

N:o 23.

Ank. till Riksd. kansli den 2 april 1890, kl. 10 f. m.

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 7, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t rörande nedsättning i afgifterna för persontrafiken å statens jernvägar.

Till utskottets handläggning har Andra Kammaren hänvisat en af herr *J. Johansson* i Noraskog inom nämnde kammare väckt motion, i hvars syfte herrar *Olof Jonsson* i Hof, *Arvid Gumælius* och *E. P. Jonsson* i Myre instämt, så lydande:

Då jernvägsstyrelsen i och med den förhöjning i vissa fall af biljettpriset för andra och tredje klassens passagerare å statens jernvägar, som börjat tillämpas från och med detta års ingång, tagit ett steg, som svårligen kan lända till gagn för den allmänna samfärdseln, ledes tanken otvunget till ett sträfvande i alldeles motsatt riktning, som under senare år framträdt i de flesta kulturländer.

Med åberopande af den erfarenhet, som öfver hela världen ådagalagt fördelarne af det likformiga och låga brefportot, i det hvarje nedsättning deri ledt icke till förlust, utan till vinst för vederbörande postverk ej mindre än för allmänheten — en erfarenhet, som den för- lidet år viktagna nedsättningen i svenska telegraphportot äfven synes

bekräfta — har det med allt större kraft framhållits, att en dylik förman äfven bör i så stor utsträckning som möjligt beredas åt den allmänhet, som begagnar sig af statens jernvägar. Som yttersta mål för denna sträfvan har framhållits det s. k. likformiga jernvägsportot, som låter en resande färdas för samma låga pris från ett rikes ena ända till den andra. Detta må emellertid för närvarande lemnas å sido såsom en oviss framtidsfråga. Men det vissa är, att förslag till jernvägstrafikens lättande genom nedsatta biljettpris i detta nu äro under allvarlig ompröfning af samtidens förnämste statsmän. I ett land har denna tanke redan gått öfver till verklighet, nemligen i Ungern, som ifrån augusti 1889 är indeladt i nio s. k. zoner eller områden med likformigt porto inom hvardera, så att man inom en dylik zon kan för samma pris resa från dess ena ända till den andra. Efter allt hvad hittills förljudits om verkningarna af denna reform, har den blifvit krönt med den mest glänsande framgång, och det icke allenast i form af en ofantligt ökad persontrafik, utan äfven genom ökning i inkomster. Under de fyra månaderna augusti—november, jemförda med samma tid året förut, uppgifves antalet resande hafva stigit från 1,600,000 till 4,300,000, medan jernvägarnes inkomst af persontrafiken ökats från 3,100,000 till 3,700,000 gulden (å 1 krona 78 öre) eller vid pass 20 procent.

Sedan det reducerade biljettprisets fördelar sålunda styrkts af erfarenheten, synes tiden vara inne, att äfven Sverige må taga dess införande under ompröfning. Det torde finnas få länder i Europa, der det skulle medföra så betydande och så uppenbart i ögonen springande fördelar som inom vårt eget kära fädernesland. Med våra afstånd, som öfver allt äro ansenliga och i de norra landsdelarne väl må kallas ofantliga, framträder behofvet att hastigt och lätt kunna förflytta sig från ett ställe till ett annat hos oss vida starkare och mera trängande än i de flesta andra länder i Europa. Och likväl är det medelafstånd, som i Sverige tillryggalägges af hvarje jernvägsresande, icke större än fyra och en half mil. Jernvägsstyrelsens årsberättelser angifva nemligen för hvarje år med ringa afvikelser ett antal resande af 4—4½ millioner, som farit en sammanlagd väglängd af 18—20 millioner mil. Den stora fattiga delen af vårt folk är sålunda i det närmaste ur stånd att draga fördel af jernbanorna för längre resor. Detta faller så mycket mera i ögonen i ett land, som är så glest befolkadt, att banvagnarne mycket ofta gå alldeles tomma, och att i medeltal endast en femtedel, säger och skrifver *en femtedel*, af deras utrymme är af resande upptagen.

Naturligtvis är här ej af nöden att uppehålla sig vid de fördelar af alla slag, som följa med ett i största möjliga utsträckning genomfördt underlättande af den allmänna samfärdseln. Dessa fördelar framträda i vår tid med sådan styrka, att det är rent af omöjligt att ej inse eller uppskatta dem. Lika själfklart är, att samfärdseln lättas genom lindrade afgifter, och det mera efter som lättningen är större. Frågan är blott, huru långt en nedsättning i jernvägarnes biljettpris kan gå, utan att statens finanser deraf taga skada. Om statens jernvägar redan nu icke gifva full afkastning, är det rimligtvis icke skäl att drifva nedsättningen så långt, att en ytterligare och varaktig minskning i deras inkomster kunde befaras.

I fall nu en nedsättning skulle verkställas genom införande af zonbiljetter, erbjuder sig gifvet en jämförelse med de ungerska, som snart ett halft år varit i bruk. Det vill dock synas, som om detta sätt för en zonindelning icke i sin närvarande form skulle mana till efterföljd. Om Sverige efter dess föredöme skulle delas upp i ett tiotal eller tjugutal rutor med lika biljettpris inom hvardera, exempelvis efter landskaps- eller länsgränser, kunde den beskyllningen lätt nog göra sig hörd, att man genom låga biljettpris ville gynna den ena orten framför den andra; och dertill kommer, att nedsättningen för de kortare afstånden blefve allt för betydande i jämförelse med de längre. Men i ett land, der hvarje jernvägsresande i medeltal endast åker $4\frac{1}{2}$ mil, är det ju framför allt trafiken på större afstånd, som må af all magt främjas och gynnas. Om deremot nedsättningen göres obetydlig i början, men fortgår efter stigande skala ju mera afstånden ökas, medför den blott ringa ändring i afgifter för kortare sträckor, men i stället en ständigt och i ofantlig grad ökad trafik på större afstånd.

Vid fastställande af zonavgifter för jernvägarnes persontrafik synes det alltså icke lämpligt att inrätta zoner med fasta områdesgränser. I stället torde zonerna böra beräknas efter afståndet från den ort, der biljett köpes, och i förhållande till resans väglängd. Antages då, att hvarje zonporto räknades lika med biljettpriset för en nymils jernvägsresa efter nu gällande taxa — således resp. 85 och 70 öre för första, 60 och 52,5 öre för andra samt 40 och 35 öre för tredje klass, synes det enklaste och till målet säkrast ledande sättet vara, att första zonen omfattar *en* nymils afstånd från afgångsorten och hvarje följande zon två nymil mer än den nästföregående (alltså den andra *tre*, den tredje *fem*, den fjerde *sju* nymil o. s. v.). Då skulle för väglängd

	till	och med	1 nymil	räknas	1 porto,
öfver	1	»	4	»	2 »
»	4	»	9	»	3 »
»	9	»	16	»	4 »
»	16	»	25	»	5 »
»	25	»	36	»	6 »
»	36	»	49	»	7 »
»	49	»	64	»	8 »
»	64	»	81	»	9 »
»	81	»	100	»	10 »
»	100	»	121	»	11 »
»	121	»	144	»	12 »

Inom gränsen för den tolfte zonen faller det största afstånd, som ännu kommer i fråga på svenska statsbanor, nemligen från Malmö till Storlien (136,6 nymil). Mellan dessa orter kunde man således resa för tolf porton, d. v. s. med persontåg för 10 kronor 20 öre i första, 7,20 i andra och 4,80 i tredje klassen, samt med blandadt tåg för resp, 8,40, 6,30 och 4,20. Då stambanenätet uppnår finska gränsen, tillkomma för resande dit från Malmö ytterligare två eller tre porton.

Vid detta beräkningssätt är dock en sak att märka. Som af ofvanstående synes, inträder nedsättning i biljettpris först då väglängden är öfver två nymil. För jemnt en eller två nymils resa inträder ingen förändring. Men om den gifna regeln skulle utan undantag tillämpas, blefve priset för kortare resa än en nymil lika som för hel nymil, och för 11—19 kilometer lika som för två hela nymil. Till undvikande af detta för lokaltrafiken menliga förhållande torde priset på biljetter, som icke gälla för längre afstånd än två nymil, äfven hädanefter böra beräknas efter samma grunder som hittills.

Vid första påseende vill det synas, som om en nedsättning i biljettprisen, så stor som här föreslagits, skulle vara alldeles orimlig och rent af ruinerande för våra statsbanor. En mycket enkel beräkning är emellertid tillräcklig att visa, det så icke blefve fallet. Det bör än en gång ihågkommas, hvad nu äfven Ungerns erfarenhet gifvit vid handen, att trafiken ökas i mån som prisen minskas, och det så väl i fråga om de resandes antal som resans medellängd. Det synes icke för vågadt att antaga, att båda dessa faktorer vid en så betydande sänkning i biljettprisen komme att fördubblas. Men äfven om tillväxten i hvardera fallet icke blefve större än hälften, skulle inkomsten af persontrafiken ökas med 3 eller 4 procent.

En stor lättnad vid reformens genomförande ligger deri, att en så

stor del af personvagnarne nu går så godt som obegagnad. Den ökade persontrafiken behöfde för den skull icke åtföljas af någon synnerlig ökning i jernvägsmateriel. Om nu i medeltal blott en femtedel af personvagnarnes utrymme är upptagen, skulle nyss antagna höjning af de resandes antal och väglängd med hälften för hvartdera blott leda dertill, att 45 procent af vagnsutrymmet toges i anspråk. Äfven om ett oerhördt tillopp af resande stundom, såsom vid jul, skulle ställa mycket stora anspråk på jernvägarnes materiel, torde dock behovet af nya vagnar komma att stanna inom långt rimligare gränser än mången väntat.

En fråga, som står i samband härmed, men hvarpå det här icke torde vara nödigt att närmare inlåta sig, är den om införande vid jernvägarne af *portomärken*, liksom vid posten. Dylika portomärken, som hölles allmänheten till handa liksom frimärken, skulle uppenbarligen lända den till stor fördel, och det tyckes, som om de vida lättare borde kunna komma till användning, sedan blott ett fåtal olika prisberäkningar komme i fråga. Emellertid torde vara lämpligast att här stanna vid ett påpekande af denna sak till vederbörandes mogna pröfning.

På grund af det nu anförda, och då hithörande ärenden falla inom området för Kongl. Maj:ts ekonomiska lagstiftningsrätt, hemställes att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla om utfärdande af föreskrifter, som afsåge införande vid persontrafiken å statens jernvägar af så kallade zonbiljetter, med samma afgifter inom resp. vagnsklasser för en zon, som enligt nu gällande taxa för en nymil, och med sådan beräkning af zonerna, från resans utgångspunkt räknadt, att första zonen omfattar en nymil och hvarje följande zon två nymil mer än den nästföregående; dock att härigenom ingen ändring sker i biljettprisen för afstånd, ej öfverstigande två nymil.

Enligt nu gällande taxa för transporter å statens jernvägar den 29 november 1889, hvilken från och med början af innevarande år å svenska statsbanorna tillämpats, erlägger hvarje resande i biljettlösen för resa med snälltåg eller persontåg:

i första klassens vagn	8,5 öre pr kilometer,
i andra » »	6 » » »
i tredje » »	4 » » »
samt för resa med blandadt tåg:	
i första klassens vagn	7 » » »
i andra » »	5,25 » » »
i tredje » »	3,5 » » »

På grund af den jernvägsstyrelsen af Kongl. Maj:t lemnade be-

fogenhet att, efter sig företeende omständigheter, bestämma afgifterna för månads-, familje- samt tur- och returbiljetter äfvensom för sådana transporter i allmänhet, hvilka, derest afvikelse från de fastställda afgifterna medgifves, kunna antagas medföra tillökning i trafik och inkomster, har styrelsen låtit inrätta biljetter till nedsatt pris, såsom tur- och returbiljetter, månadsbiljetter, familjebiljetter och rundresebiljetter. Afgiften för de förstnämnda, hvilka numera tillhandahållas icke blott såsom förut emellan alla stads- och större landsstationer å ena sidan samt närliggande mindre stationer å den andra, utan jemväl för resor från samtliga stationer vid statens jernvägar till Stockholm och från de i mellersta och södra Sverige belägna landsstationer äfven till Göteborg och Malmö, utgår med 26 procent under afgiften för tvenne enkla blandade tågs-biljetter. För beredande af större nedsättning i priset för de personer, hvilka göra tätare resor mellan två särskilda stationer, tjena månadsbiljetter, som gälla blott för viss namngifven person, och familjebiljetter, utgörande häften om 50 kuponger, gällande hvardera för en enkel resa. Den med familjebiljetten förenade nedsättningen utgör 50 procent och för månadsbiljetten ännu mer, varierande efter det antal månader, för hvilket biljett löses.

Från den förut gällande jernvägstaxan den 15 oktober 1880 skiljer sig den sedan början af detta år å statsbanorna tillämpade endast deruti, att afgiften för resa med persontåg, hvilken enligt den förra var likstald med afgiften för resa med blandadt tåg, numera utgår efter samma grunder som för resa med snälltåg. Denna förändring, hvarigenom icke åstadkommits någon allmän förhöjning af personafgifterna, lär, enligt hvad utskottet inhemtat, hafva föranledts af behovet att reglera en del vid jernvägstrafiken förut befintliga oegentligheter, exempelvis att afgifterna för de emellan Bollnäs och Östersund gående nattågen, oaktadt de med nattjensten förenade dryga kostnaderna, beräknades efter blandade tågs pris, enär dessa tåg icke ansågos kunna till snälltågskategorien hänföras, samt att likaledes afgifterna för persontågen emellan Stockholm och Bollnäs beräknades efter priset för blandade tåg, ehuru dessa tåg, hvad anginge hastighet och öfriga anordningar, närmast vore att jemföra med de från Stockholm söder och vester ut gående s. k. dagsnälltågen.

Tid efter annan hafva i de stora kulturländerna på kontinenten framkommit förslag att genom öfvergång till ett annat system för personafgifternas beräkning än det hittills tillämpade (d. v. s. att afgifterna beräknas lika per afståndsenhet) bereda en så stor nedsättning i dessa afgifter, som med hänsyn till den stegrade trafik med åtföljande ökade inkomster, som deraf borde följa, kunde anses möjlig att åstadkomma. Bland dessa förslag bör först och främst märkas införandet af ett enhetsporto eller en lika afgift för alla afstånd, dessa må nu vara längre eller kortare; men som detta förslag emellertid ingestädes blifvit ens till försök upptaget, torde detsamma här kunna förbigås. Ett annat förslag, som å särskilda tider under olika former framkommit, är införandet af s. k. zonafgifter, hvilket förslag lagts till grund för den tariff för biljettprisen, som sedan augusti månad 1889 varit införd vid de ungerska statsbanorna och under den korta tid detsamma derstädes tillämpats synes hafva lemnat ett särdeles godt resultat. Då, enligt hvad af motionen framgår, det varit närmast detta förhållande, som hos motionären framkallat tanken derpå, huruvida icke äfven hos oss ett dylikt system skulle kunna med fördel användas, torde det ej vara ur vägen att här lemna en kort redogörelse för det ungerska zonsystemet.

Hufvuddragen i detsamma äro följande: För hvarje resa från en station till närmaste station gäller ett och samma pris, och till den derpå närmast följande också ett, något högre pris, dessa stationer må nu ligga på längre eller kortare afstånd från den station, hvarifrån resan börjas. Dessa äro de två zonerna för lokaltrafiken. För resor derutöfver försäljas biljetter till 14 zoner, med ett mellanrum för de 11 första af 15 kilometer mellan hvardera och för den 12:e och 13:e af 25 kilometer. Den 14:e omfattar alla afstånd bortom den 13:e, d. v. s. utöfver 225 kilometer.

Till pris för 226 kilometer kunna alltså äfven de längsta resor å ungerska statsbanorna företagas, allenast med det förbehåll att, om färden utsträcker på andra sidan om Budapest, särskild afgift debiteras för resan till och särskild för resan från hufvudstaden.

Biljettprisen för de olika zonerna ställa sig sålunda: För resor till närmaste station utgå afgifterna med 30 kreuzer i 1:a, 15 i 2:a och 10 i 3:e klass, till närmast derpå följande station med ungefär halfannan gång dessa belopp, eller resp. 40, 22 och 15 kreuzer. För resor till station bortom den andra, men inom 25 kilometer från utgångsstationen, utgå afgifterna å person- och blandade tåg med resp. 50, 40 och 25 kreuzer och å snälltåg med 20 proc. högre belopp, d. v. s.

resp. 60, 50 och 30 kreuzer. För de följande 11 zonerna eller t. o. m. den 12:e utgår afgiften med jemua multiplar af dessa belopp; för den 12:e zonen således med 12 gånger mer än för den första zonen. Mellan den 12:e och 13:e samt den 13:e och 14:e zonen är skillnaden i 1:a och i 3:e klass dubbelt så stor, men i 2:a klass för snälltåg alldeles och för persontåg nära lika stor som mellan de föregående zonerna. I följd häraf utgår afgiften för äfven den längsta resa å ungerska statsbanorna, omkring 700 kilometer, i 1:a klass med 8, i 2:a med 5.8 och i 3:e med 4 gulden; å snälltåg 20 proc. mer eller resp. 9.60, 7 och 4.80 gulden, — allt enligt följande:

Tariff för personavgifterna å ungerska statsbanorna.

	Skillnad mellan zonerna.	Med snälltåg.			Med person- och blandadt tåg.		
		I kl.	II kl.	III kl.	I kl.	II kl.	III kl.
		Kilom.	Kreuzer.	Kreuzer.	Kreuzer.	Kreuzer.	Kreuzer.
Första stationen.....	15	—	—	—	30	15	15
Andra stationen.....	15	—	—	—	40	22	15
1 zonen 1—25 km.	15	60	50	30	50	40	25
2 > 26—40 >	15	120	100	60	100	80	50
3 > 41—55 >	15	180	150	90	150	120	75
4 > 56—70 >	15	240	200	120	200	160	100
5 > 71—85 >	15	300	250	150	250	200	125
6 > 86—100 >	15	360	300	180	300	240	150
7 > 101—115 >	15	420	350	210	350	280	175
8 > 116—130 >	15	480	400	240	400	320	200
9 > 131—145 >	15	540	450	270	450	360	225
10 > 146—160 >	15	600	500	300	500	400	250
11 > 161—175 >	15	660	550	330	550	440	275
12 > 176—200 >	15	720	600	360	600	480	300
13 > 201—225 >	25	840	650	420	700	530	350
14 > 226 km. och deröfver	25	960	700	480	800	580	400

Härvid är dock att märka, *dels* att den hittills vanliga frivigten för resgods numera blifvit borttagen, *dels ock* att den hos oss med tur- och returbiljetter samt månadsbiljetter förenade prisnedsättningen ej i Ungern förekommer.

Af förestående redogörelse för den ungerska zontariffen framgår bland annat, att de upplysningar angående beskaffenheten af samma tariff, som i motionen meddelas, ej äro fullt riktiga. Motionären uppgifver nemligen en indelning af landet i nio s. k. zoner eller områden med likformigt porto inom hvardera, så att man inom en dylik zon kunde för samma pris resa från dess ena ända till den andra. Någon sådan indelning innebär emellertid den ungerska zontaxan icke. Tvärt om företer den samma grundtanke, som motionärens förslag, eller att zonerna beräknas efter afståndet från den ort, der biljett köpes, och i förhållande till resans väglängd.

Enligt motionärens förslag skulle afståndet mellan zonerna komma att jemnt stiga på det sätt, att hvarje ny zon alltid blefve 20 kilometer vidsträcktare än den näst föregående, så att den 12:e och sista zonen komme att omfatta de stationer, som låge på ett afstånd af från och med 1,211 till och med 1,440 kilometer från utgångspunkten. Som emellertid den 1:a zonen omfattar allenast 10 kilometer och såsom porto för denna bibehållits de nuvarande afgifterna samt vid sådant förhållande med tillämpning af motionärens förslag priset för kortare resa än 20 kilometer skulle blifva dyrare än förut, har motionären, för undvikande af en sådan oegentlighet, föreslagit bibehållande af de nuvarande personafgifterna för kortare afstånd än 20 kilometer.

För lättare jembörelse med den här ofvan meddelade ungerska zontariffen, har utskottet återgifvit motionärens förslag i nedanstående tabell:

		Med snälltåg			Med blandade tåg.		
		I.	II.	III.	I.	II.	III.
		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1 zonen	1— 10 kilometer	0,85	0,60	0,40	0,70	0,55	0,35
2 "	11— 40 "	1,70	1,20	0,80	1,40	1,05	0,70
3 "	41— 90 "	2,55	1,80	1,20	2,10	1,60	1,05
4 "	91— 160 "	3,40	2,40	1,60	2,80	2,10	1,40
5 "	161— 250 "	4,25	3,00	2,00	3,50	2,65	1,75
6 "	251— 360 "	5,10	3,60	2,40	4,20	3,15	2,10
7 "	361— 490 "	5,95	4,20	2,80	4,90	3,70	2,45
8 "	491— 640 "	6,80	4,80	3,20	5,60	4,20	2,80
9 "	641— 810 "	7,65	5,40	3,60	6,30	4,75	3,15
10 "	811—1000 "	8,50	6,00	4,00	7,00	5,25	3,50
11 "	1001—1210 "	9,35	6,60	4,40	7,70	5,80	3,85
12 "	1211—1440 "	10,20	7,20	4,80	8,40	6,30	4,20

Skiljaktigheten emellan de nuvarande afgifterna å svenska statsbanorna, å de ungerska jernvägarne och enligt motionärens förslag torde åskådligast framgå af den grafiska tabell, hvilken åtföljer detta betänkande.

Den grundtanke, som föresväfvat motionären vid affattandet af föreliggande förslag, eller att på samma gång bereda vårt lands invånare en väsentlig nedsättning i befordringsafgifterna på statens jernbanor och tillika genom den stegrade trafik, som han förutsätter häraf skola blifva en följd, åstadkomma en ökning i inkomsterna af personbefordringen, synes utskottet vara värd allt erkännande; men en så genomgripande förändring, som den motionärens förslag afser, måste naturligtvis föregås af en grundlig utredning af alla de förhållanden af ena eller andra slaget, som på frågan inverka. Då emellertid en dylik utredning ej kunnat åstadkommas med de krafter och den tid, hvaröfver utskottet förfogat, måste utskottet afstå från försöket att ingå i en grundligare pröfning af den matematiska kalkyl och de statistiska beräkningar, hvarpå motionären grundat sitt förslag, och inskränka sig till att söka något framhålla de synpunkter af mera praktisk art, hvilka utskottet anser vara af vigt vid bedömandet af frågan.

Zonsystemets fördelar skulle, enligt motionärens förmenande, ligga *dels* i den nedsättning i biljettpriset vid jernvägsresor, som derigenom skulle beredas allmänheten och det för densamma deraf föranledda tillfället att företaga längre och tätare resor, än som med tillämpning af de nu gällande personafgifterna hittills varit möjligt, *dels* i enkelheten hos ett system, som inskränkte antalet olika biljettsorter samt möjliggjorde tillhandahållandet af biljetter för resor mellan alla stationer, *dels slutligen* deruti, att den ökade trafik, som gifvetvis blefve en följd af zontariffens införande, skulle i väsentlig mån bidra till ett bättre tillgodogörande af det i jernvägstågen befintliga vagnsutrymme.

Hvad motionären sålunda framhållit må visserligen vara sant; men härvid bör dock å andra sidan bemärkas, att den af motionären åsyftade nedsättning i jernvägspriset för personbefordringen ingalunda betingar behovet att öfvergå till zonsystemet, utan att detta mål likaväl torde kunna vinnas utan införande af nämnda system, allenast man är öfvertygad om behöfligheten af en nedsättning i tarifferna; att, beträffande enkelheten i systemet, genom att hos oss begagnas så kallade blankobiljetter för färd emellan stationer med mindre trafik sins emellan, enahanda fördelar redan från början förefunnits vid statsbanornas stationer och på senare tider utsträckts äfven till ett stort antal enskilda

jernvägar, vid hvilket förhållande i detta afseende en öfvergång till zonsystemet icke kan anses behöflig, samt att, hvad slutligen angår det bättre användandet af vagnsutrymmet, som af zonsystemets införande skulle blifva en följd, det torde böra tagas i betraktande ej mindre, att under alla förhållanden ett betydligt antal personvagnar måste sändas tomma, för att användas vid marknader och andra större folksamlingar samt för reparation i verkstäderna, än ock att under vissa tider af året trafiken går i en viss riktning, med påföljd, att vagnarna då måste i den motsatta gå nästan tomma. Förgätas får ej heller, att om vagnarna redan från respektive utgångsstationer voro alldeles fullsatta, resande från mellanstationerna ej skulle kunna upptagas utan tillsättande af vagnar vid desse, hvarigenom åter tågen, helt visst till den resande allmänhetens stora missbelåtenhet, skulle blifva mer eller mindre uppehållna. Särskildt i vårt land, der uppvärmning af tågen måste ega rum omkring åtta månader af året, fördras tillika, att utrymme i tågen förefinnes för upptagande af tillfällig större trafik, utan att påstigande resande må behöfva inrymmas uti vid mellanstationerna tillkopplade kalla vagnar.

Af hvad sålunda blifvit anmärkt torde framgå, att de fördelar, motionären förestält sig skola blifva en följd af en tillämpning af det förslag till zonsystem, som af honom framlagts, ej kunna tillmätas hela den betydelse, han ansett desamma innebära. Men härtill kommer ytterligare, att ett genomförande af motionärens förslag otvifvelaktigt skulle föranleda en högst väsentlig kostnad för åstadkommande af erforderlig kontroll. Till undvikande af, att exempelvis en resande, hvilken köpt jernvägsbiljett till en viss zon, men ej ämnar begagnas densamma för resa å hela den väglängd, hvartill den gäller, skulle kunna öfverlåta sin biljett till annan person, för att af denne användas för resa å den återstående vägsträckan, hvartill biljetten är gällande, skulle nemligen blifva nödvändigt, att biljetterna affordrades de resande ej såsom hittills af konduktören, utan först vid utgåendet från stationen — en anordning åter, hvilken skulle betinga nödvändigheten af samtliga stationernas inhägnande.

Enär dessutom, på sätt här ofvan blifvit påvisadt, under alla förhållanden en viss procent af tillgängliga vagnsplatser alltid måste förblifva obesatta, skulle, derest en så väsentligt stegrad persontrafik inträdde, som ett genomförande af zonsystemet, enligt motionärens förslag, borde åstadkomma, med nödvändighet krävas anskaffandet af ett betydligt ökad antal personvagnar med en deremot svarande förstärkning af antalet lokomotiv.

Då, såsom förut antydts, utskottet sjelf ej kunnat med ledning af motionärens förslag bilda sig en föreställning om det ungefärliga resultat i ekonomiskt afseende, som en tillämpning af samma förslag skulle medföra, har utskottet sökt att hos kongl. jernvägsstyrelsen vinna någon utredning i detta hänseende; och har styrelsen med anledning häraf meddelat den upplysning, att, med tillämpning af de afgifter för persontrafiken, motionären föreslagit, inkomsten för den snälltågstrafik, som år 1888 med då gällande taxa inbragte 3,093,905 kr. 55 öre, skulle hafva utgjort endast 805,383 kronor 93 öre.

Enär i motionen framhållits, att antalet resande å de ungerska jernvägarne under de fyra månaderna augusti—november 1889, derunder zonsystemet i detta land tillämpats, jemförda med samma tid året förut, stigit från 1,600,000 till 4,300,000, synes det förhållande, att en sådan stegring i persontrafiken — utgörande 266 procent — motsvarats af en ökad inkomst af endast cirka 20 procent, eller från 3,100,000 till 3,700,000 gulden, vara ganska anmärkningsvärdt och ingalunda tala obetingadt till fördel för det nya systemet, i synnerhet som tillförlitlig utredning ännu saknas om de stegrade utgifter, som utan allt tvifvel måste hafva föranledts af en i så hög grad ökad trafik. Härtill kommer slutligen, att det ännu torde vara för tidigt att afgöra, huru vida den starka tillströmningen af resande å de ungerska jernbanorna efter zontariffens införande varit af mera tillfällig natur, eller om en så stark trafik äfven för framtiden må kunna påräknas. Men visshet i detta hänseende anser utskottet dock för bedömande af zontariffens ekonomiska värde vara af allra högsta vikt.

Utskottet, som delar motionärens uppfattning om önskvärdheten deraf, att genom nedsatta personafgifter, särskildt för resor på längre afstånd, samfärdseln mellan befolkningen i de olika delarna af vårt land skulle kunna underlättas, anser emellertid klokheten bjuda ett afvaktande af de resultat, som en vidsträcktare tillämpning utomlands af nedsatta personafgifter, vare sig genom zontariffer eller på annat sätt, i en snar framtid torde gifva vid handen.

På grund häraf och under åberopande af hvad utskottet i öfrigt anfört, får utskottet hemställa,

att förevarande motion icke må till någon kam-
marens åtgärd föranleda.

Stockholm den 31 mars 1890.

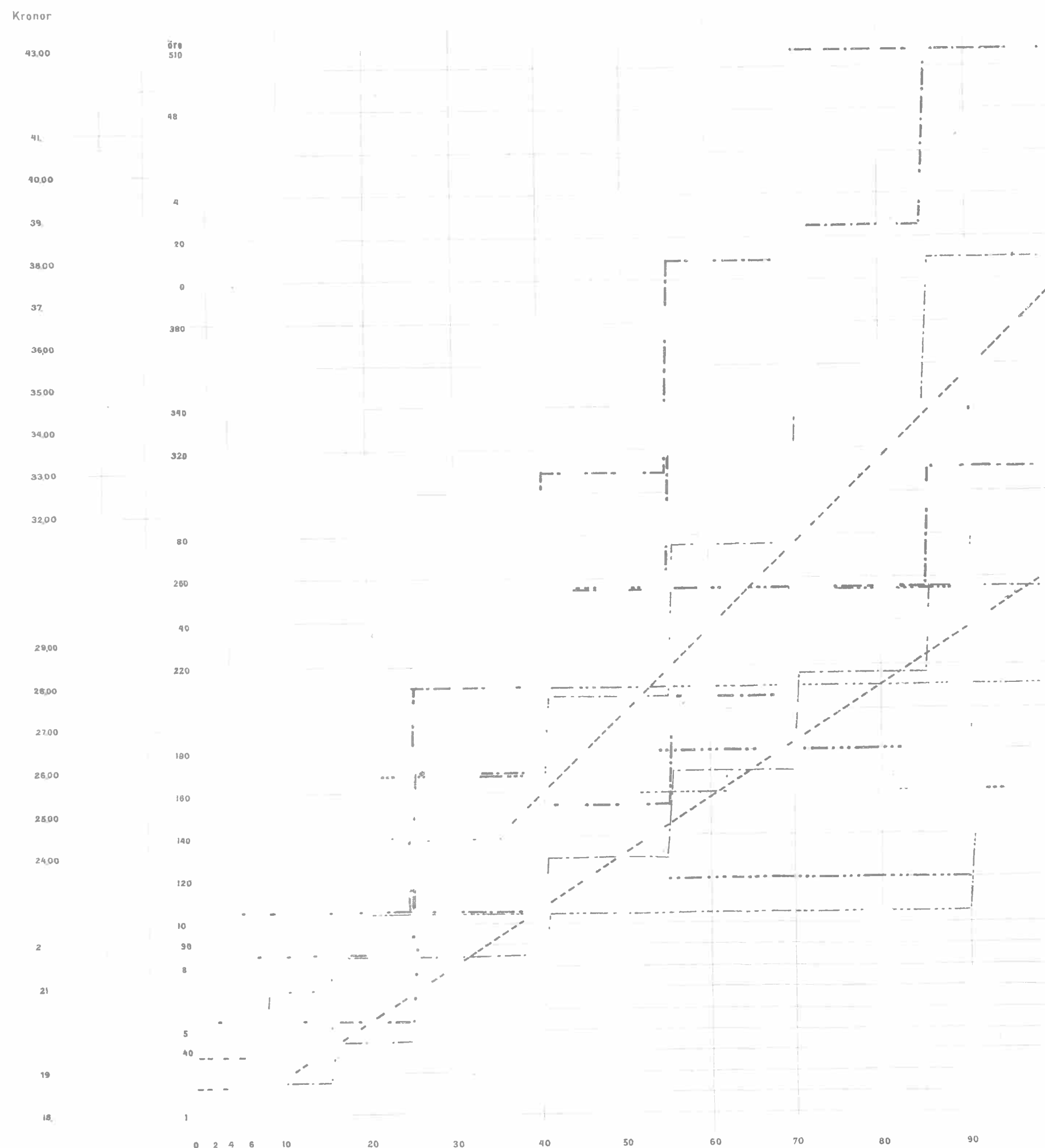
På utskottets vägnar:

G. THESTRUP.

Herr *A. Waldenström* har begärt få antecknadt, att han såsom ledamot af Riksdagens särskilda utskott varit förhindrad att deltaga i behandlingen af förestående ärende.

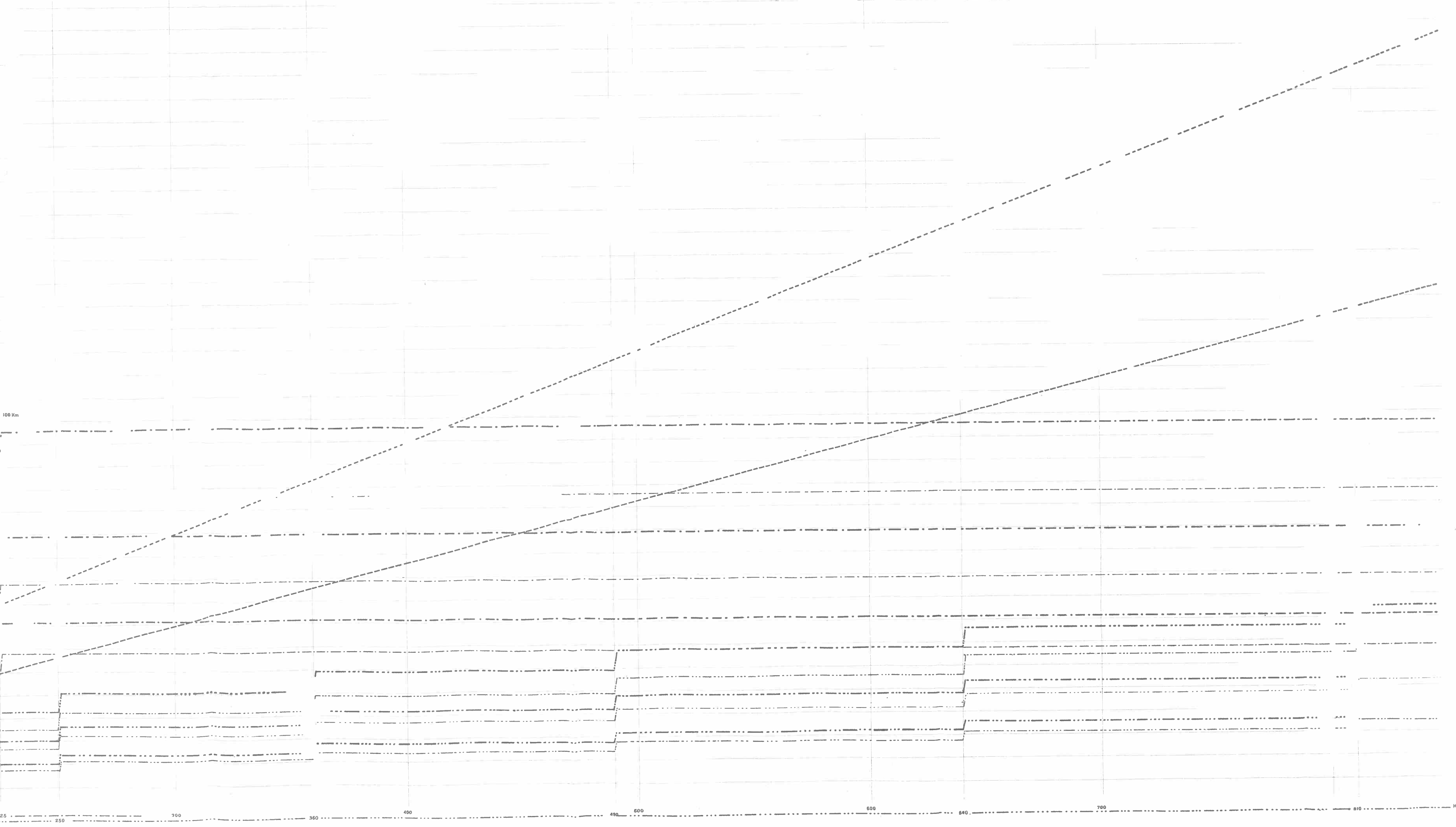
Grafisk Framställning

af nu gällande biljettpris å Sveriges Statsbanor, å Ungeriska Statsbanorna samt enligt Herr F. Johanssons i Noraskog förslag.



Förläringar.

—————	NU gällande afgift för enkel biljett till snälltåg i resp. 1, 2, 3 klass å Svenska Statsbanorna.
—————	" " " " " " " " blandade tåg " " " " " " " "
- - - - -	" " " " " " tur- och returbiljett (halfveiad) " " " " " " " "
- · - · -	" " " " " " enkel biljett till snälltåg i resp. 1, 2, 3 klass å Ungeriska Statsbanorna.
- · - · -	" " " " " " " " person- och bland. tåg " " " " " " " "
· · · · ·	Afgift för enkel biljett till snälltåg i resp. 1, 2, 3 klass enligt Herr F. Johanssons i Noraskog förslag.
· · · · ·	" " " " " " " " blandade tåg " " " " " " " " " "



Obs! För afstånden 1—20 km. skulle, enligt Herr Johanssons förslag, de nuvarande afgifterna fortfarande tillämpas.
 För afstånd 25—200 km. äro afgifterna för 1 klass blandade tåg lika med afgifterna för 2 klass snälltåg.