägars taxa med tillägg av kostnader för två anslutande biltransporter under jämförelse med beräknade kostnader för godstransporter med lastbilar av olika storlek.



uttryck för lastautomobilerna genom vid undersökningen konstaterade självkostnader för utförande av en sådan transport, varom för varje fall är fråga, och för järnvägarnas del genom priset för transporten enligt de viktigaste av de tariffer, som vid försändelse å järnväg kunna komma till användning. Sistnämnda tariffer, som å diagrammet angivits med heldragna linjer, utgöras av tarifferna 1—14 samt 5 A—9 A eller sammanlagt 19 olika tariffer.

Det är att märka, att de å diagrammet angivna tarifferna hänföra sig till tiden för undersökningens verkställande, d. v. s. före den 1 januari 1934. Efter nämnda datum hava vissa sänkningar vidtagits dels i styckegodstarifferna dels ock i de högre vagnslasttarifferna. De nya tariffernas läge finnes angivet i diagram nr 9.

Ehuru, såsom ovan nämnts, transportkostnaderna vid anlitande av järnväg för godstransports verkställande i huvudsak utgöras av de enligt gods-

tarifferna betingade fraktbeloppen, måste likväl, vid bedömande av kostnaderna för anlitande av järnväg för nu ifrågavarande ändamål, hänsyn tagas till ytterligare två kostnadsposter, nämligen dels kostnaden för godsets forsling från avsändarens dörr till järnvägen och dels motsvarande kostnad för transport av godset från järnvägen till mottagarens dörr. Visserligen finnas undantagsvis större industrier och liknande företag, där sistnämnda kostnader icke behöva förekomma av den anledning att stickspår utlagts till företagets eget område, men frånsett dylika fall torde godstransport med järnväg städse behöva kompletteras med biltransporter såväl till som från järnvägen. För att jämväl kostnaden för dylika anslutande biltransporter skall komma till uttryck i de linjer, som beteckna kostnaderna vid transport å järnväg, har nämnda kostnad tillagts de tariffmässiga fraktbeloppen (diagram nr 16). Härvid har för enkelhetens skull kostnaden för nämnda båda biltransporter sammanslagits till ett enda belopp. Kostnaden för de anslutande biltransporterna har på grund härav grafiskt kunnat uttryckas på det sätt, att de linjer, som beteckna kostnaderna för transport å järnväg, förskjutits uppåt ett stycke motsvarande nu ifrågavarande kostnad. Vid beräknandet av densamma hava vi utgått från ett transportavstånd för vardera av de anslutande transporterna om 5 km, varjämte lämpliga värden antagits för övriga på kostnaden inverkande faktorer. Vi hava därvid funnit kostnaden för de bägge anslutande biltransporterna uppgå till ett sammanlagt belopp av 54 öre per 100 kg. Anmärkas bör, att härvid jämväl kostnaden för omlastning från bil till järnväg och omvänt inräknats i kostnaderna för de anslutande biltransporterna.

Efter det i enlighet med dessa principer kostnaderna för godstransporter med järnväg inlagts i diagrammet med heldragna linjer, hava jämväl kostnaderna för godstransporter med lastautomobil, till det belopp, dessa kostnader enligt förut angivna principer befunnits uppgå, inlagts i diagrammet i form av streckade linjer. Sistnämnda kostnadslinjer utgöra enligt de beräkningsgrunder, som kommit till användning, räta linjer, vilka utgå från en punkt, belägen på ett visst avstånd från nollpunkten på den axel, som betecknar transportkostnaderna. Nämnda avstånd uttrycker kostnaden för lastning och lossning av bilen. De linjer, som beteckna kostnaden för transporter med lastbilar, skära varandra ett stycke från utgångspunkten, vilket beror på att exempelvis de största vagnarna, som hava lägre kostnad per tonkm, däremot betinga större lastnings- och lossningskostnad, och omvänt. Detta förhållande utgör anledning till, att de mindre vagnarna bäst löna sig på de kortaste avstånden.

Innan vi gå att diskutera diagrammet, bör ännu en gång påminnas om att de angivna kostnaderna för lastautomobiltransporter äro hämtade från fullt räntabla företag, vilka betala skäliga arbetslöner. De linjer, som beteckna dylika kostnader, komma därför att ligga högre än enstaka, i fria marknaden förekommande fraktutbud, vilka härröra från företagare, vilka

icke kunna rätt beräkna sina kostnader eller vilka arbeta med särskilt låga arbetslöner eller ock sänka priset i en viss trafikriktning t. ex. vid returkörning.

Ett närmare studium av diagrammet ger anledning till följande iakttagelser.

På de kortaste avstånden ligga de linjer, vilka angiva transportkostnaden med lastautomobiler, lägre än de linjer vilka angiva transportkostnaden med järnväg. På de längsta avstånden däremot är förhållandet omvänt, d. v. s. bilkostnaderna ligga högre än järnvägstarifferna. De båda transportmedlens kostnadslinjer skära sålunda varandra. Denna skärning sker under mycket spetsig vinkel, vilket innebär, att även en ringa ändring av endera transportmedlets kostnader eller priser kommer att avsevärt förskjuta skärningspunktens läge och därmed även det avstånd, inom vilket det ena transportmedlet ur kostnadssynpunkt är konkurrenskraftigare än det andra.

Följden av den föga utpräglade skillnaden i stigning mellan de olika trafikmedlens kostnadslinjer blir även den, att det avståndsområde, inom vilket skärningar mellan olika kostnadslinjer förekommer, blir synnerligen utbrett, eller med andra ord att det område, inom vilket konkurrensen gör sig gällande, icke kan fast avgränsas. Det blir därför nödvändigt att i diskussionen skilja på konkurrensförhållanden inom flera olika avståndsområden.

På de kortaste avstånden, d. v. s. de transportavstånd, vilka motsvara den lokala distributionstrafiken, äro lastbilarna i konkurrenskraft avgjort överlägsna. Med växande avstånd framträder mellan olika automobiltyper en påfallande skillnad, i det att kostnaden per tonkm vid användande av mindre lastautomobiler kommer att avsevärt överstiga kostnaden vid användning av större sådana fordon.

I förhållande till järnvägarna äro tyngre lastautomobiler ännu vid ett avstånd om cirka 60 km konkurrenskraftiga icke allenast ifråga om styckegods och vagnslastgods i kvantiteter upp till 10 ton utan även ifråga om sådant vagnslastgods, som vid transport å järnvägarna tarifferas enligt godstarifferna 11 och 12, det vill säga lågvärdigt massgods i kvantiteter om minst 10 ton. Mindre lastautomobilers konkurrenskraft är visserligen på detta avstånd icke lika stor som större lastautomobilers, men sträcker sig dock allenast något tiotal km under de senares. Anledningen till att bilarna jämväl ifråga om transporter av nämnda slag visa en så påtaglig konkurrenskraft torde, såsom av diagrammet framgår, huvudsakligen ligga i kostnaderna för de anslutande biltransporterna vid godsets försändning med järnväg. I sådana fall, då godset kan lastas direkt i järnvägsvagnar och sålunda kostnaden för anslutande biltransporter delvis bortfaller, blir förhållandet ett helt annat. I sådant fall ökas järnvägstrafikens konkurrenskraft i så hög grad, att bilarnas konkurrens på samtliga avstånd överstigande 10 km kan anses eliminerad ifråga om samtliga godstransporter, som vid transport å järnväg tarifferas lägre än enligt tariff 9. Bilkonkurrensen kommer således,

att i sådant fall bliva kännbar endast ifråga om styckegodstarifferna samt vagnslastgodstarifferna 3—8 (diagram nr 17).

Vad transport på medellånga avstånd — till exempel på 160 km, vilket avstånd motsvarar medeltransportavståndet på statens järnvägar — ligga, såsom av diagram nr 16 framgår, kostnaderna för användning av lastbil ungefär lika högt som kostnaderna för transport å järnväg enligt någondera av tarifferna 3—8. På detta avstånd kan alltså lastbiltrafikens konkurrens anses riktad dels mot järnvägarnas styckegodstransporter, dels ock mot sådana av järnvägarna ombesörjda vagnslastgodstransporter, som antingen i vikt icke uppgå till 5 ton (tariff 3) eller, om vikten uppgår till eller överstiger nämnda tontal, taxeras enligt någon av tarifferna 4—8.

Om däremot vid anlitande av järnväg anslutande lastbiltransporter till och från densamma icke erfordras, ökas järnvägens konkurrenskraft därhän att, förutom styckegodstrafiken, allenast viss vagnslastgodstrafik i kvantiteter om 2·5 ton samt, såvitt angår transporter på mycket korta avstånd, jämväl viss vagnslasttrafik i kvantiteter om minst 5 ton kan anses hotad av bilkonkurrensen (diagram nr 17).

Vad styckegodstrafiken på nu ifrågavarande avstånd angår är, såsom av diagrammen framgår, kostnaden för densamma vid transport å järnväg betydligt högre än vid transport med lastbil. Därvid bör emellertid beaktas, att styckegodsförsändelser ofta uppgå till så små kvantiteter, att automobilens lastförmåga icke kan tillräckligt utnyttjas och att på grund härav lastautomobiltrafikens självkostnader kunna ökas av kostnader för sammanförande av godset till last av tillräcklig storlek. Härav föranledda kostnader hava icke kommit till uttryck i diagrammet.

Vad kostnaden för transporter på längre avstånd än ovan angivits — exempelvis på omkring 400—500 km — angår, framgår av diagram nr 16, att samtliga undersökta biltyper, med undantag allenast för den med I betecknade gruppen, ännu äro konkurrenskraftiga ifråga om styckegodsförsändelser.

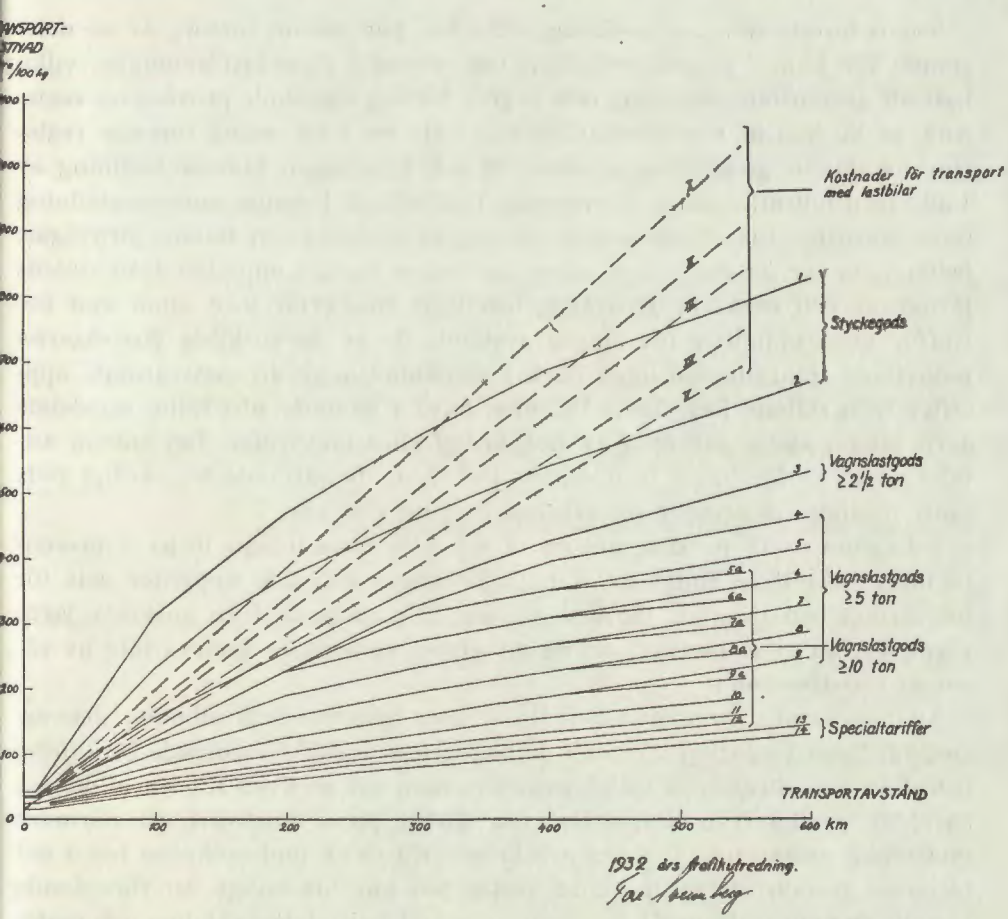
Det må slutligen erinras, att vid bedömande av diagrammen måste beaktas, att icke alla de linjer, som beteckna kostnaden för transport med lastbil eller å järnväg, representera transporter, omfattande lika stora godsmängder eller givande lika stora inkomster.

Vad till en början godstransporter å järnväg angår, är nämligen att märka, hurusom trafiken med fraktgods i vagnslaster för järnvägarna är av vida större ekonomisk betydelse än styckegodstrafiken (jfr tab. 68 och 70).

År 1932 lämnade exempelvis vagnslasttrafiken vid statens järnvägar 63 % och vid enskilda järnvägar 74 % av samtliga inkomster av godstrafik (med bortseende för statens järnvägars del av inkomster av lapplandsmalm).

Av det gods, som å järnvägarna befordras såsom fraktgods i vagnslaster, är åter större delen tarifferat efter de lägsta tarifferna. Sålunda härrörde

Diagram nr 17. Fraktsatser intill utgången av år 1933 enligt statens järnvägars taxa under jämförelse med beräknade kostnader för godstransporter med lastbilar av olika storlek.



år 1932 $^2/_3$ av samtliga inkomster av vagnslastgods (utom lapplandsmalm) vid statens järnvägar från gods, som befordrades enligt tarifferna 9—14 (inkl. inkomst från sådant gods, som enligt taxans godsindelning var hänförligt till dessa tariffer, men för vilket fraktnedsättning beviljats).

Beträffande åter transporter med lastbil utom det lokala distributionsområdet komma huvudsakligen. större vagnar till användning; och vid diskuterande av den lastbiltrafik, som innebär konkurrens med järnväg, torde därför trafiken med mindre lastbilar i stort sett kunna lämnas åsido. De lastbilar, vilka insatts i sådan trafik, som kan anses innebära konkurrens med järnväg, torde representera en genomsnittlig lastförmåga av 2—2·5 ton. Dylika vagnar redovisas i förestående diagram med beteckningarna I och II (jfr sid. 145).

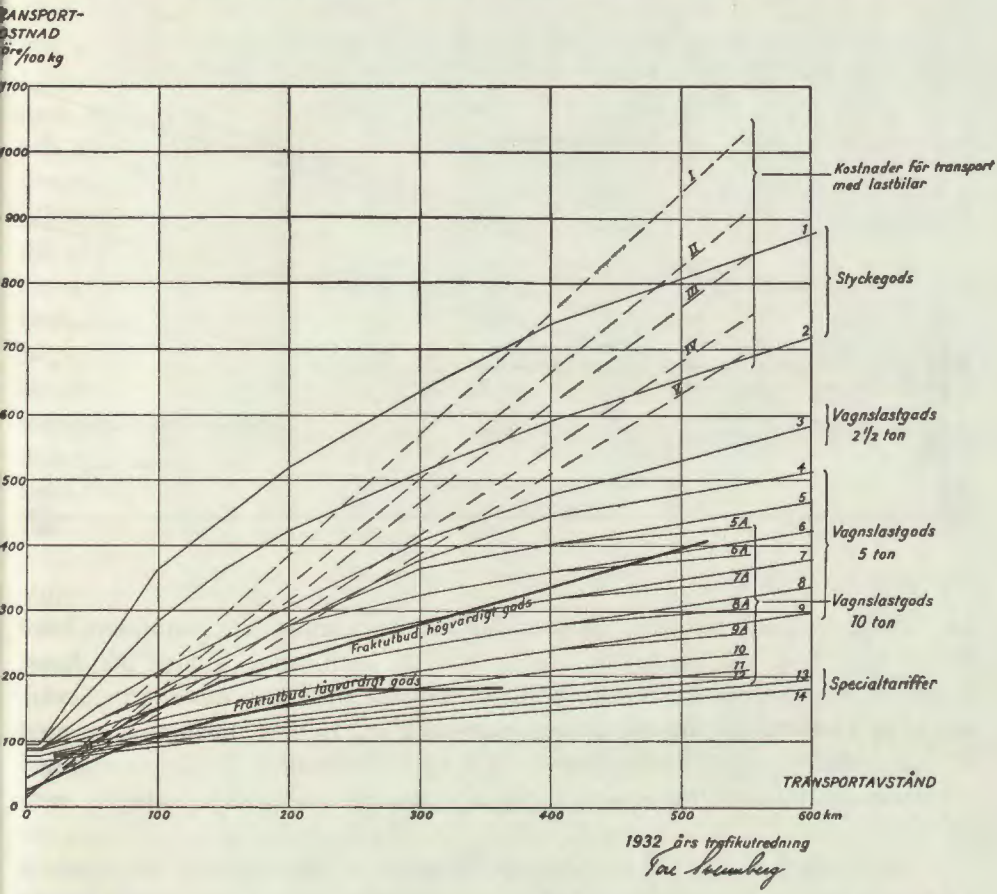
Jämförelse mellan det i förestående undersökning funna resultatet och vissa uppgifter om fraktutbud.

Sedan förestående undersökning utfördes, har genom försorg av de delegerade för kungl. järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen, vilka haft att genomföra utredning och avgiva förslag angående provisorisk reglering av de högsta vagnslasttarifferna, skett en i utredning rörande reglering av statens järnvägars godstaxa II sid. 17 intagen sammanställning av 1 500 från biltrafikföretag härrörande fraktutbud. I denna sammanställning hava uppgifter, insamlade genom försorg av enskilda och statens järnvägar, behandlats var för sig. Några större avvikelser mellan uppgifter från statens järnvägar och enskilda järnvägar föreligga emellertid icke utom vad beträffar vissa uppgifter för längre avstånd. De av de enskilda järnvägarna redovisade fraktutbuden ligga dock i allmänhet lägre än motsvarande uppgifter från statens järnvägar. Utbuden hava i nämnda utredning uppdelats även efter godsets karaktär av högvärdigt eller lågvärdigt. Det största antalet uppgifter föreligger från statens järnvägar beträffande högvärdigt gods samt rörande transporter på avstånd upp till 300 km.

I diagram nr 18 (= diagram nr 16 sid. 149) hava inlagts linjer, representerande fraktutbud enligt av statens järnvägar lämnade uppgifter dels för högvärdigt och dels för lågvärdigt gods. (Uppgifterna från enskilda järnvägar avvika ej så mycket, att de ge någon väsentligen ändrad bild av rådande förhållanden.)

Av diagrammet framgår, att de linjer, som beteckna fraktutbuden, genomsnittligt ligga väsentligt lägre än de linjer, som enligt förestående beräkning beteckna lastbiltrafikens självkostnader, samt att de även till sin allmänna karaktär avvika från dessa. Det bör därför anses önskvärt att närmare undersöka orsakerna till dessa avvikelser. En dylik undersökning har i det följande genomförts för avstånd under 300 km (då enligt det föregående uppgifterna om fraktutbud för längre avstånd äro relativt fåtaliga och materialet därför får behandlas med en viss försiktighet). Jämförelsen har gjorts i ett diagram, som i stort sett är en förenklad bild i större skala av diagram nr 18, nämligen diagram nr 19. Såsom representativ för genomsnittliga storleken hos sådana lastautomobiler, som speciellt utföra en med järnvägarna konkurrerande trafik, kommer här att behandlas en lastbil med högsta lastförmåga av 2·5 ton (d. v. s. vagn i grupp II). I diagrammet har sålunda endast en linje som betecknar *beräknad kostnad* för transport med en vagn ur denna grupp inritats. I diagrammet återfinnas vidare de linjer, som representera *fraktutbud* för transport av högvärdigt, resp. lågvärdigt gods enligt uppgifter från statens järnvägar. Slutligen återfinnas även linjer, representerande fraktsatserna för fraktstyckegods eller fraktgods i vagnslaster vid transport å järnväg enligt tarifferna 1, 2, 4, 9 och 14 med tillägg av kostnad för anslutande biltransporter.

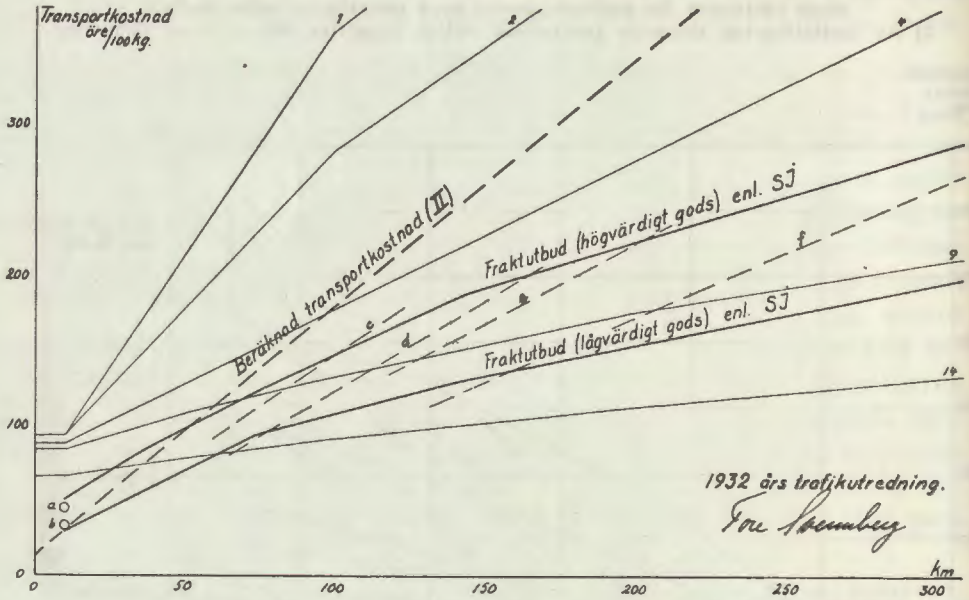
Diagram nr 18. 1) Fraktsatser intill utgången av år 1933 enligt statens järnvägars taxa med tillägg av kostnader för två anslutande biltransporter under jämförelse med beräknade kostnader för godstransporter med lastbilar av olika storlek.
2) Av lastbilföretag lämnade fraktutbud enligt uppgifter från statens järnvägar.



Att fraktutbuden, såsom av det föregående framgår, i stort sett äro lägre än de beräknade fraktkostnaderna kan preliminärt förklaras därmed att beräkningen är genomförd på grundval av uppgifter angående bilar, vilka huvudsakligen gått i trafik i Stockholm eller dess närhet, vilket medfört, att lönekostnaderna och vissa andra kostnadsposter blivit högre än vad som utgör genomsnitt för landet i dess helhet.

På de kortaste avstånden ligga emellertid fraktutbuden högre än de beräknade kostnaderna. Detta torde huvudsakligen bero därpå, att de antagna värdena på vagnens utnyttjning, användning och körhastighet, vilka vid beräkningen antagits på grundval av förhållandena vid längre transportavstånd, i praktiken äro betydligt lägre på korta avstånd. I stället för en genomsnittlig utnyttjningsgrad av 65 %, en användningstid av 2 400 timmar per år och en hastighet av 30 km/timme, varmed ifråga om transporter

Diagram nr 19.



på längre avstånd räknats, torde man för de kortare köravstånden böra räkna med resp. 50 %, 2 000 timmar och 25 km/timme. Vidare bör ihågkommas, att särskild kostnad för bilens framkörning icke medräknats, varför man exempelvis vid ett transportavstånd av 10 km måste räkna med 11 km körning om framkörningen är 1 km. (Kostnaden för hemkörning i tomgång är däremot inräknad, i det att utnyttjningsgraden antagits vara 50 %.)

I diagrammet är vid ett transportavstånd av 10 km utmärkt en punkt a i enlighet med ovan angivna förutsättningar. Som synes ligger denna punkt icke oväsentligt högre än kostnadslinjen enligt tidigare beräkningar. Däremot ligger den lägre än den linje, som anger fraktutbud för högvärdigare gods enligt statens järnvägars uppgifter. Den i ovanstående beräkningar använda lastnings- och lossningstiden 0·7 timmar per ton gäller för styckegods och liknande. För massgods får man räkna med en betydligt lägre siffra, exempelvis 0·25 timmar per ton, varvid på avstånd av omkring 10 km en transportkostnad, i diagrammet angiven med en punkt b, erhålles. Som synes ligger denna punkt praktiskt taget i jämnhöjd med fraktutbud för lågvärdigt gods enligt statens järnvägars uppgifter vid detta avstånd.

Av diagrammet framgår sålunda, att såvitt fråga är om transporter på de kortaste avstånden ligga de betingade och i praktiken väl också merendels erhållna frakterna på samma nivå som eller högre än vad självkostnaderna för transporter, räknade efter förhållandena i en sådan dyrort som

Stockholm, utgöra, och detta ehuru tillika bilen icke genomsnittligen räknats utnyttjad för mer än halv last och under mer än $6^1/_2$ timmar per arbetsdag. Det vill därför synas, som om den svåra konkurrens, som uppgives förekomma olika automobilföretag emellan, icke skulle göra sig allt för mycket gällande på de korta avstånden.

Om icke desto mindre lasttrafikbilägarna hava anledning att beklaga sig över dåliga inkomster, måste detta i första hand bero på, att vagnmaterialen allt för dåligt utnyttjas vid körningar på kortare avstånd liksom på att uppdragen till följd av bristande samverkan mellan olika företagare icke kunna tillräckligt fördelas över olika delar av arbetsdagen. Det skulle därför vara till stor båtnad såväl för allmänheten som för de olika trafikföretagen, om de senare organisatoriskt samordnades på sådant sätt, att en rationell utnyttjning av materialen komme till stånd. Fraktutbudens genomsnittligt höga nivå torde dock i någon mån kunna förklaras även därav att flertalet av dessa, såvitt de kortaste sträckorna angår, torde innefatta de frakter, som av trafikutövare begärts vid körning för järnvägsföretagen eller för dessas kunder till och från järnvägen. Då åkarna betrakta järnvägarna som konkurrenter, höja de ofta priserna för körning till och från järnväg över vad som begäres vid andra körningar.

Såvitt transporter på längre avstånd angår, ligga fraktutbuden betydligt *lägre* än den beräknade självkostnaden. Bortsett från övriga, ovan angivna faktorer, vilkas närmare diskuterande i detta sammanhang skulle föra för långt, torde detta i huvudsak bero därpå att frakter i enlighet med dessa utbud icke giva skälig ersättning åt chauffören.[1] Vad särskilt transporter på avstånd om 200 km eller däröver angår, vill det synas, som om fraktutbuden icke ens med en mycket intensiv utnyttjning av vagnen och särskilt lång arbetsdag skulle giva någon som helst ersättning åt chauffören för presterat arbete. Detta torde bero bland annat därpå att körningar på de kortaste sträckorna synas giva tillräcklig ersättning, vilket möjliggör för förarna att i enstaka fall på långtransporter arbeta med ringa eller ingen förtjänst. Visserligen är det avståndsområde, där fraktutbuden sammanfalla med eller ligga högre än lastbiltrafikens självkostnader mycket litet, men å andra sidan är medeltransportavståndet för lastbilar tämligen lågt, troligen 1 à 2 mil. Fraktutbuden torde dock behöva förklaras med ett icke obetydligt tillskott av medel från utom trafiken liggande källor. Viktigast torde i detta avseende vara det från ett flertal håll påpekade förhållandet, att många åkeriidkare, i synnerhet yngre sådana, skulle få sina existensmedel helt eller delvis från hemmen eller från släktingar. Huru pass utbredd denna företeelse är, torde vara svårt att avgöra, men att den icke saknar betydelse torde framgå av det faktum, att 23 % av de i tab. 13 omnämnda åkarna hade en medelinkomst av 590 kronor om året, vilken summa innefattar även annan

---

[1] Linjerna d och f i diagram nr 19. Jfr bilaga 10 a.

inkomst än den, som förvärvats genom åkerirörelsen, och detta ehuru det år (1930), som tabellen avser, för trafikföretagen icke innebar någon större tillbakagång från högkonjunkturförhållandena.

Slutligen måste även räknas med möjligheten att uppgifterna rörande fraktutbuden äro behäftade med vissa subjektiva fel. Det är sålunda ett allmänt bekant förhållande, att åkarna tillämpa avsevärt olika priser vid en direkt beställd körning och vid returkörning. Den förra sker kanske på grund av direkt beställning av ett flertal på varandra följande körningar, varigenom priset för ett flertal körningar kommer att motsvaras av ett enda fraktutbud. Returkörningar däremot utbjudas av åkaren var för sig och icke sällan till ett flertal olika personer; på grund härav kunna dylika utbud förekomma många fler gånger än den körning, utbudet avsett. Uteslutet är ej heller, att ett exceptionellt lågt fraktutbud på grund av den förvåning det väcker vidarebefordras till betydligt större kretsar än ett fraktutbud, som ligger i närheten av normalpriset.

Faktorer, utom fraktsatserna, av betydelse för konkurrensen mellan lastbilar och järnvägar.

Ehuru, såsom ovan framhållits, fraktsatsens storlek vanligen är den faktor, som först kommer under övervägande vid trafikkundens val av trafikmedel, är densamma likväl långt ifrån ensamt bestämmande; tvärtom äro i detta avseende ett flertal andra faktorer av stor och i många fall av mera avgörande betydelse än fraktbeloppet. I huvudsaklig anslutning till vad i Svennbergs och Jakobsons utredning i detta hänseende anförts gå vi nu därför att närmare granska jämväl innebörden av dessa faktorer, vilka vi sammanfattat under följande rubriker, nämligen

1) Befordringstiden,
2) Transportkostnadens debitering,
3) Emballage och bräckage,
4) Transportgodsets art och kvantitet.

Befordringstiden.

Tid är pengar, och för det affärs- eller industriföretag, som uppgör kalkyler för bedömande av frågan, huruvida det ena eller det andra transportmedlet är att föredraga, är givetvis frågan om den tid, som i vartdera fallet åtgår för transporten, av mycket stor, i många fall säkerligen av bestämmande betydelse. Såvitt transporter på mycket korta avstånd angår, ligger väl också automobilens betydelse snarare däri, att en transport kan, där så erfordras, äga rum omedelbart och tidsförlusten därigenom nedbringas till den minsta möjliga, än däruti att kostnaden för transport med bil skulle bliva så mycket avsevärt billigare än med järnväg. Men även där fråga är om transporter på medellånga och långa avstånd, spelar otvivelaktigt tiden

för transporten en mycket stor roll. Betecknande i detta avseende är också den omständigheten, att de industriföretag, som övergått till att i större utsträckning använda bilar även för längre transporter, vanligen äro belägna vid bibanor och därför på grund av de lägre körhastigheter, som hållas för dessa eller de tidsförluster, som förorsakas vid godsets övergång till huvudbanor eller av andra jämförliga orsaker nödgats erfara, att transporter på järnväg icke kunnat ske med erforderlig snabbhet.

Inom industrien har den under senare år alltmera omfattande rationaliseringen gjort betydelsen av att kunna nedbringa tiden för transporterna allt större. En av de metoder, som vid rationaliseringen företrädesvis användas för att minska det erforderliga rörelsekapitalet, är att nedbringa genomgångstiden för hel- och halvfabrikat, och att i detta sammanhang även den tid, som tages i anspråk för transporter, måste avkortas, är uppenbart. En annan vid rationalisering genomförd åtgärd i syfte att minska anspråken på rörelsekapital är att hålla minsta möjliga lager såväl av råmaterial som färdiga fabrikat, och även denna omständighet medför, att transporter måste i största möjliga utsträckning genomföras på kortare tid än förut och att därför kraven på snabbhet hos det anlitade transportmedlet växa. Men även hos allmänheten torde under senare år anspråken på snabba transporter väsentligt ökats och detta även i sådana fall, då snabbheten kräves allenast för kundens bekvämlighet eller för att reparera hans underlåtenhet att i tid planera för en viss transport.

Den tid, som åtgår för att befordra ett godsparti från en ort till en annan, kan, när fråga är om biltransporter, i allmänhet lätt nog beräknas; om uppehåll för på- eller avlastning eller andra särskilda tidsförluster icke tagas i betraktande, framgår nämnda tid genom en jämförelse mellan transportlängd och körhastighet. Ifråga åter om transporter på järnvägarna kan befordringstiden för en viss godsförsändelse icke mätas på motsvarande sätt; hänsyn måste nämligen härvid tagas till den egenartade organisation, som vid järnvägarna utarbetats för godstransporternas ombesörjande och för vilken ovan redogjorts å sid. 117 ff.

Att, såsom förut anförts, den tid, som åtgår för godstransporterna, är av väsentlig betydelse, är icke så att förstå, att det verkliga antalet timmar, som åtgår för transportens verkställande, i regel är utslagsgivande. Vid såväl järnvägs- som vid biltransporter är, så snart det gäller medellånga eller längre transporter mellan större orter, det vanligt att man söker lägga transporten på det sätt, att godset kan inlämnas till befordran vid slutet av en arbetsdag och tillhandahållas mottagaren vid nästa dags början. Det spelar då för trafikanten i regel ingen som helst roll, huruvida ett större eller mindre antal av nattens timmar åtgår för transporten. Har exempelvis avsändaren inlämnat godset vid arbetstidens slut, intresserar det i allmänhet mottagaren föga, om godset anländer till bestämmelseorten redan inom ett par timmar efter det att det avlämnats eller om det kommer först klockan 6 föl-

jande morgon, eftersom för varje fall mottagaren i regel icke kan låta hämta godset förrän vid arbetstidens början vid 7—8-tiden på morgonen.

När den tid, som åtgår för transporten, tages i betraktande för ett val mellan de olika transportmedlen, kommer, i enlighet med vad ovan anförts, antalet *förlorade timmar av arbetsdagen* (dagtimmar) att bliva den faktor, som får huvudsaklig betydelse.

För beräknande av den genomsnittliga storleken av sistnämnda förlust har i den av Svennberg och Jakobson verkställda utredningen undersökning skett av ett antal vid statens järnvägar utvalda transportlägenheter å skilda distanser. Under förutsättning att arbetsdagen beräknas sträcka sig från kl. 8 till kl. 17, är enligt nämnda undersökningar relationen mellan transportens längd, i bankm räknat, och förlusten av dagtimmar följande.

Avstånd, bankm	20	50	100	200	400	1 200
Antal förlorade dagtimmar i genomsnitt	$^3/_4$	$1^3/_4$	$4^1/_2$	7	$11^1/_2$	18

Av förestående tabell framgår, att vid anlitande av järnväg förlusten av dagtimmar under följande arbetsdag på avstånd till omkring 100 km i regel icke blir större än att en under en viss dag påbörjad transport kan anses verkställd under påföljande dag. Härav följer å andra sidan, att, om den bil, som tages i anspråk för att ombesörja en befordran av nu ifrågavarande slag, icke beräknas avgå från avsändningsorten förrän framemot aftonen, kan någon mera avsevärd besparing av dagtimmar icke göras genom anlitande av bil i stället för järnväg vid transporter å sträckor upp till 100 km. Sträcker sig däremot transporten över ett avstånd av 200 km, som med bil med lätthet tillryggalägges under nattimmarna och där, om järnvägstransport anlitas, i det närmaste en hel arbetsdag går förlorad, blir den tidsvinst, som kan göras genom anlitande av biltransport, mera påtaglig. En transport på ett avstånd av 400 km kan, även om den genomsnittliga körhastigheten icke beräknas högre än till 25 km i timmen, av en lastbil genomföras på 16 timmar. Allenast en ringa del av påföljande dags dagtimmar behöver därför under dylik förutsättning gå förlorad för transportens verkställande, och då den förlust av 11½ dagtimmar, som anlitande av järnvägstransport å denna distans medför, innebär, att en hel arbetsdag går förlorad, vinner man sålunda genom att i dylikt fall anlita bil en hel arbetsdag. Härvid måste emellertid å andra sidan tagas i betraktande, att för genomförande av en dylik transport två chaufförer måste tagas i anspråk (jfr motorfordonsförordningen 27 § 7 mom.); gränsen för den transport, som i ett sammanhang kan ombesörjas av en chaufför, torde ligga vid 200—300 km.

I korthet innebär vad ovan anförts, att för trafikanter, som icke ställa större krav på transporternas snabbhet, än att de kunna åtnöjas med att godset, om det inlämnas för befordran vid slutet av en arbetsdag, kan på bebestämmelseorten utlämnas relativt tidigt följande dag, kan föga reell tidsvinst göras genom anlitande av bil på kortare sträckor. Är däremot fråga om avstånd på 200 à 400 km, kan vid en på nyssnämnda sätt organiserad

transport med anlitande av automobil i allmänhet en hel arbetsdag vinnas. I allmänhet kunna alltså, där fråga icke är om särskilt brådskande transporter, bilar medföra tidsvinster huvudsakligen allenast på medellånga transporter.

Vad ovan anförts gäller ifråga om godstransporter, som avgå först å aftonen av den dag, då godset inlämnats för befordran. Är åter fråga om transporter, som skola genomföras med största möjliga hastighet och utan att på förhand hava planerats, ställer sig saken ofta annorlunda. Om det exempelvis gäller transport av en vara, som vid arbetsdagens början beställes på en ort för att vara tillgänglig på en annan ort så snart som möjligt och helst före arbetsdagens slut, är den transport, som vid anlitande av järnväg kan komma ifråga, vanligen endast ilgodsbefordran. Då emellertid en sådan i allmänhet ställer sig tämligen dyrbar, torde bilen, så snart fråga är om så stora godsmängder, att densamma väl utnyttjas, vara järnvägen överlägsen på snart sagt alla de avstånd, å vilka transporter av nu ifrågavarande slag kunna förekomma. Då, såsom inledningsvis anförts, det antal fall, i vilket krav på omedelbar transport förekommit, under senare tid otvivelaktigt avsevärt stegrats, innebär detta å andra sidan, att behovet av bilen såsom transportmedel i motsvarande mån tillvuxit.

I detta sammanhang är även att märka sådana slag av transporter, vid vilka mottagaren är beroende av, att godset kan levereras å angiven plats vid viss bestämd tid. Även i detta fall kommer bilen som regel att visa sig vara det transportmedel, som bäst lämpar sig för tillgodoseende av nämnda krav. I många fall skall det säkerligen visa sig, att järnvägens tidtabell passar så dåligt ihop med kundens speciella behov, att i det närmaste ett helt dygn går förlorat vid transportens avgångs- eller slutstation eller, i ogynnsammaste fall, vid bådadera och detta även vid transporter å relativt korta sträckor. Anlitas däremot bil, kan kunden, under förutsättning att den avlämnade godsmängden är av sådan storlek, att bilens lastförmåga väl utnyttjas, själv bestämma bilens avgångstid i enlighet med sina särskilda behov. Även i detta fall visar sig sålunda, att bilen, då det gäller att tillgodose särskilda önskemål, kan lättare än järnväg anpassas efter dessa och därigenom med hänsyn till besparingen i tid ställa sig fördelaktigare än järnväg att använda.

I detta sammanhang må framhållas, att det icke alltid är godstågens avgångstid, som är huvudsakligen bestämmande för den tid, som åtgår för en transports genomförande med anlitande av järnväg eller överhuvud för möjligheten att sända gods med järnväg. I många fall är det nämligen godsmagasinens stängningstid eller eljest bestämmelserna om den tid, inom vilken gods emottages till befordran, som i dessa avseenden äro av betydelse. På sådana stationer, från vilka gods framföres under natten med direkt fjärrgodståg, stängas ofta godsmagasinen relativt tidigt på eftermiddagen (ungefär samtidigt med kontorens och fabrikernas stängning), ehuru godset

avgår först under natten. Å lastbilar emottagas däremot gods till befordran ännu omedelbart före avfärden, som i regel sker före eller omkring midnatt.

Då det relativt ofta synes förekomma, att särskilt handels- och industrigods rekvireras vid arbetsdagens slut för leverans på relativt avlägsna orter redan påföljande dag, kan i sådana fall järnväg icke anlitas för transportens ombesörjande, annat än om godset försändes såsom expressgods.

Vid förestående överväganden har hänsyn icke tagits till den tid, som åtgår för lastning och lossning vare sig ifråga om bilar eller järnvägsvagnar. Ej heller har hänsyn tagits till den tid, som erfordras för att tillhandahålla beställda lastbilar eller järnvägsvagnar. Vidare hava uppgifterna om den tid, som åtgår för järnvägstransporter, baserats endast på uppgifter från statens järnvägar, vilket i och för sig gör jämförelsen för järnvägarna gynnsammare än vad i verkligheten i genomsnitt förekommer. Därvid må emellertid uppmärksammas, att statens järnvägars trafik omfattar mer än 50 % av landets godstrafik å järnvägar i tonkm räknat. De tidsförluster, som kunna uppkomma vid trafik på smärre järnvägar eller vid samtrafik vare sig mellan bibanor och huvudbanor eller mellan olika småbanor, äro givetvis ofta mycket mera betydande än vad förestående siffror utvisa och av sådan storlek, att de i många fall nödvändiggjort en övergång från järnvägs- till biltransporter.

Transportkostnadens debitering.

En köpare, som önskar tillhandla sig en å en viss ort befintlig vara för leverans å annan ort, måste givetvis alltid i realiteten betala icke allenast det egentliga varupriset, utan även leveranskostnaden. I och för sig är emellertid icke nödvändigt, att den sistnämnda formellt debiteras köparen; den kan påföras honom jämväl genom en sådan förhöjning av försäljningssumman, att transportkostnaden inkluderas däri. Om allenast ekonomiska hänsyn tagas i betraktande kan det på grund härav knappast ställa sig fördelaktigare för köparen att anmoda säljaren ombesörja transporten än att anordna den själv; tvärtom måste han i regel ersätta säljaren även för de besvär han överflyttar på denne; men i realiteten samverka ett flertal omständigheter till att köparen merendels önskar, att säljaren måtte i första hand övertaga ansvaret för transporten jämte därmed förbundna besvär och kostnader. Ofta nog och särskilt då köparen icke själv är köpman har han icke samma erfarenhet och vana vid transporters ombesörjande som säljaren och önskar därför anlita dennes erfarenhet. Ett annat kundens intresse, som verkar i samma riktning, är att han önskar redan i samband med köpet överblicka den totala köpekostnaden och sålunda äga uppgift jämväl om transportkostnaden; och i detta som i andra avseenden blir kundens önskemål i regel bestämmande. Vilken betydelse som i det enskilda affärslivet tillmätes möjligheten att tillgodose kundernas krav i nu ifrågavarande hänseende framgår tydligt nog av de stora uppoffringar alla affärsföretag av

mera avsevärd omfattning underkasta sig för att utan någon för kunden synlig kostnad kunna, helst genom säljarens egen bil, avlämna en försåld vara vid kundens dörr.

Om emellertid vid en försäljning av nu ifrågavarande slag den transport, som skall verkställas, är sådan, att säljaren icke kan med egna transportmedel ombesörja densamma, utan för ändamålet antingen järnväg eller en förhyrd bil måste anskaffas, blir en betydelsefull skillnad i nämnda båda trafikmedels möjligheter att anpassa sig efter affärslivets och allmänhetens önskemål uti nu ifrågavarande avseende märkbar. Vid förfrågan hos ett biltransportföretag kan upplysning utan svårighet vinnas om kostnaden för godsets leverans fram till mottagarens dörr; och denna transportkostnad kan gäldas av säljaren utan att köparen behöver på något sätt taga del i transaktionen. Ifrågasättes åter leverans med järnväg, ställer sig saken annorlunda. Visserligen har det av järnvägarna ursprungligen tillämpade system, som innebar, att godset icke levererades längre än till den av avsändaren anvisade mottagningsstationen, modifierats såtillvida, att järnvägarnas godstransporter på ett antal platser och särskilt i landets större städer utsträckts därhän, att godset genom av järnvägarna anlitade entreprenörer kan transporteras fram till mottagarens dörr, men, såvitt debiteringen av kostnaden för sistnämnda transport angår, stannar densamma på mottagaren, då nämligen gällande transportbestämmelser hittills icke medgiva, att den i sammanhang med frakten i övrigt kan å avsändningsorten betalas av avsändaren i samband med godsets inlämning. Är åter mottagningsstationen en ort, där samarbete mellan järnväg och bil av nu angivna slag icke förekommer — och dylika stationer utgöra alltjämt det vida övervägande flertalet järnvägsstationer — kan vid anlitande av järnväg varken en erforderlig biltransport å mottagningsstationen beställas genom järnvägens försorg eller upplysning om priset därför vinnas å avsändningsstationen.

I förhållande till den totala järnvägsfrakten, som särskilt vid det lågtarifferade godset ofta nog rör sig om jämförelsevis små belopp, är den lokala distributionsavgiften procentuellt sett vida större än vad som motsvaras av förhållandet mellan längden, å ena sidan, av järnvägstransporten och, å andra sidan, av den lokala transporten, och i och för sig torde den otvivelaktigt i många fall vara stor nog att mottagaren, även om hänsyn allenast tages till den ekonomiska betydelsen därav, föredrar att anlita bilen som transportmedel för att undgå debiteringen därav. Större betydelse än den direkta utgiften torde emellertid av köparen i regel tillmätas det ovan anförda förhållandet, att han vid köpets avslutande icke kan kalkylera med en fix prissumma och därför, även om han förutsätter att tillägget av den lokala transportavgiften rör sig om ett jämförelsevis ringa belopp, föredrar den försäljnings- och leveransmetod, som utesluter alla osäkra moment i nu förevarande hänseende.

Vid en i Schweiz genomförd reglering av förhållandet mellan järnvägar och bilar har nu ifrågavarande omständighet utgjort ett av huvudmotiven för att söka åvägabringa ett sådant samarbete mellan de båda trafikmedlen, att icke allenast en godstransport på järnväg alltid kan kompletteras genom erforderliga biltransporter från avsändarens och till mottagarens dörr, utan även att fraktkostnaderna kunna, jämväl i vad de belöpa på sistnämnda del av transporten, debiteras avsändaren och gäldas av honom i samband med godsets inlämnande för befordran. För de åtgärder, som i detta syfte vidtagits i Schweiz, lämnas i annat sammanhang särskild redogörelse.

Emballage och bräckage.

Kostnaderna, å ena sidan, för emballage och, å andra sidan, för genom åverkan under transporten skadat eller förstört gods (bräckage) äro två transportutgifter, som direkt balansera mot varandra. Visserligen kan gods både skadas och förstöras under transporter av andra anledningar än att emballaget varit bristfälligt, såsom t. ex. på grund av olyckshändelser, vårdslöshet, men bräckagets storlek beror mer av emballagets beskaffenhet än av någon annan faktor.

Vare sig järnväg eller bil anlitas för en godstransport, brukar enligt vanligen tillämpade transportföreskrifter, resp. överenskommelser om transporten, ansvaret för skador, som under transporten tillfogas godset, frånsett vissa inskränkningar, stanna på det företag, som ombesörjer transporten. Såsom förutsättning för dylikt ansvar plägar därvid emellertid uppställas krav på att godset vid avlämnandet till befordran varit emballerat på sådant sätt, som enligt vad erfarenheten ger vid handen är tillräckligt för att förebygga bräckage, som icke har sin grund i olyckshändelse.

Att i detta avseende kraven på emballering kunna vid biltransporter ställas avsevärt lägre än vid befordran å järnväg är allmänt känt och lätt nog förklarligt. Vid biltransporter sker befordran i regel direkt och godset utsättes icke för de omlastningsrisker, som i så stor omfattning förekomma vid järnvägstransporter. Där bil anlitas, sker transporten av godset under uppsikt av en enda person, varför även styckegods i smärre partier kan inlastas utan något gemensamt emballage, under det att vid transport å järnväg dylikt emballage erfordras för att minska risken av att någon del av partiet avskiljes under transporten. Om i senare fall det försända godspartiet icke är så stort, att vagnens hela lastförmåga därigenom utnyttjas, söker järnvägen givetvis att inlasta gods även i det icke disponerade utrymmet, och kraven på emballaget måste även av denna anledning ökas. Där åter fråga är om transporter med bil kan, särskilt på kortare avstånd, kravet på emballering starkt nedsättas eller helt bortfalla.

I sådana fall, då en fullständig emballering måste äga rum, är kostnaden därför en ingalunda oviktig faktor.

I ett av Svennberg och Jakobson undersökt fall befanns emballagekostnaden vid järnvägstransport utgöra 60 % av fraktsatsen; sedan samma transporter överflyttats till bil, kunde, ehuru bräckagesiffrorna samtidigt sänktes, emballagekostnaderna nedbringas till endast 10 % av fraktsatsen vid järnvägstransport. I ett annat, i samma utredning omförmält fall befanns allenast frakten och nedkörningen till järnväg av returgående emballage draga en kostnad upp till 20 % av grundfrakten.

Där godsbefordran skall äga rum på järnväg, fordras enligt gällande transportföreskrifter icke allenast att erforderligt emballage skall tillhandahållas utan i regel även att transporten äger rum antingen i slutna eller i med (järnvägen tillhöriga) presenningar täckta vagnar.

Vare sig det ena eller det andra av sistnämnda transportsätt väljes, kan järnvägen enligt taxebestämmelserna fordra särskild ersättning enligt vissa grunder. Vid transport av gods med i förhållande till sändningsstorleken låg fraktsats (lågtariffering) utgår, om transporten äger rum i slutna vagnar, en extra täckningsavgift med 10 % på grundfrakten samt, om transporten sker under täckning av presenning, med 5 % av samma frakt. Vid transport av högtarifferat gods erlägges för sluten vagn 5 % tillägg på grundavgiften, varemot täckning med presenning icke debiteras. Med undantag för sistnämnda fall har sålunda trafikanten städse att betala en särskild täckningsavgift förutom grundfrakten, utgörande minst 5 % av denna. Vid transport å bil kommer någon motsvarande kostnad icke formellt till synes i det pris, som erlägges för transporten, och, även om bilföretagaren vid kalkylerandet av transportpriset särskilt beräknar kostnaden för täckning med presenning, torde han för varje fall långt ifrån sätta densamma så högt som till 5 % av grundpriset för transporten. I korthet synes därför nu ifrågavarande metod för beräkning av täckningskostnaden utgöra ytterligare en faktor, som, ehuru av jämförelsevis mindre ekonomisk betydelse, sedd från järnvägarnas synpunkt, dock för den företagare, som har att välja mellan bil eller järnväg som transportmedel, lätt nog kommer att bliva ett irritationsmoment av tillräcklig storlek för att bestämma valet till nackdel för järnvägarna.

I ovan berörda förhållanden med avseende på godsets emballering torde en viktig anledning ligga till att bil som transportmedel för gods i många fall föredrages framför järnväg. Ett godsslag, som vid transport å järnväg eller båt fordrar en emballering, vars pris i vissa fall kan närma sig eller sammanfalla med grundfrakten, kan, när transport sker med bil, måhända lastas direkt på flaket utan någon som helst emballering.

Vad angår risken för bräckage ligger det onekligen närmast till hands att antaga, att densamma skulle vid transporter å vägarna vara vida större än vid järnvägstransporter. Järnvägstransporterna framgå ju över ett linjenät, där yttre åverkan på godset av samma anledningar, som, när biltransport anlitas, kunna förekomma på grund av dikeskörning, sammanstötning med mötande fordon, brister i vägbanan o. s. v., ytterst sällan äger rum. Såvitt persontrafiken angår visar ju också statistiken ett ojämförligt mycket högre antal olycksfall vid bil än vid järnväg. Icke desto mindre uppgives

emellertid allmänt bräckaget vid transporter med järnväg vara vida större än vid motsvarande transporter med bil.

I tidskriften *Affärsekonomi 1933* nr 1 sid. 22 uppges i en artikel behandlande »Lastbilen som industriellt transportmedel för längre distanser», att bräckage och övriga transportskador ofta minskas i och med övergång till biltransporter.

I *Svennbergs och Jakobsons* utredning behandlas åtskilliga fall, där samma erfarenhet gjorts. Ett företag, som hade transporter om cirka 1 000 ton per år, hade på förfrågan uppgivit, att det, sedan man övergått till att ombesörja transporterna med bil, icke haft något som helst fall, då gods förstörts genom bilolycka, under det att tidigare, då man använde sig av järnvägstransporter, gods blivit förstört.

Ett företag, som levererade en viss gjutgodsartikel, hade, så länge transporten därav skedde med järnväg, ett bräckage av 10 %, som emellertid, efter det att man övergått till transport per bil, nedgick under 1 %.

Från ett flertal andra håll (producenter av tegel, glas, gjutgods) hade uppgifter om en motsvarande nedgång av bräckaget, ehuru icke angiven i exakta siffror, erhållits. En allmän uppfattning syntes vara, att bräckageprocenten vid lastning och under transport vore högre vid transport per järnväg än per bil.

Enligt en tysk utredning (*Eisenbahn und Kraftwagen 1930* sid. 7) har för den tyska chokladindustrien den betydligt lägre procenten av bräckt gods varit avgörande för att denna industri föredragit lastautomobilen som transportmedel; samma är enligt nämnda utredning förhållandet med den tyska glasindustrien.

De höga bräckagesiffrorna vid järnvägstransporter torde huvudsakligen kunna förklaras genom järnvägstågens hårdare gång, de talrikt förekommande växlingarna samt det forcerade tempo, i vilket lastningar och lossningar och i synnerhet omlastningar ofta måste företagas och varvid särskilt styckegods blir illa utsatt. Ansvarets fördelning på ett flertal personer medför troligen en viss yrkesvårdslöshet. De godstransporter, som äga rum med bil, ombesörjas icke sällan av bilägaren själv. Denne, som själv i viss mån står den ekonomiska risken för skador under transporten, iakttager givetvis en mycket större försiktighet än stationsarbetaren, som icke har någon annan ekonomisk risk än den, som kan följa av ren vårdslöshet. Då dessutom vid biltransporter lastning och lossning ofta nog sker under direkt tillsyn av trafikkunden, ligger även i denna omständighet en anledning för trafikutövaren att verkställa densamma med större försiktighet än vad som är vanligt vid järnvägstransporter.

Transportgodsets art och kvantitet.

I den lokala distributionen har knappast något slag av gods på grund av sin beskaffenhet varit uteslutet från befordran med bil; och den mångsidiga användning bilen erhållit för sådana uppgifter vittnar om dess användbarhet för transport av de mest skilda varuslag. Vad däremot transporter på längre avstånd angår gjorde sig länge den uppfattningen gällande, att bilen på sådana avstånd i huvudsak lämpade sig allenast för befordran av styckegods eller sådant vagnslastgods, som vid befordran på järnväg taxerades efter någon av de högre tarifferna, men däremot icke för de massgodstransporter, som kvantitativt utgjorde den största delen av järnvägarnas gods-

trafik. Denna uppfattning torde emellertid numera knappast kunna vidhållas. Inom vårt land har bilen redan, såsom av den förut lämnade redogörelsen över järnvägarnas vagnslasttrafik framgår, i väsentlig omfattning övertagit transport av lågtarifferat massgods, såsom t. ex. spannmål, rotfrukter, sockerbetor och andra skördeprodukter ävensom träkol, timmer och jämförliga varor.

I utlandet har denna utveckling fortskridit ännu längre. Enligt oss tillhandakommet ministeriellt meddelande hava i Amerika jämväl befraktningar av tyngre produkter, såsom kol, mineraloljor, sand, grus m. m., i ständigt ökad utsträckning överflyttats på motortrafiken. De viktigaste produkter, som genom motortrafiken där transporteras, äro emellertid alltjämt livsmedel och levande djur, vilka befraktningar, i samma mån som vägarna förbättrats, kunnat utsträckas över allt längre distanser.

Oaktat de landvinningar motortrafiken sålunda ifråga om beskaffenheten av det gods, som mottages till befordran, under senare tid gjort i förhållande till järnvägarna, synas dock inom vårt land alltjämt vissa slag av gods på grund av sin beskaffenhet knappast kunna, utom möjligen i lokala transporter, befordras med bil på ekonomiska villkor. Detta gäller särskilt om mycket tunga transporter.

Ett belysande exempel äro de transporter av malm, som till en början ägde rum med bil från Boliden. Oaktat malmen betingade ett så högt pris, att fraktkostnaden spelade en relativt mindre roll än vid andra liknande transporter (transporten ägde till en början rum i två tons bilar), befanns transport med järnväg mera ändamålsenlig.

För transporter, vid vilka icke allenast det transporterade godset är att hänföra till massgods utan transporten även avser samtidig befordran av stora kvantiteter, synes ej heller bilen som regel ännu kunna upptaga tävlan med järnvägar eller båtar. Den samlade lastkapacitet, som ett godståg eller ett lastfartyg erbjuder, kan, om transport med bil ifrågasättes, uppnås endast genom anlitande av ett mycket stort antal lastbilar samtidigt. Belysande äro i detta avseende de stora transporter av sand, grus, spannmål m. m., som äga rum till eller från huvudstaden och för vilka huvudsakligen båt- (pråm-) eller järnvägstrafik kommer till användning, även om i detta avseende motortrafiken gjort åtskilliga landvinningar (jfr nedan sid. 187—188).

I länder, där de inre vattenvägarna nått en vidsträcktare utveckling än hos oss, är detta drag i transportväsendet ännu mera framträdande. I Tyskland beräknades exempelvis transporten på de inre vattenvägarna under åren 1927 och 1928 omfatta en godsmängd av 111·3 resp. 109·2 milj. ton eller omkring $^1/_5$ av hela den inrikes transportmängden samt ifråga om tonkm-antal ungefär $^1/_4$ av samma transportmängd. Den övervägande delen av dessa transporter omfattade tungt massgods, ofta nog bedriven genom pråmtrafik. Å andra sidan omförmäles från Amerika, att lastbiltrafiken därstädes under senare år i växande omfattning övertagit transporten av sådana produkter som kol, mineraloljor, sand och grus m. m. (jfr nedan sid. 228).

Än vidare synas för transport av vissa ömtåliga livsmedel på längre avstånd än i lokal distribution järnvägarna vara att föredraga, då det, åt-

minstone ur ekonomiska synpunkter, synes möta svårigheter att förse en bil med tillfredsställande tekniska anordningar till skydd för stark hetta eller köld.

Den fördelning av godstrafiken, som på grund av ovan anförda förhållanden kommer att äga rum mellan de båda nu ifrågavarande trafikmedlen, är från järnvägarnas synpunkt sett långt ifrån fördelaktig. I huvudsak innebär den, att gods, som är ekonomiskt föga lönande eller erbjuder särskilda svårigheter att transportera, försmås av biltrafiken, som i stället med så mycket större effekt kan konkurrera om det värdefullare och ur transportsynpunkt mera lätthanterliga godset.

Vad inverkan av varje sändnings storlek på de båda nu ifrågavarande trafikmedlens konkurrensmöjligheter angår gäller, såvitt fråga är om transporter på järnväg, att järnvägarnas taxor äro anpassade för att tillgodose behovet av billiga frakter för det i lantbruk och industri erforderliga tunga massgodset. Detta har kunnat ernås endast genom att transporter av gods i mindre kvantiteter belastas med proportionsvis högre avgifter. För biltrafiken, som utan hänsyn till socialekonomiska intressen kan fastställa sina avgifter uteslutande ur privatekonomiska synpunkter, ökas givetvis på grund av detta förhållande konkurrenskraften ifråga om transporter av det mera lönande godset, och jämväl av denna anledning kommer fördelningen av transporterna de båda nu ifrågavarande trafikmedlen emellan att bliva sådan, att de större, tyngre och mindre lönande partierna tendera mot järnvägarna men de mindre, lättare och mera lönande mot bilarna.

Sammanfattning.

I huvudsaklig anslutning till vad ovan anförts i nu förevarande avseende hava vi funnit följande huvudsakliga resultat framgå av den förda diskussionen.

Järnvägens fraktsatser äro i stort sett lägre än kostnader för direkt transport med lastbil (vid studium av diagrammen nr 16—17 måste beaktas, att den övervägande delen av transportarbetet omfattar gods, som vid transport å järnväg tarifferas enligt lägsta tarifferna; jfr sid. 152—153). Icke desto mindre kan en avsevärd del av det totala transportarbetet med ekonomisk fördel för trafikkunden ombesörjas med bil. I konkurrensen mellan nämnda båda trafikmedel äro bilarna i huvudsak ägnade att draga till sig och hava jämväl i avsevärd utsträckning från järnvägarna förvärvat godstransporter, hänförliga till en eller flera av nedannämnda grupper, nämligen

1. *Det med hänsyn till transportavståndet förmånligaste godset.* Järnvägarnas taxor äro i viss mån satta med hänsyn till de med varje transport förenade avsevärda expeditions- och avsändningskostnaderna, vilka äro oberoende av transportavståndet. Tillsammans med de ävenledes av transportavstånden oberoende kostnader, vilka förorsakas av anslutande biltransporter i sådana fall, där dylika måste

anlitas, bildas på grund härav vid transport å järnväg ett fast tillägg till den egentliga transportkostnaden, vilket gör sig starkast gällande vid transport på kortare avstånd. De av transportavståndet oberoende kostnaderna vid biltransporter äro betydligt lägre.

2. *Det med hänsyn till sändningens storlek förmånligaste godset.* Järnvägarnas tariffer äro differentierade med hänsyn till önskvärdheten att vagnar bliva så väl utnyttjade som möjligt. En transportkvantitet, som med hänsyn till bilarnas genomsnittliga lastförmåga innebär en god utnyttjning av dessa ($1^1/_2$—3 ton) och därför vid transport å lastbil betingar det med hänsyn till godsmängden lägsta möjliga priset, taxeras vid transport å järnväg efter en relativt hög tariff, beroende dels därpå att ovan omförmälda expeditions- och avsändningskostnader föga påverkas av godskvantitetens storlek, dels ock därpå att en dylik kvantitet innebär en dålig utnyttjning av järnvägsvagnarnas lastförmåga, som genomsnittligen är 5—10 gånger större än lastbilarnas.

3. *De mest brådskande transporterna.* Bilarna kunna i vida större omfattning än järnvägarna omedelbart verkställa brådskande transporter och detta utan att för ändamålet särskilda kostnader i regel behöva förorsakas vare sig trafikutövaren eller trafikkunden. Däremot måste vid anlitande av järnväg avgångstiden för nästa tåglägenhet avvaktas; och kostnaderna för dylika transporter, för vilkas genomförande vid järnväg särskilda anordningar erfordras, bliva i regel för trafikkunden avsevärt högre än för vanliga godstransporter.

4. *Det ur värdesynpunkt förmånligaste godset.* Enligt det vid järnvägarna använda, starkt differentierade, på socialekonomiska synpunkter uppbyggda tariffsystemet utgår högre frakt för det värdefullare godset. Bilarnas frakter betingas däremot av rent privatekonomiska hänsyn och bildas under inverkan av fri konkurrens. Bilarna hava därför bättre förutsättningar än järnvägarna att draga till sig det högvärdiga godset, vilket medför, att icke blott järnvägarnas totala transportmängd utan även deras medelinkomst per transportarbetsenhet minskas.

5. *Det med hänsyn till likformig tillförsel fördelaktigaste godset.* Järnvägarna måste på grund av den transportskyldighet, som åligger dem, i vida större utsträckning än biltrafiken vara rustade med material för att kunna tillgodose varje mötande trafikbehov och måste ombesörja transport av varje i laga ordning inlämnad godskvantitet, oavsett huruvida transporten ifråga medför förlust eller vinst. Till skillnad härifrån behöva bilföretagen icke utbyggas till större omfattning än som med hänsyn till deras egna intressen är ekonomiskt försvarligt, och, även om numera transportskyldighet under vissa förusättningar ålagts den yrkesmässiga bilgodstrafiken, får denna icke samma betydelse som för järnvägarna, då den för den förra uppenbarligen icke innebär annat, än att transporter måste utföras i den mån material därför finnes tillgänglig. Vidare äro järnvägarna skyldiga att i stort sett tillämpa samma priser i båda trafikriktningarna, under det att bilarna hava möjlighet att sänka sina priser i den minst utnyttjade trafikriktningen (särskilt vid returkörning). Utnyttjandet av lastbilarna torde även på grund av omförmälda förhållanden bliva bättre än av järnvägarnas godsvagnar och den ekonomiska bördan av transportskyldigheten proportionsvis större för järnvägarna än för bilarna.

Frånsett ovan omförmälda förhållanden föreligga ett stort antal fall, då bilen på grund av andra, i det föregående omförmälda faktorer, såsom bekvämlighet, anpassning till särskilda önskningar och behov och andra jämförliga orsaker, föredrages framför järnväg och då den jämväl måste anses utföra ett nyttigt eller i vissa fall med hänsyn till nutida behov oundgängligt arbete.

I vilken mån förekommer trafikavledning från järnvägarna till lastbilarna?

Den föregående framställningen har tjänat till att beträffande de båda trafikmedel, om vilka nu är fråga, åskådliggöra vartderas omfattning och trafikkapacitet samt, såvitt det låter sig göra, jämväl det av dem utförda trafikarbetets storlek och omfattning ävensom förutsättningarna för deras inbördes konkurrens. I stort sett innebär framställningen en bekräftelse av förhållanden, som i sina huvuddrag äro redan tidigare allmänt kända. Båda trafikmedlen befinna sig sedan åtskilliga år i en från och med år 1930 alltmer accentuerad kris, som tills vidare synes hava för dem båda stäckt möjligheterna till fortsatt utveckling på ekonomisk grundval, d. v. s. med anlitande eller diskonterande av ett befintligt eller väntat driftöverskott. Utan jämförelse starkast kännbar är emellertid denna kris för järnvägarna, som dels tidigare utbyggts för en vida större godstrafik än den nu befintliga, dels ock i vida större utsträckning än automobiltrafiken äro bundna vid fasta kostnader. Fråga uppställer sig emellertid, huruvida och i vad mån den nedgång, som drabbat järnvägarnas godstrafik under senare år, är en följd av de båda trafikmedlens konkurrens eller en återspegling av den ekonomiska kris, som under senare år gjort sig gällande på så gott som alla näringslivets områden. Med andra ord innebär detta även fråga, huruvida lastbiltrafiken övertagit icke allenast den varuforsling, som tidigare ombesörjts med hästtrafik, utan därutöver även varutransporter, som tidigare plägat ombesörjas av järnvägarna, och, närmare utfört, fråga om de distanser, på vilka konkurrensen av lastbilarna är för järnvägarna mest kännbar.

Järnvägarnas synpunkter.

Förestående frågor hava vid upprepade tillfällen under senare år behandlats i olika från järnvägarna avlåtna framställningar till Kungl. Maj:t, vilkas huvudsakliga innehåll nedan återgives.

Järnvägsstyrelsen.

I en ovan (sid. 58) omförmäld skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 februari 1931 har järnvägsstyrelsen närmast med anledning av vissa missförhållanden vid den yrkesmässiga lastbiltrafiken framlagt sina synpunkter på densamma. Under hänvisning till detaljerade beräkningar har järnvägsstyrelsen därvid framhållit att, ehuru uppgifter saknas rörande det i yrkesmässig lastbiltrafik utförda transportarbetet samt dennas ekonomiska förhållanden, kan man genom att sammanställa vissa järnvägsstatistiska siffror komma till en, låt vara endast ungefärlig uppfattning om storleken av den trafik,

som genom lastbilkonkurrensen avletts från järnvägarna. Järnvägsstyrelsen beräknar trafikminskningen i styckegodstrafik under åren 1926—1931 till omkring 312 000 ton för samtliga järnvägar. Beträffande vagnslasttrafiken framhåller styrelsen i samma skrivelse, att den trafik- och inkomstminskning, som föranletts av skärpt bilkonkurrens, visserligen icke kan siffermässigt beräknas, enär denna trafik är allt för komplicerad och i allt för hög grad beroende av konjunkturerna. Järnvägsstyrelsen uppskattar emellertid inkomstminskningen beträffande vagnslastgodset på grund av lastbilkonkurrensen till ungefär samma belopp som för styckegodstrafiken. Den under åren 1926—1929 bedrivna konkurrensen från biltrafikens sida beräknas därvid hava vållat, att järnvägarnas inkomster enbart under dessa år så nedgått, att 1929 års inkomster understigit vad de utan skärpt bilkonkurrens skulle hava varit med ungefär följande belopp:

Styckegods	8	milj. kr.
Vagnslastgods	8	» »
Paket-, ilgods och djur	1	» »
Summa	17	milj. kr.

Delegerade för järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen.

I den 15 mars och den 30 juni 1933 dagtecknade utredningar och förslag angående tarifferingen av styckegods ävensom angående provisorisk reglering av de högsta vagnslasttarifferna hava de delegerade, som av kungl. järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen tillsatts för behandling av nämnda spörsmål, upptagit frågan om storleken av den trafikavledning, som järnvägarna på grund av lastbiltrafiken måst vidkännas, till behandling.

I utredningen beträffande *styckegodstrafiken* framhålles — efter konstaterande att nämnda trafik under åren 1925—1931 nedgått med 419 000 ton vid samtliga järnvägar och att inkomsterna av densamma samtidigt nedgått med 10·2 milj. kronor — att det visserligen vore vanskligt att säga, huru stora delar av denna inkomstminskning fölle på trafikavledning, på taxesänkningar till bilkonkurrensens mötande och på övriga taxesänkningar, men att en summa av omkring 7 milj. kronor ansåges utgöra det belopp, varmed statens och de enskilda järnvägarnas inkomster av styckegodstrafik under tiden 1925—1931 minskats på grund av bilkonkurrensen. Sedan konkurrens från lastbilarnas sida upptagits om järnvägarnas godstrafik, hade lastbiltrafiken stadigt vunnit terräng på järnvägarnas bekostnad, och intet tvivel syntes kunna råda om en fortsatt utveckling i samma riktning, därest icke motverkande åtgärder vidtoges.

I utredningen rörande de högsta vagnslasttarifferna framhålles bland annat, att i regionalt hänseende konkurrensen om *vagnslastgods* från lastbilarnas sida starkast gör sig gällande på korta avstånd för att efter hand avtaga

och, frånsett ett fåtal stationsrelationer, praktiskt taget upphöra vid cirka 500 km avstånd. Beträffande tyngre gods med låga järnvägsfrakter anses biltrafikens konkurrens icke sträcka sig mycket över 100 km. Beträffande frågan, huru stor avledningen av järnvägarnas gods till lastbiltrafiken varit samt vilken inkomstminskning järnvägarna haft på grund av trafikavledningen och sådana taxesänkningar, som föranletts av lastbilkonkurrensen, framhålles i utredningen att, även om beträffande persontrafik och styckegodstrafik sådana frågor kunna approximativt besvaras, möta åter beträffande vagnslastgodset beräkningar i berörda hänseende de största svårigheter, enär transporterna av olika varuslag redan på grund av skördens och konjunkturernas skiftningar under det förflutna årtiondet undergått våldsamma förskjutningar, och enär 1930 års taxereform, som innebar stora ändringar i godsindelningen, medfört att järnvägarnas inkomster av olika vagnslasttariffer före och efter sagda år ej äro med varandra jämförbara. Med hänsyn till nämnda svårigheter ansågo delegerade ej nödigt eller lämpligt att ingå på tidsödande beräkningar över lastbiltrafikens kvantitativa landvinningar på järnvägarnas bekostnad ifråga om vagnslastgods. Att lastbilkonkurrensen utövat och, tills ny jämvikt vunnits, komme att utöva ett djuptgående inflytande på järnvägarnas prisbildning, framhålles i utredningen såsom ostridigt.

Enskilda järnvägar.

I de ovan (sid. 59) omförmälda skrivelser, i vilka åtskilliga järnvägsbolag närmare utvecklat sina synpunkter på bilarnas trafikavledning, har även frågan om lastbiltrafikens verkningar i detta avseende upptagits till behandling.

Sålunda framhåller *Gävle—Dala järnvägsaktiebolag* i skrivelse av den 29 september 1932 bland annat följande.

Ännu betänkligare än nedgången ifråga om persontrafiken ter sig den förlust av godstransporter, som landsvägstrafiken vållat. Den totala trafikförlusten ifråga om styckegodset belyses av nedanstående sammanfattning.

Styckegodstrafik å samtliga Gävle—Dala järnvägars linjer.

År	Ton	Fraktinkomst, milj. kr.
1924	47·9	0·748
1925	44·7	0·700
1926	43·6	0·692
1927	42·4	0·646
1928	42·0	0·606
1929	40·6	0·578
1930	37·4	0·522
1931	32·8	0·384

Sålunda framgår, framhåller bolaget, att inkomstförlusten icke begränsas till att direkt motsvara trafikförlusten. På grund av konkurrensen från lastbilarnas sida

har järnvägen nämligen för praktiskt taget allt det kvarvarande styckegodset måst tillämpa så långt gående fraktnedsättningar, att den faktiska inkomsten icke lämnat tillnärmelsevis det bidrag till täckandet av järnvägens fasta kostnader, som den enligt kalkylerad och fastställd värdetaxa bort göra.

Beträffande vagnslasttrafiken konstateras, att de värdefullaste transportobjekten — de högtarifferade — konkurrerats över till landsvägen. En siffermässig uppgift rörande vagnslasttrafikens nedgång, som varit enorm, anses emellertid icke kunna tjäna till direkt upplysning i nu föreliggande sammanhang, då minskningen härvidlag givetvis icke enbart kan tillskrivas landsvägskonkurrensen, utan dessutom i hög grad är beroende av den rådande konjunkturkrisen.

Ett fortsatt överförande från järnvägs- till landsvägstransport av de trafikobjekt — styckegods och högtarifferat vagnslastgods — utan vilka ett värdetaxesystem näppeligen kan upprätthållas, rubbar givetvis alla hittillsvarande järnvägsekonomiska beräkningar och måste leda till ökning av transportavgifterna för det lågvärdiga massgodset.

Som en sammanfattande orientering beträffande järnvägens ekonomiska trafikresultat fr. o. m. år 1924 — alltså något före genombrottet av landsvägstrafiken i dess nuvarande gestaltning — återgives följande uppställning.

Summa trafikinkomster (1 000 kr.).

År 1924	Kr. 7 127
» 1925	» 7 122
» 1926	» 6 489
» 1927	» 7 247
» 1928	» 6 589
» 1929	» 7 873
» 1930	» 7 069
» 1931	» 5 911
» 1932	» 5 087

Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag framhåller i avseende å lastbiltrafiken, att denna, enligt bolagets förmenande, åtminstone vad styckegodset beträffar, haft en minst lika stor inverkan på godstrafiken som vad automobiltrafiken haft på järnvägens persontrafik.

Det är dock omöjligt att angiva, i vilken utsträckning den yrkesmässiga trafiken inverkat på järnvägens godstrafik. Ty här föreligger i stor utsträckning sådan trafik, som vissa industrier och grosshandelsfirmor med egna lastbilar besörja, samt kanske icke minst sådan trafik, som bedrives av automobilägare, vilka sakna rättighet till bedrivande av yrkesmässig trafik. Även ett annat förhållande inverkar i stor utsträckning på godstransporterna, nämligen konjunkturerna.

Av godstrafiken är det dock icke enbart styckegodset, som rönt inverkan av automobiltrafiken, ty även varor i vagnslaster såsom trävaror hava i stor utsträckning övergått att transporteras med lastautomobiler, varvid, särskilt ifråga om massaved och rundvirkestransporter, dåliga snö- och vinterförhållanden spelat en stor roll.

Nedgången i järnvägens hela godstrafik framgår vid jämförelse mellan följande års godsmängder och inkomsterna härför.

År	Ton gods	Inkomst, milj. kr.
1919	131 758	1·335
1927	82 049	0·366
1930	75 911	0·318
1931	54 817	0·231

Hela nedgången kan emellertid, upprepar bolaget, icke läggas automobiltrafiken till last.

Trafikförbundet Uppsala—Norrland anför som exempel på lastbiltrafikens inverkan, att pappersvedtransporter per järnväg på avstånd upp till 4 à 5 mil i vissa trakter helt upphört och övergått till landsvägarna. Dessutom har trafikförbundet i likhet med andra järnvägar för att bevara transporterna åt järnvägen varit nödsakat medgiva ett stort antal i många fall synnerligen kraftiga nedsättningar av ordinarie taxans avgifter för såväl resande som gods, vilka nedsättningar betänkligt försvagat järnvägarnas ekonomi.

Svenska järnvägsföreningen.

I en på trafikutredningens begäran hos svenska järnvägsföreningen under år 1933 verktälld utredning i förevarande avseende framhålles, att det beträffande godstrafiken visat sig möta de största svårigheter att avgöra, i vad mån depressionen och i vad mån bilkonkurrensen bidragit och bidrager till godsavledningen. I synnerhet gäller detta beträffande vagnslastgodset.

Att bilkonkurrensen emellertid är en mycket kraftigt bidragande orsak även beträffande godstrafiken, är enligt järnvägsföreningens mening ställt utom allt tvivel, liksom att lastbilarna genom en icke affärsmässig taxesättning tvingat järnvägarna till nedsättningar, som haft en ödesdiger inverkan på deras ekonomi.

Till belysande, såväl å ena sidan av depressionens och å den andra av biltrafikens andel i godsavledningen vid järnvägarna som ock beträffande bilkonkurrensens inverkan vid olika järnvägar, har nedanstående sammanställning av trafiktal och inkomster vid några banor gjorts. I samband därmed framhålles, att liksom vad fallet var i avseende å persontrafiken, resultatet av godstrafiken vid de skilda järnvägarna påverkas av olika omständigheter, såsom trafikområde och medeltransportlängd m. m. Medan depressionen uppenbarligen griper in kraftigast vid järnvägar med tung industri, blir bilkonkurrensen den mest förödande på övriga banor och särskilt då de smärre.

I följande jämförelser har nödig hänsyn tagits till ifrågakommande samtrafiksomläggningar.

Vid *Bergslagsbanan* (494 km) hava godston och inkomster av godstrafiken år 1932 jämförda med år 1929 sjunkit från 2 594 000 ton och 14 535 000 kronor till resp. 1 532 000 ton och 8 828 000 kronor.

Vid *Nora Bergslags järnväg* (172 km) ha godston och inkomster samma år sjunkit från 468 000 ton och 1 688 000 kronor till resp. 233 000 ton och 858 000 kronor.

Vid dessa två banor är tydligen depressionen den verksammaste faktorn, därest man undantager styckegodstrafiken, vilken lastbilarna till mycket stor del erövrat, samtidigt som de tvingat ned järnvägarnas styckegodstariffer.

I detta senare hänseende kan som belysande framdragas *Gävle—Dala järnväg* (291 km), där inkomsterna av styckegodstrafiken från år 1924 till år 1932 reducerats med över 400 000 kronor eller cirka 55 %.

I avseende å järnvägar, som icke betjäna de tyngsta industrierna, giva siffrorna i *godstrafiken* under åren 1924 och 1932 från följande järnvägar tämligen utslagsgivande resultat av bilkonkurrensens verkningar.

Vid *Skåne—Smålands järnväg* (146 km), som dock erhållit en avsevärd ny samtrafik, ha ton gods sjunkit från 165 640 till 156 490 eller cirka 6 % och inkomsterna från 1 025 000 kronor till 670 000 kronor eller 35 %.

Vid *Karlskrona—Växjö järnväg* (113 km) ha ton gods minskats från 171 190 till 141 280 eller cirka 18 % och inkomsterna från 958 218 kronor till 678 293 kronor eller cirka 28 %. Järnvägen har under år 1932 erhållit ökade transporter för viss industri och anser bland annat av detta skäl, att så gott som hela inkomstminskningen beror på bilkonkurrensen.

Vid *Sala—Gysinge—Gävle järnväg* (99 km) ha ton gods reducerats med icke mindre än 65 % eller från 97 690 till 34 090 ton och inkomsterna med 70 % eller från 462 000 kronor till 161 000 kronor trots nytillkommen samtrafik. Huvudsakliga orsaken tillskrives bilkonkurrensen.

De båda samförvaltade västgötabanorna *Tidaholms järnväg* (23 km) och *Hjo—Stenstorps järnväg* (55 km) uppvisa en minskning i antalet ton gods från 130 290 till 63 120 eller cirka 52 % och i inkomster från 595 000 kronor till 295 000 kronor eller cirka 50 %. Här är uppenbart, att lastbilarna övertagit en mycket stor del av banornas trafik. Sålunda befordras nästan utan undantag gods till eller från Göteborg med bil. Även kalktransporterna ske i icke ringa utsträckning med lastbil.

Bland skånebanorna visar *Kristianstad—Hässleholms järnväg* (116 km) en nedgång i antalet ton gods från 268 430 till 194 630 eller 28 %, under det att inkomsterna reducerats från 1 276 000 kronor till 717 000 kronor eller cirka 45 %. Den huvudsakliga orsaken sökes i bilkonkurrensen.

Bland järnvägar, vilkas godstrafik till stor del övergått till lastbilarna, är *Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg* (101 km) ett typiskt exempel. Utmed banan belägna industrier lära icke i nämnvärd mån vara beroende av depressionen, men det oaktat har antalet ton gods sjunkit från 69 330 till 32 910 eller 53 % och inkomsterna från 542 000 kronor till 203 000 kronor eller cirka 60 %. Anledningen är enligt järnvägsförvaltningens mening uppenbarligen bilkonkurrensen.

Halmstad—Bolmens järnvägs (66 km) *lokala* godstrafik är likaledes ödelagd. Ton gods hava sjunkit från 23 300 till 7 400 eller 68 % och inkomsterna från 132 000 kronor till 34 500 eller mer än 70 %. Anledningen tillskrives till avsevärd del lastbilkonkurrensen.

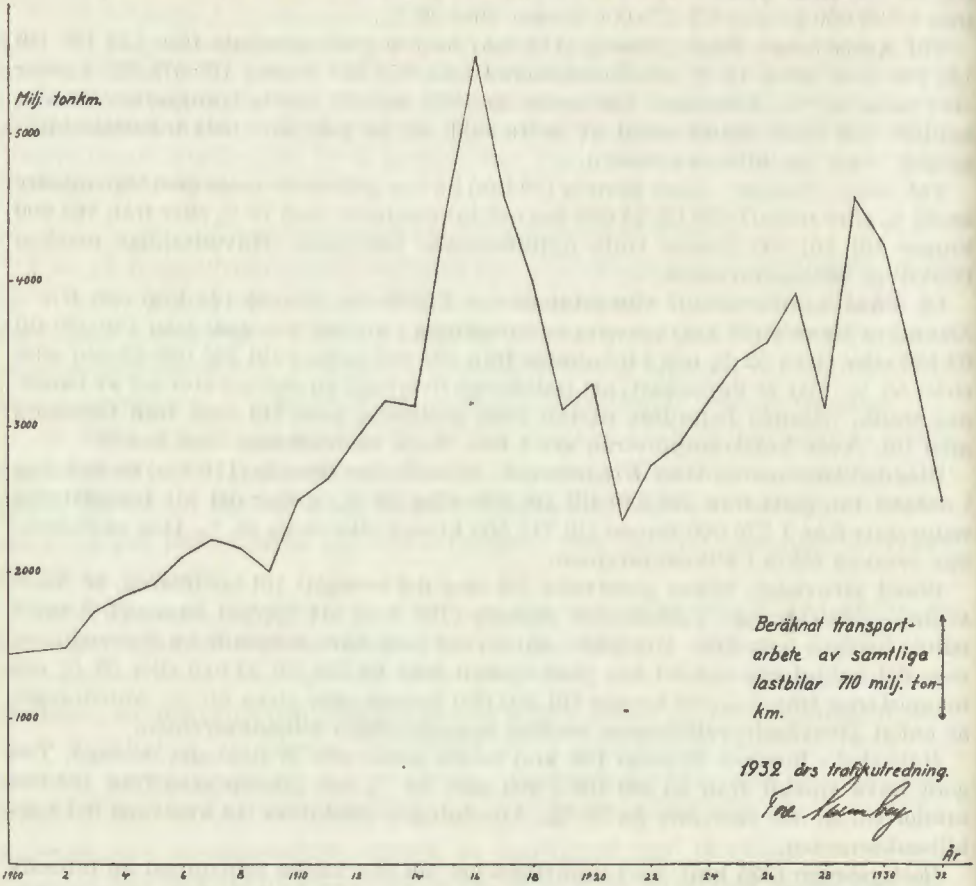
Roslagsbanan (325 km), vars närbelägenhet till Stockholm uppammat en intensiv lastbilkonkurrens, visar för konkurrensens inverkan på taxenivån belysande medeltal. Sålunda har inkomsten för styckegodstonkm från 1924 till 1932 reducerats från 33·8 till 21·0 öre och för vagnslasttonkm från 10·8 till 6·4 öre.

Som en sammanfattning angående den totala nedgången i de enskilda järnvägarnas godstrafik och inkomster därav under åren 1924—1932 framhålles under hänvisning till närmare statistiska uppgifter, att antalet ton fraktstyckegods nedgått med 30 %, ton vagnslastgods med 28 %, inkomsten per godstonkm med 23 %; summa godstonkm med 18 % och summa inkomst av järnvägsdriften med 29 %.

Storleken av järnvägarnas godstrafikminskning i förhållande till storleken av lastbilarnas transportarbete.

Till belysande av ovan omförmälda förhållanden har diagram nr 20 sammanställts. I diagrammet återgives dels storleken av transportarbetet vid samtliga järnvägar åren 1910—1932 (jfr bilaga 12), dels ock det uppskat-

Diagram nr 20. Tonkm av avgiftspliktigt gods vid järnvägarna åren 1900—1932 under jämförelse med beräknat transportarbete av samtliga lastbilar år 1932.



tade transportarbetet för samtliga lastbilar år 1932 (jfr sid. 109—110). Som synes äro variationerna i järnvägarnas transportarbete avsevärda. Sänkningen 1929—1932 från 4 600 till 2 500 milj. tonkm (46 %) motsvarar emellertid ungefär 3 gånger det totala transportarbete, som lastbilarna enligt uppskattning utföra. Redan detta förhållande ger vid handen, att godstrafikminskningen vid järnvägarna till väsentlig och med all sannolikhet till övervägande del är föranledd snarare av den ekonomiska konjunkturen än av bilkonkurrensen.

En ytterligare belysning av de svåra och komplicerade spörsmål, varom i detta sammanhang är fråga, har trafikutredningen sökt vinna genom tvenne av varandra oberoende metoder, nämligen dels genom en granskning av lastbiltrafikens karaktär, sådan densamma framträder vid de trafikräkningar, som vid olika tillfällen utförts i vårt land, dels ock genom en granskning av järnvägarnas driftsstatistik med hänsyn till de förändringar ifråga om mängden av de olika varuslag, som fraktats å järnvägarna, i förhållande till den totala inrikes omsättningen av motsvarande varuslag.

Lastbiltrafikens omfattning och karaktär såsom konkurrent till järnvägarna i belysning av trafikräkningar.

Trafikräkningar, såväl lokala som av mera vidsträckt omfattning, hava under senare år vid olika tillfällen och på skilda ställen ägt rum i vårt land och resultaten därav framlagts i särskilda tryckta avhandlingar. I detta sammanhang hava emellertid särskilt nedannämnda fyra trafikräkningar befunnits betydelsefulla, nämligen

1) statens allmänna vägtrafikräkning under sommaren och hösten 1926, vars resultat publicerats genom hos generalstabens litografiska anstalt tryckta kartor;

2) motsvarande trafikräkning under sommaren och hösten 1931, på liknande sätt publicerad;

3) den av Stockholms stads gatunämnd och kommittén för den stadsgeografiska utredningen av Stockholm i juni 1932 företagna räkningen av varutransporter till och från Stockholm;

4) 1933 års, under inseende av trafikutredningen företagna varutrafikräkning av varutransporter mellan Stockholm och Roslagen, avseende en jämförande granskning med resultaten av 1932 års varutrafikräkning.

a) *1926 och 1931 års allmänna trafikräkningar.*

Trafikräkningarnas utförande.

De av staten år 1926 och 1931 anordnade trafikräkningarna äro utförda efter i båda fallen i stort sett samma principer, vilka närmare angivits i ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt program för deras utförande. Enligt detsamma hava trafikräkningarna utförts på sådant sätt, att av desamma kunna beräknas:

1) Trafikintensiteten:
   a) antal fordon per dygn,
   b) antal ton per dygn.

2) Omfattningen av biltrafik från främmande län.

Trafikräkningarna hava utförts för länens samtliga huvudvägar och i övrigt för sådana vägar, där betydande automobiltrafik framgår. Trafiken på varje vägdel har om möjligt räknats i vägdelens båda ändpunkter eller annars å lämplig plats på vägdelen. För 1931 års räkning hava i stort sett med nödig komplettering samma räknepunkter valts som år 1926, dock att punkter å vägar med svag trafik uteslutits.

För räkning hava företrädesvis valts vägskäl, där samma person kunnat verkställa räkning för flera sammanstötande vägar. Endast i enstaka fall äro

räkningspunkterna så belägna på en väg, att trafiken på ömse sidor om och närmast detta ställe är en och samma.

Räkningarna hava utförts samtidigt för hela landet, en gång på sommaren och en gång på hösten, samt vardera omfattat tre dagar — fredag, lördag och söndag.

Varje dags räkning har i allmänhet omfattat femton timmar från klockan 6 till 21. Trafiken under den del av dygnet, då räkning icke företagits, har i primärmaterialet uppskattningsvis angivits.

Över resultaten från varje räkning har genom vederbörande vägingenjörs försorg uppgjorts en förberedande sammanställning.

Med stöd av resultaten från de olika årstidsräkningarna hava inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjorts och på kartor införts slutliga sammanställningar, utvisande *medeltalet fordon per dygn* och *medeltalet ton per dygn*. Medelst särskilda anteckningar hava härvid uppgifter lämnats över såväl motortrafikens andel som ock motorfordons från främmande län andel.

Betydelsen av 1926 och 1931 års trafikräkningar för bedömande av konkurrensen mellan bilar och järnvägar.

I skrivelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 9 september 1933 framhöll 1932 års trafikutredning, att, utöver de uppgifter, som innehölles i de kartverk, å vilka det huvudsakliga resultatet av 1926 och 1931 års trafikräkningar antecknats, åtskilliga uppgifter ytterligare syntes vara av värde för erhållande av upplysningar särskilt om automobiltrafiken och dess betydelse såsom konkurrent till järnvägarna. Trafikutredningen anhöll därför, att styrelsen ville, i den form som befunnes lämplig, på grundval av det till grund för räkningarna liggande primärmaterialet meddela trafikutredningen uppgifter och, i förekommande fall, styrelsens uppfattning angående vissa i skrivelsen angivna ämnen.

På grund härav har styrelsen med skrivelse den 13 december 1933 till trafikutredningen överlämnat en inom styrelsen gjord undersökning angående de i trafikutredningens skrivelse angivna ämnen, vilken undersökning innefattas dels i särskilda tabeller, dels ock i en därtill hörande kommentar.

I huvudsak inhämtas av det sålunda tillgängliga materialet, såvitt nu är ifråga, följande.

Möjlighet till jämförelse mellan trafikräkningsresultaten.

En direkt jämförelse av resultaten av 1926 och 1931 års trafikräkningar har på grund av det i stort sett liknande utförandet enligt styrelsens mening kunnat göras, i den mån primärmaterialet från trafikräkningen 1926, vilket i allmänhet förvarats hos resp. länsstyrelser, kunnat ställas till styrelsens förfogande. Så har emellertid beträffande flera län icke kunnat ske.

Primärmaterialets bearbetande.

Bearbetningen av primärmaterialet från trafikräkningarna 1926 och 1931 har verkställts för 10 län med sammanlagt 107 räkningspunkter.

Länen ha utvalts så, att olika natur- och kulturtyper blivit representerade. Länen äro: Stockholms, Södermanlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Malmöhus, Örebro, Västmanlands, Västernorrlands och Jämtlands.

Räkningspunkterna ha utvalts från såväl vägar, vilka i större omfattning tjäna den genomgående trafiken, som andra i dylikt hänseende viktiga vägar ävensom vägar av mera lokal betydelse. För utrönande av, i vilken mån lastbiltrafiken eventuellt skulle kunna innebära konkurrens med järnväg på längre avstånd, ha utvalts, förutom punkter i några större städers omgivningar, företrädesvis sådana med läge i länets inre del, där det kan förmodas, att ett angränsande läns lokala trafik gör sig mindre gällande än i länets perifera del.

Beträffande de från räkningspunkterna utgående vägarna ha i vissa fall av dessa endast de vägar medtagits, som i förevarande sammanhang varit av intresse, såsom t. ex. ifråga om lastbiltrafiken.

På grundval härav hava jämförande tabeller upprättats, innehållande uppgifter, per dag räknat, dels om den år 1931 räknade trafikens storlek, dels ock om trafikökningens storlek i förhållande till 1926. Härvid har dels ingen korrigering av den (under en fredag, en lördag och en söndag) observerade dagtrafiken för beräknad nattrafik gjorts, dels fordonsantalet per dag beräknats enligt formeln $\frac{F + L + S,}{3}$ där F, L och S betyda resp. fredagens, lördagens och söndagens trafikkvantitet.

Tabelluppgifterna om trafikens samt den absoluta trafikökningens storlek ifråga om årstrafiken utgöra medeltal av sommar- och hösttrafikens fordonsantal per dag, varvid uträkningarna verkställts med medtagande av *en decimal.*

Lastbiltrafikens utveckling.

Vad särskilt lastbiltrafiken angår framhålles i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens undersökning såsom en viktig iakttagelse, att densamma under femårsperioden 1926—1931 ökat med i allmänhet flera hundra procent. Dessutom framgår av undersökningen, att de vägar och räkningspunkter, som utvisa ingen eller endast obetydlig tillväxt i lastbiltrafiken, äro belägna i relativt tätt bebyggda trakter, eventuellt invid större städer.

Av de undersökta vägsträckorna visa endast två, den ena i närheten av Eskilstuna och den andra i närheten av Örebro, nedgång i lastbiltrafiken med resp. 18 och 21 %. I samtliga övriga fall visar däremot lastbiltrafiken under ifrågavarande period ökning, på sätt framgår av nedanstående sammanställning.

Tab. 74. Fördelning av trafikräkningsställen med hänsyn till lastbiltrafikens tillväxtgrad åren 1926—1931.

Län	Antal		Antalet lastbilar per dag och vägdel (medeltal 1931)
	Räknepunkter	Vägdelar	
Tillväxtgrad högst 25 %.			
B	1	1	243
D	2	2	48
F	1	1	57
M	2	2	68
T	2	2	38
Summa	8	8	
Tillväxtgrad 26—50 %.			
B	2	2	301
D	2	2	37
G	2	2	29
M	4	4	114
Z	1	1	33
Summa	11	11	
Tillväxtgrad 51—100 %.			
B	2	2	299
D	2	3	76
F	3	3	54
G	4	4	60
H	6	7	121
M	3	3	147
T	6	8	193
U	3	3	92
Summa	29	33	
Tillväxtgrad 101—200 %.			
B	1	3	930
D	4	4	94
F	2	3	161
G	5	6	331
H	12	14	244
M	6	9	721
T	10	13	306
U	8	14	335
Y	3	3	116
Summa	51	69	
Tillväxtgrad 201—500 %.			
D	12	19	596
F	10	14	362
G	9	14	261
H	16	21	496
M	3	3	239
T	9	16	205
U	3	5	125
Y	3	3	127
Summa	65	95	
Tillväxtgrad över 500 %.			
D	3	4	104
F	3	4	112
G	1	2	57
H	3	3	60
T	2	3	53
U	1	1	50
Z	1	2	10
Summa	14	19	

Den ökning av lastbiltrafiken, som framgår av ovan anförda siffror, är synnerligen betydande. På mindretalet av de undersökta vägdelarna, nämligen 52, överstiger den icke 100 %, men på återstående 183 i undersökningen inbegripna vägdelar överstiger ökningen nämnda procenttal. Flertalet vägdelar, nämligen 95, ligga inom den grupp, som omfattar en tillväxt av 201—500 %, och den därnäst största gruppen av undersökta vägdelar utgöres av 69 sådana delar, för vilka tillväxten av antalet lastbilar under ifrågavarande period ligger mellan 101—200 %.

Lastbiltrafikens fördelning på vägar, vilkas trafikerande synes innebära resp. icke innebära konkurrens med järnväg.

En särskild undersökning har på trafikutredningens begäran skett beträffande spörsmålet, huruvida lastbiltrafikens ökning 1926—1931 varit likformig

a) på vägar, vilkas trafikerande *icke* innebär konkurrens med järnväg,
b) och på vägar, där en sådan konkurrens kan anses föreligga.

Till belysande av denna fråga hava upprättats tabeller över lastbiltrafiken, dels på vägar, använda vid genomgående trafik, dels på vissa specialvägar (till en större och en mindre hamn), dels ock på vissa andra vägar. De vägar, som äro att hänföra till den första gruppen, äro vägarna Stockholm—Norrköping — Jönköping —Hälsingborg—Ängelholm—Malmö—Trälleborg, Norrköping —Kalmar —Malmö, Stockholm —Enköping —Örebro —Trollhättan—Göteborg, Örebro—Kristinehamn—Trollhättan, Stockholm—Uppsala—Sundsvall—Härnösand samt Sundsvall—Östersund—Skalstugan.

Såsom ett allmänt uttryck av denna undersökning torde kunna framhållas, att de genomgående vägarna i medeltal uppvisa icke allenast högre absoluta trafiksiffror utan även högre absolut och procentuell ökning än andra vägar. Å den förstnämnda vägen Stockholm—Malmö förekommer endast undantagsvis någon ökning, som per dag räknat understiger 30 lastbilar eller i procent 200. En ökning av över 100 lastbilar per dag iakttages på olika delar av denna väg. Den största iakttagna ökningen liksom den största lastbiltrafiken i absoluta tal bland de i nu förevarande undersökning medtagna räknepunkterna förekommer emellertid vid vägskälet Stockholm—Uppsala—Enköping vid Nederjärva, varest trafiken i medeltal per dag år 1931 i riktning från eller mot Stockholm utgjorde 890 lastbilar, innebärande en ökning från år 1926 med 487 lastbilar eller med 121 %. Vid samma räknepunkt iakttogs å vägdelen mot Enköping en lastbiltrafik av 359 bilar per dag år 1931, vilket i förhållande till 1926 års trafik innebar en ökning med 139 %.

De största trafiksiffrorna beträffande lastbiltrafiken äro nedan sammanställda.

Trafikräkningsställe			Väg från och mot	Trafikens storlek 1931 (antal fordon per dag)	Trafikökningens storlek 1926—1931	
Län	Nr (31)	Läge			Absolut (antal fordon)	Relativt (% av 1926)
B.	66	Nederjärva	Stockholm	890	487	121
			Uppsala	611	341	126
	77	Fittja	Stockholm	417	120	40
			Södertälje	455	165	57
M.	54	Knästorp	Lund	409	260	176
			Malmö	372	213	170
E.	3	Väderstad	Ödeshög	101	67	195
			Jönköping	201	102	103
	2	Rök	Jönköping	147	109	292
			Värnamo	60	49	439
D.	7	Nyköping	Södertälje	178	124	228

Kartor över lastbiltrafiken enligt 1926 och 1931 års trafikräkningar.

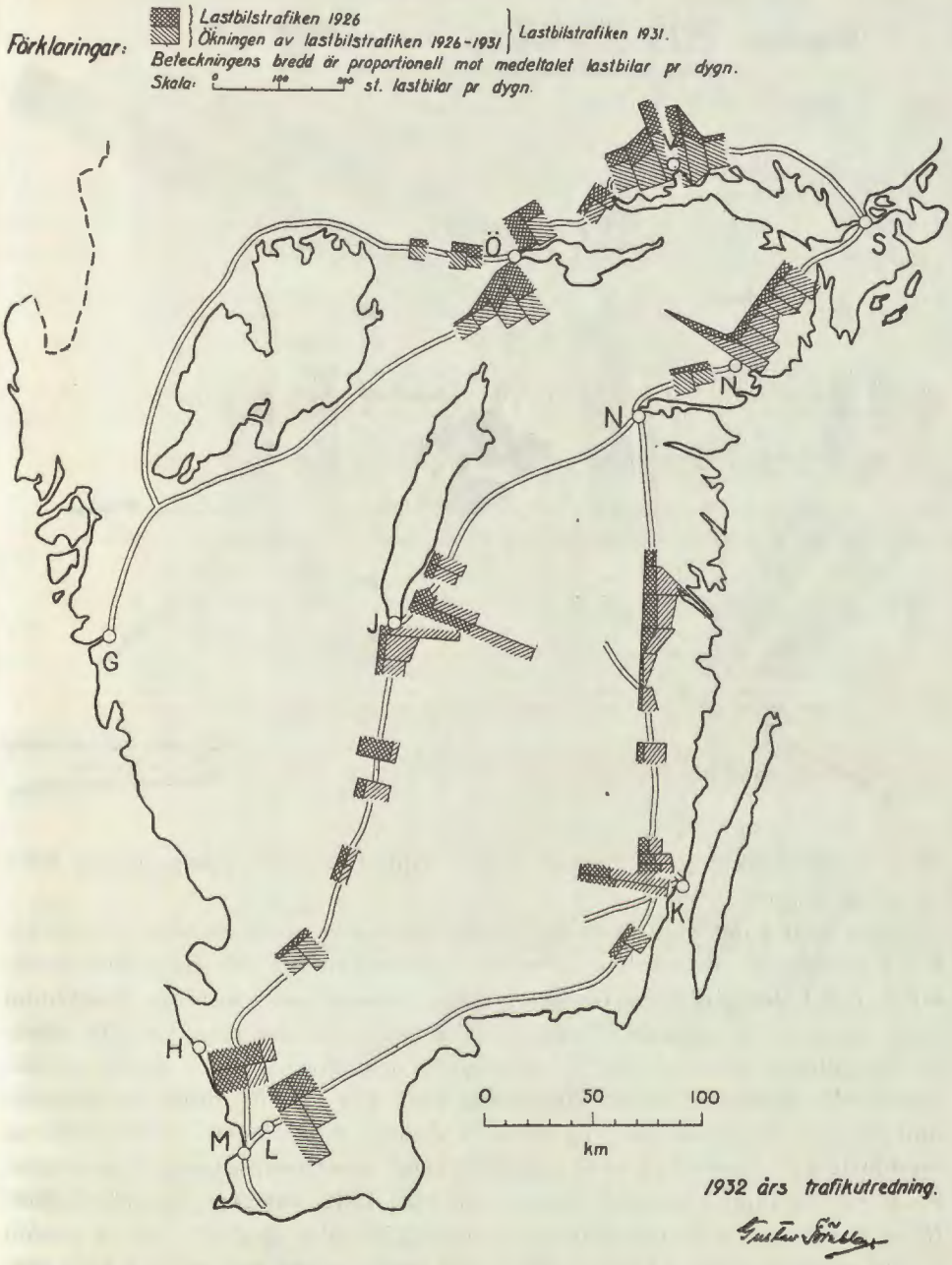
En sammanställning av de viktigaste resultaten av 1926 och 1931 års trafikräkningar, såvitt lastbiltrafiken angår, har, på grundval av omförmälda inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställda undersökning, i trafikutredningen upprättats med biträde av kartredaktören G. Törnblom och innehålles i efterföljande med nr 21—24 betecknade kartöversikter. Av dessa äro de tre första avsedda att illustrera ökningen av antalet vid vissa viktigare räknepunkter iakttagna lastbilar vid de båda trafikräkningarna. Skalan för betecknande av antalet dylika bilar är å samtliga kartblad gemensam, men med hänsyn till trafikens storlek i närheten av Stockholm och Malmö hava särskilda kartor häröver befunnits erforderliga.

Å kartan nr 24 upptages den år 1931 räknade lastbiltrafiken med hänsyn till huruvida de räknade bilarna befunnits hemmahörande inom det län, där räknepunkten är belägen, eller inom annat län. Det tjänar sålunda i viss mån till ledning för bedömande av fjärrtrafikens storlek och relation till trafik med länets egna lastbilar.

b) *1932 års trafikräkning av varutrafiken till och från Stockholm.*

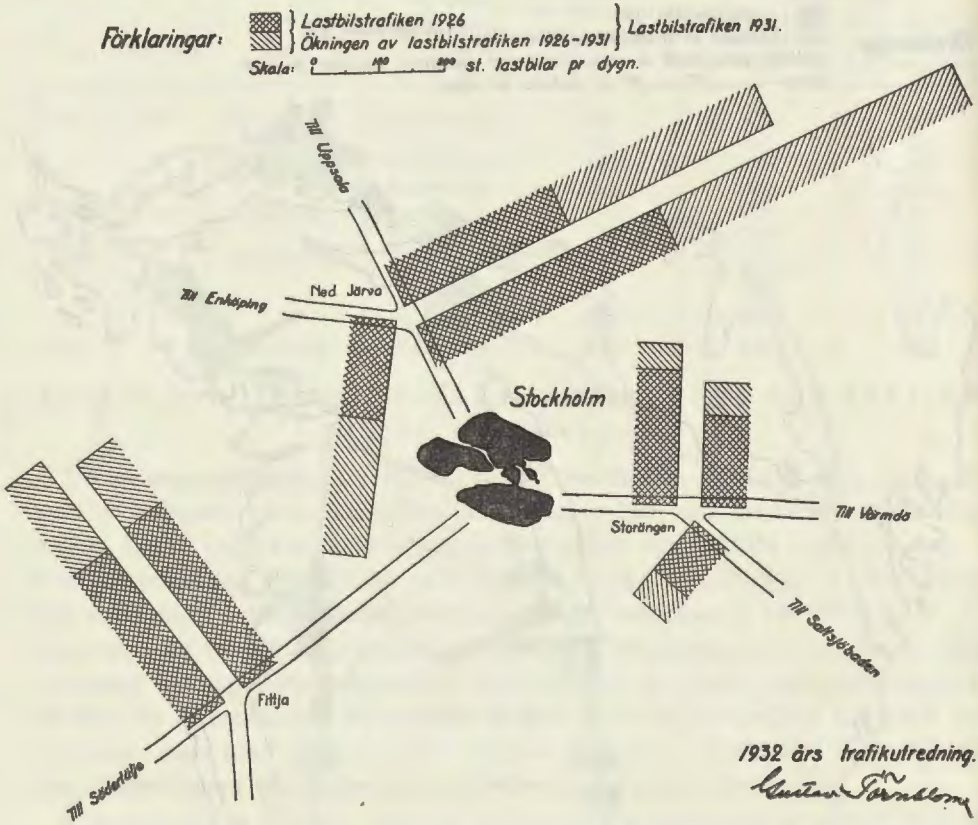
Av vikt i detta sammanhang har även varit en undersökning av varutrafiken till och från Stockholm, som utförts av docenten vid Handelshögskolan i Stockholm, fil. dr *Olof Jonasson*. Nämnda undersökning utgör en del av den ekonomisk-geografiska undersökning av Stockholm med förorter, som Stockholms stadsfullmäktige beslutat utföra och för vars utförande Stockholms stads gatukontor, såvitt varutrafiken med automobil angår, lämnat sitt stöd. Enligt särskilt avtal, träffat mellan trafikutredningen, jämlikt Kungl. Maj:ts godkännande, å ena, samt docenten Jonasson ävensom stadskollegiets i Stockholm ekonomisk-geografiska kommitté, å andra sidan, har,

Diagram nr 21. Lastbiltrafikens utveckling på vissa större huvudvägar åren 1926—1931 enligt statens vägtrafikräkningar.



sedan för ändamålet särskilt anslag av automobilskattemedel beviljats, en redogörelse för denna undersökning separat utgivits såsom bilaga till detta betänkande. Under hänvisning till innehållet i nämnda bilaga torde an-

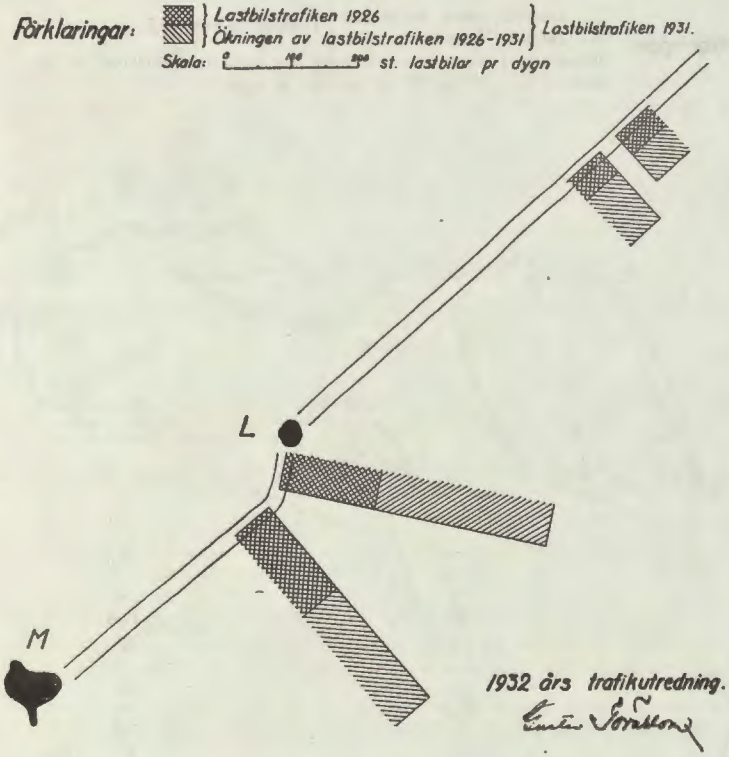
Diagram nr 22. Lastbiltrafikens utveckling på vissa infartsvägar till Stockholm åren 1926—1931 enligt statens vägtrafikräkningar.



gående undersökningens huvudsakliga resultat i detta sammanhang böra nämnas följande.

En väsentlig del av ändamålet för ovannämnda undersökning var att erhålla en uppgift om fördelningen av varutrafiken till och från Stor-Stockholm (med detta uttryck förstås i detta sammanhang förutom Stockholm med förorter, ett område innefattande den befolkning, som för sitt arbete är väsentligen beroende av huvudstaden) och därvid bland annat av biltrafikens omfattning under jämförelse med den genom andra trafikmedel ombesörjda varutrafiken. För detta ändamål räknades varutransporterna med lastbil under veckan 1—7 juni 1932 samt varutransporterna å järnvägar, båtar eller genom postpaket under hela maj 1932, varefter, för att få jämförande tal, siffrorna för biltrafiken multiplicerades med 4·3. Såvitt genom denna undersökning framgår, skulle den totala under maj månad 1932 försiggående inrikes varutrafiken till och från Stor-Stockholm omfatta en kvantitet av omkring 341 000 ton samt med hänsyn till transportriktning och transportmedel fördela sig på sätt följande siffror utvisa.

Diagram nr 23. Lastbiltrafikens utveckling på vägen Malmö—Lund—Kristianstad åren 1926—1931 enligt statens vägtrafikräkningar.



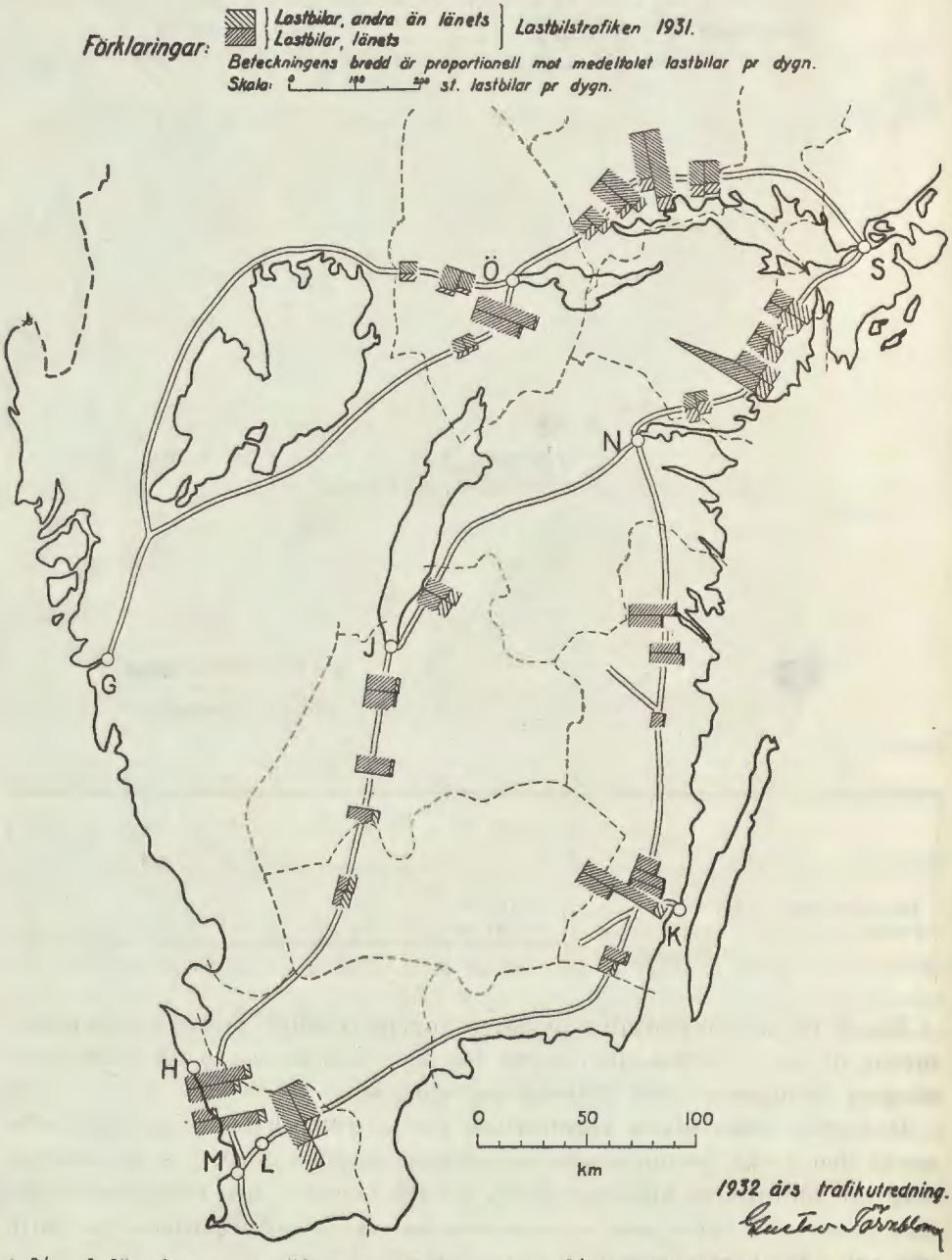
	Kvantitet ton	Per järnväg %	Per bil %	Per båt %
Till Stockholm.....	216 990	28	18	54
Från »	124 010	31	29	40
	341 000	29·5	23·5	47

Såsom en sammanfattning av utredningens resultat, i vad konkurrensen mellan de olika trafikmedlen angår, har docenten Jonasson till trafikutredningens förfogande ställt följande redogörelse.

De kartor, vilka utvisa varutrafiken per bil till och från Stor-Stockholm under den vecka, ovannämnda lastfordonsräkning utfördes, ge en uppfattning om biltrafikens allmänna drag. De två kartorna äro anmärkningsvärt lika, vilket ej är fallet med motsvarande kartor över transporterna per järnväg och båt (kartor i omförmälda särskilda bilaga).

Genom Stockholmsundersökningen framgick tydligt *biltrafikens karaktär av i huvudsak närtrafik*. Omkring 80 % av trafiken kom på Stockholms län, 15 % på närmast liggande län intill 200 km avstånd från huvudstaden,

Diagram nr 24. Förhållandet mellan eget och främmande läns lastbilar vid vissa räknepunkter enligt statens vägtrafikräkning år 1931.



4 % på län inom en räjong av 200—300, 1 % på län inom 300—400 och ½ % på län inom 400—500 km räjong från Stockholm.

Lastbilarnas relativt stora insats på de kortare trafikavstånden har också haft till följd, att regionalt sett godstrafiken på järnvägarna och sannolikt

även på båtarna uppvisar tillbakagång med minskning i trafikavståndet. På grund härav är det också naturligt, att i allmänhet enskilda banor med kort banlängd lida mer av konkurrensen från det nya transportmedlet än järnvägar med lång banlängd. I all synnerhet gäller detta, om järnvägarna äro mera självständiga lokalbanor och ej att uppfatta som bandelar.

Enär bilarnas företräden i stort sett ligga vid transporter på kortare avstånd, skulle som följd av bilkonkurrensen järnvägarnas egen trafik visa relativt större tillbakagång än motsvarande järnvägars samtrafik, om förhållandena i övrigt varit lika. Stockholmsundersökningen visar, att så i vissa fall kan vara fallet, men i andra åter ha järnvägarnas samtrafik gått tillbaka i högre grad än den egna trafiken, särskilt då det gäller de enskilda järnvägarnas trafik. Orsakerna härtill äro flera, av vilka även det förhållandet inverkar, att samtrafiken som regel är fördyrande, besvärlig, riskfylld och försenande i förhållande till biltrafiken.

Vid lastbilarnas *val av varor* för transport spela järnvägarnas godstariffer och banavgifter, båtarnas fraktsatser och hamnavgifternas storlek avgörande roll, liksom förekommande omlastnings- och stuverikostnader.

En mycket stor del av de varor, som i relativt stor mängd transporteras med bil, äro egentliga konsumtionsvaror. Då dessa förbrukas inom storstaden med närmast omkringliggande trakter, d. v. s. inom Stockholms konsumtionsområde, inses vilken stor betydelse storstaden utövar på näringslivets inriktning inom hela Stockholms varutillförselområde och speciellt inom närmast liggande del av detsamma. Det visar sig också, att den varuproduktion, som röner det största inflytandet av och därför så gott som helt för sin avsättning är beroende av storstaden, i största utsträckning betjänar sig av bilar vid transporten.[1]

Sådana varor tillhörande jordbruket äro i nämnd ordning till deras produktions ungefärliga beroende av Stockholm som konsumtionsområde: frö, växter m. m. (huvudsakligen blommor, 83 % per bil av inrikes tillförseln), rotfrukter och grönsaker (75 %), sill och strömming (69 %), mjölk och grädde (64 %), hö och halm (50 %), levande djur (34 %), kött och fläsk (12 %), smör (29 %) och ost (65 %) samt av övriga varor: jord, sand m. m. (21 %), drycker (26 %), oarbetad sten (49 %), cementarbeten (40 %), oarbetat trä såsom ved (20 %), rundvirke av lövträ (100 %) och annat rundvirke (42 %).

I konkurrensen om godstransporterna visar det sig, att båtarna som regel ha företräde vid transport av tyngre och mera skrymmande massgods. På de längre avstånden konkurrera järnvägarna med båtarna om denna frakt men på de kortare avstånden minskas järnvägarnas betydelse och konkurrensen upptages i stället av bilarna. Den mest typiska varan i detta senare hänseende är sanden. Jämförelsevis små mängder sand inkomma till Stock-

[1] Märk det amerikanska uttrycket »truckfarming» (truck = lastfordon) för blomster-, rotfrukts- och grönsaksodlingen i en stads omedelbara omgivning.

holm per järnväg, trots att järnvägar byggts i omedelbar närhet till rullstensåsarna i stockholmstrakten (jfr kartan i nyssnämnda bilaga över tillförseln av sand till Stockholm). Sandtransporterna från sjösidan ombesörjas för övrigt ej av båtar i egentlig mening utan som regel med pråmar, varigenom transportkostnaderna bli ännu billigare. Sanden hämtas från de närbelägna stora och för pråmarna lätt tillgängliga sandtagen på Mälaröarna, där Uppsalaåsen mäktigt sträcker sig från norr till söder. Trots denna billiga pråmtransport av förstklassig sand, grus och singel tillfredsställes emellertid cirka $^1/_5$ av Stockholms sandbehov genom sand, som med bil införes huvudsakligen från Brunkebergsåsen söder och norr om Stockholm.

Detta exempel visar, att på de kortaste avstånden bilarna kunna taga upp konkurrensen om transport av t. o. m. det tyngsta och mest skrymmande gods, som åtnjuter lägsta tariffer eller fraktsatser. Detsamma är i viss mån fallet även med en sådan vara som mjölk. På de längre avstånden däremot frakta bilarna förnämligast högtarifferade varor, som eljest skulle i första hand hava omhändertagits av järnvägarna. Exempel på sådant gods till Stockholm är ost, kaffe och specerier, textilier, byggnadssnickerier och möbler, järnmanufaktur, redskap, verktyg och maskiner samt från Stockholm: kaffe och specerier, möbler, papp och papper (för bilarnas del i största utsträckning böcker), järnmanufaktur, redskap, verktyg och maskiner, d. v. s. som regel samma varuslag som i riktning till Stockholm.

Ofta förekomma emellertid biltransporter av stora enhetliga massartiklar med relativt låga tariffer eller godssatser. Varor av detta slag äro mjöl, spannmål, mineraloljor, trävaror och tegel. Lastfordonsräkningen ådagalägger dock, att mera långväga transport av dessa varor, som lastbilarna alltid kunna erhålla och därför taga i returfrakt i stället för att köra tomma, förekommer endast i endera riktningen, och att den sannolika förlusten av sådan biltrafik kompenseras av transport i den andra riktningen av mer inkomstbringande gods.

Att biltrafiken relativt sett spelar större roll för det billigare massgodset från Stockholm än till Stockholm (t. ex. av trävaror, papp och papper, tegel) torde även stå i samband med dels kortare transporter i den förra riktningen, dels smärre fraktade varupartier och dels distribution av dessa åt vitt skilda håll och direkt till avnämarna inom det begränsade avsättningsområdet.

I vilken omfattning bilarna från järnvägarna och båtarna icke blott *erövrat eller upptagit* tillkommet gods, som eljest skulle gått med de äldre kommunikationsmedlen, utan också tillfört dessa gods, ger denna undersökning intet klart besked om. Den framhåller dock, att i betraktande av biltrafikens huvudkaraktär som närtrafik, vilken i stor utsträckning på ett mycket effektivt sätt ersatt hästskjutsen, bilarna nog icke endast helt eller delvis ersatt hästfordonstransporterna omkring järnvägsstationerna resp. hamnarna, utan också utbrett stationernas och hamnarnas tillförsel- och

avsättningsområden. Givetvis har, framhålles emellertid, ett sådant tillförsel- och avsättningsområde menligt kunnat inverka på motsvarande områden för en annan hamn eller station, mången gång belägen vid en helt annan järnväg.

c) *1933 års trafikräkning av varutrafiken mellan Stockholm och Roslagen.*

Sedan det befunnits önskvärt att genom räkning av varutrafiken till och från Stockholm inom en begränsad del av det område, som innefattas i 1932 års räkning, komplettera resultaten av den senare, har trafikutredningen med benägen medverkan av länsstyrelsen i Stockholms län, trafikförvaltningen vid A.-B. Stockholm—Roslagens järnvägar, Stockholms stads hamnstyrelse och statspolisen låtit i maj 1933 ombesörja en dylik räkning. Uppgifterna till densamma hava tillhandahållits:

för järnvägstrafiken av nämnda järnvägsbolag,

för båttrafiken genom Stockholms hamnstyrelses förmedling av Waxholms Nya Ångfartygs A.-B., med komplettering av motsvarande uppgifter från vissa andra rederier, fartygsbefälhavare, mäklare m. fl. ävensom från Stockholms Frihamns A.-B.,

för biltrafiken genom statspolisen.

Insamlingen och bearbetningen av primärmaterialet har gjorts av docenten vid Handelshögskolan i Stockholm, fil. dr Olof Jonasson.

Efterföljande redogörelse för resultatet av räkningen utgör ett sammandrag av en av docenten Jonasson avfattad, till kommittén ingiven berättelse.

Varutrafiken till Stockholm från Roslagen.

	Roslagsbanan		Bil		Båt		Summa	
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%
Maj 1932.....	6 634	54	3 100	25	2 570	21	12 304	100
Maj 1933.....	3 559	32	4 422	40	3 069	28	11 050	100

Varutrafiken från Stockholm till Roslagen.

	Roslagsbanan		Bil		Båt		Summa	
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%
Maj 1932.....	1 094	18	3 447	58	1 445	24	5 986	100
Maj 1933.....	963	19	3 125	61	1 025	20	5 113	100

Totala varutrafiken mellan Stockholm och Roslagen (till och från).

	Roslagsbanan		Bil		Båt		Summa	
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%
Maj 1932.....	7 728	42	6 547	36	4 015	22	18 290	100
Maj 1933.....	4 522	28	7 547	47	4 094	25	16 163	100

Av ovanstående sammandrag framgår, att totala varutrafiken mellan Stor-Stockholm och Roslagen nedgått med över 2 100 ton eller 11 % under maj månad 1933 jämfört med samma månad 1932. Denna minskning faller framför allt på trafiken till Stockholm av byggnadsartiklar, såsom murtegel, cementplattor och trävaror, och beror på depressionen och på den under år 1933 rådande byggnadskrisen i Stockholm. Bilen är sistnämnda år det viktigaste kommunikationsmedlet för varutransporterna mellan Stockholm och Roslagen och enbart under den lilla tidrymd av ett år, som denna undersökning omfattar, kan en ganska kraftig procentuell ökning förmärkas av bilarnas andel i denna varutrafik. Särskilt påtagbar är denna ökning vad beträffar biltransporterna till Stockholm. Det är också i detta fall man direkt kan påvisa, hurusom bilarna erövrat gods från Roslagsbanan. Annars ha bilarna sin relativt sett största betydelse vid varutrafiken från Stockholm och ombesörja numera över 60 % av denna trafik. Den starka nedgången av varutrafiken på Roslagsbanan kan till en del förklaras av vissa exceptionella förhållanden, såsom byggnadsstrejk, stormhärjningar o. dyl., men tydligt är också, att bilarna erövrat en hel del gods, speciellt egentliga konsumtionsvaror, såsom mjölk, specerier, spannmål o. dyl. Av ovanstående översikter framgår även, att båtarna rett sig bra i konkurrensen, vilket dels beror på att Waxholmsbolaget gjort stora ansträngningar att bibehålla sin trafik och dels kan förklaras av Roslagens karaktär av kustlandskap. Den procentuella ökning, som totala båttrafiken visar, torde dock anses var tillfällig, beroende på de svåra stormhärjningarna i nordöstra Uppland i december 1931. Härvid hopades stora massor timmer, vilket, sedan det var upphugget, till en del infördes till Stockholm huvudsakligen per båt.

Den största nedgången har drabbat varutrafiken *till* Stockholm, som gått ned med cirka 1 300 ton. Ser man efter i vilken mån de olika trafikmedlen berörts av denna minskning, finner man, att Roslagsbanan drabbats hårdast och visar en nedgång på 3 100 ton. Följaktligen har omkring 1 800 ton gods erövrats av andra trafikmedel, varav bilarna tagit 1 300 ton och båtarna 500 ton. Dock måste än en gång påpekas, att båtarnas ökade fraktmängd måste anses som tillfällig på grund av förutnämnda orsaker. Ett påtagligt gott exempel på att bilarna övertagit transporter till Stockholm, som förut tillkommit järnvägen, utgör transporten av tegel till Stockholm. På grund av byggnadskrisen hade efterfrågan på denna artikel vid 1933 års räkning sjunkit starkt i Stockholm. Också visar Roslagsbanan sistnämnda år en minskning av dylika transporter på 950 ton, varav 450 ton från Vallentuna. Å andra sidan hade tegeltransporterna till Stockholm med bil tiodubblats och voro i maj 1933 uppe i över 450 ton, varav så gott som hela ökningen föll på Vallentuna. Den stora minskningen i järnvägarnas tegeltransporter kan därför sägas vara till nära hälften föranledd av bilarnas erövring därav. Därutöver hava bilarna emellertid även ökat transportmängden till Stockholm med omkring 1 000 ton. Sistnämnda ökning faller hu-

vudsakligen på egentliga konsumtionsvaror, vilka mindre påverkats av depression än övriga varor.

Varutrafiken *från* Stockholm till Roslagen visade i maj 1933 en nedgång på nära 900 ton. Roslagsbanan hade emellertid väl hävdat sin ställning i konkurrensen och fraktade endast 130 ton mindre i maj 1933 mot föregående år. Procentuellt sett hade dess andel i trafiken till och med stigit något. Anmärkningsvärt är, hurusom järnvägen även återerövrat gods, så att de stationer, som ligga närmast Stockholm, kunnat framvisa en obetydlig ökning av varutrafiken. De varugrupper, beträffande vilka en minskning av transporterna från Stockholm kan iakttagas, äro huvudsakligen cement, klormagnesium, återgående emballage, järnmanufaktur samt mjöl och spannmål. Biltransporterna från Stockholm visa liksom järnvägstransporterna under maj 1933 en svag procentuell ökning men en obetydlig absolut tillbakagång (325 ton). Denna minskning kan nästan helt förklaras av en större leverans timmer, som ägde rum under räkningsveckan 1932 utan någon motsvarighet 1933. Båtarna framvisa den största fraktminskningen eller 420 ton av varutransporter från Stockholm till Roslagen. Några andra trafikmedel hava icke övertagit frakten av de varor, beträffande vilka en dylik minskning kan påvisas, och densamma torde därför bero antingen på materialets ofullständighet med avseende på dess tidsbegränsning eller ock på depressionen.

Som sammanfattande slutomdöme om denna undersökning framhålles, att den i viss mån förryckts genom en del exceptionella förhållanden (stormhärjningar, byggnadsstrejk o. dyl.). Dock har framgått den stora betydelse biltrafiken fått för varutrafiken i Roslagen och hurusom denna stadigt ökat. Samtidigt får man icke förglömma vikten av båttrafik här, vilken väl alltid kommer att hava betydelse på grund av Roslagens kustlands- och skärgårdskaraktär. Någon större minskning i båttrafiken har heller icke under denna tidsperiod kunnat förmärkas. Att konkurrensen av biltrafiken varit kännbar för Roslagsbanan lämnar denna undersökning ett visst belägg för. Det mest påtagliga fallet av trafikavledning från järnvägen var bilarnas övertagande av tegeltransporterna från Vallentuna, alltså i Stockholms närhet. Däremot kunde icke påvisas något större intrång i Roslagsbanans mera avlägsna trafik. Man får emellertid tänka på de minskade trafikinkomsterna genom taxesänkningar o. dyl., som järnvägen lidit, samt taga i betraktande, att biltrafiken uppvisar en ökning av varutrafiken till Stockholm, förutom ovannämnda tegelfrakter, på nära 1 000 ton nytillkommet gods, huvudsakligen egentliga konsumtionsvaror, som järnvägen gått förlustig. Konsumtionsvaror äro ju, som nämnts, i allmänhet mindre känsliga än andra varor under depressionstider, och i detta fall kan t. o. m. en ökning i efterfrågan konstateras, beroende på huvudstadens folkökning. Dock måste i detta sammanhang påpekas, att för företaget Stockholm—Roslagens järnvägar som sådant ställningen icke försämrats fullt så mycket, som framgår av ovanstående.

Detta företag har nämligen varit nog förutseende att bekämpa biltrafiken genom det radikala medlet att själv skaffa sig bilar. Sålunda driver Stockholm-Roslagens järnvägar bilrörelse dels i egen regi genom ett antal lastbilar för yrkesmässig trafik, dels genom dotterbolagen Stockholms läns omnibus A.-B. och Norra Upplands omnibus A.-B., dels ock genom utarrendering till enskild person av för järnvägen koncessionerade omnibuslinjer (Norrtälje/Väddö).

Sammanfattning av resultatet av trafikräkningarna.

Huvudintrycket av ovan omförmälda trafikräkningar, såvitt trafiken med lastbilar angår, synes vara, hurusom denna under en period (1926, 1931—1933), under vilken järnvägarnas viktigaste godstransporter, nämligen fraktstyckegods och vagnslastgods, avsevärt nedgått såväl ifråga om godskvantiteternas och transportarbetets storlek som än mer beträffande inkomsterna därav, avsevärt ökat sin andel i det inrikes transportarbetet. Denna ökning synes, såvitt 1926 och 1931 års trafikräkningar giva vid handen, sällan understiga en fördubbling men merendels innebära en flerdubbling av antalet i trafiken sysselsatta lastbilar under ifrågavarande period. Än mera påfallande blir denna ökning, om man tar i betraktande, att lastbilarnas genomsnittliga storlek och lastförmåga under dessa år genomgått en väsentlig ökning (jfr ovan sid. 104). Uppenbarligen föreligger i detta avseende i större skala samma förhållande, som kunnat konstateras ifråga om persontrafiken, nämligen att för järnvägarna nedgången i godstrafiken icke kan mätas allenast i de siffror, som — frånsett exceptionella högkonjunkturår — beteckna godstrafikens storlek under tidigare år, utan att densamma i förhållande till ökningen av godstransportarbetet inom landet i dess helhet är ännu större eller, med andra ord, att den relativa nedgången av järnvägarnas godstransporter, mätt i förhållande till transportarbetet inom landet i dess helhet, är större än den absoluta. Samtidigt med detta undanträngande från tidigare transportuppgifter hava också järnvägarna sett sin ställning såsom transportorgan totalt förvandlade, i det att de från en förutvarande faktisk monopolställning med avseende å ett stort antal godstransporter funnit sig försatta till uppgiften att såsom en konkurrent bland jämbördiga och i vissa avseenden under gynnsammare förutsättningar arbetande konkurrenter söka hävda sin ställning. Symptomatiskt för vilka stora svårigheter denna uppgift under nu föreliggande förutsättningar erbjuder, och huru långt lastbiltrafiken på grund därav kunnat utveckla sin ställning, är det genom 1933 års trafikräkning i Roslagen konstaterade förhållandet, att lastbilen därstädes dåmera blivit det förnämsta trafikmedlet för ombesörjande av godstransporter mellan denna landsdel och Stockholm. Även om utvecklingen inom andra delar av landet icke i detta avseende fortskridit så långt, som vad här konstaterats vara fallet, är det dock uppenbart, att

genom densamma förutsättningarna för järnvägarna i många avseenden förändrats.

Fördelningen av lastbiltrafiken på närtrafik och fjärrtrafik kan visserligen ännu icke — bortsett från Stockholmsräkningen 1932 — anses genom ifrågavarande undersökningar exakt fastställd. Att emellertid densamma alltjämt till övervägande del är inriktad på det förra slaget av trafik, synes otvivelaktigt. Icke desto mindre är redan den nuvarande omfattningen av fjärrgodstrafiken med lastbilar en faktor av allvarlig ekonomisk betydelse för järnvägarna. Redan det förhållande, att för så gott som varje distans transportlägenhet med lastautomobil kan anskaffas, medför för järnvägarna nödvändigheten att anpassa taxor och befordringsmöjligheter med hänsyn till att kunna möta den aktuella eller latenta konkurrensen. Verkan av lastbiltrafiken på järnvägarnas ekonomi visar sig på grund härav icke allenast i de siffror, som beteckna transportarbetet, utan än mer i det ekonomiska resultatet av järnvägsdriften. Belysande är i detta avseende, hurusom exempelvis under perioden 1926—1932 järnvägarnas inkomster av styckegods- och vagnslasttrafiken (frånsett lapplandsmalm) nedgått med 29 % men transportarbetet, mätt i godstonkm, med 16 %.

Jämförelse mellan rikets produktionsvolym och transportvolymen å statens järnvägar.

Beträffande förhållandet mellan båda ovannämnda faktorer har på trafikutredningens begäran statens järnvägars statistiska kontor utarbetat en redogörelse, av vilken huvudsakligen inhämtats följande.

Av kommerskollegii statistik över den industriella produktionens volym framgår, att Sveriges industri år 1931, omräknad efter de i 1913 års industristatistik för motsvarande tillverkningar upptagna priserna, hade en omfattning, som i procent uttryckt var 44 % större än år 1913. Då industrien för sin råvarutillförsel och avsättning av färdiga produkter i stor utsträckning måste betjäna sig av järnvägarna, skulle man ha kunnat vänta sig, att även järnvägarna sett sina transporter ökade i samma grad. Sammanställas de transportmängder, som år 1913 och år 1931 framförts å statens järnvägar, finner man emellertid, att statens järnvägar, ehuru deras bannät under perioden avsevärt tillvuxit, dock icke sett sina transporter ökade, utan man har till och med att inregistrera en minskning sistnämnda år, uppgående till 3 %. En jämförelse mellan indextalen för produktionsvolym och transporterat gods å statens järnvägar lämnas i följande tablå.

	1913	1921	1925	1929	1931
Produktionsvolym	100	75	112	151	144
Ton gods å statens järnvägar	100	80	110	136	97
Skillnad	—	+ 5	— 2	—15	—47

Jämförelsen utvisar, att från år 1913 fram till år 1925 förändringarna i produktionsvolymen väl återspeglas i transportsiffrorna. Efter år 1925 har

emellertid transportvolymen å järnvägarna undan för undan sackat efter produktionsvolymen. År 1931 understiger indextalet för godstransporterna med 47 enheter indextalet för produktionsvolymen. Givetvis har man här att räkna med en alltmer tilltagande konkurrens från andra samfärdsmedel, men denna konkurrens är icke tillräcklig att förklara den stora avvikelsen i de olika volymerna under senare år. Ett närmare studium av den tablå, som upptager olika varuslag, utvisar, att tvenne stora varugruppers produktionsvolym företer en avsevärd stegring. Dessa grupper, pappersmassa och papper samt livsmedelsindustrien, hava tillvuxit i vida högre grad än annan industriell produktion. Nämnda varuslag äro emellertid för avsättning av sina produkter i stor utsträckning oberoende av järnvägarna, i det att massa- och pappersindustrien till övervägande del anlita flottleder för tillförsel av råvaror och sjöfarten för uttransport av sina produkter; livsmedelsindustrien koncentreras alltmer till de stora städerna med övervägande lokal förbrukning. Detta medför, att den starka utveckling nämnda båda varuslag uppvisar förrycker den totala jämförelsen. Ser man på de övriga varuslagen, finner man, att i avseende på transportvolymen den starkaste tillbakagången framträder för följande varuslag, nämligen:

Metaller och arbeten därav....	(23 enheter under produktionsvolymen år 1931)
Glas och glasarbeten.....	(34 » » » » »)
Sågade och hyvlade trävaror...	(22 » » » » »)
Kemiskt-tekniska fabrikat	(74 » » » » »)
Övriga varor.....	(72 » » » » »)

Här uppräknade varuslag utgöra de, inom vilka avledningen från järnväg till landsväg i allmänhet varit störst.

Varugrupp »övriga varor» innesluter i avseende på transportvolymen betydande varutransporter av jordbrukets förnödenheter och produkter. I en följande tablå belyses närmare jordbruksnäringens transporter å järnväg. Man finner även här, att järnvägarna icke kommit i åtnjutande av de ökade transporter, som ökade skördar skulle kunna väntas medföra. Sålunda har trots större spannmålsskördar transporterna å järnväg såväl absolut som relativt minskats. Även den genom jordbrukets omläggning till animalisk produktion ökade skörden av rotfrukter och fodermedel har visat sig lämna järnvägarna undan för undan relativt mindre transporter. Endast skörden av sockerbetor, som under senare år betydligt tilltagit, återspeglar i järnvägsstatistiken en ökning av transportmängden.

Sammanfattning av förestående jämförelse.

I korthet framgår alltså även av denna undersökning, att statens järnvägar — och därmed även, och i än högre grad, de enskilda järnvägarna — under senare år förmedlat en allt mindre del av den totala produktionsvolymen i riket. Även om den mycket betydande relativa minskning av järnvägarnas transportarbete, varom statistiken i denna del bär vittnesbörd, delvis kan

förklaras ur andra faktorer än bilkonkurrensen, måste denna likvisst tillskrivas ett mycket betydande inflytande därå.

Tab. 75. Jämförelse mellan indextalen (1913 = 100) för Sveriges produktionsvolym och godstransporter (ton vagnslastgods) å statens järnvägar åren 1913, 1921, 1925, 1929, 1931 och 1932.

Varuslag	Produktionsvolym (indextal)						Ton gods å statens järnvägar (indextal)					
	1913	1921	1925	1929	1931	1932	1913	1921	1925	1929	1931	1932
Malmer	100	79	104	149	97	57	100	93	119	161	98	45
Metaller och arbeten därav	100	44	92	129	110	106	100	41	80	116	87	79
Torvströ och torvmull	100	113	97	82	75	63	100	118	103	73	66	52
Sten och stenarbeten	100	34	81	104	74	68	100	60	105	114	69	59
Asfalt, cement, gips m. m.	100	59	105	145	135	129	100	77	105	142	144	120
Tegel	100	45	84	96	87	65	100	57	89	99	89	68
Glas och glasarbeten	100	43	97	109	120	106	100	57	89	99	86	66
Sågade och hyvlade trävaror	100	59	97	117	96	83	100	51	94	116	74	64
Pappersmassa och papper	100	69	153	214	196	185	100	53	130	170	143	122
Kemisk-teknisk industri	100	75	133	166	159	149	100	73	113	108	85	59
Livsmedelsindustri	100	101	117	150	156	152	100	107	110	126	109	102
Läder-, hår- och gummivaruindustri	100	79	113	119	125	116	100	100	111	121	104	96
Övriga varor	100	81	113	167	170	164	100	81	108	115	98	82
Totalt	100	75	112	151	144	136	100	80	110	136	97	67
D:o exkl. malmer	100	74	112	151	145	139	100	72	104	118	96	81

Tab. 76. Jämförelse mellan Sveriges produktionsvolym[1] (miljoner kronor) och godstransporter (ton vagnslastgods i tusental) å statens järnvägar åren 1913, 1925, 1931 och 1932.

Varuslag	Produktionsvolym[1], milj. kr.				Ton gods å statens järnvägar, tusental			
	1913	1925	1931	1932	1913	1925	1931	1932
Malmer	71·6	74·6	69·7	40·8	5 605·0	6 675·6	5 490·0	2 495·1
Metaller och arbeten därav	433·5	399·7	478·9	460·8	751·8	598·2	653·0	592·9
Torvströ och torvmull	3·2	3·1	2·4	2·0	115·4	119·0	76·4	59·5
Sten och stenarbeten	24·0	19·5	17·7	16·3	56·0	58·7	38·9	32·8
Asfalt, cement, gips m. m.	16·5	17·3	22·2	21·3	109·3	114·5	157·2	130·7
Tegel	16·7	14·0	14·5	10·9	294·8	263·7	261·7	201·1
Glas och glasarbeten	13·2	12·9	15·9	14·0	49·8	44·5	42·9	33·0
Sågade och hyvlade trävaror	227·1	221·0	217·5	188·2	1 194·5	1 125·6	889·6	767·0
Pappersmassa och papper	192·8	295·1	378·2	357·1	556·2	720·9	793·1	678·6
Kemisk-teknisk industri	106·5	142·0	169·5	158·2	334·1	379·2	285·5	198·5
Livsmedelsindustri	585·6	686·2	912·9	891·7	475·0	523·0	517·7	482·2
Läder-, hår- och gummivaruindustri	99·6	112·7	124·7	116·0	27·1	30·1	28·2	25·9
Övriga varor	592·4	669·2	1 007·4	970·5	4 406·1	4 737·1	4 303·0	3 617·3
Totalt	2 382·7	2 667·3	3 431·5	3 247·8	13 975·1	15 390·1	13 537·2	9 314·6
D:o exkl. malmer	2 311·1	2 592·7	3 361·8	3 207·0	8 370·1	8 714·5	8 047·2	6 819·5

[1] Produktionsvolymen = produktionsvärdet för resp. år vid 1913 års prisläge.

Tab. 77. Relationen mellan skörd och transport å statens järnvägar av jordbrukets produkter.

	1907	1913	1921	1930	1932
	1 000 ton				
Skörd av *spannmål*	2 442	3 033	2 922	3 004	3 211
Transport av d:o å statens järnvägar	281	356	253	171	133
D:o i procent å skörd	11·5	11·7	8·7	5·7	4·1
Skörd av *rotfrukter och fodermedel*	8 310	10 783	8 706	11 384	11 971
Transport av d:o å statens järnvägar	172	205	200	241	178
D:o i procent å skörd	2·1	1·9	2·3	2·1	1·5
Skörd av *sockerbetor*	827	858	1 485	1 215	1 554
Transport av d:o å statens järnvägar	265	272	435	283	365
D:o i procent å skörd	32·0	31·7	29·3	23·3	23·5

JÄRNVÄGARNAS EKONOMI M. M.

Det ekonomiska resultatet av järnvägsdriften under åren för automobiltrafikens tillväxt.

Statens järnvägar.

Angående det ekonomiska resultatet av statens järnvägars rörelse under de år, då automobiltrafiken vuxit eller i stort sett bibehållit sin nuvarande omfattning torde — på grundval huvudsakligen av statens järnvägars årliga statistik samt dess minnesskrift 1931 — böra nämnas huvudsakligen följande.

Efter de rubbningar från ett förutvarande läge av relativ stabilitet, som under och närmast efter krigsåren ägde rum ifråga om järnvägarnas utgifter, inkomster och driftsresultat, påbörjades för statsbanornas del med år 1921 återgång till mera normala förhållanden i driftsekonomiskt hänseende. Under perioden 1921—1925 visade statens järnvägar en nettoinkomst av 26·595 milj. kronor, utgörande 2·60 % på det under perioden i medeltal disponerade statskapitalet, som uppgick till 1 023·557 milj. kronor. Nästa femårsperiod, omfattande åren 1926—1930, var med hänsyn till nettoinkomsten och avkomstprocenten ännu gynnsammare, i det att den förra uppgick till 38·082 milj. kronor utgörande 3·49 % på ett under perioden disponerat statskapital i medeltal av 1 090·044 milj. kronor. Det torde böra framhållas, att statsbanorna särskilt under 1920-talet med kulturbanorna tillförts ett merkapital, som räknat från förkrigstiden fram t. o. m. år 1930 utgjorde omkring 185 milj. kronor och varå beräknas årligen uppkomma en förlust om 5 à 6 milj. kronor.

Ekonomiska huvuddata för statens järnvägar i medeltal under femårsperioder äro nedan sammanställda.

Tab. 78. Ekonomiska huvuddata beträffande statens järnvägar i medeltal under 5-årsperioder.

I medeltal under åren	Inkomster	Utgifter	Nettoinkomst	Disp. statskapital i medeltal	Avkomstprocent
	1 000 kronor				
1906—1910	64 902	52 589	12 313	511 600	2·41
1911—1915	91 983	69 764	22 219	611 286	3·63
1916—1920	241 804	243 786	—1 982	822 090	—0·24
1921—1925	208 539	181 944	26 595	1 023 557	2·60
1926—1930	196 523	158 441	38 082	1 090 044	3·49

Emellertid hade redan med år 1930 en försämring av det ekonomiska resultatet inträtt, vilken under följande år alltmera fortskred. Utvecklingen belyses närmare av nedanstående sammanställning över inkomster, utgifter och nettoinkomst.

	1929	1930	1931	1932
Inkomster, milj. kr.	208·2	201·6	181·2	166·2
Utgifter » »	158·9	157·4	156·6	153·3
Nettoinkomst » »	49·3	44·2	24·6	12·9

Förestående utgifter innefatta föreskriven avsättning till förnyelsefond men däremot intet bidrag till statsverkets kostnader för förräntning av det i statens järnvägar nedlagda statskapitalet.

Den betydande nedgången i inkomsterna tillskrives i statens järnvägars årsberättelse 1932 ett flertal samverkande orsaker. Depressionens verkningar på det svenska näringslivet skärptes undan för undan, varjämte förhållandena på den internationella varu- och penningmarknaden lade allt svårare hinder i vägen för exportindustriens avsättning. Vad särskilt år 1932 angår medförde detta minskad förbrukning av utländska varor, delvis föranledd av årets rikliga skörd och spannmålsregleringen jämte den svenska kronvalutans depreciering, en stark tillbakagång i importen. Värdesiffrorna för export och import utvisade för året en nedgång med cirka 16 resp. 19 %. — Jämsides härmed hade under tidsförhållandenas och motorkonkurrensens tryck de lokala taxenedsättningarna i person- och godstrafik ytterligare ökat i antal och omfattning. Vidare hade såväl inkomster som utgifter påverkats av den utvidgning, statens järnvägars rörelse under jämförelseåren undergått genom övertagande av enskilda järnvägar.

Nedgången i inkomster och även i utgifter hade följaktligen varit större än vad förestående siffror ge vid handen.

Om indextalen för 1929 års trafik och inkomster därav sättas = 100, ställa sig motsvarande siffror för åren 1930—1932 på följande sätt.

Tab. 79. Indextal för trafik och trafikinkomster vid statens järnvägar åren 1930—1932.
(1929 års värden = 100.)

	Antal resor			Inkomst av persontrafik		
	1930	1931	1932	1930	1931	1932
Indextal för persontrafik	103	103	103	107	100	93

	Ton il- och fraktgods			Inkomst av godstrafik		
	1930	1931	1932	1930	1931	1932
Indextal för godstrafik	91	81	70	92	83	72

	Ton lapplandsmalm			Inkomst av lapplandsmalm		
	1930	1931	1932	1930	1931	1932
Indextal för lapplandsmalmtrafik	95	60	24	96	63	25

Inkomstminskningen i persontrafik uppgick under åren 1929—1932 till 4·8 milj. kronor, innebärande en försämring med 7·3 %. I godstrafik utom lapplandsmalm var nedgången såväl absolut som relativt än mer betydande, i det att nedgången i godstrafikinkomsterna utgjorde 31·4 milj. kronor eller 28·8 %. Denna nedgång var emellertid icke enbart beroende på trafikens tillbakagång, utan i viss omfattning även på de lägre godstaxor, som i statens järnvägars egen trafik från den 1 oktober 1930 och i samtrafik från den 1 januari 1931 vunnit tillämpning.

Hårdast hade emellertid krisen under nämnda år gått ut över lapplandsmalmtrafiken, i det att inkomsterna av nämnda trafik från år 1929 till år 1932 nedgått med 17·7 milj. kronor eller med 75·3 %.

Den minskning av inkomsterna, som sålunda ägt rum, hade endast till någon del kunnat utjämnas genom nedpressning av utgifterna.

Utgiftsredovisningen vid statens järnvägar har under åren genomgått flera betydande omläggningar — de mest genomgripande förskriva sig från åren 1922 och 1930. En jämförelse mellan de olika slagen av utgifter från början av 1920-talet fram till år 1932 — en tidsperiod, under vilken de flesta mera betydelsefulla åtgärderna till driftens ekonomisering vidtagits — låter sig därför icke nöjaktigt genomföras.

Tab. 80. Jämförelse mellan huvudgrupper av statens järnvägars utgifter för åren 1922, 1929 och 1932.

	1922	1929	Ökning eller minskning från 1922	1932	Ökning eller minskning från 1922
	Milj. kr.		%	Milj. kr.	%
Personalkostnader (inkl. pensionskostnader)					
Åkande personal	24·9	21·9	—12·0	21·0	—15·7
Stationär personal	83·4	73·8	—11·5	78·5	— 5·9
Drivmaterial (kol, olja eller energi)	18·8	10·6	—43·6	10·3	—45·2
Övriga driftsutgifter	36·3	35·9	— 1·1	26·6	—26·7
Avsättning till förnyelsefond	19·4	16·7	—13·9	16·9	—12·9
Summa	182·8	158·9	—13·1	153·3	—16·1

Personalkostnaden (stationär personal) för år 1932 är, på grund av nyssnämnda fr. o. m. år 1930 tillämpade nya bokföringsschema, icke jämförbar med den för åren 1922 och 1929 meddelade. Detsamma gäller i viss mån posten »övriga driftsutgifter».

Enskilda järnvägar.

Sedan den ekonomiska reaktion, som inträdde efter världskriget, hävts under år 1923, uppvisade de enskilda järnvägarna tillsammantagna en viss stabilitet i sin ekonomi fram till år 1930, då ett tydligt omslag inträdde. Icke ens under sexårsperioden 1924—1929 hade dock, med undantag av åren

1927 och 1929, driftsöverskottet varit så stort, att, sedan låneräntor och skatter guldits samt vederbörliga avskrivningar skett, en utdelning av 3 % på det samlade järnvägskapitalet kunde erhållas. Närmare framgår detta av följande tabell.

Tab. 81. Enskilda järnvägars nettoresultat åren 1924—1932.
(I tusental kronor.)

År	Drift-överskott	Av driftöverskottet behövligt till			Återstår resp. fattas till aktie-utdelning — vinst (+) resp. förlust (—)	3 % ränta å vidstående aktiekapital skulle utgjort	Aktie-kapital
		räntor å lån	skatter	avskrivning[1]			
1924	33 048	13 840	1 833	10 311	+ 7 064	8 370	279 000
1925	32 204	14 020	1 740	10 311	+ 6 133	8 100	270 000
1926	31 246	13 885	1 597	10 311	+ 5 453	8 250	275 000
1927	34 992	14 176	1 573	10 311	+ 8 932	8 340	278 000
1928	30 765	14 022	1 867	10 311	+ 4 565	8 520	284 000
1929	36 561	14 310	1 695	10 311	+ 10 245	8 490	283 000
1930	28 965	13 713	1 745	10 311	+ 3 196	8 520	284 000
1931	18 486	14 315	1 371	10 311	— 7 511	8 430	281 000
1932	14 652	14 360	634	10 311	— 10 653	8 190	273 000

Motsvarande förhållanden framgå av efterföljande uppdelning av de enskilda järnvägarna med hänsyn till det i vinst- och förlusträkningarna under åren 1924—1932 redovisade ekonomiska resultatet.

Tab. 82. Sammandrag av de enskilda järnvägarnas vinst- och förlusträkning åren 1924—1932.

År	Redovisad vinst eller förlust under driftåret			Antal järnvägsbolag som redovisa utdelning av högst							
	Antal järnvägsbolag	Vinst	Förlust	2 %	3 %	4 %	5 %	6 %	7 %	8 %	10 %
	st.	kr.	kr.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.
1924	70	10 958 834	—	3	5	8	9	11	5	4	1
	— 38	—	1 702 678	—	—	—	—	—	—	—	—
1925	62	10 861 960	—	1	5	6	8	7	4	4	1
	— 48	—	1 703 022	—	—	—	—	—	—	—	—
1926	62	10 456 964	—	—	6	7	6	9	2	2	1
	— 49	—	2 372 196	—	—	—	—	—	—	—	—
1927	67	12 452 398	—	4	4	6	7	7	2	2	2
	— 41	—	1 868 841	—	—	—	—	—	—	—	—
1928	70	9 313 447	—	2	5	4	8	7	3	2	—
	— 35	—	2 247 093	—	—	—	—	—	—	—	—
1929	62	12 954 740	—	1	5	4	7	7	4	2	1
	— 42	—	2 095 005	—	—	—	—	—	—	—	—
1930	62	9 462 649	—	3	9	3	4	6	1	1	1
	— 43	—	2 415 663	—	—	—	—	—	—	—	—
1931	35	4 663 763	—	2	4	6	2	2	—	—	—
	— 64	—	5 817 741	—	—	—	—	—	—	—	—
1932	33	3 571 555	—	—	6	3	—	—	—	—	—
	— 65	—	7 177 568	—	—	—	—	—	—	—	—

[1] Avskrivningen åren 1924—1931 har beräknats med samma belopp som det i lag föreskrivna år 1932. Hänsyn har sålunda ej tagits till under åren gjorda nyanläggningar, ej heller till under perioden skedd minskning av det enskilda järnvägsnätet.

Antalet enskilda järnvägar, som redovisade vinst, utgjorde, såsom av förestående sammanställning framgår, ännu år 1930 62, och de redovisade vinsterna överstego förlusterna med omkring 7·047 milj. kronor. Förlust redovisade samma år 43 järnvägsbolag, med en sammanlagd summa av 2·416 milj. kronor. Under år 1931 sjönk antalet järnvägar, som utvisade vinst, till 35, och det förutvarande totala driftsöverskottet förbyttes till en förlust på omkring 1·154 milj. kronor. Under år 1932 växte den redovisade förlusten till omkring 3·606 milj. kronor.

Den inträdda försämringen i driftsresultaten återspeglas även i de uppgifter angående järnvägarnas utdelning, som återfinnas i samma tabell. Ännu år 1930 gåvo 28 enskilda järnvägsföretag utdelning, växlande mellan 3 och 10 %. År 1931 hade motsvarande antal järnvägsföretag sjunkit till 16 och den högsta utdelningen till 6 %. För år 1932 gåvo av då bestående 98 enskilda järnvägar endast 9 någon utdelning, därav 6 med 3 % och 3 med 4 %.

Det för år 1932 redovisade driftöverskottet, 14·652 milj. kronor, täcker icke ens låneräntor och skatter, långt mindre nödiga avskrivningar. Den för detta år redovisade sammanlagda förlusten utgör icke mindre än 10·653 milj. kronor, ehuru utgifterna, jämförda med år 1924, reducerats med icke mindre än 26 milj. kronor, d. v. s. med cirka 22 % (av staten inlösta enskilda järnvägar frånräknade).

Efterföljande tabell utvisar närmare vilka enskilda järnvägar, som under år 1932 redovisat driftunderskott resp. driftöverskott med angivande för de sistnämnda av driftöverskottets tillräcklighet för bestridande av utgifter till räntor, amorteringar och avskrivningar ävensom utdelning.

Tab. 83. Fördelning av de enskilda järnvägar, som under år 1932 redovisat driftunderskott, resp. driftöverskott, ävensom driftöverskottets tillräcklighet för skilda utgifter.

Driftunderskott (trafikinkomsterna täcka ej ens utgifterna för själva driften).

	Km		Km
Askersund—Skyllberg—Lerbäck	14·3	Lidköping—Kålland	27·5
Bjärred—Lund—Harlösa	35·0	Lidköping—Skara—Stenstorp	49·0
Dal—Västra Värmland	177·1	Lödöse—Lilla Edet	14·5
Eksjö—Österbymo	34·6	Malmö—Genarp	26·9
Falkenberg	102·0	Mariestad—Moholm	17·8
Gävle—Ockelbo	37·2	Mellersta Sörmland	23·0
Halmstad—Bolmen	65·9	Mönsterås	69·0
Härnösand—Sollefteå	101·7	Norsholm—Västervik—Hultsfred	202·4
Hönshylte—Kvarnamåla	20·8	Sala—Gysinge—Gävle	98·8
Jönköping—Gripenberg	44·9	Skara—Timmersdala	25·8
Kinnekulle—Lidköping	28·5	Skövde—Axvall	20·8
Kil—Fryksdalen	81·9	Slite—Roma	32·8
Köping—Uttersberg—Riddarhyttan	58·9	Svartälv	37·2

	Km		Km
Trollhättan—Nossebro	32·4	Åmål—Årjäng	74·7
Uddevalla—Lelången	89·0	Ängelholm—Klippan	26·5
Varberg—Ätran	48·0	Östra Centralbanan	139·7
Vetlanda	80·4	Östra Småland	78·3
Vimmerby—Ydre	29·9	Östra Värend	38·6
Väderstad—Skänninge—Bränninge	43·4		2 158·2
Ystad—Brösarp	29·0	Medellängd	56·8

Driftöverskott (dock icke tillräckligt till ränta eller annuitet å lån [ingen avskrivning]).

	Km		Km
Borås—Ulricehamn	38·0	Skåne—Småland	146·4
Byvalla—Långshyttan	26·7	Stockholm—Nynäs	55·2
Dannemora—Harg	84·7	Sölvesborg—Olofström—Älmhult	71·7
Faringe—Gimo	32·4	Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga	92·0
Krylbo—Norberg	22·5	Uppsala—Enköping	41·3
Ljungbyholm—Karlslunda	18·4	Växjö—Tingsryd	45·0
Lysekil	34·7	Växjö—Åsheda	115·0
Malmö—Simrishamn	118·9	Ystad—Eslöv	75·3
Mellersta Östergötland	124·7	Östra Blekinge	65·3
Mjölby—Hästholmen	30·7	Östra Skåne	172·9
Nordmark—Klarälven	170·6		2 214·5
Norra Östergötland	132·3	Medellängd	88·6
Nättraby—Alnaryd—Älmeboda	49·1		
Ostkustbanan	295·0		
Oxelösund—Flen—Västmanland	155·7		

Driftöverskottet täcker skatter och räntor, men avskrivningen måste eftersättas med

a) cirka 100 %	Km	c) 1—cirka 50 %	Km
Frövi—Ludvika	97·9	Bergslagerna	493·9
Hjo—Stenstorp	54·5	Blekinge Kustbanor	205·4
Kalmar—Berga	76·6	Dalsland	68·5
Kalmar—Torsås	39·2	Karlshamn—Vislanda—Bolmen	129·0
Lidköping—Håkantorp	28·9	Klintehamn—Roma	49·4
Malmö—Ystad	62·8	Kristianstad—Hässleholm	116·1
Öland	150·8	Landskrona—Lund—Trälleborg	71·7
	510·7	Stockholm—Roslagen	166·2
Medellängd	73·0	Sävsjöström—Nässjö	94·2
		Tidaholm	23·1
b) cirka 50 %		Uppsala—Gävle	146·1
Nora Bergslags	172·4	Västergötland—Göteborg	260·1
Norrköping—Söderköping—Vikbolandet	101·1	Växjö—Alvesta	17·5
	273·5		1 841·2
Medellängd	136·8	Medellängd	141·6

Driftöverskottet täcker räntor, skatter och avskrivningar och har i vissa fall föranlett utdelningar.

	Utdelning %	Km
Borås—Alvesta	—	186·2
Börringe—Östratorp	—	22·1
Dala—Ockelbo—Norrsundet	—	85·8
Gotland	3	116·5
Gävle—Dala	3	292·9
Göteborg—Borås	—	66·8
Göteborg—Särö	—	24·4
Halmstad—Nässjö	4	407·9
Hälsingborg—Hässleholm	—	118·2
Kalmar	—	99·2
Karlskrona—Växjö	2·5	113·4
Landskrona—Hälsingborg	3	59·4
Malmö—Trälleborg	—	29·9
Nässjö—Oskarshamn	3	148·4
Stockholm—Västerås—Bergslagen	2·5	479·6
Södra Dalarna	—	132·8
Trälleborg—Rydsgård	—	33·7
Varberg—Borås—Herrljunga	4	126·9
Vällinge—Skanör—Falsterbo	—	17·3
Ystad—Gärsnäs—S:t Olof	—	40·9
Örebro—Köping	—	44·7
		2 647·0
Medellängd		126·0

Förestående sammanställning ger tillika vid handen, hurusom de kortare banorna i vida högre grad än de längre drabbats av krisen. De järnvägar, som för år 1932 redovisa driftunderskott, hava en medellängd av allenast 56·8 km och detta ehuru bland dem inräknas en järnväg med över 200 och fyra järnvägar med över 100 km längd. Av de järnvägar, som redovisa driftöverskott, hava, i stort sett, järnvägar med större längd genomsnittligen större driftöverskott än kortare järnvägar.

De minst bärkraftiga järnvägsbolagen hava icke kunnat uthärda krisen. De järnvägar, som under åren 1927—1932 försatts i konkurs, hava varit följande:

år 1927 Södra Kinnekulle, Ängelholm—Klippan, Östra Skåne;
år 1929 Malmö—Genarp;
år 1931 Mellersta Östergötland, Ruda—Finsjö—Oskarshamn, Ruda—Älghult, Varberg—Ätran, Östra Värend;
år 1932 Jönköping—Gripenberg, Åmål—Årjäng.

Vidare hava Askersund—Skyllberg—Lerbäcks, Gammelstad—Karlsvikshyttans, Gruvgården—Fors, Höör—Hörby, Skara—Timmersdala och Stråssa—Storå järnvägar nödgats helt eller delvis upphöra med trafiken.

Sammanställning av järnvägarnas driftresultat åren 1923—1932.

I det föregående har det flerstädes omnämnts, att upprepade omläggningar av järnvägsstatistiken försvåra och i vissa fall omöjliggöra en direkt jämförelse mellan trafikförhållanden, ekonomiskt resultat o. s. v. för olika år. Det har därför ansetts önskvärt att erhålla en sammanställning, där olika poster äro så omräknade, att de kunna från år till år jämföras.

En dylik sammanställning, som emellertid icke kunnat föras tillbaka längre än till år 1923, har på trafikutredningens begäran upprättats och ställts till förfogande av statens järnvägars statistiska kontor. Ehuru vissa uppgifter på grund av statistikens omläggning icke ens efter omräkning äro fullt jämförbara, ger denna sammanställning dock en god bild av de under senare år ändrade förhållandena.

Sammanställningen, som återfinnes i bilaga 11 a och b, är närmare åskådliggjord i diagrammen nr 25—28.

Sammanställningen avser endast den egentliga järnvägsrörelsen eller vad som med den allmänna järnvägsstatistikens terminologi benämnes »egen järnvägsrörelse». Detta är anledning till att vissa poster, bland annat de, som uttrycka räntekostnader, vinst och förlust, avvika från motsvarande poster i den förut anförda statistiken, vilken avser järnvägsföretagens samtliga rörelsegrenar. Närmare förklaringar framgå av noter till tabellbilagan.

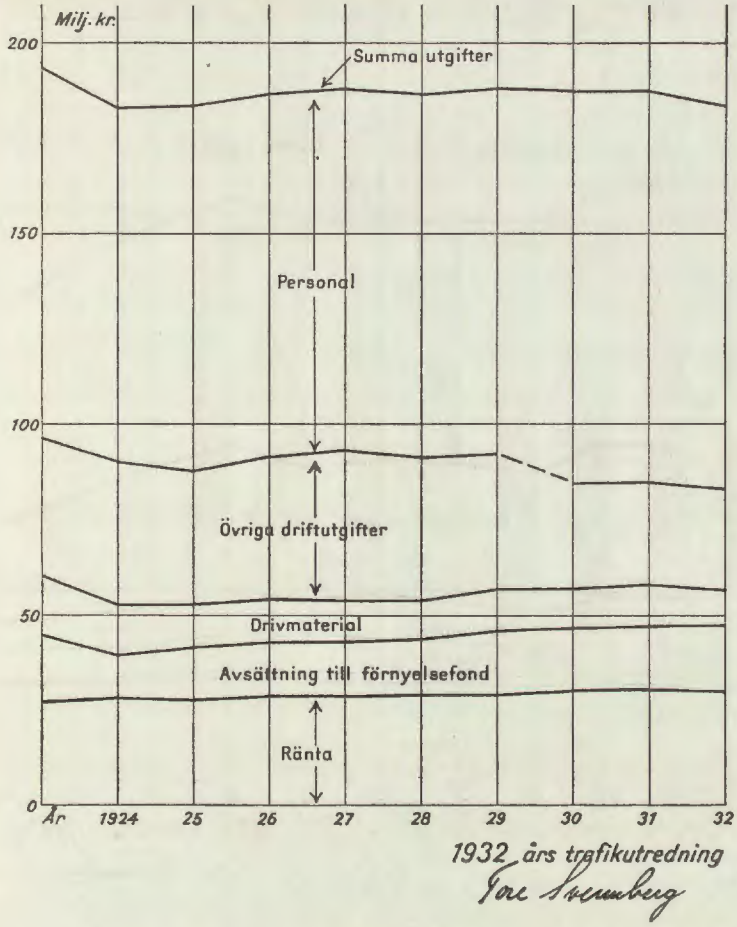
Diagrammen nr 25 och 26 utvisa storleken av *utgifterna* vid statens resp. enskilda järnvägar åren 1923—1932, fördelade i vissa huvudgrupper.

Av diagrammen framgår, att den största utgiftsposten utgöres av *personalkostnader*. Det är därvid att observera, att posten »övriga driftutgifter» även innefattar vissa utgifter för avlöning av personal, nämligen bland annat cirka 15 milj. kronor per år vid statens och 7 milj. kronor per år vid enskilda järnvägar för avlöning av personal, huvudsakligen sysselsatt med reparation och underhållsarbeten på banan och rullande material.) *Räntan* utgör såväl vid statens som vid enskilda järnvägar en icke oväsentlig post. Kostnader för *avskrivning* (för statens järnvägar resp. *avsättning till förnyelsefond*) och *drivmaterial* äro var för sig poster av mindre omfattning. År 1932 utgjorde dessa poster vid statens järnvägar omkring 9 resp. 6 % av samtliga utgifter och vid enskilda järnvägar omkring 6 resp. 6 % av dessa järnvägars samtliga utgifter.

Av diagrammen framgår vidare, att utgifterna såväl före som efter 1930 vid statens järnvägar synas hava undergått mindre ändringar än vid enskilda järnvägar. Efter år 1930 kan en ytterst svag minskning i statens järnvägars utgifter förmärkas, under det att de enskilda järnvägarnas utgiftsstat avsevärt minskats. Detta torde delvis kunna förklaras därmed, att vissa enskilda järnvägar under denna period övergått i statens ägo, vilket givetvis motverkat uppkomsten av en i statistiken synlig utgiftsminskning vid statens järnvägar, ehuru en dylik i själva verket tack vare fortgående rationalisering kommit till stånd. Ändringen i äganderätt har givetvis medfört motsatt verkan för de enskilda järnvägarna. Man har dock skäl att antaga, att de enskilda järnvägarna, vilka icke hava fullt så stränga förpliktelser gentemot personalen som statsföretaget, haft större möjlighet att minska särskilt personalutgifterna.

Diagrammen nr 27 och 28 utvisa storleken av *inkomsterna* vid statens resp. enskilda järnvägar åren 1923—1932, fördelade i vissa huvudgrupper.

Diagram nr 25. Utgifter för egen järnvägsrörelse vid statens järnvägar åren 1923—1932.



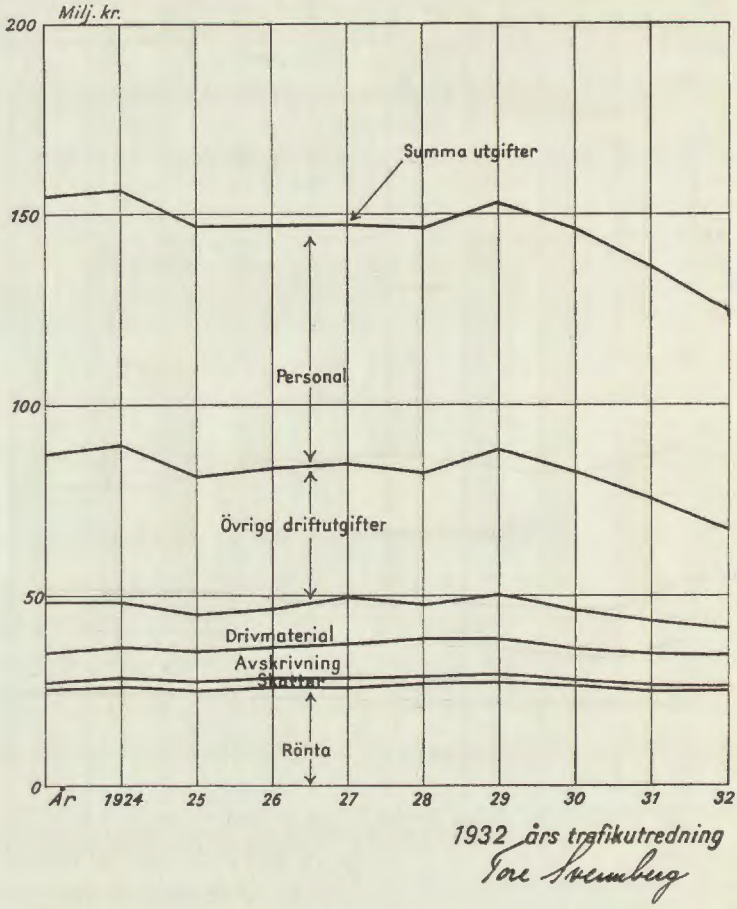
Å diagrammen är även, i överensstämmelse med närmast föregående diagram, en linje, betecknande de totala driftutgifterna, inlagd. Avståndet mellan dessa båda linjer, som ligga överst i diagrammen, betecknar sålunda vinst resp. förlust.

Diagrammen utvisa, på sätt redan tidigare påpekats, att godstrafiken lämnar den större delen av trafikinkomsterna. Trafikinkomster utom egentlig person- och godstrafik, d. v. s. för posttrafik, vagnhyra samt diverse andra inkomstkällor, utgöra endast en relativt obetydlig post.

Av diagrammen framgår vidare, att vinst resp. förlust är liten i förhållande till totala inkomster (och utgifter), vilket givetvis medför, att även obetydliga rubbningar i inkomsternas eller utgifternas storlek väsentligt inverka på vinstens resp. förlustens absoluta storlek.

Än vidare kan av diagrammet inhämtas, att det ekonomiska resultatet vid statens järnvägar under den diskuterade perioden (1923—1932) genomsnitt-

Diagram nr 26. Utgifter för egen järnvägsrörelse vid enskilda järnvägar åren 1923—1932.

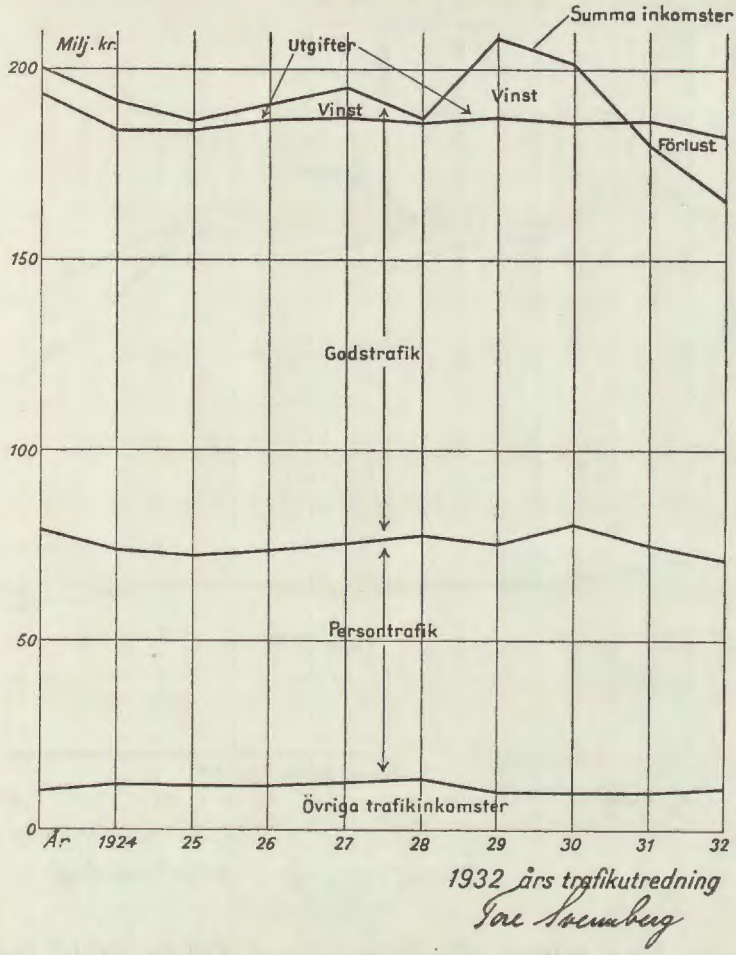


ligen är förmånligare än vid de enskilda järnvägarna. Sålunda uppvisa de förra en större eller mindre vinst fram till år 1930, under det att de enskilda järnvägarna för hela perioden uppvisa en, om ock till en början relativt obetydlig men sedermera växande förlust.

Vad förhållandet mellan utgifter och inkomster angår tyckas dessa före år 1930 följas åt synnerligen väl, såvitt de enskilda järnvägarna angår, vilket torde bero därpå, att dessa företag med då rådande frihet i bokföringen kunnat fördela variationer i dessa faktorer över ett större antal år.

Efter 1929 inträder en mycket stark minskning i såväl statens som de enskilda järnvägarnas inkomster. Denna inkomstminskning synes vara relativt starkare vid de enskilda järnvägarna. Delvis torde detta emellertid bero på de ändringar av äganderätten till vissa enskilda järnvägar, som ovan påpekats. Icke desto mindre synas emellertid de enskilda järnvägarna hava starkare än statens blivit drabbade av konjunkturväxlingen.

Diagram nr 27. Inkomster samt vinst resp. förlust av egen järnvägsrörelse vid statens järnvägar åren 1923—1932.



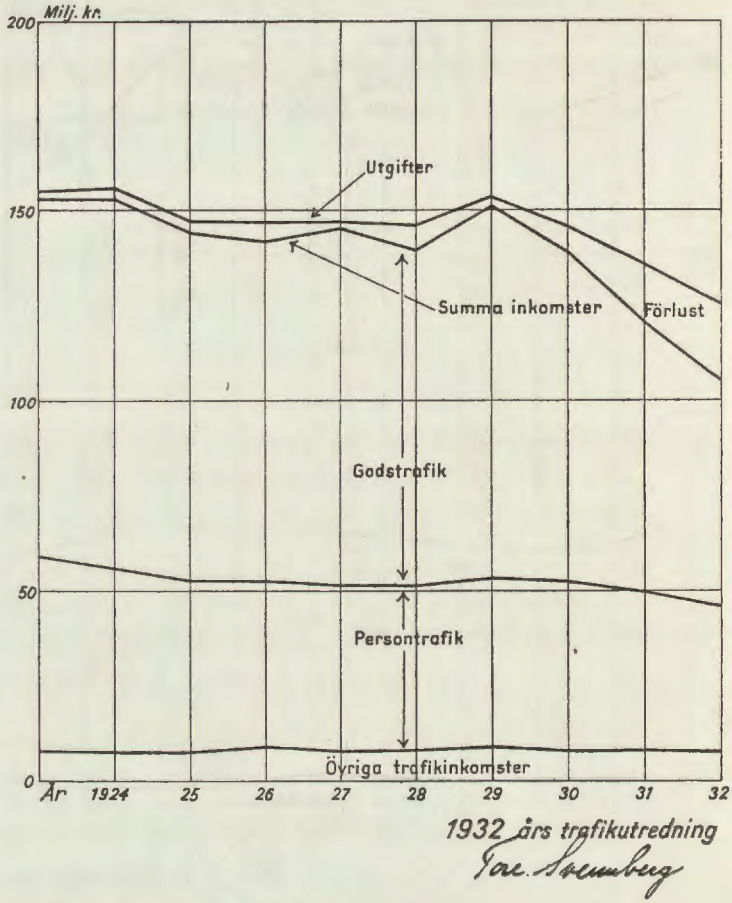
Åtgärder till förhöjande av järnvägarnas driftseffektivitet och ekonomi.

Såväl vid statens som enskilda järnvägar hava under senare år ett stort antal åtgärder vidtagits för ökande av driftseffektiviteten eller för förbättrande av ekonomien, främst genom minskning av driftutgifterna. Frånsett de ovan omförmälda taxesänkningar, vilka haft till syfte att tillföra järnvägarna ökad trafik, äro dessa åtgärder huvudsakligen följande.

Statens järnvägar.

För ernående av ökad trafikfrekvens hava statens järnvägar i avsevärd utsträckning infört snabbare och tätare tåglägenheter, anordnat utflyktståg samt vidtagit åtgärder för underlättande av expeditionsförfarande m. m.

Diagram nr 28. Inkomster och förlust av egen järnvägsrörelse vid enskilda järnvägar åren 1923—1932.



Utgifterna hava genom vittgående rationaliseringsåtgärder nedbringats. Bland viktigare i detta syfte vidtagna åtgärder märkas växel- och signalsäkerhetsanläggningar samt anordningar vid vägkorsningar till minskande av behovet av stations- och banbevakningspersonal, förenkling av banbevakningstjänsten med åtföljande reducering av banbevakningspersonal, nedbringande av kostnaderna för bananläggningens underhåll utan eftersättande av trafiksäkerheten, modernisering av bangårdar till underlättande av bland annat växlingsarbetet, bränslebesparande åtgöranden såväl i avseende på stationära anläggningar som ifråga om ånglokomotiven, införande av Kunze-Knorrbromsen, som ur personalbeståndet borteliminerat den idigare mycket betydande bromsarpersonalen, samt en samtidig moderniserng och centralisering av reparationsverkstäderna, som lett till att arbetarstammen kunnat hållas i det närmaste konstant, trots det av trafikens ökade omfattning stegrade reparationsbehovet. Även elektrifieringen har likaledes syftat

till driftsbesparingar, vilkas gynnsamma verkningar dock först i det långa loppet och vid framtida stegrad trafik till fullo kunna visa sina verkningar till driftsekonomiens fromma. Slutligen hava förenklingar i förvaltningen, syftande såväl till direkt personalminskning som även till utbytande av högre tjänster mot lägre, ägt rum.

Enskilda järnvägar.

De åtgärder, som i nu förevarande syfte vidtagits av de enskilda järnvägarna, äro enligt en av svenska järnvägsföreningen utarbetad, till trafikutredningens förfogande ställd redogörelse huvudsakligen följande.

Persontrafiken.

Å flertalet enskilda järnvägar har såväl hastigheten som — trots den minskade resandefrekvensen — även tågantalet ökats. Antalet snäll- och persontågkm år 1932 utgjorde 26·8 milj. mot 18·4 milj. år 1924 — en ökning sålunda av 8·4 milj. km eller 45·66 %, under det att samtidigt antalet resande minskat från 37·7 milj. till 33·0 milj. eller med 11·54 %.

Nya vagnar hava anskaffats och gamla moderniserats.

Ett flertal nya hållplatser hava anlagts, varigenom mera likställighet vunnits med landsvägstrafiken i avseende å de resandes bekvämlighet för på- och avstigning.

Samtrafik mellan järnväg och omnibus har i avsevärd omfattning upprättats, såväl genom egna omnibusar som i samarbete med privata omnibuslinjer. Närmare uppgifter i sistnämnda avseende innehållas i tab. 26 (sid. 44—45).

Billighetsresor och rundresor hava i stor utsträckning anordnats för att stimulera resandetrafiken.

Icke oväsentliga reduktioner av järnvägarnas persontaxor hava vidtagits, dels generellt dels ock med avseende å vissa grupper av resande, vissa dagar etc.

Av statens och de enskilda järnvägarna hava gemensamt införts nedsättningsbiljetter, avsedda för affärsmän m. fl.

Godstrafiken.

Transporthastigheten har väsentligt höjts.

Förenklingar i expeditionssättet hava vidtagits.

Synnerligen omfattande och långtgående nedsättningar hava gjorts för att få taxorna konkurrenskraftiga med bilföretagens; och av järnvägsföreningen framhålles, att genom dessa för järnvägarnas ekonomi synnerligen påfrestande nedsättningar förutsättningarna för det historiskt givna och för näringslivet livsviktiga värdetarifferingssystemet bortfallit. Enligt föreningens mening är det uteslutet, att nuvarande låga tariffer för mass-

gods skola kunna bibehållas, därest ej skyndsamma och genomgripande åtgärder vidtagas till rationell reglering av förhållandet mellan järnväg och bil.

I stor utsträckning hava tilläggsavgifter, såsom vägnings- och växlingsavgifter, vagns- och magasinspengar etc., slopats.

För forsling av godset till och från stationerna hava järnvägarna dels anskaffat egna lastbilar, dels — och detta i ännu större utsträckning — träffat avtal med privata företagare.

I viss utsträckning befordra de enskilda järnvägarna styckegods med egna lastbilar i stället för med tågen, varigenom godståg kunnat anordnas mera direktgående, liksom också trafikanternas önskemål om godsets transport från dörr till dörr tillgodosetts.

Förutom dessa och andra åtgärder i syfte att modernisera och popularisera järnvägsdriften hava å andra sidan de reducerade inkomsterna föranlett järnvägarna att vidtaga kraftiga åtgärder för utgifternas nedbringande.

Dessa besparingsåtgärder hava drabbat alla områden inom järnvägsdriften, där så kunnat ske utan äventyrande av trafiksäkerheten.

Enär personalkostnaderna utgöra den ojämförligt största utgiftsposten, hava ansträngningarna — i samförstånd med personalen — måst inriktas på att minska personalbeståndet och reducera lönerna. Antalet personal har också nedbragts från 24 890 år 1924 till 20 460 år 1932. Minskningen är sålunda 3 626 man eller 15·05 %. Motsvarande personalkostnader utgjorde 72 674 951 kronor och 61 624 946 kronor, alltså minskning 11 050 005 kronor eller 15·21 %.

Av övriga besparingsåtgärder må särskilt nämnas såsom mera avsevärt bidragande till kostnadsminskningar:

övergång till motordrift,
införandet av genomgående bromssystem,
enmansbemanning å lok,
utbytandet av växellok mot lokomotorer,
standardisering av materiel,
modernisering av verkstäder,
mekanisering av banunderhållet,
anläggande av mekaniska och elektriska signal- och säkerhetsanläggningar,
införande av förenklat expeditions- och redovisningssystem,
mekanisering av magasinsarbetet,
användning av telefon i tjänsten — även säkerhets- — i stället för telegraf.

I detta sammanhang må slutligen erinras om den förut på åtskilliga ställen berörda utvecklingen av *järnvägsföretagens egen bilrörelse*. Efter en jämförelsevis hastig utveckling omsluter de enskilda järnvägarnas egen bil-

rörelse vid slutet av år 1933 ett kapital av icke mindre än cirka 6.6 milj. kronor, och av landets 104 enskilda järnvägar äro 60 st. med en sammanlagt banlängd av 7 470 km direkt eller indirekt ägare till omnibusar och bilar. En närmare redogörelse för järnvägarnas biltrafik återfinnes i den å sid. 44—45 intagna tab. 26, av vilken framgår, att ett icke ringa antal järnvägar trafikera omnibuslinjer med större sammanlagd längd än de egna järnvägslinjerna.

Det ekonomiska resultatet av järnvägarnas omnibustrafik är helt naturligt — liksom de privata bussföretagens — varierande och i främsta rummet beroende av befolkningstätheten inom resp. trafikområden. I ett flertal fall, exempelvis i Stockholmstrakten, Bergslagen, kring Borås och Kalmar samt Halmstad och i vissa delar av Skåne, har järnvägarnas omnibustrafik lämnat skälig avkastning. I mera glest bebyggda trakter har resultatet däremot blivit jämförelsevis dåligt och i vissa fall rent förlustbringande.

1932 års driftsresultat av järnvägarnas bilrörelse har uppenbarligen påverkats av depressionen.

Enligt järnvägsföreningens mening kommer utvecklingen av de enskilda järnvägarnas biltrafik med all säkerhet att fortskrida, emedan genom en förening av järnvägs- och biltrafik under samma ledning stora fördelar vinnas såväl för det allmänna som för järnvägarna själva, även om någon slutgiltig lösning i konkurrensfrågan mellan järnväg och bil dock icke enbart genom denna utveckling kan vinnas.

Ordnande av till järnvägarna anslutande godstransporter med automobil.

Bland de åtgärder, som vidtagits till förbilligande och förbättring särskilt av järnvägarnas godstransporter, tilldrager sig ordnandet av biltransporter i anslutning till järnvägstrafiken särskilt intresse.

Såsom av den på sid. 148 ff. intagna redogörelsen framgår, utgöra vid anlitande av järnväg för utförande av godstransporter kostnaderna för anslutande körningar med lastautomobil till och från järnvägsstationerna en icke oväsentlig utgiftspost, som såväl genom sin storlek som genom det besvär, anskaffandet av dylika körningar ofta nog innebär för trafikkunden, är av stor betydelse i konkurrensen de båda trafikmedlen emellan. Ett rationellt ordnande av dylika transporter genom järnvägsföretagens egen försorg ligger därför uppenbarligen i dessas intresse och har även i avsevärd utsträckning redan ägt rum. För ändamålet hava såväl transporter med järnvägarna tillhöriga automobiler som genom särskilda av järnvägarna anställda entreprenörer kommit till användning.

Vad det förra slaget av transporter angår, hänvisas beträffande de enskilda järnvägarna till den å sid. 44—45 intagna tabellen, av vilken framgår, att dylika järnvägar år 1932 innehade 128 lastautomobiler, av vilka flertalet torde hava använts för godskörning till och från järnvägsstationer. Även

statens järnvägar innehade samma år ett antal lastbilar bland annat för lokaltrafik mellan vissa bangårdar i Stockholm.

Utkörning och hämtning av styckegods (samt i viss utsträckning även av vagnslastgods) genom i förhållande till järnvägen ekonomiskt självständiga entreprenörer har av *statens järnvägar* anordnats i Stockholm, Göteborg och Malmö samt (intill januari 1934) i 77 viktigare städer och orter. Dylika entreprenörer hava åtagit sig förpliktelse att mot fastställd avgift till trafikkundens dörr transportera ankommande styckegods samt i regel jämväl att mot samma taxa efter anmodan hämta dylikt gods för transport till järnvägen. Motsvarande gäller i vissa fall även om transport av vagnslastgods.

I regel äro transporterna anordnade på sådant sätt, att till stationerna ankommande gods, vilket icke på grund av uttrycklig tillsägelse av trafikanten skall avhämtas av honom själv, omedelbart utforslas av entreprenören, som därför äger debitera en särskild avgift, att gäldas av mottagaren. Avgiftens storlek är i regel beroende av transportavståndet och godsets vikt. Större orter äro med hänsyn till transportavståndet indelade i två eller flera zoner. Befordringspriserna avvika icke obetydligt på olika orter och variera exempelvis för 100 kg och en zon mellan 20 och 75 öre. Det vanliga priset är emellertid omkring 45 öre. Minsta avgiften utgör i allmänhet 15 à 20 öre.

Uppgifter om priser och transportbestämmelser för anlitande av dessa transporter innehållas i en av järnvägsstyrelsen utgiven broschyr.

Även vid de *enskilda järnvägarna* har i många fall överenskommelse träffats med enskilda åkare om liknande transporter; närmare uppgifter därom innehållas i nedanstående tabell, som på trafikutredningens begäran upprättats inom svenska järnvägsföreningen. Det bör anmärkas, att densamma icke innefattar resp. järnvägars egna bilföretag, för vilka redogjorts å sid. 44—45. Vad speciellt beträffar godstrafiksamarbetet framgår av sammanställningen, att utkörning av gods förekommit vid 103 av de enskilda järnvägarnas stationer samt hämtning vid 66 dylika stationer. Vid 19 resp. 7 av dessa stationer förekommer direkt fraktberäkning, vilket i vissa fall innebär, att den anslutande biltransporten kan betalas jämväl av *avsändaren*. Stundom förekommer utkörning utan särskild avgift.

Tab. 84. Sammandrag

av från enskilda järnvägar lämnade upplysningar angående samtrafik eller samarbete mellan vederbörande järnväg och fristående bilföretag i:

A) **Omnibustrafik:**

	Samtrafik (direkt biljettförsäljning)	Samarbete (utan direkt biljettförsäljning)
Tillförseltrafik, antal linjer	15	36
Parallelltrafik, » »	2	—

B) **Lastbiltrafik:**

	Samtrafik (direkt frakt-beräkning)	Samarbete (utan direkt frakt-beräkning)
Linjetrafik, antal linjer	4	8
Länstrafik, antal överenskommelser	2	2
Beställningskörning (tillfällig)	—	5
Antal stationer, vid vilka utkörning förekommer	19	84
D:o d:o hämtning	7	59
Härför uttages icke särskild avgift, antal fall	5	—

C) **Drosk- eller annan biltrafik:**

Antal järnvägsförvaltningar 2

29 järnvägsförvaltningar ha icke samtrafik eller samarbete med fristående bilföretag.

Åtgärder för reglering av konkurrensen om godstrafik mellan bilar och järnvägar i England, Schweiz, Tyskland och Förenta staterna.

England.

Godstrafiken i England har genom tre särskilda omständigheter fått en prägel, som avviker från den eljest i Europa vanligen förekommande, nämligen genom att järnvägarna i stor omfattning ombesörjt transport av gods till eller från järnvägarna, att styckegodset i omfattning vida överstiger vagnslastgodset samt att godstransporterna i regel försiggå endast på mycket korta avstånd, allt omständigheter som i konkurrensen verkat till förmån för lastbiltrafiken.

Konkurrensen mellan bilar och järnvägar om godstransporterna har på grund härav också varit mycket omfattande. Stora godsmängder befordras på lastautomobiler och inkomsterna för de fyra ledande järnvägsbolagen av godstrafiken hava, såsom av efterföljande sammanställning framgår, under senare tid befunnit sig i ständigt sjunkande.

Inkomster för de fyra engelska järnvägsbolagen.
(I miljoner pund.)

	Medeltal 1923—25	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Passagerare	69·3	63·5	62·1	60·0	57·0	52·4	—
Resgods	17·2	17·6	17·4	17·6	17·5	16·8	—
Styckegods	50·1	52·1	49·4	49·0	45·5	41·8	—
Malmer	15·4	16·6	15·3	16·2	14·6	12·3	—
Kol	36·7	36·6	33·6	36·5	34·6	32·1	—
Diverse	3·8	3·5	3·6	3·5	3·4	3·1	—
	192·6	189·9	181·4	182·8	172·6	158·5	144 (ungefär)

Konkurrensen om godstrafiken har i England liksom annorstädes mest framträtt ifråga om lättare varor. Kol- och vagnslastgodstransporter hava på grund härav i huvudsak kvarstannat vid järnvägarna, under det att transporterna av ömtåligare varor såsom livsmedel övergått till lastautomobiler. Dessas konkurrens har skärpts särskilt på grund av den omständigheten, att omkring 70 % av bilarna tillhöra handels- eller industriföretag, som utföra transporter för egen räkning. De återstående 30 %, som tillhöra transportföretag eller enskilda företagare, vilkas trafikområde ofta är föga vidsträckt och som i allmänhet äro bristfälligt utrustade, hava emellertid förorsakat järnvägarna ansenlig skada lika mycket genom sin ivriga tävlan ifråga om erhållande av befraktningar som genom den sänkning av taxorna, de genomfört för att inbördes konkurrera. Sedan åtskilliga järnvägar beklagat sig hos regeringen under hemställan om dess ingripande, anbefallde regeringen sänkningar i taxor och löner, förordade samverkan och medgav vissa lättnader ifråga om järnvägarnas beskattning. Då emellertid dessa åtgärder ledde till föga framgång, övergick man under inflytande särskilt av arbetarpartiet, som var gynnsamt stämt mot järnvägarna, till öppet angrepp mot automobiltrafiken i syfte att åtminstone förhindra en ytterligare utbredning av densamma på järnvägstrafikens bekostnad. The Road Traffic act beslöts år 1930 och trädde i tillämpning med 1931 års ingång. Genom densamma föreskrevs maximihastighet för tunga lastvagnar ävensom en reglering av arbetstiden för personal, som är sysselsatt vid motortrafiken. För övrigt har lagen kommit att innebära hinder för lastautomobiltrafikens utveckling även i den form att vissa vägsträckor förklarats icke tillåtna för sådan trafik på grund av broarnas beskaffenhet. Verkningarna av denna lag hava emellertid från järnvägarnas synpunkt sett varit otillfredsställande och år 1933 har på grund härav för parlamentet framlagts förslag till en »Road and Rail Traffic Bill», som avser en vittgående reglering av godstrafiken, såvitt förhållandet mellan järnvägar och lastautomobiler angår.

1933 års förslag till parlamentet.

Lagförslaget ifråga är uppdelat i trenne delar, av vilka del I innehåller bestämmelser om införandet av ett licenssystem för maskindrivna fordon för godstransport å väg. I avsikt att skapa lättnader för järnvägarna stadgas i del II större frihet för dessa ifråga om fastställandet av vissa fraktsatser. I del III slutligen återfinnas bestämmelser om upprättandet av ett rådgivande organ i transportfrågor, »The Transport Advisory Council».

Däremot har frågan om beskattning av motorfordon icke intagits i nämnda lagförslag, utan gjorts till föremål för självständig behandling.

Lagförslaget går ut på att licenser skola införas för alla mekaniskt drivna vägfordon för godstransport med undantag av sådana, som uteslutande användas för jordbruksändamål, ävensom att dessa licenser skola indelas i tre klasser, A, B och C.

Av dessa skulle A-licenser vara avsedda för utövare av yrkesmässig godsbefordran och berättiga till transport mot ersättning av annan person tillhörigt gods å alla för automobiltrafik tillåtna vägar i hela landet. Licensen skulle gälla för två år åt gången. B-licenser skulle gälla för transporter av gods, tillhörigt ägaren av den automobil, med vilken transporten verkställes, samt under vissa villkor även för transport av gods åt andra mot avgift, och äro avsedda för dem, som använda lastautomobil både för betalda frakter och för eget bruk. En dylik licens skulle gälla för allenast ett år åt gången och kunna inskränkas att gälla endast ett visst distrikt eller visst slag av transporter. C-licenser skulle berättiga endast till transport för licensinnehavarens egen räkning och gälla för en tid av tre år.

Licenser skulle beviljas av ordföranden för de olika distriktens »Traffic Commissioners», och såsom allmän förutsättning för erhållande av licens skulle gälla, att lastautomobilen skulle vara i gott skick, samt att gällande föreskrifter om belastning och hastighet ävensom vissa i övrigt angivna bestämmelser iakttoges.

Därest nämnda bestämmelser uppfylldes, skulle C-licenser beviljas utan vidare prövning. Söktes däremot A- eller B-licens, skulle den licensbeviljande myndigheten taga hänsyn till andra transportföretag, vilkas intressen kunde beröras av bifall till ansökningen, ävensom till behovet av ökade transportmöjligheter. Invändningar mot utfärdande av A- och B-licenser skulle kunna anföras av personer, som redan verkställa transporter, och som förmena, att ytterligare licenser skulle leda till en illojal konkurrens. Beslut i licensfrågor skulle kunna överklagas hos den »Appeal Tribunal», som kommer att inrättas. Närmare föreskrifter om denna domstols sammansättning och befogenhet återfinnas i lagförslaget.

Den förmån, som i lagförslaget föreslås skola komma järnvägarna till del, är upphävandet av bestämmelsen i 1931 års Railways Act om obligatorisk godstaxa. Härigenom blir det möjligt för järnvägarna att avsluta individuella fraktöverenskommelser, en förmån, som vägtransporten redan tidigare åtnjuter.

Lagförslagets del III innehåller, såsom ovan redan nämnts, bestämmelser om upprättandet av en Transport Advisory Council, som skall vara ett rådgivande organ till transportministern i transportfrågor. Detta råd skall sammansättas av 22—25 personer, vilka representera lokala myndigheter, vägtransport, järnvägar, kanaler, kustfart, hamnar, handel, jordbruk samt arbetareintressen.

Jämväl med avseende å biltrafikens beskattning innebär det för parlamentet år 1933 framlagda förslaget väsentliga ändringar av tidigare gällande bestämmelser; redogörelse för förslaget i dessa delar lämnas emellertid i detta sammanhang därhän.

Utöver de åtgärder, som sålunda i lagstiftningsväg förberedas eller redan verkställts för åstadkommande av större jämvikt i järnvägarnas och lastautomobiltrafikens konkurrens, torde de praktiska åtgärder, som järnvägarna i samma syfte vidtagit, förtjäna närmare omnämnande.

På grund av det stora antal firmor och företag, som själva ombesörja sina godstransporter, hava järnvägarna icke beträffande lastbiltrafiken kunnat tillgodose sina intressen på samma sätt som ifråga om persontrafiken å landsvägarna, nämligen genom att intressera sig i de större automobiltrafikföretagen. För att järnvägarna skulle kunna konkurrera om godstransporterna befanns därför nödvändigt, att de vore i stånd erbjuda billigare och snabbare transport än företagen själva kunde åstadkomma. Varje befraktare behandlades individuellt av järnvägens representanter, som undersökte de frakter, de olika varusändningarna kunde bära, och fastställde plan för transporternas utförande.

För att få fabrikanter och köpmän att åt järnvägen överlämna distribueringen av deras varor hava järnvägarna anordnat distributionscentra, där järnvägarna i av dem uppförda varuhus mottaga och vidarebefordra gods av olika slag till konsumenterna. I dessa varuhus kunna köpmännen upplägga sina varor under järnvägens kontroll. Järnvägen effektuerar beställningar, sköter avräkning och önskad fördelning av varorna samt mottager också speciella uppdrag, såsom leverans och distribuering av byggnadsmaterial och liknande effekter.

Liknande tjänster utför järnvägen i jordbruksdistrikten. Ett nätverk av lastbilrouter har upprättats för att hopsamla jordbruksprodukter, vilka transporteras till distributionscentra för att vidarebefordras per järnväg. I dessa distributionscentra hava speciellt anordnade lastbilar kommit till användning, exempelvis fordon, vilka kunna köras direkt ut på fältet för att lasta sockerbetor m. m.; dessutom användas lastbilar inredda för transport av boskap etc. En livlig propaganda göres samtidigt för persontrafiken genom lastbilchaufförerna, vilka distribuera litteratur och reklamblad. Genomgående lastbilrouter hava också anordnats, ersättande många mindre företag, varigenom omlastning av gods undvikes samtidigt som transporthastigheten ökats. Godsbehållare hava i stor utsträckning införts, där så befunnits lämpligt.[1]

Ett ytterligare steg i denna utveckling är avsett att tagas genom en plan, som under hösten 1933 offentliggjorts, och som i huvudsak går ut på följande.

Järnvägarna erbjuda sina kunder en fast taxa för alla slag av gods utan hänsyn till avstånd och godsets beskaffenhet. Denna taxa grundas på ett genomsnitt av vederbörande trafikkunds försändelser under närmast föregående sex månader och kommer under alla förhållanden att innebära en betydande nedsättning av förut gällande transportbud. I gengäld för förmånen av denna lägre taxa skall kunden kontraktsenligt förbinda sig att överlåta alla godstransporter till järnvägarna, som hämta godset vid leverantörens dörr och leverera det direkt till köparen. För trafikkunderna erbjuder detta system stora fördelar därigenom att de slippa allt besvär med

[1] Nordisk Järnbanetidskrift 1932 sid. 127.

uträkning och kontroll av godsfrakterna och kunna sälja sina lastbilar. Enligt en pressuppgift hava ett hundratal firmor, däribland många av Englands största, redan (september 1933) avslutat preliminärt kontrakt med järnvägarna på grundval av det nya systemet, och man avvaktar endast den nya lagen beträffande järnvägs- och landsvägstrafik för att sätta igång med det hela. Framstående järnvägsexperter uttala som sin övertygelse, att inom en icke allt för avlägsen framtid allt gods, stort såväl som smått, kommer att sändas med användande av det nya systemet, som anses förena alla fördelar av järnvägs- och landsvägstrafik. Lastbilföretagen anses icke nödvändigt behöva på grund av en sådan utveckling gå överstyr, då de nämligen kunna träda i järnvägarnas tjänst.

Schweiz.

Varutransporten tillhör enligt Schweiz' grundlagar de fria näringarna. Någon koncessionsskyldighet föreligger därför icke ifråga om godstrafiken. Emellertid har utövandet av dylik trafik kringgärdats med åtskilliga inskränkande bestämmelser. Sålunda har t. ex. bruttovikten av varje transportenhet — motor- och släpvagn — sänkts till 16 ton, varigenom de största typerna av lastbilar icke längre kunna fullt utnyttjas. Vidare har man nedsatt den tillåtna fordonsvikten för åtskilliga broar ävensom meddelat bestämmelser om maximihastighet.

Försöken att i Schweiz åstadkomma en reglering av godstrafiken hava emellertid sitt största intresse icke på grund av de legala bestämmelserna, vilka på grund av ovan anförda förhållanden kunnat erhålla endast en mycket begränsad räckvidd, utan på grund av de administrativa åtgärder, som genomförts eller äro under övervägande för detta syfte.

Under år 1926 lades i Schweiz genom bildandet av »Schweizerischen Express-Aktiengesellschaft» i Zürich — »SESA» — grunden till ett transportföretag med syfte att komplettera järnvägarnas transporter genom automobiltrafik, och, sedan erfarenheten visat, att denna metod var riktig, har man byggt vidare på denna grund.

Med utgångspunkt från att järnvägarna måste skaffa sig något organ för att kunna åstadkomma sådana transporter från dörr till dörr, som äro automobiltrafikens största styrka, tillkom »SESA» för att kunna åstadkomma ett så tätt nät som möjligt av transporter till kundens dörr med enhetliga lågt hållna taxor och under iakttagande att befordringarna på väg eller gata skedde under samma ansvar för transporten, som järnvägarna eljest ikläda sig.

En annan omständighet, som medverkade vid bildandet av ifrågavarande organisation, var följande. En icke oviktig anledning till att automobilen i godsbefordran ofta nog föredragits framför järnvägarna ansågs vara, att automobiltrafiken inom många handels- och industrigrenar medfört en ny

fördelning av transportkostnaderna. Under det att, vid transport på järnvägarna, kostnaderna därför i övervägande antal fall falla på mottagarna, övertager vid godstransporter med automobil avsändaren i regel transportkostnaderna, d. v. s. att varorna levereras *fritt mottagaren*. Många firmor kunde på grund härav liksom på grund av de bekvämligheter i övrigt, leverans genom automobil erbjöd för kunderna, vidga sin kundkrets högst betydligt, och denna omläggning av vad som tidigare varit vanligt beträffande varutransporter har erhållit ett ökat intresse för allt större kretsar. Visserligen var det även med det vid järnvägarna tillämpade transportsystemet möjligt att sända varor till mottagarens dörr utan kostnad för denne, men de lokala avgifterna (Rollgebühren) voro på nästan alla större orter olika stora i förhållande till det avstånd, på vilket varan skulle särskilt fraktas. Härav och av andra anledningar följde, att uträkning av transportkostnaderna från mottagningsstationen kunde ske först efter transporten och på grundval av kostnadsräkning från nämnda station. Detta ledde till, att möjligheten att på större avstånd sända varor med järnväg fritt till mottagarens dörr kom till en jämförelsevis ringa användning, under det att de transporter, som utfördes med automobiler, ständigt växte i omfattning.

Genom den i och med »SESA» bildade organisationen möjliggjordes att frankera försändelser fram till mottagarens dörr utan att de lokala transportavgifterna på bestämmelseorten behövde särskilt påföras honom, såsom tidigare varit fallet. Såväl för transport till som från vederbörande station av varor genomfördes i hela Schweiz enhetligt gällande lokala avgifter, vilka, utan hänsyn till längden av den lokala transporten, fastställas på grundval av godsets vikt samt styckegods eller vagnslasttaxa. Tillika har inrättats en kostnadsfri befordran från dörr till dörr, som möjliggör för envar att till och från alla orter sända styckegods och högvärdigt vagnslastgods till fraktavgifter, vilka utom avgift för frakten på järnvägarna också innesluta avgifter för leverans av varan vid mottagarens dörr. I samband därmed övertager »SESA» ansvaret för skada, som i samband med godstransporterna kan tillfogas godset, efter samma regler som gälla vid dess befordran å järnväg.

Med hänsyn till att under senare tid även masstransporter av styckegods berövats järnvägarna till följd av bilkonkurrensen har »SESA» hos alla banförvaltningar verkat för att bevilja rabatt på den för styckegods gällande taxeskalan i mån av stigande godsmängd.

För alla större järnvägsföretag betyder befordring av små styckegodsförsändelser på korta avstånd en förlustbringande rörelse. Å andra sidan tager godsbefordran med tåg, som stanna vid varje station, mycken tid. Med hänsyn härtill lät »SESA» redan år 1929 verkställa undersökningar, huruvida det vore tekniskt möjligt och förenligt med de schweiziska järnvägarnas ekonomiska intresse att befria sig från transport av styckegods på korta avstånd för den händelse ett mera vidsträckt samarbete än tidigare kunde

genomföras mellan järnväg och automobil. Dessa undersökningar gåvo vid handen, att en påtaglig rationalisering av styckegodstransporterna kunde uppnås på det sätt, att transporter till och från smärre stationer uteslutande skedde med automobil och att transport med järnväg skedde blott till sådana stationer, som till följd av tekniska eller ekonomiska förhållanden lämpade sig som samlings- eller omlastningsplatser. På detta sätt uppgjordes en plan för kombinerad befordran av järnväg och automobil för styckegodstransporterna för hela statsbanenätet och de förnämsta normalspåriga enskilda järnvägarna. Den för detta ändamål tillskapade »Automobil-Stückgut-Transport-Organisation (ASTO)» har alltså till uppgift — förutom att åstadkomma en förenkling av järnvägarnas drift — att genom att taga bilarna i anspråk för parallellt med järnvägarna gående godstransporter erbjuda befraktare lika stora eller större fördelar än vad enskilda, av järnvägarna oberoende trafikföretagare kunna erbjuda. »ASTO» är alltså icke något nytt självständigt företag utan allenast en ren organisationsform. De schweiziska statsbanorna förbliva liksom förut den institution, som ombesörjer transporten. »SESA» ombesörjer den del av »ASTOS» uppgifter, som skall verkställas med automobiler; genom »ASTO» överlämnas å andra sidan befordringen av styckegods på de schweiziska statsjärnvägarna helt eller till vissa delar åt automobiler. För »ASTO» tillskapas s. k. trafikcentra, vilka utgöra huvudpunkter för de automobiler, som användas i »ASTOS» tjänst. Övriga stationer vid de schweiziska statsbanorna benämnas mellanstationer. Omkring varje trafikcentrum skapas en »ASTO-krets», vilken omfattar dels alla stationer, som ligga vid sådana sträckor av de schweiziska statsjärnvägarna, som utgå från vederbörande trafikcentra, däribland även närmast belägna trafikcentrum, dels ock sådana utanför järnvägarna belägna orter, som ligga inom en viss omkrets från nämnda stationer.

Fördelningen mellan järnvägarna och bilarna av styckegodstransporter är i huvudsak följande.

Automobilerna övertaga till befordran dels lokalstyckegodstrafik, dels ock fjärrgodstrafik till den del fråga är om transport från en mellanstation till närmaste trafikcentrum och från ett dylikt trafikcentrum till den mellanstation, dit godset skall transporteras. På järnvägarna ankommer huvudsakligen att befordra till trafikcentra direkt avlämnade och dit med automobiler transporterade styckegodsförsändelser. De förutvarande styckegodstågen hava i »ASTOS» trafikrörelse erhållit beteckningen »närgodståg» och hava blott att förmedla transport av kreatur och vagnar, till följd varav den tid, då godstågen behöva stanna vid stationerna, kan starkt förkortas.

Avsändning av gods i »ASTO»-trafiken sker på följande sätt.

För styckegods i fjärrtrafik utfärdas liksom förut fraktsedlar och detta såväl vid trafikcentra som vid mellanstationerna. I »ASTOS» lokaltrafik få emellertid förutom fraktsedlar särskilda fraktmärken användas för åstadkommande av en försändelse, som för mottagaren är fri fram till hans dörr.

För fraktmärkesförsändelserna, som kunna avlämnas såväl frankerade som ofrankerade och mot efterkrav, gälla särskilda lokaltariffer. För sändningar intill en vikt av 200 kg äro befordringsprisen särskilt uträknade i dessa tariffer.

I korthet innebär, såsom av det anförda framgår, organisationen »ASTO» en möjlighet att utsträcka det transportsystem fram till mottagarens dörr, som åstadkommits genom »SESA», till hela det område, som de schweiziska statsbanorna omfatta. Dessutom bildar nämnda organisation ett närtrafiksystem av mycket stor trafikkapacitet, som i många fall kan åstadkomma bättre och billigare prestationer än de på enstaka transporter inriktade enskilda trafikutövarna.

Under senare tid hava i Schweiz förhandlingar av synnerligt intresse förts mellan, å ena sidan, representanter för statens och enskilda järnvägar och, å andra sidan, automobilintressenter, i syfte att åstadkomma en uppdelning i förening med samarbete mellan järnvägar och automobiler beträffande godstransporterna i Schweiz. Dessa förhandlingar upptogos på grundval av en framställning från de schweiziska lastautomobilägarnas förbund till schweiziska förbundsrådet i april 1932, i vilken framhölls nödvändigheten av en uppdelning av trafiken mellan järnväg och lastbilar på grundval av principen om »fjärrtrafik åt järnvägen, närtrafik åt bilen». Då ett sådant förslag stod i överensstämmelse med den uppfattning, statsbanornas styrelse hävdat i en år 1930 utgiven skrift, förelågo tydligen förutsättningar för ett försök till överenskommelse.

Förhandlingarna i ämnet upptogos i början av år 1933. Huvudsyftet med dessa var att åstadkomma ett gemensamt förberedande lagutkast för en »lag till reglerande av transport av gods och levande djur med motorfordon på offentliga vägar». Under talrika plenarsammanträden och en rad av överläggningar hos en mindre redaktionskommitté kunde de från början starkt skilda uppfattningarna hos de båda sidornas representanter alltmer närmas till varandra. Den goda viljan till ömsesidig förståelse visade sig på båda sidor slutligen så stark, att även de sista motsatserna kunde utjämnas och att till följd härav statsjärnvägarna kunnat till vederbörande statsdepartement avgiva ett förslag till lag, som antagits och understötts även av representanter för motortrafiken.

Förslaget till nya bestämmelser utgår från principen, att vart och ett av de båda transportmedlen bör tilldelas de uppgifter, som det på grund av sina särskilda egenskaper bäst lämpar sig att ombesörja. Genom den föreslagna lagen skall utvecklingen grundas på ett koncessionssystem, men därjämte skall i vidsträckt omfattning och genom ett nytt system samarbete mellan järnväg och bil säkerställas. För detta ändamål skola alla koncessionshavare anslutas till ett förbund, som skall vara sammansatt till hälften av järnvägsförvaltningar, till ¼ av representanter för motortrafik

och till återstående fjärdedel av representanter för samhällsekonomiska intressen. Lagutkastet innehåller förslag till en reglering, som i stora drag ter sig på följande sätt.

För yrkesmässig befordran på allmänna vägar av varor och levande djur med motorfordon erfordras i regel koncession. Undantagen från koncessionsplikt är dock trafik, som bedrives inom allenast en kommun eller på avstånd av högst 10 km. Fri förblir dessutom s. k. »Werkverkehr», d. v. s. transport för egna behov, med egna vagnar och egen personal. Däremot får i »Werkverkehr» transport för utomståendes räkning icke äga rum på andra sträckor än sådana, där antingen icke någon järnvägsförbindelse eller någon koncession för regelbunden godsbefordran finnes. Denna bestämmelse har ansetts särskilt viktig, emedan det visat sig att »Werkverkehr»-trafiken blivit till stor skada för järnvägarna till följd av de billiga returfrakter densamma kunnat erbjuda. Inom området för kortare enskilda järnvägar (Nebenbahnen) kan den zon av 10 km, inom vilken trafik får bedrivas utan koncession, inskränkas av förbundsrådet, därest en sådan inskränkning är nödvändig för banans bestånd.

Två olika koncessionstyper hava föreslagits, nämligen dels en koncession A, som medför rätt till befordran av alla slags gods, däri inberäknat levande djur, och dels en koncession B, som medför rätt till befordran av flyttsaker, möbler och andra varor, vilka det visat sig särskilt gynnsamt att befordra med automobil. Koncession A meddelas för bestämda områden, dock kan rätten till trafik inskränkas till att gälla endast vissa vägsträckor eller förbindelse mellan vissa orter. Koncession skall icke meddelas, såframt icke den ifrågasatta trafiken befinnes erforderlig, och i sådana områden, där järnvägsförbindelse föreligger, skall dessutom vid meddelandet av koncession iakttagas, att en sådan trafikfördelning, som är förutsatt i lagförslaget, kommer till stånd. Man avser att därigenom skapa ett sådant system av samarbete och arbetsfördelning mellan järnväg och bil, som statsjärnvägarna redan hava skaffat sig erfarenhet av genom den trafik, som på försök bedrivits av »ASTO». I förhållande till i andra länder gällande koncessionssystem innebär det för Schweiz sålunda föreslagna systemet en nyhet. De svårigheter, som det vid tillämpningen av alla koncessionssystem, vilka icke åsyfta att rationellt inordna motortrafiken i järnvägstrafiken, erbjudit att i varje särskilt fall avgöra behovet av en ifrågasatt trafik, kringgås på detta sätt. Det föreslagna samarbetet och trafikfördelningen anses vidare möjliggöra icke obetydliga besparingar i järnvägarnas driftkostnader, vilka besparingar kunna komma befraktarna tillgodo. Koncessionssystemet betyder å andra sidan en värdefull komplettering av »ASTO»-systemet, emedan utöver »ASTO»-entreprenörerna endast ett fåtal trafikutövare komma att tillåtas driva trafik på ett avstånd av 10—30 km och transporterna på mer än 30 km längd, till den del de hittills vanligen i yrkesmässig trafik utförts med motorfordon, för framtiden åter komma att tillföras järnvägarna.

Koncessions- och uppsiktsmyndighet skall enligt lagförslaget vara statens post- och järnvägsdepartement, vilket, efter hörande av vederbörande kantonstyrelse, järnvägar och nedannämnda bolag, äger bevilja koncession för en tid av 10 år. I koncessionerna kunna särskilda föreskrifter ifråga om omfattningen av transportskyldigheten och ansvarigheten för mottaget fraktgods intagas.

Det åsyftade samarbetet mellan järnväg och automobil skall uppnås på sådant sätt, att A-koncessionärerna ansluta sig till ett bolag, i vilket järnvägar, bilar och befraktare äro företrädda i ovan angiven omfattning. Under förhandlingarna har det befunnits mest ändamålsenligt att ombilda »SESA», som representerar den största erfarenheten ifråga om godstransporter med automobil, till nämnda bolag. Man har förutsatt två olika utvägar för åstadkommande av nämnda samarbete, nämligen antingen en frivillig överenskommelse mellan vederbörande intressegrupper eller en oberoende av parternas vilja med stöd av lag genomförd organisation. I bägge fallen skola A-koncessionärerna inordnas i det allmänna trafiksystemet på sådant sätt, att transporterna från dörr till dörr befrämjas. Såframt icke befraktaren uttryckligen begärt transport med järnväg, skola därvid varor, som icke skola fraktas på ett längre sammanlagt avstånd än 30 km, överlåtas åt automobiltrafiken (närtrafik), under det att trafik på avstånd över 30 km i princip skall tilldelas järnvägarna. Undantag från dessa bestämmelser kan ske till förmån för kortare enskilda järnvägar, om dessas ekonomiska bestånd så kräver. Ej heller gäller nämnda bestämmelse för transporter enligt B-koncessioner, då nämligen sådana icke äro bundna vid någon viss zon.

I förhållande till förut företagna försök enligt systemet »ASTO» innebär det nya förslaget en viktig skillnad såtillvida, att inom närzonen icke allenast styckegods utan också vagnslastgods kan befordras med motorfordon.

Befraktarna tillkännagiva sin vilja, att en viss vara skall befordras med järnväg därigenom, att fraktsedel på transporten utfärdas. Om ett sådant uppdrag föreligger, har en A-koncessionär enligt överenskommelsen om trafikfördelning icke rätt att göra anspråk på att få befordra godset. Däremot har vederbörande järnvägsförvaltning, oaktat fraktsedeln, rätt att, om så befinnes lämpligt, låta befordra godset med motorfordon, tillhörande en A-koncessionär.

Den i förslaget till överenskommelse innehållna grundsatsen om rätt för bilar att ombesörja närtransporter har icke utan vidare kunnat tillämpas på de enskilda järnvägarna, emedan dessa på grund av sin förhållandevis korta längd icke hava samma nytta av inskränkningarna av den yrkesmässiga godstrafiken som de schweiziska statsbanorna, och undantag för dessa har därför skett i det föreliggande förslaget.

Tyskland.

Under det att de förut refererade bestämmelser angående linjetrafik för personbefordran inom Tyskland, som innehållas i förordningen till säkerställande av den samhälleliga hushållningen m. m. den 6 oktober 1931, i huvudsak ansluta sig till förut gällande bestämmelser, har däremot godstrafiken, i vad densamma avser avstånd på över 50 km (godsfjärrtrafik), reglerats på helt och hållet ny grund.

I förordningen föreskrives huvudsakligen följande.

Den, som mot ersättning vill åt andra befordra gods med motorfordon på avstånd över 50 km (utövare av godsfjärrtrafik), har att härtill söka tillstånd. För industriella företags egna transporter (»Werkverkehr») äro emellertid nämnda föreskrifter icke tillämpliga.

Inom en zon av 50 km får automobilen röra sig utan särskilt tillstånd och utan att vara bunden vid den för automobiler gällande rikstariffen.

Så kallad »Werkverkehr» tillåtes utan särskilt tillstånd. Såsom Werkverkehr anses blott sådan godsbefordran som av industriellt eller jämförligt företag bedrives med företagets egna bilar och av vid företaget anställd personal av gods, som förvärvats till förbrukning eller till bearbetning eller till avyttring (alltså icke i kommission) eller som tillverkats av företagaren, därest tillika befordringen avser att tjäna anskaffning av varor till rörelsen eller överförande av varor inom rörelsen eller avyttring av varor hos avnämare.

Reglerna om Werkverkehr tillämpas såsom undantag från allmänna bestämmelser och givas därför icke mera vidsträckt innebörd än vad som följer av ordalagen. Det är sålunda t. ex. icke tillåtet att utnyttja ett i Werkverkehr använt motorfordon under dess återfärd på sådant sätt, att last mot ersättning befordras åt andra.

Tillstånd till godsfjärrtrafik meddelas av vederbörande förvaltningsmyndighet i den ort, där trafikföretaget har sitt säte. Tillstånd gäller för hela riket.

När en ansökan om tillstånd till godsfjärrtrafik inkommer till vederbörande myndighet, har denna att i ett centralt register i Berlins polispresidium fråga, huruvida någon upplysning om sökanden där förekommer. Denna bestämmelse är avsedd att förhindra, att en företagare, vilkens ansökning redan avslagits av en myndighet, må kunna erhålla tillstånd av en annan.

Innan en ansökning företages till avgörande, skall vederbörande industri- och handelskammare höras däröver. Tillstånd meddelas allenast, om företagaren kan erbjuda garanti för rörelsens säkra bedrivande under uppfyllande av gällande bestämmelser. En företagare, som är ekonomiskt svag, anses i allmänhet icke i detta avseende erbjuda tillräcklig trygghet.

Trafiktillståndet meddelas allenast företagaren personligen och blott på viss tid; det inverkar icke på tredje mans rätt. Särskilda villkor kunna fogas till detsamma. Dör företagaren, hava arvingarna rätt att driva trafiken vidare.

Tillståndet utgår emellertid om icke arvinge själv med anledning av en av honom gjord ansökan inom tre månader erhållit tillstånd till godsfjärrtrafik.

Samtliga i godsfjärrtrafik använda motorfordon måste på båda sidor i svarta bokstäver på vit, med röda ränder försedd grund bära inskriften »Tillåten godsfjärrtrafik» samt tillika hava uppgift om fordonets stationsort. Dylika fordon måste dessutom i tydlig skrift på båda sidor angiva företagets beteckning (namn och hemvist för företagaren eller firma och säte för ett bolag).

Skyldigheten att hava nämnda skriftliga beteckningar anbragta på varje i godsfjärrtrafik använt motorfordon gäller oberoende av huruvida vid ett visst tillfälle en transport på mindre avstånd än 50 km, för vilken alltså i och för sig tillstånd icke erfordras, utföres.

Trafikutövaren är skyldig att taga försäkring för alla av driften förorsakade skador till person eller sak till det högsta belopp, som fastställts i lagen om trafik med motorfordon.

Trafikutövaren är skyldig att sörja för att erforderliga nedannämnda befordringshandlingar utfärdas över varje försändelse. Befordringshandlingarna skola åtfölja godset och måste efter transportens avslutande förvaras av trafikutövaren under minst 5 år.

a) *Lastlista.*

För varje resa, som företages av ett motorfordon i tillåten trafik, skall utfärdas lastlista efter föreskrivet formulär. Undantagna äro resor inom en omkrets av 50 km, räknade från fordonets stationsort. I lastlistan, som utfärdas i ett exemplar, skola upptagas *alla* på automobilen inlastade försändelser, oavsett huruvida vissa försändelser befordras längre och andra kortare än 50 km. Om försändelser pålastas eller avlastas på vägen, skall detta särskilt angivas i lastlistan.

Vid resor *inom* en omkrets av 50 km från fordonets stationsort erfordras alltså icke någon lastlista. Sträcker emellertid sig resan över den angivna omkretsen av 50 km, måste en lastlista utfärdas, och i densamma också sådana varor förtecknas, som skola befordras mindre än 50 km.

Lastlistan skall fullständigt ifyllas och undertecknas av trafikutövaren. I stället för denne kunna även hos honom anställda personer underteckna. Underskriften måste ske för hand; stämpel eller dylikt får icke användas. Försändelsens vikt måste städse angivas.

b) *Fraktbrev.*

För varje försändelse, som skall befordras på ett avstånd av mer än 50 km från avsändningsorten, skall ett fraktbrev i enlighet med föreskrivet formulär utfärdas i två exemplar. Vid befordran på mindre avstånd än 50 km från försändelseorten är däremot fraktbrev icke erforderligt. Fråga är härvid om avståndet från avsändningsorten för varje särskild transport; den

omkrets av 50 km, inom vilken lastlista icke erfordras, räknas däremot från motorfordonets stationsort.

Fraktbrev skall undertecknas av trafikutövaren och avsändaren eller av hos dem anställda personer. Trafikutövarens underskrift måste ske för hand, avsändarens underskrift kan ske även genom skrivmaskin, tryck eller stämpel.

I fraktbrevet måste frakten, räknad i riksmark och pfennig, utsättas på därför avsedda platser.

Utövare av tillåtna godsfjärrtrafikföretag få icke utföra befordringar på mer än 50 km till lägre pris än rikstrafikministern fastställt. Underbjudande av fastställda tariffer är, liksom befordran utan ersättning, förbjuden.

Befordringspriserna fastställas av rikstrafikministern enhetligt för hela riket. De skola jämlikt särskild bestämmelse avmätas på sådant sätt, att priskonkurrensen mellan järnvägar och automobiler kommer att äga rum på lika grundval och så att uppbyggnad av tarifferna för godstransporter på de tyska järnvägarna i den samhälleliga hushållningens intresse icke skadas. Innan väsentliga ändringar i fastställda transportpriser vidtagas, skola de tyska statsbanorna, representanter för motortrafiken och ett av rikstrafikministern bildat råd, bestående av sju representanter för samhällshushållningen, höras i saken.

Befordringsprisen och varje ändring däri offentliggöras genom rikstrafikministern. De träda, om icke rikstrafikministern annorlunda bestämt, i kraft 2 veckor efter det de offentliggjorts. Till grundval för fraktberäkningen läggas tarifferna för sådana avstånd på järnväg, vilka ligga närmast utgångs- och bestämmelseort för den försändelse, varom fråga är.

Trafikutövaren är ansvarig för att de i lastlistan såsom frakter angivna beloppen överensstämma med de befordringspris, som fastställts i riksautomobiltariffen.

Till förhindrande av att de fastställda tarifferna sättas ur kraft hava åtskilliga föreskrifter meddelats. Sålunda föreskrives bland annat, att brott mot tarifföreskrifterna anses föreligga, om trafikutövaren frivilligt eller på anfordran betalar speditören ersättning i form av provision, räknad i procent på automobiltarifferna, för av speditören utförda arbeten i samband med automobiltransporterna. Likaså har förklarats otillåtligt att bevilja rabatt på fastställda transportavgifter och detta oavsett, huruvida överenskommelse därom träffats före transporten eller icke.

Transporter i egen rörelse (Werkverkehr).

Transporter för ett företags egen rörelse få äga rum utan särskilt tillstånd. I sådan trafik använda motorfordon behöva därför icke föra lastlista eller fraktbrev; ej heller behöver frakten beräknas efter rikstariff.

Till förebyggande av att för den vanliga yrkesmässiga trafiken gällande föreskrifter kringgås hava bestämmelser meddelats om att sistnämnda bestämmelser icke kunna försättas ur tillämpning genom missbruk av allmän rätt, såsom t. ex.

1. genom att varorna överlåtas på trafikutövaren för den tid, som åtgår till transporten, eller genom att de överlåtas före densamma, om det är tydligt att de efter transportens avslutande åter skola överlåtas till av den förste avyttraren bestämd tredje person;

2. genom att motorfordon förhyres för enstaka transport;

3. genom att gods avsändes på mindre avstånd än 50 km, när det från början är avsett att det skall befordras mer än 50 km. Ej heller tages därvid hänsyn till, huruvida försändelsen sker på samma motorfordon eller med omlastning under vägen;

4. genom att ett företag, särskilt speditionsföretag, som vill utföra godsfjärrtrafik, överlåter dylika transporter på ett godsfjärrtrafikföretag, som till mer än 50 % tillhör det förra.

Den myndighet, som beviljat trafiktillstånd, kan återkalla detsamma under vissa förutsättningar, såsom att trafikutövaren åsidosätter honom åliggande förpliktelser t. ex. genom att icke medföra lastlista och fraktbrev eller genom att underlåta följa rikstariffen. Likaledes kan tillståndet återkallas, om förutsättningar för trafiktillstånd icke mer föreligga, i det att företagaren icke längre kan erbjuda garanti för driftens säkerhet och uppfyllandet av givna föreskrifter.

Rikstrafikministern är berättigad att städse göra sig underrättad om art och omfattning av den trafik, som bedrives av företagare med tillstånd till godsfjärrtrafik. Dessa företagare hava ålagts skyldighet att tillhandahålla uppgifter angående trafikens art och omfattning.

Amerikas Förenta Stater.

I Förenta staterna har mer än i flertalet andra länder på grund av motortrafikens ytterst snabba utveckling konkurrensen mellan motor- och järnvägstrafik blivit en av de mest brännande frågorna för dagen, och det tillstånd av obegränsad konkurrens, som uppkommit, har i längden visat sig vara så otillfredsställande, att man på allvar nödgats se sig om efter en acceptabel lösning av problemet.

Till belysande av utvecklingen må till en början några siffror anföras. Antalet lastautomobiler i Förenta staterna utgjorde år 1914 85 600, år 1920 1 006 082 för att år 1930 stiga till det högst avsevärda talet av 3 480 939. Ifråga om trafikfördelningen beräknades ännu år 1929 järnvägarna komma långt före lastbilarna, i det att de förra beräknades ombesörja 72·09 % av all inlandstrafik medan lastbiltrafiken endast hade 4·02 % på sin lott (siffrorna uttryckta i tonmiles), men redan tre år senare beräknades fördelningen utvisa en högst väsentlig förskjutning till lastbiltrafikens förmån. Av denna trafik beräknades ungefär 20 % vara mellanstatlig, under det att övriga 80 % utgjordes av lokaltrafik inom resp. stater.

I syfte att åstadkomma en utredning rörande transportproblemet hava på senare tid ett par kommittéer varit verksamma, och av särskilt intresse är det betänkande, som av The National Transportation Committee i februari 1933 framlades i detta syfte. Nämnda kommitté, i vilken förre presidenten Coolidge var ordförande, tillsattes på begäran från järnvägshåll för att söka utreda på vad sätt landets järnvägar kunde förhjälpas till att åter få driften räntabel och vilka åtgärder som eventuellt med hänsyn till den rådande depressionen borde vidtagas från regeringshåll för järnvägarnas stödjande. Förmodligen hade man därför väntat sig, att kommittén på allt sätt skulle sträva efter att gå järnvägsbolagens intressen tillhanda och föreslå ett betydande statligt ingripande i en eller annan form till järnvägarnas fromma. Den rätt stränga kritik, som järnvägarnas ledning i stället utsatts för i nämnda betänkande, väckte följaktligen både förvåning och, på järnvägshåll, besvikelse. Visserligen föreslogos vissa federala nödhjälpsåtgärder men endast i form av ändrad lagstiftning rörande järnvägsföretags konkurs och dylikt, vilket skulle underlätta ett sanerande av järnvägsbolagens finanser.

Kommittén framhåller inledningsvis, att ett problem av förevarande slag är av övervägande ekonomisk natur och att därför lagstiftaren i minsta möjliga mån bör inblanda sig däri, då det nämligen med all säkerhet i längden uteslutande kommer att bliva resp. trafikmedels egen inneboende konkurrensduglighet, som blir den utslagsgivande faktorn. En omfattande lagstiftning reglerande exempelvis motortrafiken skulle lätt kunna giva detta trafikmedel en betydande belastning i förhållande till järnvägarna, som, sedan de erhållit ett dylikt skydd, skulle gå mot en artificiell uppblomstring, vilken i längden ingalunda vore önskvärd ur nationalekonomisk synpunkt. Vår moderna tids transportapparat torde nämligen redan till följd av överflödet på transportmedel kunna anses för dyr och därför snarare i behov av en rationalisering. Utgångspunkten för den Coolidgeska kommissionens undersökning rörande de olika trafikmedlen har också varit en önskan att nå fram till »samarbete i stället för konkurrens mellan järnvägs- och motortransportföretag». Man har alltså icke i första rummet avsett att undersöka möjligheterna för en fullständig borteliminering av det rådande konkurrensförhållandet utan snarare att konstatera på vad sätt och i vad mån de båda trafikmedlen lämpligast kunde inarbetas i en allmän transportplan.

Vad lastbiltrafiken beträffar har man i Amerika ansett sig kunna konstatera, att detta trafikmedel visat sin största lämplighet och konkurrensduglighet i förhållande till järnvägarna på kortare distanser upp till ungefärligen 150 miles, huvudsakligen dock på sträckor under 75 miles. Härpå följer en zon upp till ungefär 300 miles från utgångspunkten, där de båda trafikmedlen visa sig vara så gott som jämställda, varefter för längre distanser järnvägarna ur både kostnads- och snabbhetssynpunkt äga företräde. De distanser, där lastbilarna synas erbjuda de väsentligaste fördelarna, äro de, som kunna tillryggaläggas flera gånger under loppet av en dag, liksom där »over-night delivery» kan äga rum. Här gör sig detta trafikmedels större smidighet och övriga fördelar, såsom att transporterna med snabbhet kunna ske direkt från dörr till dörr, mest märkbart gällande.

Man tror sig kunna beräkna, att lastbilarna från 1923 till 1929 tagit cirka 11 milj. ton frakter från järnvägarna, förorsakande dessa minskade fraktinkomster på åtskilliga milj. dollars årligen. De frakter, som sålunda berövats järnvägarna, äro icke allenast styckegods eller mindre partier av vagnslastgods utan även sistnämnda

slag av gods i stora partier. Sålunda ha befraktningar av sådana produkter som kol, mineraloljor, sand och grus m. m. i ständigt ökad utsträckning flyttats över på motortrafiken. De viktigaste produkter, som transporteras med detta trafikmedel, äro emellertid alltjämt livsmedel och levande djur, vilka befraktningar i den mån vägarna förbättrats kunna utsträckas över allt längre distanser. Då det visat sig, att lastautomobiltrafiken till största delen försiggår mellan platser, som äro förbundna med järnvägar, föreligger uppenbarligen en ur nationalekonomisk synpunkt långtifrån önskvärd dubblering av transportmöjligheterna. Trafikkommissionen understryker ock vid upprepade tillfällen önskvärdheten av att en reglering här genomföres. En sådan skulle sträva efter att låta vartdera trafikmedlet mera obehindrat, än under nu rådande hårda konkurrens är fallet, arbeta på de avstånd och under de förhållanden, där detsamma är effektivast och erbjuder de största fördelarna, och i stället söka förhindra, att konkurrenter tillfogades onödig skada i sådana fall, där det konkurrerande transportmedlet ingripit på områden, för vilket det vore mindre bärkraftigt och lämpligt. Den reglering, som automobiltrafiken för detta ändamål bör underkastas, anser den Coolidgeska kommittén i anslutning till ett av The Interstate Commerce Commission tidigare avgivet yttrande icke böra utsträckas längre än vad som är nödvändigt med hänsyn till allmänhetens intresser. Motortrafiken är, framhåller kommittén, ett trafikmedel i framåtskridande och bör icke hindras i sin normala utveckling. Det bör därför endast beskattas och regleras så, som skulle hava skett, om det icke hade funnits några järnvägar.

Vad särskilt lasttrafiken beträffar skiljer kommissionen mellan »common carriers» och »contract carriers». Till den förstnämnda kategorien skulle räknas sådana transportföretag, som utan kontrakt om regelbundna transporter utföra befraktningar för vem som helst, som vill begagna sig av dem; till den senare kategorien skulle räknas alla övriga. Ifråga om »contract carriers» anser kommissionen önskvärt, att man inför något slags restriktiv koncessionsgivning och i varje fall fordrar, att vederbörande företagare innehar ett »certificate of public convenience». De tvenne medel till reglering av konkurrensen mellan motor- och järnvägstrafik, som kommissionen i övrigt förordar, äro 1) beskattning (järnvägarna äro nämligen i Amerika mycket hårt beskattade), 2) en kontroll över frakter, taxor m. m. ungefärligen i samma utsträckning som fallet är med järnväg. Att ett verkligt behov av en federal lagstiftning rörande motortrafiken förefinnes torde kanske bäst framgå av att så gott som samtliga stater ansett en reglering vara av nöden. Alla stater utom en hava lagar reglerande omnibustrafiken, medan 39 stater hava infört förordningar rörande trafiken med »common carriers» och 34 reglerat verksamheten med »contract carriers».

Den Coolidgeska kommittén ingår även på frågan om särskilda åtgärder i nu förevarande syfte med avseende å järnvägarna. I första hand har kommittén vänt sig mot den i amerikansk järnvägspolitik tidigare tillämpade restriktiva lagstiftningen, som haft till syfte att förhindra uppkomsten av ett transportmonopol. Faran för ett sådant monopol anser kommittén numera vara försvunnen, och varken järnvägar eller andra transportmedel böra därför längre på ett tyngande sätt hindras i sin utveckling och verksamhet av en reglerande lagstiftning. För att emellertid järnvägarna åter skola bliva räntabla fordras en genomgripande rationalisering, och kommittén har på denna punkt utsatt järnvägsbolagens nuvarande ledning för en tämligen hårdhänt kritik. Parallellt arbetande linjer och transportmöjligheter borde såsom skadliga och överflödiga avskaffas. Icke räntabla järnvägslinjer anser kommittén böra indragas och ersättas med andra och billigare transportmedel, och järnvägsföretagen skulle därför tillåtas att äga och driva även andra transportmedel. Kommittén framhåller emellertid, att järnvägarna själva i första rummet utan något regeringsingripande skulle kunna göra mycket för att åstadkomma en förbättring i nuvarande förhållanden. Man har nämligen lyckats påvisa, att mindre

än 20 % trafikökning skulle göra de flesta järnvägsföretag ekonomiskt bärkraftiga igen, och mindre än 50 % ökning skulle återgiva dem de goda resultaten från 1929. Det måste därför, anser kommittén, ligga inom det uppnåeligas gräns för järnvägarna att vidtaga nödvändiga besparingar och rationaliseringar för att möjliggöra ett genomförande av de förbättringar och eventuella taxesänkningar, som borde medföra den eftersträvade trafikökningen. För detta ändamål borde järnvägarna också i långt större utsträckning än hittills begagna sig av andra transportmedel och snarare sträva efter att bliva företag för tillhandahållande av transportmedel i allmänhet än innehavare av *ett* monopoliserat transportmedel.

Kommittén har jämväl föreslagit vissa omedelbara hjälpåtgärder för järnvägarna med hänsyn till deras svåra ekonomiska läge och då närmast i form av en förändrad konkurslagstiftning, som skulle bidraga till att underlätta en sanering och upprensning av järnvägsföretagens ekonomiska ställning. Då de flesta järnvägar bära på en allt för tung och ohanterlig skuldbörda, anser kommittén den enda möjliga utvägen för de flesta företagen ligga i en genomgripande rekonstruktion och en drastisk avskrivning av värdelösa tillgångar.

Av särskild betydelse med avseende å järnvägarnas förvaltning har varit den instans inom unionens förvaltning, som haft tillsynen över dem, nämligen »The Insterstate Commerce Commission». Denna institution har med tiden utvecklat sig till stor maktfullkomlighet. Inga höjningar eller sänkningar i järnvägarnas tariffer liksom ej heller mera väsentliga ändringar i driften hava fått ske utan dess godkännande. I dessa liksom i åtskilliga andra avseenden hava järnvägarna nödgats sakna en frihet i förvaltningen, som biltrafiken åtnjutit, ett förhållande, varöver de upprepade gånger beklagat sig.

Med juni månad 1933 har en ny förordning. »The Emergency Railroad Transportation Act», trätt i tillämpning. Såtillvida har genom densamma järnvägarnas ställning förbättrats, som The Interstate Commerce Commission ålagts att vid utövande av sin befogenhet att föreskriva tariffer taga vederbörlig hänsyn, bland annat, till att järnvägarna kunna beredas tillräckliga inkomster för driftens upprätthållande, liksom också en tidigare gällande bestämmelse, som begränsade järnvägarnas utdelning till högst 6 %, upphävts. Å andra sidan har emellertid i samband med ikraftträdandet av 1933 års lag ytterligare ett tillsynsorgan tillkommit genom anställandet av en särskild person såsom »Federal Co-ordinator of Transportation». Innehavaren av denna befattning (J. B. Eastman) har till uppgift att befrämja handeln mellan de amerikanska staterna, bland annat dels genom att undanröja eller minska de bördor på järnvägstrafiken, som föranletts av den nuvarande ekonomiska krisen, dels ock genom att säkerställa och upprätthålla ett riktigt avvägt nationellt transportsystem. Till biträde år Mr. Eastman hava anställts tre samordnade kommittéer med uppgift att ur olika synpunkter söka åstadkomma ett så ekonomiskt och så effektivt tillgodoseende av samtliga transportbehov inom landet som möjligt. Såsom av det anförda framgår, har »The Federal Co-ordinator» i sin verksamhet icke bundits av några detaljerade bestämmelser utan tillerkänts befogenhet att bestämma över samtliga grenar av Förenta staternas vittförgrenade trafiknät.

BILAGOR

Automobilbeståndets fördelning på olika län den 1 januari 1933.

Län	Personbilar		Personomnibusar		Lastbilar						Specialvagnar		Motorcyklar			
					Maximilast i kg											
	Antal	Ökning + Minskning —	Antal	Ökning + Minskning —	under 1 200	1 200—1 800	1 801—3 000	över 3 000	Summa	Ökning + Minskning —	Tankbilar	Bärgningsbilar	Med sidvagn	Utan sidvagn	Summa	Ökning + Minskning —
Stockholms stad	11 331	— 536	308	— 15	707	2 900	2 621	331	6 559	— 156	17	11	2 007	3 345	5 352	— 501
» län	4 650	— 110	228	— 4	993	778	704	53	2 528	— 70	—	2	702	2 085	2 787	— 97
Uppsala	2 530	— 33	75	+ 2	380	309	412	23	1 124	— 1	3	2	342	991	1 333	— 131
Södermanlands	3 959	— 95	147	+ 1	211	442	428	32	1 113	+ 27	3	12	350	1 623	1 973	— 93
Östergötlands	5 480	— 169	150	+ 12	664	412	844	51	1 971	+ 13	8	13	573	2 488	3 061	— 137
Jönköpings	3 818	— 56	162	+ 19	202	416	427	53	1 098	— 2	2	2	207	1 694	1 901	— 27
Kronobergs	2 038	— 38	50	+ 16	113	164	313	50	640	— 60	—	3	32	944	976	— 10
Kalmar	3 636	+ 69	85	+ 5	260	397	433	49	1 139	— 169	8	4	114	1 300	1 414	— 41
Gotlands	953	— 25	27	+ 3	238	148	99	3	488	+ 5	1	—	67	486	553	+ 13
Blekinge	1 432	— 28	44	+ 2	120	273	237	30	660	— 84	4	3	47	498	545	— 12
Kristianstads	4 333	— 101	81	+ 3	677	380	653	100	1 810	+ 10	6	2	96	1 737	1 833	— 245
Malmöhus	10 806	— 84	195	+ 5	1 073	1 048	1 505	331	3 957	— 1	16	5	432	4 026	4 458	— 465
Hallands	2 162	— 15	99	+ 13	190	259	589	25	1 063	— 4	2	3	78	1 474	1 552	— 83
Göteborgs och Bohus	6 182	— 147	174	+ 10	1 366	1 163	954	38	3 521	— 56	23	5	593	2 294	2 887	— 78
Älvsborgs	4 912	— 306	236	— 10	465	731	598	25	1 819	+ 230	2	4	218	2 266	2 484	— 144
Skaraborgs	4 097	+ 17	131	— 22	415	441	499	32	1 387	— 3	—	—	247	1 730	1 977	+ 53
Värmlands	4 393	— 301	171	+ 7	190	527	536	47	1 300	— 36	5	4	172	2 115	2 287	— 152
Örebro	4 093	— 320	142	+ 17	395	515	377	50	1 337	— 48	4	9	348	2 085	2 433	— 142
Västmanlands	2 990	— 140	84	+ 7	289	349	355	58	1 051	+ 102	1	4	328	1 695	2 023	— 74
Kopparbergs	4 844	+ 30	120	—	132	469	380	28	1 009	+ 46	4	3	327	2 623	2 950	— 255
Gävleborgs	4 396	— 505	202	+ 50	268	462	382	28	1 140	— 415	6	3	188	2 343	2 531	— 136
Västernorrlands	3 224	— 231	167	+ 10	280	485	286	12	1 063	— 46	5	—	193	1 463	1 656	— 84
Jämtlands	1 821	— 202	97	+ 14	111	255	166	3	535	— 14	4	2	106	657	763	— 32
Västerbottens	1 850	+ 5	108	+ 9	76	401	190	2	669	— 41	6	—	128	973	1 101	— 81
Norrbottens	1 887	— 148	121	+ 4	165	445	268	12	890	— 18	3	—	193	1 141	1 334	— 75
	101 817	— 3 466	3 404	+ 158	9 980	14 164	14 256	1 466	39 871	— 755	133	96	8 088	44 076	52 164	— 3 025

Bilaga 2.

Automobilbeståndets fördelning efter tjänstevikt i september 1931.

Tjänstevikt kg	Personautomobiler		Personomnibusar		Lastautomobiler	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
1	2	3	4	5	6	7
301— 800	973	0·88	—	—	127	0·40
801— 900	10 028	9·09	—	—	1 428	3·40
901—1 000	12 040	10·91	—	—	1 663	3·97
1 001—1 100	12 000	10·88	2	0·06	1 482	3·53
1 101—1 200	15 699	14·23	10	0·31	2 890	6·90
1 201—1 300	14 720	13·34	10	0·31	2 843	6·78
1 301—1 400	14 350	13·00	18	0·55	3 591	8·57
1 401—1 500	9 574	8·68	31	0·95	3 698	8·82
1 501—1 600	5 157	4·67	45	1·38	3 970	9·47
1 601—1 700	5 285	4·79	63	1·93	4 252	10·15
1 701—1 800	3 003	2·72	85	2·60	3 284	7·84
1 801—1 900	2 676	2·43	130	3·98	2 828	6·75
1 901—2 000	1 530	1·39	107	3·28	2 439	5·82
2 001—2 100	1 086	0·98	106	3·25	1 575	3·76
2 101—2 200	854	0·77	111	3·40	1 025	2·45
2 201—2 300	598	0·54	118	3·61	732	1·75
2 301—2 400	389	0·35	120	3·68	670	1·60
2 401—2 500	189	0·17	107	3·28	487	1·16
2 501—2 600	99	0·09	121	3·71	387	0·92
2 601—2 700	51	0·05	124	3·80	345	0·82
2 701—2 800	20	0·02	120	3·68	326	0·78
2 801—2 900	10	0·01	116	3·55	330	0·79
2 901—3 000	8	0·01	127	3·88	359	0·86
3 001—3 100	2		114	3·49	179	0·43
3 101—3 200	1		122	3·74	147	0·35
3 201—3 300	—	—	87	2·66	124	0·30
3 301—3 400	1		131	4·01	110	0·26
3 401—3 500	—		80	2·45	90	0·21
3 501—3 600	—	—	97	2·97	77	0·18
3 601—3 700	—	—	103	3·15	78	0·19
3 701—3 800	—	—	66	2·02	34	0·08
3 801—3 900	—	—	63	1·92	51	0·12
3 901—4 000	—	—	60	1·84	46	0·11
4 001—4 100	—	—	36	1·10	35	0·08
4 101—4 200	—	—	48	1·47	33	0·08
4 201—4 300	—	—	46	1·41	25	0·06
4 301—4 400	—	—	43	1·32	20	0·05
4 401—4 500	—	—	37	1·13	19	0·05

Tjänstevikt kg	Personautomobiler		Personomnibusar		Lastautomobiler	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
1	2	3	4	5	6	7
4 501—4 600	—	—	51	1·56	22	0·05
4 601—4 700	—	—	18	0·55	10	0·02
4 701—4 800	—	—	30	0·92	10	0·02
4 801—4 900	—	—	41	1·26	12	0·03
4 901—5 000	—	—	26	0·80	3	0·01
5 001—5 100	—	—	41	1·26	4	0·01
5 101—5 200	—	—	21	0·64	3	0·08
5 201—5 300	—	—	17	0·52	2	
5 301—5 400	—	—	8	0·24	1	0·02
5 401—5 500	—	—	9	0·28	4	
5 501—5 600	—	—	22	0·67	5	
5 601—5 700	—	—	24	0·74	—	
5 701—5 800	—	—	42	1·29	3	0·02
5 801—5 900	—	—	15	0·46	1	
5 901—6 000	—	—	39	1·19	1	
6 001—7 600	—	—	57	1·75	—	
Summa	110 343	100	3 265	100	41 880	100

Antalet i linjetrafik för personbefordran använda automobiler och omnibusar vid slutet av åren 1930—1932.

Län	Persontrafik					Ändring i beståndets antal 1930—1932	
	Omnibusar (över 7 pl.)	Bilar (högst 7 pl.)	Summa fordon i persontrafik				
			1930	1931	1932	Antal	%
1	2	3	4	5	6	7	8
Stockholms stad:							
1930	135[1]	—	135	—	—	—	—
1931	255[1]	—	—	255	—	—	—
1932	305[1]	—	—	—	305	+ 170	+ 126
Stockholms län:							
1930	—	—	—	—	—	—	—
1931	223	4	—	227	—	—	—
1932	234	—	—	—	234	—	—
Uppsala:							
1930	66	3	69	—	—	—	—
1931	77	2	—	79	—	—	—
1932	88	2	—	—	90	+ 21	+ 30
Södermanlands:							
1930	132	3	135	—	—	—	—
1931	147	1	—	148	—	—	—
1932	149	1	—	—	150	+ 15	+ 11
Östergötlands:							
1930	127	5	132	—	—	—	—
1931	141	7	—	148	—	—	—
1932	140	17	—	—	157	+ 25	+ 19
Jönköpings:							
1930	56	5	61	—	—	—	—
1931	109	7	—	116	—	—	—
1932	160	14	—	—	174	+ 113	+ 185
Kronobergs:							
1930	41[2]	2	43	—	—	—	—
1931	52[2]	3	—	55	—	—	—
1932	59[2]	3	—	—	62	+ 19	+ 44
Kalmar:							
1930	61	4	65	—	—	—	—
1931	64	3	—	67	—	—	—
1932	67	5	—	—	72	+ 7	+ 11

[1] Härav äro även i stadstrafik (sällskapskörning) godkända: år 1930 69, år 1931 191, år 1932 231.

[2] Därav registrerade inom annat län: år 1930 15, år 1931 19, år 1932 21. Godkännande i linjetrafik gemensamt med annan länsstyrelse.

Län	Persontrafik					Ändring i beståndets antal 1930—1932	
	Omnibusar (över 7 pl.)	Bilar (högst 7 pl.)	Summa fordon i persontrafik				
			1930	1931	1932	Antal	%
1	2	3	4	5	6	7	8
Gotlands:							
1930	19	—	19	—	—	—	—
1931	25	—	—	25	—	—	—
1932	25	1	—	—	26	+ 7	+ 37
Blekinge:							
1930	28	1	29	—	—	—	—
1931	39	2	—	41	—	—	—
1932	43	2	—	—	45	+ 16	+ 55
Kristianstads:							
1930	66	7	73	—	—	—	—
1931	71	6	—	77	—	—	—
1932	76	4	—	—	80	+ 7	+ 10
Malmöhus:							
1930	196	—	196	—	—	—	—
1931	218	—	—	218	—	—	—
1932	218	—	—	—	218	+ 22	+ 11
Hallands:							
1930	111	1	112	—	—	—	—
1931	134	3	—	137	—	—	—
1932	155	3	—	—	158	+ 46	+ 41
Göteborgs och Bohus:							
1930	76	10	86	—	—	—	—
1931	139	13	—	152	—	—	—
1932	223	17	—	—	240	+ 154	+ 179
Älvsborgs:							
1930	129	1	130	—	—	—	—
1931	174	2	—	176	—	—	—
1932	210	2	—	—	212	+ 82	+ 63
Skaraborgs:							
1930	115	12	127	—	—	—	—
1931	121	16	—	137	—	—	—
1932	138	10	—	—	148	+ 21	+ 17
Värmlands:							
1930	153	30	183	—	—	—	—
1931	172	35	—	207	—	—	—
1932	176	38	—	—	214	+ 31	+ 17
Örebro:							
1930	113	6	119	—	—	—	—
1931	131	7	—	138	—	—	—
1932	134	10	—	—	144	+ 25	+ 21
Västmanlands:							
1930	46	—	46	—	—	—	—
1931	56	—	—	56	—	—	—
1932	66	1	—	—	67	+ 21	+ 46

Län	Persontrafik					Ändring i beståndets antal 1930—1932	
	Omnibusar (över 7 pl.)	Bilar (högst 7 pl.)	Summa fordon i persontrafik				
			1930	1931	1932	Antal	%
1	2	3	4	5	6	7	8
Kopparbergs:							
1930	93	10	103	—	—	—	—
1931	101	13	—	114	—	—	—
1932	106	16	—	—	121	+ 18	+ 17
Gävleborgs:							
1930	77	3	80	—	—	—	—
1931	105	8	—	113	—	—	—
1932	119	12	—	—	131	+ 51	+ 64
Västernorrlands:							
1930	152	24	176	—	—	—	—
1931	158	27	—	185	—	—	—
1932	167	29	—	—	196	+ 20	+ 11
Jämtlands:							
1930	46	11	57	—	—	—	—
1931	49	14	—	63	—	—	—
1932	50	24	—	—	74	+ 17	+ 30
Västerbottens:							
1930	60	91	151	—	—	—	—
1931	64	113	—	177	—	—	—
1932	68	133	—	—	201	+ 50	+ 33
Norrbottens:							
1930	76	62	138	—	—	—	—
1931	103	65	—	168	—	—	—
1932	104	64	—	—	168	+ 30	+ 22
Summa:							
1930	2 174	291	2 465	—	—	—	—
1931	2 928	351	—	3 279	—	—	—
1932	3 280	407	—	—	3 687	—	—
Summa utom Stockholms län	—	—	2 465	3 052	3 453	+ 988[1]	+ 40[1]

[1] Då uppgifter från Stockholms län saknas för år 1930, har vid beräknande av ökningen 1930—1932 bortsetts från siffrorna för nämnda län.

Bilaga 4.

Förteckning å stationer, vid vilka trafiksamarbete mellan omnibusföretag och statens järnvägar ägt rum under år 1932.

	Förbindelse med
Märsta	Sigtuna.
Vagnhärad	Trosa.
Ändebol	Glindran.
Katrineholm	Häfla.
»	Julita-Läppe.
»	Österåker-Läppe.
»	Glindran.
Vingåker	Häfla.
Floda	Nääs fabriker.
Arvika	Strömne, med sidolinjer Glava kyrka—Spesserud och Knoll—Glava glasbruk.
»	Värmskogssundet, med sidolinje Södra Hög—Hugnvik.
»	Bortan.
»	Gunnarskogs kyrka.
Vika	Sollerön.
Vimo	Venjan.
Tanum	Grebbestad.
Vräland[1]	Nenån.
Stenungsund[2]	Kyrkesund, Skärhamn och Bleket.
Ytterby	Kungälv.
»	Tjuvkil.[3]
»	Torsby kyrka.
Lindome	Inseredsos.
Kungsbacka	Gottskär.
Tranås	Asbysand—Österbymo/Visskvarn.
»	Gränna.
Gripenberg	»
Stockaryd	Nydala kloster.
Bjärnum	Hågnarp.
»	Visseltofta.
Båstad	Torekov.
Grevie	»
Ängelholm	Jonstorp—Arild.
»	Margretetorp över Gånarp—Hjärnarp och Månstorp—Nådala.
Mjöhult	Jonstorp—Mjöhult—Hälsingborg.

[1] Vid statens järnvägars billinje Stenungsund—Hällevikstrand.
[2] Båt Stenungsund—Höviksnäs; i övrigt omnibus.
[3] Dessutom äger under tiden 1 juni—1 september samtrafik rum med båt Tjuvkil—Marstrand.

	Förbindelse med
Höganäs	Arild över Måarp—Södåkra och Bräcke—Jonstorp.
Nyhamnsläge	Arild.
Mölle	»
Dorotea	Åsele.
Hoting	Norråker.
Tågsjöberg	Junsele.
»	Åsele.
Ådalsliden	Ramsele.
Helgum	Edsele.
Kälarne	Stugun.
Ragunda	Krångede.
Ramsjö	Finneby.
Ljusdal	Korskrogen.
»	Kårböle.
Delsbo	Strömbacka.
»	Hedvigsfors bruk.
Vallsta	Nordsjö.
»	Karlsbro.
»	Orbaden.
Holmsveden	Norrbo.
Storvik	Hammarby.
Svenstavik	Oviken.
»	Gillhov.
Åsarna	Storsjökapell.
»	Rätansbyn.
Röjan	»
»	Klövsjö.
Ytterhogdal	Ytterhogdals by.
Hede	Fjällnäs.
Gullträsk	Edefors.
Haparanda	Seskarö.
»	Sangis.
Vitvattnet	Kalix.
Morjärv	Överkalix.
Boden C	Smedsbyn.
Bölebyn	Svensbyn.
Öjebyn	Sjulsmark.
Piteå	Skuthamn.
»	Jävrebyn.
Myrheden	Selet.
Arvidsjaur	Arjeplog.
Kusfors	Mensträsk.
Finnforsfallet	Boliden—Strömfors.
Klutmark[1]	Burträsk.
Skellefteå stad	Byske.
» »	Lövånger.
Åsträsk	Burträsk. Kalvträsk.

[1] Har upphört fr. o. m. 15 november 1932.

	Förbindelse med
Åmsele	Åmsele by.
Tvärålund	Granö — Skivsjöstrand. / Lillsele.
Vännäs	Harrselefors.
Umeå	Obbola.
»	Robertsfors—Överklinten.
»	Sikeå.
»	Norrbyn—Rundvik.
»	Gumboda—Ånäset — Flarken. / Brände.
Hörnsjö	Strömåker.
Nyåker	Norrbyn.
»	Örträsk.
Norrfors	Fredrika—Borgsjöbyn.
Själevad	Köpmanholmen.
Örnsköldsvik C	Docksta—Ullånger.
Anundsjö	Åsele.

Därjämte har med kungl. generalpoststyrelsen träffats överenskommelse, att från och till vissa stationer vid statens järnvägar direkt biljettförsäljning äger rum i trafik med följande postdiligenslinjer:

Svenstavik—Månsåsen—Mattmar,
Munkflohögen—Föllinge,
Jämtlands Sikås—Görviksjön,
» —Laxsjö,
Hede —Fjällnäs,
Röjan— »
» —Klövsjö,
Tågsjöberg— Åsele,
Övertorneå—Anttis,
Arvidsjaur—Arjeplog,
Bastuträsk—Malåträsk—Sorsele,
Lycksele—Vilhelmina,
Norrfors—Åsele—Dorotea—Arksjö,
Anundsjö—Åsele.

Enligt avtal ombesörjer postverket dessutom persontrafiken och godstrafiken i viss utsträckning mellan Jämtlands Sikås och Hammerdal samt mellan Strömsund och Tullingsås.

Dessutom äger samtrafik rum med postdiligenslinjen Vännäs—Umeå, i det att resande såväl från som till tågen 401 och 402 med direkt järnvägsbiljett enkel eller tur och retur äga rätt att mellan Vännäs och Umeå färdas med postverksdiligens till resp. från Umeå.

Antalet i stadstrafik använda automobiler och omnibusar vid slutet av åren 1930—1932.

Län	Persontrafik	Godstrafik	Summa fordon i stadstrafik			Ändring i beståndets antal 1930—1932	
			1930	1931	1932	Antal	%
1	2	3	4	5	6	7	8
Stockholms stad:							
1930	1 506[1]	1 852[2]	3 358	—	—	—	—
1931	1 493[1]	2 224[2]	—	3 717	3 506	—	—
1932	1 350[1]	2 156[2]	—	—	—	+ 148	+ 4
Stockholms län:							
1930	61	62	123	—	—	—	—
1931	61	66	—	127	—	—	—
1932	58	69	—	—	127	+ 4	+ 3
Uppsala:							
1930	48	74	122	—	—	—	—
1931	48	98	—	146	—	—	—
1932	49	96	—	—	145	+ 23	+ 19
Södermanlands:							
1930	66	97[3]	163	—	—	—	—
1931	68	112[3]	—	180	—	—	—
1932	73	122[3]	—	—	195	+ 32	+ 20
Östergötlands:							
1930	97	122	219	—	—	—	—
1931	112	159	—	271	—	—	—
1932	105	234	—	—	339	+ 120	+ 55
Jönköpings:							
1930	125	65	190	—	—	—	—
1931	125	73	—	198	—	—	—
1932	129	78	—	—	207	+ 17	+ 9
Kronobergs[4]:							
1930	17	10	27	—	—	—	—
1931	17	10	—	27	—	—	—
1932	17	10	—	—	27	—	—
Kalmar[5]:							
1930	112	62	174	—	—	—	—
1931	118	57	—	175	—	—	—
1932	114	71	—	—	185	+ 11	+ 6

[1] Härav turistomnibusar: år 1930 7, år 1931 7, år 1932 7.
[2] Härav liktransportautomobiler: år 1930 13, år 1931 13, år 1932 14.
[3] Därav kombinerade: år 1930 28, år 1931 24, år 1932 22.
[4] Ingen omnibus godkänd i stadstrafik.
[5] Samtliga bilar under rubriken »stadstrafik» ingå i de under »länstrafik» upptagna.

Län	Persontrafik	Godstrafik	Summa fordon i stadstrafik			Ändring i beståndets antal 1930—1932	
			1930	1931	1932	Antal	%
1	2	3	4	5	6	7	8
Gotlands:							
1930	29	27	56	—	—	—	—
1931	35	34	—	69	—	—	—
1932	37	31	—	—	68	+ 12	+ 21
Blekinge:							
1930	79	82	161	—	—	—	—
1931	77	84	—	161	—	—	—
1932	74	83	—	—	157	— 4	— 3
Kristianstads:							
1930	43	33	76	—	—	—	—
1931	42	33	—	75	—	—	—
1932	42	54	—	—	96	+ 20	+ 26
Malmöhus:							
1930	209[1]	509	718	—	—	—	—
1931	208[1]	564	—	772	—	—	—
1932	222[1]	587[2]	—	—	809	— 54	— 8
Hallands:							
1930	58	35	93	—	—	—	—
1931	66	41	—	107	—	—	—
1932	65	54	—	—	119	+ 26	+ 28
Göteborgs och Bohus:							
1930	415	582	997	—	—	—	—
1931	417	868	—	1 285	—	—	—
1932	417	891	—	—	1 308	+ 311	+ 31
Älvsborgs:							
1930	137	157	294	—	—	—	—
1931	137	174	—	311	—	—	—
1932	146	188	—	—	334	+ 40	+ 14
Skaraborgs:							
1930	96	69	165	—	—	—	—
1931	94	84	—	178	—	—	—
1932	97	87	—	—	184	+ 19	+ 12
Värmlands:							
1930	95	96	191	—	—	—	—
1931	103	101	—	204	—	—	—
1932	107	113	—	—	220	+ 29	+ 15
Örebro:							
1930	69	133	202	—	—	—	—
1931	72	143	—	215	—	—	—
1932	68	140	—	—	208	+ 6	+ 3
Västmanlands:							
1930	65	94	159	—	—	—	—
1931	68	104	—	172	—	—	—
1932	68	109	—	—	177	+ 18	+ 11

[1] Därav omnibusar: år 1930 11, år 1931 11, år 1932 30.
[2] Därav 12 motorcyklar.

Län	Person-trafik	Gods-trafik	Summa fordon i stadstrafik			Ändring i beståndets antal 1930—1932	
			1930	1931	1932	Antal	%
1	2	3	4	5	6	7	8
Kopparbergs:							
1930	67	48	115	—	—	—	—
1931	65	54	—	119	—	—	—
1932	65	54	—	—	119	+ 4	+ 4
Gävleborgs:							
1930	76	96	172	—	—	—	—
1931	71	107	—	178	—	—	—
1932	72	110	—	—	182	+ 10	+ 6
Västernorrlands:							
1930	94	83	177	—	—	—	—
1931	107	98	—	205	—	—	—
1932	115	121	—	—	236	+ 59	+ 33
Jämtlands:							
1930	22	28	50	—	—	—	—
1931	22	28	—	50	—	—	—
1932	22	29	—	—	51	+ 1	+ 2
Västerbottens:							
1930	47	21	68	—	—	—	—
1931	47	23	—	70	—	—	—
1932	47	25	—	—	72	+ 4	+ 6
Norrbottens:							
1930	72	46	118	—	—	—	—
1931	75	53	—	128	—	—	—
1932	82	58	—	—	140	+ 22	+ 19
Summa:							
1930	3 705	4 483	8 188	—	—	—	—
1931	3 748	5 392	—	9 140	—	—	—
1932	3 641	5 570	—	—	9 211	+ 1 023	+ 13

Antalet automobiler och omnibusar, som godkänts för mer än ett slag av yrkesmässig trafik (linje-, läns- eller stadstrafik) vid slutet av åren 1930—1932.

Län	Kombinerade rättigheter			
	Stads- och länstrafik		Övriga	Summa
	Persontrafik	Godstrafik		
1	2	3	4	5
Stockholms:				
1930	67	54	2	123
1931	68	59	—	127
1932	65	62	—	127
Uppsala:				
1930	7	12	13	32
1931	9	21	22	52
1932	8	22	24	54
Södermanlands:				
1930	62	97	88	247
1931	64	112	102	278
1932	67	122	111	300
Östergötlands:				
1930	76	112	109	297
1931	94	150	122	366
1932	88	229	146	463
Jönköpings:				
1930	—	—	—	74
1931	—	—	—	136
1932	—	—	—	228
Kronobergs:				
1930	17	10	—	27
1931	17	10	—	27
1932	17	10	—	27
Kalmar:				
1930	109	63	2	174
1931	111	59	5	175
1932	114	65	6	185
Gotlands:				
1930	31	18	5	54
1931	36	24	7	67
1932	37	23	7	67
Blekinge:				
1930	79	82	27	188
1931	77	79	32	188
1932	74	78	45	197

Län	Kombinerade rättigheter			
	Stads- och länstrafik		Övriga	Summa
	Persontrafik	Godstrafik		
1	2	3	4	5
Kristianstads:				
1930	43	33	54	130
1931	42	33	58	133
1932	42	54	64	160
Malmöhus:				
1930	201[1]	456	133	790
1931	200[1]	506	146	852
1932	212[1]	515	129	856
Hallands:				
1930	58	35	71	164
1931	66	41	76	183
1932	65	54	95	214
Göteborgs och Bohus:				
1930	46	361	—	407
1931	45	408	—	453
1932	44	421	—	465
Älvsborgs:				
1930	72	45	1[2]	118
1931	73	58	1[2]	132
1932	78	82	1[2]	161
Skaraborgs:				
1930	94	64	83	241
1931	92	77	86	255
1932	96	79	105	280
Värmlands:				
1930	95	96	142	333
1931	103	101	172	376
1932	107	113	182	402
Örebro:				
1930	65	71	105	241
1931	68	97	125	290
1932	67	96	136	299
Västmanlands:				
1930	73	94	34	201
1931	75	104	46	225
1932	78	109	43	230
Kopparbergs:				
1930	73	43	15	131
1931	76	49	14	139
1932	76	48	17	141

[1] Därav resp. 11, 11 och 30 omnibusar.
[2] Liktransport.

Län	Kombinerade rättigheter			
	Stads- och länstrafik		Övriga	Summa
	Persontrafik	Godstrafik		
1	2	3	4	5
Gävleborgs:				
1930	72	94	75	241
1931	67	98	93	258
1932	69	110	101	280
Västernorrlands:				
1930	86	79	135	300
1931	86	81	163	330
1932	86	95	189	370
Jämtlands:				
1930	22	28	54	104
1931	22	28	73	123
1932	22	29	70	121
Västerbottens:				
1930	48	14	—	62
1931	52	19	—	71
1932	49	22	—	71
Norrbottens:				
1930	72	46	117	235
1931	75	53	151	279
1932	82	58	146	286[1]
Summa:				
1930	1 568	2 007	1 265	4 938
1931	1 618	2 267	1 494	5 515
1932	1 643	2 496	1 617	5 984

[1] I summan ingå uppgifter om sammanlagda antalet kombinerade rättigheter i Jönköpings län, vilket antal emellertid ej specificerats på olika slag av rättigheter. Totalsumman överstiger därför summan av de föregående kolumnerna med så stort belopp som motsvarar antalet kombinerade rättigheter i Jönköpings län.

Antalet för personbefordran använda automobiler och omnibusar i länstrafik vid slutet av åren 1930—1932.

Län	Omnibusar	Bilar	Summa fordon i persontrafik			Ändring i fordonsbeståndets storlek 1930—1932	
			1930	1931	1932	Antal	% (1930 =100)
1	2	3	4	5	6	7	8
Stockholms:							
1930	—	—	—	—	—	—	—
1931	10	588	—	598	—	—	—
1932	23	568	—	—	591	— 7[1]	— 1[1]
Uppsala:							
1930	16	267	283	—	—	—	—
1931	33	248	—	281	—	—	—
1932	35	256	—	—	291	+ 8	+ 3
Södermanlands:							
1930	86	448	534	—	—	—	—
1931	105	457	—	562	—	—	—
1932	121	440	—	—	561	+ 27	+ 5
Östergötlands:							
1930	101	586	687	—	—	—	—
1931	112	563	—	675	—	—	—
1932	125	534	—	—	659	— 28	— 4
Jönköpings:							
1930	83	571	654	—	—	—	—
1931	122	711	—	833	—	—	—
1932	144	655	—	—	799	+ 145	+ 22
Kronobergs:							
1930	—	474	474	—	—	—	—
1931	28	496	—	524	—	—	—
1932	38	468	—	—	506	+ 32	+ 7
Kalmar:							
1930	25	725	750	—	—	—	—
1931	20	634	—	654	—	—	—
1932	23	582	—	—	605	— 145	— 19
Gotlands:							
1930	33	70	103	—	—	—	—
1931	50	96	—	146	—	—	—
1932	62	105	—	—	167	+ 64	+ 62

[1] För tiden 1931—1932.

Län	Omnibusar	Bilar	Summa fordon i persontrafik			Ändring i fordonsbeståndets storlek 1930—1932	
			1930	1931	1932	Antal	% (1930 =100)
1	2	3	4	5	6	7	8
Blekinge:							
1930	23	288	311	—	—	—	—
1931	25	269	—	294	—	—	—
1932	38	267	—	—	305	— 6	— 2
Kristianstads:							
1930	58	590	648	—	—	—	—
1931	58	574	—	632	—	—	—
1932	63	557	—	—	620	— 28	— 4
Malmöhus:							
1930	148	590	738	—	—	—	—
1931	157	600	—	757	—	—	—
1932	164	524	—	—	688	— 50	— 7
Hallands:							
1930	71	284	355	—	—	—	—
1931	75	307	—	383	—	—	—
1932	95	318	—	—	413	+ 58	+ 16
Göteborgs och Bohus:							
1930	33	469	502	—	—	—	—
1931	42	495	—	537	—	—	—
1932	45	493	—	—	538	+ 36	+ 7
Älvsborgs:							
1930	32	382	414	—	—	—	—
1931	56	552	—	608	—	—	—
1932	135	680	—	—	815	+ 401	+ 97
Skaraborgs:							
1930	98	483	581	—	—	—	—
1931	119	552	—	671	—	—	—
1932	136	621	—	—	757	+ 176	+ 30
Värmlands:							
1930	77	704	781	—	—	—	—
1931	96	751	—	847	—	—	—
1932	101	780	—	—	881	+ 100	+ 13
Örebro:							
1930	95	495	590	—	—	—	—
1931	100	498	—	598	—	—	—
1932	102	463	—	—	565	— 25	— 4
Västmanlands:							
1930	33[1]	325	358	—	—	—	—
1931	49[1]	334	—	383	—	—	—
1932	53[1]	314	—	—	367	+ 9	+ 3

[1] Därtill komma för år 1930 69, för år 1931 61 och för år 1932 54 st. s. k. B-omnibusar.

Län	Omnibusar	Bilar	Summa fordon i persontrafik			Ändring i fordonsbeståndets storlek 1930—1932	
			1930	1931	1932	Antal	% (1930 =100)
1	2	3	4	5	6	7	8
Kopparbergs:							
1930	4	740	744	—	—	—	—
1931	4	805	—	809	—	—	—
1932	4	718	—	—	722	— 22	— 3
Gävleborgs:							
1930	110	884	994	—	—	—	—
1931	112	816	—	928	—	—	—
1932	112	619	—	—	731	— 263	— 27
Västernorrlands:							
1930	115	930	1 045	—	—	—	—
1931	118	938	—	1 056	—	—	—
1932	128	889	—	—	1 017	— 28	— 3
Jämtlands:							
1930	24	434	458	—	—	—	—
1931	29	449	—	478	—	—	—
1932	26	413	—	—	439	— 19	— 4
Västerbottens:							
1930	—	534	534	—	—	—	—
1931	—	639	—	639	—	—	—
1932	—	715	—	—	715	+ 181	+ 34
Norrbottens:							
1930	47	630	677	—	—	—	—
1931	66	653	—	719	—	—	—
1932	80	609	—	—	689	+ 12	+ 2
Summa:							
1930	1 312	11 903	13 215	—	—	—	—
1931	1 587	13 025	—	14 612	—	—	—
1932	1 853	12 588	—	—	14 441	—	—
Summa: utom Stockholms län	—	—	13 215	14 014	13 850	+ 635[1]	+ 5[1]

[1] Då uppgifter från Stockholms län saknas för år 1930, har vid beräknande av ökningen 1930—1932 bortsetts från siffrorna för nämnda län.

Antalet i linjetrafik för godsbefordran använda automobiler vid slutet av åren 1930—1932.

Län	Lastförmåga				Summa lastbilar i linjetrafik		
	under 1 200 kg	1 200—1 800 kg	1 801—3 000 kg	över 3 000 kg	1930	1931	1932
1	2	3	4	5	6	7	8
Stockholms stad:							
1930	3	2	—	—	5[1]	—	—
1931	2	3	—	—	—	5[1]	—
1932	1	5	2	—	—	—	8[1]
Stockholms län:							
1930	—	—	—	—	—	—	—
1931	3	18	39	3	—	63	—
1932	—	13	44	5	—	—	62
Uppsala:							
1930	2	3	—	—	5	—	—
1931	1	2	1	—	—	4	—
1932	2	2	3	—	—	—	7
Södermanlands:							
1930	2	7	16	—	25	—	—
1931	2	6	14	—	—	22	—
1932	1	6	15	1	—	—	23
Östergötlands:							
1930	—	2	1	—	3	—	—
1931	—	2	1	—	—	3	—
1932	—	2	1	1	—	—	4
Jönköpings:							
1930	9	1	3	—	13	—	—
1931	10	5	5	—	—	20	—
1932	12	12	29	1	—	—	54
Kronobergs:							
1930	—	—	—	—	—	—	—
1931	—	—	—	—	—	—	—
1932	—	—	—	—	—	—	—
Kalmar:							
1930	1	2	—	—	3	—	—
1931	1	2	3	—	—	6	—
1932	1	3	4	—	—	—	8
Gotlands:							
1930	—	—	—	—	—	—	—
1931	—	—	—	—	—	—	—
1932	—	—	1	—	—	—	1

[1] Härav äro även i stadstrafik godkända: år 1930 3, år 1931 3, år 1932 4.

Län	Lastförmåga				Summa lastbilar i linjetrafik		
	under 1 200 kg	1 200—1 800 kg	1 801—3 000 kg	över 3 000 kg	1930	1931	1932
1	2	3	4	5	6	7	8
Blekinge:							
1930	—	—	2	—	2	—	—
1931	—	—	1	1	—	2	—
1932	—	—	2	—	—	—	2
Kristianstads:							
1930	—	—	—	—	—	—	—
1931	—	—	—	—	—	—	—
1932	—	—	2	—	—	—	2
Malmöhus:							
1930	—	—	—	—	—	—	—
1931	—	—	—	—	—	—	—
1932	—	—	—	—	—	—	—
Hallands:							
1930	2	9	—	—	11	—	—
1931	4	11	2	—	—	17	—
1932	6	5	8	—	—	—	19
Göteborgs och Bohus:							
1930	—	4	1	—	5	—	—
1931	—	6	1	—	—	7	—
1932	—	6	3	—	—	—	9
Älvsborgs:							
1930	—	1[1]	—	—	1	—	—
1931	2[1]	3[2]	1	—	—	6	—
1932	2[1]	3[2]	1	—	—	—	6
Skaraborgs:							
1930	1	2	—	—	3	—	—
1931	1	2	—	—	—	3	—
1932	1	1	3	—	—	—	5
Värmlands:							
1930	4	25	6	—	35	—	—
1931	2	25	14	—	—	41	—
1932	1	22	20	—	—	—	43
Örebro:							
1930	5	17	11	—	33	—	—
1931	4	17	18	—	—	39	—
1932	5	15	27	—	—	—	47
Västmanlands:							
1930	—	—	—	—	—	—	—
1931	—	1	—	—	—	1	—
1932	—	1	1	—	—	—	2

[1] Jämväl upptagen som buss, enär automobilen är kombinerad för såväl person- som godsbefordran.
[2] Därav en upptagen som buss av enahanda anledning.

Län	Lastförmåga				Summa lastbilar i linjetrafik		
	under 1 200 kg	1 200—1 800 kg	1 801—3 000 kg	över 3 000 kg	1930	1931	1932
1	2	3	4	5	6	7	8
Kopparbergs:							
1930	—	—	—	—	—	—	—
1931	—	2	1	—	—	3	—
1932	1	4	5	—	—	—	10
Gävleborgs:							
1930	—	3	3	—	6	—	—
1931	—	3	5	—	—	8	—
1932	—	3	6	—	—	—	9
Västernorrlands:							
1930	3	13	14	—	30	—	—
1931	1	14	21	—	—	36	—
1932	1	17	27	1	—	—	46
Jämtlands:							
1930	6[1]	6[2]	7	—	19	—	—
1931	7[1]	8[3]	8	—	—	23	—
1932	12[1]	9[4]	8	—	—	—	29
Västerbottens:							
1930	—	21	24	—	45	—	—
1931	—	21	26	—	—	47	—
1932	—	23	28	—	—	—	51
Norrbottens:							
1930	7	11	1	—	19	—	—
1931	4	16	4	—	—	24	—
1932	4	15	10	—	—	—	29
Summa:							
1930	45	129	89	—	263	—	—
1931	44	167	165	4	—	380	—
1932	50	167	250	9	—	—	476
Summa: utom Stockholms län[5]	—	—	—	—	263	317	414

Ökning	
antal	%
+ 151[5]	+ 57[5]

[1] Samtliga befordra jämväl personer.
[2] Därav befordra 3 st. jämväl personer.
[3] Därav befordra 4 st. jämväl personer.
[4] Därav befordra 5 st. jämväl personer.
[5] Då uppgifter från Stockholms län saknas för år 1930, har vid beräknande av ökningen 1930—1932 bortsetts från siffrorna för nämnda län.

Antalet i länstrafik använda lastautomobiler vid slutet av åren 1930—1932.

Län	Antal bilar, lastande				Summa			Ändring 1930—1932	
	under 1 200 kg	1 200—1 800 kg	1 801—3 000 kg	över 3 000 kg	1930	1931	1932	Antal	% (1930 = 100)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Stockholms:									
1930	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1931	85	331	272	8	—	696	—	—	—
1932	53	261	390	13	—	—	717	+ 21[1]	+ 3[1]
Uppsala:									
1930	52	137	69	2	260	—	—	—	—
1931	26	129	154	4	—	313	—	—	—
1932	15	102	193	8	—	—	318	+ 58	+ 22
Södermanlands:									
1930	52	304	118	1	475	—	—	—	—
1931	37	244	241	9	—	531	—	—	—
1932	25	181	218	24	—	—	448	— 27	— 6
Östergötlands:									
1930	149[2]	446[2]	85[2]	4	684	—	—	—	—
1931	59[2]	219[2]	434[2]	13[2]	—	725	—	—	—
1932	38[2]	119[2]	548[2]	26	—	—	731	+ 47	+ 7
Jönköpings:									
1930	26	276	83	10	395	—	—	—	—
1931	23	335	291	42	—	691	—	—	—
1932	12	179	332	41	—	—	564	+ 169	+ 43
Kronobergs:									
1930	34	179	88	7	308	—	—	—	—
1931	26	102	203	33	—	364	—	—	—
1932	17	74	229	52	—	—	372	+ 64	+ 21
Kalmar:									
1930	64	306	55	2	427	—	—	—	—
1931	27	164	232	13	—	436	—	—	—
1932	21	106	308	37	—	—	472	+ 45	+ 11
Gotlands:									
1930	8	16	10	—	34	—	—	—	—
1931	9	18	22	—	—	49	—	—	—
1932	9	20	30	1	—	—	60	+ 26	+ 77

[1] För tiden 1931—1932.

[2] Därav kombinerade: år 1930 resp. 22, 102 och 15, år 1931 resp. 11, 45 och 64, år 1932 resp. 7, 25 och 71.

Län	Antal bilar, lastande				Summa			Ändring 1930—1932	
	under 1 200 kg	1 200--1 800 kg	1 801--3 000 kg	över 3 000 kg	1930	1931	1932	Antal	% (1930 = 100)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Blekinge:									
1930	38	157	58	2	255	—	—	—	—
1931	20	136	104	19	—	279	—	—	—
1932	8	97	142	27	—	—	274	+ 19	+ 7
Kristianstads:									
1930	49	201	240	33	523	—	—	—	—
1931	35	125	352	62	—	574	—	—	—
1932	24	91	381	72	—	—	568	+ 45	+ 9
Malmöhus:									
1930	103	514	384	26	1 027	—	—	—	—
1931	60	342	576	98	—	1 076	—	—	—
1932	38	168	669	164	—	—	1 039	+ 12	+ 1
Hallands:									
1930	47	155	125	2	329	—	—	—	—
1931	39	162	177	9	—	387	—	—	—
1932	15	105	274	18	—	—	412	+ 83	+ 7
Göteborgs och Bohus:									
1930	274	287	104	4	669	—	—	—	—
1931	228	338	166	8	—	740	—	—	—
1932	162	361	228	9	—	—	760	+ 91	+ 14
Älvsborgs:									
1930	42	181[1]	52	3	278	—	—	—	—
1931	46	236	172	6	—	460	—	—	—
1932	45	267	301	14	—	—	627	+ 349	+ 126
Skaraborgs:									
1930	55	173	68	1	297	—	—	—	—
1931	46	159	222	6	—	433	—	—	—
1932	38	138	305	19	—	—	500	+ 203	+ 47
Värmlands:									
1930	38	302	184	9	533	—	—	—	—
1931	26	262	286	18	—	592	—	—	—
1932	15	233	383	30	—	—	661	+ 128	+ 24
Örebro:									
1930	42	255	81	16	394	—	—	—	—
1931	32	236	193	19	—	480	—	—	—
1932	21	196	239	91	—	—	487	+ 93	+ 24
Västmanlands:									
1930	16	178	70	6	270	—	—	—	—
1931	13	140	159	23	—	335	—	—	—
1932	7	99	204	37	—	—	347	+ 77	+ 29

[1] Därav 8 för såväl person- som godsbefordran.

Län	Antal bilar, lastande				Summa			Ändring 1930—1932	
	under 1 200 kg	1 200—1 800 kg	1 801—3 000 kg	över 3 000 kg	1930	1931	1932	Antal	% (1930 = 100)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kopparbergs:									
1930	50	259	45	—	354	—	—	—	—
1931	45	256	112	2	—	415	—	—	—
1932	34	183	161	11	—	—	389	+ 35	+ 10
Gävleborgs:									
1930	108	386	94	1	589	—	—	—	—
1931	74	358	187	11	—	630	—	—	—
1932	37	287	270	23	—	—	617	+ 28	+ 5
Västernorrlands:									
1930	49	259	96	7	411	—	—	—	—
1931	34	249	140	7	—	430	—	—	—
1932	26	233	171	12	—	—	442	+ 31	+ 8
Jämtlands:									
1930	35[1]	148[4]	20	—	203	—	—	—	—
1931	27[2]	161[5]	66	1	—	255	—	—	—
1932	29[3]	144[6]	106[7]	1	—	—	280	+ 77	+ 38
Västerbottens:									
1930	18	235	27	—	280	—	—	—	—
1931	11	272	91	—	—	374	—	—	—
1932	13	292	146	—	—	—	451	+ 171	+ 61
Norrbottens:									
1930	39	251	40	—	330	—	—	—	—
1931	42	288	108	—	—	438	—	—	—
1932	30	243	161	2	—	—	436	+ 106	+ 32
Summa:									
1930	1 388	5 605	2 196	136	9 325	—	—	—	—
1931	1 070	5 262	4 960	411	—	11 703	—	—	—
1932	732	4 179	6 389	672	—	—	11 972	—	—
Summa: utom Stockholms län	—	—	—	—	9 325	11 007	11 255	+ 1 930[8]	+ 21[8]

[1] Därav befordra 30 st. jämväl personer.
[2] Därav befordra 24 st. d:o.
[3] Därav befordra 25 st. d:o.
[4] Därav befordra 8 st. d:o.
[5] Därav befordra 16 st. d:o.
[6] Därav befordra 21 st. d:o.
[7] Därav befordra 2 st. d:o.
[8] Då uppgifter från Stockholms län saknas för år 1930, har vid beräknande av ökningen 1930—1932 bortsetts från siffrorna för nämnda län.

Bilaga 10 a.

Formel för beräknande av diagram nr 19.

I diagrammet äro utmärkta dels en linje, betecknad »beräknad transportkostnad (II)», dels punkter och linjer, betecknade a—f, angivande transportkostnaden med lastautomobil under vissa förutsättningar, enligt formeln

$$T = \frac{F+C}{a} \cdot t + \frac{\frac{F+C}{a} \cdot \frac{1}{h} + \frac{M}{10}}{L \cdot u} \cdot v$$

där T = transportkostnad, kronor per ton
F = fasta kostnader, » » år
C = chaufförlön, » » »
M = milkostnader » » mil
L = lastförmåga (maximilast), ton
t = lastnings- och lossningstid (terminaltid), timmar per ton,
a = användningstid timmar per år,
h = körhastighet km per timme,
u = utnyttjningsgrad,
v = väg, km.

Linjen II, vilken motsvarar den likbenämnda linjen på diagram nr 18, är uträknad enligt förestående formel med i nedanstående tabell angivna siffror.

Punkterna och linjerna a—f äro uträknade enligt förutsättningar, vilka ävenledes äro angivna i tabellen.

Bilaga 10 b.

Linjer resp. punkter	Fasta kostnader, kr/år	Chaufförlön, kr/år	Milkostnader kr/mil	Lastförmåga, ton	Terminaltid, tim. per ton	Användningstid, tim. per år	Hastighet, km per timme	Utnyttjningsgrad	Kostnadsformel
	F	C	M	L	t	a	h	u	
II....	2 000	3 000	2·0	2·5	0·70	2 400	30	0·65	T=15·1+1·64 · v
a.....	2 000	3 000	2·0	2·5	0·70	2 000	25	0·50	T=17·5+2·40 · (v+1)
b.....	2 000	3 000	2·0	2·5	0·25	2 000	25	0·50	T= 6·25+2·40 · (v+1
c.....	1 500	2 000	1·75	2·5	0·70	2 400	30	0·65	T=10·2+1·37 · v
d.....	1 500	0	1·75	2·5	0·25	2 400	30	0·65	T=1·5+1·22 · v
e.....	1 500	2 000	1·75	2·5	0·70	3 000	30	0·80	T= 8·2+1·07 · v
f.....	1 500	0	1·75	2·5	0·25	3 000	30	0·90	T=1·25+0·85 · v

Bilaga 11 a.

Sammanställning av utgifter och inkomster samt kapital i egen järnvägsrörelse vid järnvägarna åren 1923—1932.

Statens järnvägar.

	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Kapital, milj. kronor.										
Kapital att förräntas med trafikmedel	[1] 629 799	[1] 641 827	[1] 650 858	[1] 672 883	[1] 674 895	[1] 671 908	[1] 675 915	682	[2] 694 686	[2] 711 691
Utgifter, milj. kronor.										
Personal [5]	98	94	96	96	95	96	96	[3] 102	[3] 102	[3] 99
Drivmaterial	16	13	11	11	11	10	11	11	11	10
Övriga driftsutgifter	35	37	35	37	39	37	35	[3] 28	[3] 27	[3] 27
Avsättning till förnyelsefond	17	12	14	14	14	15	17	16	17	17
Ränta, 4·35 % [6] av ovanstående kapital	[1] 27 35	[1] 28 36	[1] 28 37	[1] 29 38	[1] 29 39	[1] 29 39	[1] 29 40	30	30	30
Summa utgifter	[1] 193 201	[1] 184 192	[1] 184 193	[1] 187 196	[1] 188 198	[1] 187 197	188 199	187	187	183
Inkomster, milj. kronor.										
Persontrafik	68	62	61	62	63	64	66	71	66	61
Godstrafik	121	118	114	117	119	109	132	121	[4] 105	[4] 94
Övriga	11	12	12	12	13	14	10	10	10	11
Summa inkomster	200	192	187	191	195	187	208	202	181	166

[1] Efter den 31 december 1929 enligt statsmakternas beslut verkställd nedskrivning av statens järnvägars räntepliktiga lånekapital, då nämnda nedskrivning givits retroaktiv verkan för åren 1923—1929.

[2] Häri ingår kapital för elektrifiering av Järna—Norrköping—Malmö m. fl. linjer med 8 milj. kronor år 1931, 20 milj. kronor år 1932, vilket kapital ej medtagits vid beräkning av räntekostnaden för resp. år.

[3] »Bokförda personalutgifter» och »övriga driftsutgifter» åren 1930—1932 äro, på grund av fr. o. m. år 1930 tillämpat nytt bokföringsschema, ej jämförbara med de för tidigare år meddelade.

[4] Häri ingår frakttillägg från L. K. A. B. m. fl. med 1 milj. kronor år 1931 och 11 milj. kronor år 1932.

[5] Häri ingår ej *löneersättning* till personal för underhåll av bana och rullande materiel, vilken kostnad inräknats i övriga driftsutgifter (år 1932 cirka 15 milj. vid statens järnvägar och 7 milj. vid enskilda järnvägar).

[6] Statistisk medelprocent för vid statens järnvägar använda lånemedel år 1932.

Bilaga 11 b.

Enskilda järnvägar.

	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Kapital, milj. kronor.										
Bana och byggnader	487	519	504	511	533	550	545	569	559	550
Rullande materiel	117	117	119	121	118	119	119	160	169	167
Inventarier	10	11	11	11	11	12	12	15	15	15
Summa	614	647	634	643	662	681	676	744	743	732
Avgår förnyelsefond	47	48	52	56	57	59	62	139	162	167
Kapital, arbetande i järnvägsrörelsen	567	599	582	587	605	622	614	605	581	565
Utgifter, milj. kronor.										
Personal[1]	67	67	66	65	65	64	65	64	61	57
Drivmaterial	13	12	10	10	11	9	11	10	9	7
Övriga driftsutgifter	39	41	36	36	34	35	38	36	32	27
Avsättning till förnyelsefond	9	8	8	8	9	9	10	8	8	8
Skatter	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1
Ränta, 4·35 %[2] av ovanstående kapital	25	26	25	26	26	27	27	26	25	25
Summa utgifter	155	156	147	147	147	146	153	146	136	125
Inkomster, milj. kronor.										
Persontrafik	51	48	45	44	44	44	45	45	42	38
Godstrafik	94	97	91	89	93	87	97	86	70	60
Övriga	8	8	8	9	8	8	9	8	8	8
Summa inkomster	153	153	144	142	145	139	151	139	120	106

[1] Häri ingår ej *löneersättning* till personal för underhåll av bana och rullande materiel, vilken kostnad inräknats i övriga driftsutgifter (år 1932 cirka 15 milj. vid statens järnvägar och 7 milj. vid enskilda järnvägar).

[2] Statistisk medelprocent för vid statens järnvägar använda lånemedel år 1932.

Bilaga 12.

Tonkilometer (miljarder) avgiftspliktigt gods vid samtliga järnvägar åren 1900—1932 (tabell till diagram nr 20).

1900	1·46	1917	4·58
1901	1·46	1918	3·99
1902	1·48	1919	3·12
1903	1·73	1920	3·29
1904	1·84	1921	2·37
1905	1·91	1922	2·73
1906	2·10	1923	2·88
1907	2·22	1924	3·19
1908	2·16	1925	3·45
1909	2·00	1926	3·58
1910	2·48	1927	3·93
1911	2·63	1928	3·13
1912	2·91	1929	4·59
1913	3·18	1930	4·26
1914	3·13	1931	3·46
1915	4·42	1932	2·50
1916	5·54		

Statens offentliga utredningar 1934

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Utlåtande över utredningen ang. tredje mans rätt till neutralitet i arbetskonflikter m. m. [10]
Betänkande med förslag till lag ang. vissa ekonomiska stridsåtgärder m. m. [16]
Utlåtanden över betänkande med förslag till lag ang. vissa ekonomiska stridsåtgärder m. m. [30]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande med förslag till bestämmelser ang. upphandling av lantbruksprodukter m. m. för statens och kommunala inrättningars behov. [15]
Betänkande med förslag till bestämmelser ang. upphandling av inhemskt bränsle för statens stationära anläggningar m. m. [20]
1930 års pensionssakkunniga. Betänkande rörande familjepensionering för tjänstemän vid den civila statsförvaltningen och för arbetare i statens tjänst. [29]
Betänkande ang. omorganisation av landsfogdetjänsterna. [31]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Socialpolitik.

Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 2. Finanspolitikens ekonomiska verkningar. [1]
Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 3. Löneutvecklingen och arbetslösheten. [2]
Utredning ang. åtgärder för bekämpande av ungdomsarbetslösheten. [11]
Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 4. Penningpolitik, offentliga arbeten, subventioner och tullar som medel mot arbetslöshet. [12]
Undersökningar ang. det sociala hjälpklientelet. [14]

Hälso- och sjukvård.

Medicinalstyrelsens förslag till nya författningsbestämmelser ang. statsbidrag till avlöning åt distriktsskö terskor m. m. [9]
Betänkande ang. den slutna kroppssjukvården i riket jämte vissa därmed sammanhängande spörsmål. [22]

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av försöksverksamheten på växt- och trädgårdsodlingens område. [4]
Utredning med förslag om åtgärder för åstadkommande av billiga egnahemsbyggnader. [6]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till lag om virkesmätning m. m. [32]

Industri.

Statliga cement- och betongbestämmelser av år 1934. [17]

Handel och sjöfart.

Betänkande med förslag ang. frågan om lämpliga åtgärder till skydd för sjömän vid besök i utländska hamnar. [5]
Betänkande med förslag till sjöarbetstidslag. [8]
Betänkande med förslag ang. bemanning av svenska fartyg jämte statistisk utredning ang. svenska handelsflottans bemanning år 1931. [23]

Kommunikationsväsen.

Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. Del 1. Vägar. [27] Del 3. Avgivna utlåtanden. [28]
Järnvägs- och automobiltrafik. [33]
Varutrafiken med bil samt statistisk och kartografisk översikt av totala varutrafiken till och från Stockholm under maj månad 1932. [34]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Betänkande i fråga om inrättande av ett institut för medellång och långfristig kreditgivning åt företag inom näringslivet. [7]
Stadshypotekssakkunnigas betänkande med förslag till förordningar ang. konungariket Sveriges stadshypotekskassa samt ang. grunderna för stadshypoteksföreningars bildande och verksamhet m. m. [13]
Utredning i fråga om användandet av postsparbankens medel. [26]

Försäkringsväsen.

1928 års pensionsförsäkringskommitté. Betänkande med förslag rörande revision av den allmänna pensionsförsäkringen. [18]
Pensionsförsäkringsreformen. Kortfattad framställning av 1928 års pensionsförsäkringskommittés förslag rörande revision av den allmänna pensionsförsäkringen. [19]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

1933 års teaterutrednings betänkande. Del 1. De fasta statsunderstödda teatrarna. [3] Del 2. Utredning rörande teaterförhållandena i riket. [21]
Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. [24]
Förslag till alternativa koraler. [25]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

A.-B. Hasse W. Tullbergs boktr., Stockholm. 1934.