

N:o 123.

Af herr **J. Johansson** i Noraskog, *om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning i fråga om införande af zontariff vid statens jernvägar.*

I en vid nästlidne riksdag afgifven motion (n:r 143), hvilken sedermera blef i sin helhet intagen i Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:r 7 (n:o 23 i 8:e samlingen), tillät jag mig hemställa, 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 respektive 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 omfattade en nymil och hvarje följande zon två nymil mer än den nästföregående; dock att härigenom ingen ändring skedde i biljettprisen för afstånd, ej öfverstigande två nymil.

Det tredje tillfälliga utskottet, som visserligen förklarade sig dela min uppfattning om önskvärdheten deraf att, genom nedsatta personavgifter, särskildt för resor på längre afstånd, samfärdseln mellan befolkningen i de olika delarne af vårt land skulle kunna underlättas, ansåg emellertid klokheten bjuda ett afvaktande af de resultat, som en vidsträcktare tillämpning utomlands af nedsatta personavgifter, vare sig genom zontariffer eller på annat sätt, i en snar framtid borde gifva vid handen, och hemstälde dels på grund häraf och dels under åberopande af hvad utskottet i öfrigt anfört i frågan, att motionen icke måtte föranleda till någon åtgärd. Af en ren tillfällighet frånvarande i det ögonblick, då denna utskottets hemställan föredrogs i Andra Kammaren, hade min ofrivilliga tystnad måhända till följd, att kammaren, utan det ringaste meningsutbyte, biföll samma hemställan.

Dermed lærer dock en fråga af den art och beskaffenhet som ifrågavarande ingalunda få betraktas såsom fallen. Snarare har det förefallit mig, som denna fråga, framför många andra, i rikt mått ådragit sig den större allmänhetens uppmärksamhet. Nästan hvar och en reser ju på jernväg i våra dagar; och hvarenda jernvägsresande har rikligt tillfälle att anställa betraktelser öfver de förmåner, som skulle beredas honom, om zonsystemets tillämpning kunde träda i stället för den nu gällande, icke så litet föråldrade ordningen.

Då emellertid fjorårets tillfälliga utskott ansåg klokheten företrädesvis bjuda att afvakta de resultat, som en vidsträcktare tillämpning *utomlands* af nedsatta personavgifter kunde gifva vid handen, må det tillåtas att i främsta rummet åberopa den erfarenhet och de uppgifter, som varit synliga om den ungerska zontariffens verkningar under det första året af dess tillämpning, och detta så mycket hellre, som just detta ungerska system varit den närmaste anledningen till frågans väckande vid förra riksdagen. Den ungerska zontariffen har nemligen lagt i dagen resultat så glänsande, att de måste öfverraska till och med systemets varmaste anhängare. Antalet resande har ökat från 5,187,227 under nästföregående år till 13,060,751 eller med 150 procent, under det att inkomsterna på denna persontrafik, oaktadt den betydliga prisnedsättningen, ökat med 22,4 procent, hvilket gynsamma resultat lærer skola gifva de ungerska myndigheterna anledning att företaga ytterligare lindringar. Tillväxten har pågått tillräckligt länge och för öfrigt visat sig vara i ett oafbrutet stigande, så att densamma kan anses konstant, och alla tviflares olycksprofetior ha kommit på skam.

Detta gynsamma förhållande har föranledt, att äfven i Tyskland för närvarande pågår en ifrig agitation för införande af zontariff. Denna agitation har utgått från åtskilliga föreningar för jernvägsreformer i Berlin, Hamburg m. fl. orter, och till dessa hafva jemväl andra föreningar slutit sig, hvilka tillsammans bragt till stånd en masspetition med 44,500 underskrifter till ministern för jernvägarne, med anhållan att han måtte taga initiativet till införande af zontariff i Tyskland och dermed lemna ett viktigt bidrag till de sociala reformerna.

De skäl, som för ett sådant införande andragas i berörda petition, torde förtjena att i korthet återgifvas. De kunna vara tillämpliga äfven för våra förhållanden och med den benägenhet, som alltmer gjort sig gällande i vårt land, att låna allting från Tyskland, lærer en redogörelse för dessa skäl i den föreliggande frågan icke böra saknas.

I den nämnda petitionen påpekas sålunda, att de resande kunna

indelas i affärsresande och lustresande, af hvilka de förstnämnda måste anses främja i hög grad en nations näringslif. I en del af landet finnes godt om åkerbruks- och industriprodukter, som saknas i en annan del, och tvärt om. Ett ständigt byte borde därför kunna ega rum. Men med nu rådande persontariff inskränka sig vanligen resorna till en sträcka af 50 till 100 kilometer — hos oss inskränka de sig till omkring halfva denna väglängd — under det att resor på 100 till 500 kilometer, således färder från Tysklands norra till dess södra del och från dess östra till dess vestra, i följd af de höga prisen högst sällan förekomma. Arbetare utan sysselsättning kunna väl på afstånd skymta tillfällena till passande förvärf, men kunna icke skaffa sig erforderliga penningar till resan och försjunka därför lätt till tiggeri.

Petionärerna framhålla vidare, att resor för nöje och vederqvickelse, hvilkas värde allt mer uppskattas, kunna för närvarande icke i större utsträckning komma i fråga för andra än förmögna personer. Stora skaror af menniskor, hvilka ytterst väl kunde behöfva denna vederqvickelse och som dessutom skulle hafva mycket nöje och nytta af allt det nya de finge se på naturens, konstens och vetenskapens områden, hafva under hela sitt lif icke råd att företaga en resa från Berlin till Rehn eller från Hamburg till Schwarzwald o. s. v., eller, för att göra en tillämpning häraf på svenska förhållanden, de hafva icke råd att resa från Stockholm till någon af de storartade och majestätiska Norrlands-elfvarne, eller från Göteborg till våra natursköna bergslagstrakter, eller tvärtom.

Det må vara tillräckligt med dessa utdrag ur den ifrågavarande petitionen. Hvad resultat den må kunna vinna är naturligtvis omöjligt att förutsäga. Men så mycket torde vara säkert, att denna fråga, en gång stäld på dagordningen, förr eller senare skall tillkämpa sig en tillfredsställande lösning. Så lär nog blifva förhållandet äfven hos oss. Den svenska jernvägsstyrelsen skall säkert icke underlåta att, mot ett införande på statens jernvägar af en zontariff, grundad på en afsevärd nedsättning i de nu gällande biljettprisen, framställa alla de betänkligheter och svårigheter, som möjligen kunna uppletas. Denna styrelse vill jemväl naturligtvis i det längsta afvakta de resultat, som främmande länders tillämpning af zontariffer kan medföra, för att nu icke tala om resultatet af den jernvägskongress, hvilken nästa år skulle sammanträda i Petersburg. Men det skulle kunna hända, att ett alltför långt dröjsmål med ett allvarligt öfvervägande af den viktiga frågan kunde hafva till följd att jernvägsstyrelsen, i stället för att vara ledare i en så pass stor och viktig angelägenhet, blifver nödsakad att

foga sig efter mer eller mindre efterföljansvärda exempel från — våra enskilda jernvägar.

Sedan frågan om införande af en zontariff för persontrafiken å statens jernvägar vid nästlidne riksdag bragtes på tal, har nemligen inom vårt eget land ett försök blifvit gjordt med zonsystemets tillämpning, och ehuru uppgifter endast föreligga för den korta tid af några månader, som det varit i bruk, visar sig resultatet äfven här ganska tillfredsställande. Uddevalla—Venersborg—Herrljunga-banan har blifvit indelad i zoner om 12 kilometer hvardera, och för hvarje zon erlægges en afgift af 25 öre i tredje och 50 öre i andra klassen. Någon första klass finnes icke. De resandes antal har ökats med nära hälften, medan ökningen i inkomster har visat sig tillräcklig att täcka den tillökning i utgifter, som möjligen kunnat uppstå.

Äfven vid en annan af våra enskilda jernvägar har frågan om införande af zontariff blifvit bragt på tal, och jag har varit i tillfälle att taga kännedom om särdeles intressanta jemförelseuträkningar, som för ändamålet blifvit verkställda; men då frågan vid denna jernväg endast kan sägas vara i sitt första stadium, bjuder grannlagenheten att för närvarande icke närmare inlåta sig på densamma.

I fråga om zonsystemets tillämpning i vårt land synes emellertid en principiell meningsolikhet af stor betydelse vara på väg att utveckla sig mellan dess anhängare. För omkring ett år sedan utgafs af lektor A. Söderblom i Göteborg en särdeles innehållsrik broschyr om *biljettpris och persontrafik*, hvars grundtanke kan uttryckas med de få orden: ju lägre biljettpris, desto större persontrafik. I denna broschyr framhölls, att nedsatta biljettpris visserligen medföra en stor ökning i de resandes antal, men å andra sidan äfven en beaktansvärd minskning i resornas medellängd. Deras antal, som endast ha råd att resa korta sträckor, ökas i följd af en prisnedsättning hastigare än deras antal, som få råd att resa längre väg.

Denna intressanta företeelse finner lätt sin förklaring derur, att föreliggande uppgifter om nedsatta biljettpris uteslutande afse sådana nedsättningar, som verkat likformigt utefter jernvägarnes hela längd, såsom fallet skulle vara, om t. ex. här i Sverige biljettpriset pr kilometer nedsattes med en tredjedel eller fjerdedel. Förhållandet skulle gifvetvis blifva ett annat, om nedsättningen icke gjordes likformig,

utan småningom tilltog i mån af resornas ökade längd. Den nyss anförda uppgiften visar på ett slående sätt, att med en likformig nedsättning ett af hufvudändamålen med en zontariff alldeles förfelas, nemligen gynnandet af *längre* jernvägsresor. Och dock har detta ändamål uppnående med all rätt framhållits såsom den utan gensägelse mest betydande af de förmåner, som skulle följa med zonsystemets införande.

Från jernvägsmännens kretsar har dessutom framhållits, att om nedsättningen skall afse vägsträckor af ungefär samma längd, så kunde den ju lika gerna ske genom att sänka priset pr kilometer som genom att införa zontariff. Hvarför icke så godt sänka afgiften till 2 eller 2½ öre pr kilometer i tredje och 4 eller 5 öre i andra klassen, i stället för respektive 25 eller 50 öre för hvar tolfta kilometer, såsom för Uddevalla-banan? I sådant fall, menar man, blefve nedsättningen jemnare fördelad, och allmänhetens vinst lika stor. Rigtigheten af denna tankegång torde vara svår att bestrida.

Å andra sidan har den oändliga sociala betydelsen af de *långa* resornas största möjliga underlättande framhållits icke allenast i den vid fjorårets riksdag i ämnet framlagda motionen, utan äfven — och i ännu högre grad — i det ypperliga och varmhjertade föredrag, hvori filosofie kandidaten E. Svensén den 27 sistlidne mars inför national-ekonomiska föreningen i Stockholm utvecklade samma grundidéer. (Se bilagan n:r 1.) Det är visserligen godt och väl, om det göres lättare att resa t. ex. från Stockholm till Upsala eller Södertelje. Men det är af en helt annan, långt mera ingripande vigt för hela vårt sociala och ekonomiska lif, om det göres lättare att resa från Stockholm till Göteborg, Malmö eller Storlien. Nu ställer det sig emellertid så, att det förra ändamålet vinnes genom en likformig prisnedsättning pr kilometer, hvaremot det senare ändamålet icke derigenom i afsevärd grad främjas. Skall åter detta senare syfte uppnås, då måste man *antingen* införa en betydande rabatt pr kilometer vid längre jernvägsresor, *eller ock* införa en zontariff med zoner af likformigt och ständigt tilltagande bredd. I sådant fall finge man likväl, för att nå det högre ändamålet, bortse från det lägre, då det med en zontariff af detta slag blefve svårt att tillgodose anspråken på billigare resor på korta afstånd.

Den må hända viktigaste anmärkningen, som blifvit framställd mot den i förliedet års motion framlagda zontariffen, gäller de föreslagna zonernas bredd och den radikala nedsättning i biljettprisen, som deraf naturligtvis skulle blifva en följd. Denna anmärkning åter är beroende derpå, att zonerna beräknades i *nymil* på det sätt, att första zonen omfattade en nymils afstånd från afgångsorten och hvarje följande zon

två nymil mer än den nästföregående o. s. v. Beräknas deremot zonerna i kilometer, men efter samma grunder som förut, dock med frånräknande af den första kilometern, skulle den första zonen, från utgångspunkten räknadt, omfatta *tre* kilometer, den andra *fem*, den tredje *sju* kilometer o. s. v., eller så, att hvarje zon är två kilometer bredare än den nästföregående. Härigenom blir visserligen zonernas antal betydligt ökad, men nedsättningen i biljettprisen för de längre afstånden ingalunda så stor som i det förra förslaget.

Grundtanken i den zontariff, som jag alltså vill förordna till antagande, kan äfven uttryckas på det sätt, att *priset för en jernvägsbiljett räknas efter kvadratrotten af väglängden i kilometer, med bortkastande af bråk*. Antalet zoner mellan t. ex. Stockholm och Göteborg erhålles sålunda, att kvadratrotten sökes till talet 458, enär afståndet mellan dessa punkter är 458 kilometer. Denna rot är ≈ 21 och ett bråk, som ej beräknas, alltså 21 zoner. Vid praktisk tillämpning behöfver blott efterses, mellan hvilka jemna kvadrater ($441 = 21 \times 21$, och $484 = 22 \times 22$) talet 458 faller. På samma sätt finnes Nässjö i 18:de zonen från Stockholm (afstånd 350 kilometer, eller mellan 18:de = 324 och 19:de = 361); och Malmö i 24:de zonen (afstånd 618 kilometer, alltså mellan 24:de = 576 och 25:te = 625).

Afgiften för hvarje zon synes mig kunna lämpligen antagas till 25 öre i tredje, 50 öre i andra och 75 öre i första klass. Lägre afgifter för blandade tåg eller olika afgifter för olika slags tåg torde åtminstone till en början icke böra föreslås.

Enligt detta förslag skulle zonerna indelas sålunda:

Nummer.	Gränser i kilometer.	Bredd i kilometer.
1	1—3	3
2	4—8	5
3	9—15	7
4	16—24	9
5	25—35	11
6	36—48	13
7	49—63	15
8	64—80	17
9	81—99	19
10	100—120	21
11	121—143	23
12	144—168	25

Nummer.	Gränser i kilometer.	Bredd i kilometer.
13	169—195	27
14	196—224	29
15	225—255	31
16	256—288	33
17	289—323	35
18	324—360	37
19	361—399	39
20	400—440	41
21	441—483	43
22	484—528	45
23	529—575	47
24	576—624	49 o. s. v.

Biljettpriset från *Stockholm* till *Katrineholm* (134 kilometer = 11 zoner) skulle således blifva respektive 2,75, 5,50 och 8,25 kronor. Till *Linköping* (229 kilometer = 15 zoner) respektive 3,75, 7,50 och 11,25 kronor. Till *Nässjö* (350 kilometer = 18 zoner) respektive 4,50, 9,00 och 13,50 kronor. Till *Göteborg* (458 kilometer = 21 zoner) respektive 5,25, 10,50 och 15,75 kronor. Till *Malmö* (618 kilometer = 24 zoner) respektive 6, 12 och 18 kronor o. s. v.

För öfrigt hänvisas till den jämförelsetabell mellan biljettprisen för närvarande och enligt föregående zontariff, som en jernvägstjensteman uträknat och välvilligt ställt till mitt förfogande, hvilken tabell här följer såsom bilaga (n:o 2).

För öfrigt torde böra erinras, att de gamla biljettprisen må fortfarande gälla för de kortare resor, der tillämpning af zonsystemet skulle lända till resans fördyrande samt att samma bestämmelse äfven bör gälla om returbiljetter.

Gränserna för lokaltrafik och zontrafik skulle alltså blifva följande: de gamla prisen gälla för resor med *snälltåg* t. o. m. 30 kilometer i 3:dje, 57 kilometer i 2:dra och 70 kilometer i 1:sta klass; med *blandade* tåg t. o. m. 41 kilometer i 3:dje, 75 kilometer i 2:dra och 95 kilometer i 1:sta klass; med *returbiljett* t. o. m. 75 kilometer i 3:dje, 150 kilometer i 2:dra och 185 kilometer i 1:sta klass.

Några öres fördyring lär ej kunna undgås på korta sträckor vid sjelfva öfvergångarne, såsom för resor å 81—84 kilometer med 2:dra och 100—106 kilometer med 1:sta klass snälltåg.

Till jämförelse med föregående må nämnas, att resornas medel-

längd 1888 utgjorde med *snälltåg* 101 kilometer i 3:dje, 185 kilometer i 2:dra och 339 kilometer i 1:sta klass, samt med *blandade* tåg (utom retur) 44 kilometer i 3:dje, 67 kilometer i 2:dra och 87 kilometer i 1:sta klass.

Till jämförelse med Uddevalla-tariffen — om den antages tillämpad på statens banor — må nämnas, att dess afgifter skulle ställa sig *billigare* än efter mitt förslag vid resor å högst 96 eller 100—108 kilometer; *lika dyra* vid resor å 97—99 eller 109—132 kilometer, och *dyrare* vid resor å minst 133 kilometer. Nedsättningen och risken för statsverket blefve sålunda efter min tariff *mindre* å korta sträckor, der många resa, men *större* å långa sträckor, der blott få resa.

Enligt nu gällande taxa för transporter å statens jernvägar den 29 november 1889, 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 befohgenhet 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 rundresbiljetter. 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 25 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.

Utom dessa lindringar i gällande biljettpris har jernvägsstyrelsen från och med innevarande år äfven medgifvit direkt försäljning af tur- och returbiljetter mellan *alla statsbanestationer* till ett pris af en och en half gång priset för enkla blandade tågs-biljetter och med giltighetstid af fyra dagar för väglängd t. o. m. 100 kilometer samt för afstånd derutöfver en dag för hvarje påbörjad 100-tal kilometer, så att t. ex. 300 kilometer gäller 6 dagar, 301 kilometer 7 dagar o. s. v.; gällande dessa biljetter till alla tåg utom de s. k. kurirtågen.

Till all dessa undantag från de bestämda grundprisen för enkel personbiljett kunna derjemte räknas alla de talrika tillfällen, då på derom gjorda framställningar särskilda prisnedsättningar beviljas för deltagare i större möten, hvilka i synnerhet under sommartiden hållas på olika platser än för det ena och än för det andra ändamålet. Man har aldrig sett eller hört uppgifvas, att dylika undantagsåtgärder varit förenade med särskilda eller betydande olägenheter eller kostnader för åstadkommande af erforderlig kontroll. Men då en enskild motionär framställer förslag om en så pass betydande nedsättning i de gällande biljettprisen för statens persontrafik, att snart sagdt alla här ofvan uppräknade undantagsavgifter och bestämmelser borde och kunde göras öfverflödiga, då är man genast färdig att såsom ett af de viktigaste hindren deremot framhålla, att ett genomförande af samma förslag otvifvelaktigt skulle föranleda högst väsentliga kontrollkostnader, hvarpå man, såsom ett exempel, framdrager en sådan anordning i fråga om biljetternas affordrande m. m., »hvilken skulle betinga nödvändigheten af samtliga stationernas inhägnande». Så vidt jag kan förstå, borde en dylik anordning lika väl hafva kunnat ifrågasättas för kontrollen angående såväl retur- som rundresebiljetternas behöriga användande och giltighet; men lyckligtvis har åtminstone denna kontroll icke visat sig medföra oöfvervinneliga svårigheter, då jernvägsstyrelsen så nyligen, som i nästlidne månad, kunnat medgifva en så väsentlig utsträckning af det redan förut, fastän i mindre skala, tillämpade returbiljettsystemet.

Emellertid torde alla de sålunda framställda olika metoderna för

att åvägabringa nedsatta afgifter vid persontrafiken å statens jernvägar vara af beskaffenhet att förtjena en allvarlig och sorgfällig ompröfning. Det är med anledning deraf, och då det af mig denna gång framställda zontariffsystemet är ganska väsentligt afvikande från de system, hvilka på andra orter antagits eller satts i fråga att antagas, som jag tillåter mig föreslå,

att Riksdagen ville i skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta utreda, i hvilken mån nedsatta afgifter för persontrafiken å statens jernvägar, genom införande af s. k. zontariff eller annorledes, må kunna bidraga så väl till underlättande af samfärdseln mellan befolkningen i olika delar af landet som till jernvägarnes ekonomiska utveckling, samt med ledning af denna utredning för Riksdagen framlägga de förslag, hvartill den kan föranleda.

Stockholm i januari 1891.

J. Johansson,
från Noraskog.

Häri instämma:

Olof Jonsson
i Hof.

Arvid Gumælius.

Emil Olsson
i Kyrkebol.

Anton Hahn.

Bilaga n:o 1.

Nationalekonomiska föreningens

sammanträde den 27 mars 1890.

Herr literatören fil. kandidaten *E. Svensén* höll härefter ett föredrag:

Om införande af zontariff vid statens jernvägar.

Frågan om zontariff vid statens jernvägar har under de senaste månaderna med en sådan ifver och ett sådant intresse varit ventilerad på så många olika håll inom vårt land, att jag i fråga om dess grunddrag kan fatta mig ganska kort.

Jag tillåter mig endast erinra, att, åtminstone för såvidt jag har mig bekant, den första impulsen till framträdande af ett dylikt förslag gafs omkring 1865 af en engelsman vid namn Michael Brandon. Som vanligt i dylika fall går alltid det förslag längst, som framkommer först. De förslag, som han och åtskilliga af hans efterföljare framställt, hafva afsett ett likformigt jernvägsporto, med ett pris för hela riket, med undantag möjligen för en nedsättning i afgift för lokaltrafiken. Det är klart, att idén härtill är hemtad från det likformiga brefportot. I analogi härmed tänka sig förslagsställarne, att det skulle kunna praktiskt utföras att åstadkomma ett likformigt jernvägsporto. Man skulle hafva tvänne olika porton: ett lokalporto och ett riksporto och möjligen derutöfver ett verldsporto i analogi med hvad som inom verldspostföreningen eger rum. Detta förslag har vunnit en ifrig försvarare i den österrikiske nationalekonomen Hertzka; men det synes stöta på svårigheter, hvilka

förefalla som öfvervinneliga. De skäl, som framlagts till stöd för denna plan, hafva delvis varit ganska tungt vägande, men jag saknar för min del den nödiga fackkunskapen för att bedöma, huruvida dess realiserande är lika möjligt som det vore önskvärdt. Denna idé måste således tills vidare betraktas såsom en utopisk och oviss framtidstanke. Det är icke heller denna fråga, som nu står på dagordningen. Hvad som föreslagits i denna riktning har dock, om ock gradvis, afsett ett närmande till detta mål, och ett införande af zontariffer i olika utsträckning har för närvarande varit under debatt i alla civiliserade länder och tagits i allvarligt öfvervägande af samtidens förnämste statsmän.

Hvad som gjort frågan mest aktuel öfver hela världen, har varit den ungerska zontariffen, som genom ett raskt grepp af Ungerns statsminister Tisza förra sommaren infördes i detta land. Den ofantliga framgång detta försök på kort tid rönt har manat till efterföljd och har öfver allt väckt den största uppmärksamhet. I några stater uti Tyskland har man anställt vidlyftiga undersökningar för att utröna möjligheten af ett införande så snart som möjligt af en zontariff i större eller mindre likhet med den ungerska. Jag har låtit mig berättas, att i Elsass och Lothringen samt Hessen-Darmstadt försök antingen redan äro gjorda eller stå nära nog inför sitt utförande. I Frankrike har denna fråga ytterst ifrigt ventilerats. Der har den dock stött på ett oväntadt hinder i den omständigheten, att huset Rotschild eger en mycket stor andel uti de franska jernvägarna och icke funnit en zontariff med sina intressen förenlig. Inom Tyskland såsom helhet har man noggrant studerat denna fråga, och äfven i Ryssland hafva här och der förslag, om jag så må säga, trefvande blifvit framkastade angående zontariffen. Här hade den ett skäl för sig, som också var det hufvudsakligaste skälet i Ungern. Detta skäl var icke så mycket af socialekonomisk natur som icke mera af rent politisk. Man ville nemligen i Ungern genom täta resor och en liffigare beröring i allmänhet sammanblanda den ungerska monarkiens nio och nittio olika nationer. Man ville föra dem så mycket som möjligt under inflytande af magyarerna och sätta dem i beröring så nära som möjligt med de seuares centralpunkt Buda-Pest, för att derigenom kunna medverka till hela den ungerska statskroppens magyarisering, i den mån som sådant kunde anses möjligt. Någoting dylikt har inom det stora ryska väldet kunnat verka till förmån för zontariffen, emedan vi äfven der hafva många olika nationaliteter under samma spira. Der bör det väl vara ett önskningsmål för de ledande statsmännen att på hvilket sätt som helst få till en enhet sammanfogade detta lands söndrade beståndsdelar. Deremot lägga andra förhållanden af vigt hinder i

vägen för en zontariff i detta land. Efter lifegenskapens upphäfvande började den ryske bonden, nyss bunden vid torfvau, visa en öfverraskande stor rörlighet. Hela bygder sågo sig ofta blottade på sin befolkning, som drog till andra trakter, men denna utvandring medförde dock enligt ryska statsmäns åsichter en mängd rubbningar, som vi se dem söka sätta en hämsko på genom att lägga band på den fria flyttningsrätten, hvarigenom den ryske bonden kom under en kontroll, som icke obetydligt närmade sig den gamla lifegenskapen. Då zontariffen kunde i högst väsentlig grad uppmuntra denna rörlighet, som så öfverraskande framträdde hos de ryska bönderna, har man deri funnit ett starkt skäl att afstyrka en dylik. Dessutom har man framhållit ett annat skäl deremot, som är af en ganska egendomlig beskaffenhet. Den sibiriska jernvägen, hvars byggande redan lär vara påbjudet, kan i detta århundrade vara färdig till Stilla Hafvet. Då skulle Ryssland i första hand vara utsatt för att öfversvämmas af den invandring af folkmassor från det öfverfyllda Kina, hvilka, ifall zontariffen infördes, för en ringa kostnad kunde förflytta sig från Stilla Hafvets strand till Östersjön. Det gula spöket är ett af det 19:de århundradets förfärligaste skräckbilder; men bland de många spöken, som gå omkring på ljusa dagen i vår tid, hör det väl till dem, som icke hafva utsigt att antaga kroppslig gestalt.

I Amerika se vi den vilda konkurrenskampen emellan de olika bolagsringarna, som mellan sig dela väldet öfver jernvägarna, en allmän rädsla för att det ena eller det andra bolaget skall gifva zontariffen en större eller mindre utsträckning och sålunda vinna i konkurrensen gentemot de andra. Det bolag, som har det största kapitalet att utsätta för den största risken, skulle då lyckas slå ihjäl de öfriga och göra sig till herre öfver stora sträckor af de amerikanska jernvägarua. På samma gång zontariffens allmänna införande skulle påskynda befolkandet af den amerikanska vestern, skulle det äfven medföra en utjemnad fördelning af den amerikanska kontinentens på vissa sträckor nu så glesa befolkning. Utvandringsrörelsen skulle härigenom kan hända få en impuls, sådan som man knappast skulle kunna tänka sig.

I vårt eget land har också den ungerska regeringens åtgöranden i denna sak varit det, som först väckt zontariffen på tal. Den har nu här i Sverige antagit formen af en motion till Riksdagen, som blifvit fram-buren af herrar Johan Johansson i Noraskog, Olof Jonsson i Hof, Arvid Gumælius och Erik Petter Jonsson i Myre. Vi hafva här en erfarenhet, som skulle göra det i högsta grad önskvärdt att i vårt land införa zontariff vid jernvägen. Då man läser statens jernvägsstyrolses berättelser angående trafiken, öfverraskas man af resornas oväntadt låga medellängd.

Det är i regel knappast mera än 40 eller 45 kilometer, som komma på hvarje resande. Talet vexlar naturligtvis under olika år, men rör sig temligen konstant inom dessa gränser. Den väglängd, som hvarje jernvägspassagerare tillryggalagt, har i medeltal varit 4 à 4,5 nymil. Det är således för den stora mängden af vår svenska befolkning omöjligt att gifva sig ut på längre resor eller förflytta sig längre sträckor. Lättheten att undandraga sig ogynsamma arbetsförhållanden, att komma ifrån låga arbetslöner genom att uppsöka bättre arbetsfält, hvilket nu så ofta omtalas, har visat sig vara till en stor del illusorisk. Dock äro dessa svenska statens jernvägar svenska folkets gemensamma egendom, byggda för dess mödosamt förvärfvade penningar, och borde vara för detta folk af största möjliga, icke blott ekonomiska, utan äfven sociala gagn. Det torde vara dylika tankar, som ledt såväl motionären herr J. Johansson och dem, hvilka med honom instämt, som alla dem, hvilka ifrå för en zontariff vid våra jernvägar.

Bland dessa hafva nu, såsom naturligt är, olika meningar gjort sig gällande; och man kan icke vara annat än tack skyldig de personer, som diskuterat frågan från olika synpunkter och dermed främjat dess utredning. Då nu åtskilliga anmärkningar framkommit emot den Johanssonska motionen dels i muntliga föredrag och dels i tryck, hvilka ännu icke blifvit bemötta, må det ej anses olämpligt, att en person, som har sina skäl att vara intresserad af motionens framgång, i största anspråkslöshet yttrar några ord till försvar för densamma, på det att de betydande politiska män, hvilka fäst sina namn vid motionen, icke må anses hafva på ett lättvindigt sätt fyllt den uppgift de satt sig före.

En del af de inkast, som riktas emot zontariffen, gäller detta tariffsystem i princip, d. v. s. alla möjliga dylika tariffer. Och en bland dessa anmärkningar rör den *svårighet vid förvaltningen*, som skulle lägga ett hinder i vägen för zontariffens införande. Om denna sak vill jag yttra mig helt kort. Jag förstår den icke tillräckligt, men föreställer mig, att det icke skall vara svårare att lösa denna fråga vid jernvägen än det visat sig vara förhållandet vid post- och telegrafverken, hvilka i den mest storartade skala utvecklats. En tillökning i tjänstepersonalen skulle möjligtvis dervid få ega rum, och det kan väl hända, att sedan under sjelfva öfvergångsperioden det äfven skulle erfordras en ökning i materielen. Detta behof torde dock icke utsträckas så synnerligen långt. Vi veta, att medeltalet passagerare i jernvägsvagnarna icke är större än att det upptager 16 % eller $\frac{1}{6}$ af vagnarnas utrymme. Om man nu tänker sig, att tillökningen af passagerare skulle blifva så stark, som den visat sig vara i Ungern, skulle denna

tillökning dock icke vara större än att den förhölle sig som 16 till 43, d. v. s. 43 % af vagnarnas utrymme skulle blifva upptaget. Dervid är icke sagdt, att icke den minsta tillökning i vagnarnas antal skulle vara behöflig; tvärt om kan det hända, särskildt under vissa tider af året, att man skulle kunna räkna på en alldeles oerhörd tillströmning af resande, om den Johanssonska motionen blir antagen. Det är icke osannolikt, att t. ex. vid jultiden en mängd fattiga arbetare skulle draga sig bort till någon stilla torparekoja för att der under några dagars julfrid glömma stöket och bullret i de stora städerna. Då kan det väl hända, att antalet resande blir mångdubbelt emot hvad det nu är. För sådan tillfällig ökning i järnvägstrafiken kan väl en ökning i materielen vara behöflig, ehuru det är omöjligt att säga i hvilken utsträckning.

Hvad åter de ökade kostnaderna beträffar, äro dessa nästan omöjliga att på förhand beräkna. Synnerligen stora torde de dock icke kunna blifva. Vi veta, att den ofantligt öfvervägande vigten i ett järnvägståg består icke i passagerarna utan i vagnarna, och en tillökning af passagerare skulle icke inverka så synnerligen mycket. Teoretiskt taget skulle man kunna drifva den satsen in absurdum, att kostnaderna ökas hastigare än inkomsterna vid en nedsättning i biljettprisen. Är det sant, då är det också gifvet, att kostnaderna skulle minskas hastigare än inkomsterna vid en förhöjning i priserna. Hela teorien skulle således mynna ut i detta: är trafiken ingen, blifva kostnaderna inga. I praktiken åter är jag den förste att medgifva den möjlighet, att statsverket kan utsättas för förlust, hvilket system för zontariff som än må tillämpas. Det förvånar mig icke heller, att en eftertänksam järnvägsstyrelse inför en sparsam Riksdag betänker sig två gånger, innan den kommer med ett bokslut, som kan uppvisa ökade utgifter, men minskade inkomster. Allt beror på huru tariffen anlägges. Sker detta klokt, har man här såsom i Ungern allt skäl att hoppas det bästa. Tidningarna hafva omtalat, utan att vederläggning följt, huru som ordföranden i det utskott, som haft att behandla den Johanssonska motionen, samtalat i ämnet med chefen för jernvägsstyrelsen och dervid fått det svar, att denne icke i princip är motståndare till zontariffen, men att han ville afvakta de resultat, som man i detta afseende erhållit i andra länder, der man försökt zontariffen. Äfven ville han invänta resultaten af den jernvägskongress, som om ett par år skulle sammanträda i Petersburg. Det skulle kanhända vara önskvärdt, att styrelsen för ett verk, som med post- och telegrafverken delar faran och äran att göra vårt land delaktigt i de stora sociala och ekonomiska

fördelarna af vår tids största uppfinningar, funne sig manad att med kraft och nit ställa sig i spetsen för en rörelse af detta slag i stället för att tveksamt låta sig dragas med i eftertruppen.

Man har mot zontariffer i allmänhet gjort det inkastet, att deras införande i större utsträckning innebär ett hänsynslöst ingrepp i de enskilda jernvägarnas rätt. Det skulle väl kunna hända, att egarne af en del enskilda jernvägar kanske skulle genom zontariffen blifva drifna att med eller mot sin vilja följa statens exempel, om de icke vilja förlora sin trafik. De banor, hvilka icke täfla med statens banor, utan tillföra dessa trafik, skulle då naturligtvis i sin ordning tillföras ökad trafik från dessa senare. Äfven för dem kommer nog allmänheten att med temlig kraft yrka på zontariff. Men vida mera trängande kommer behovet deraf att visa sig vid sådana privata banor, som täfla med statens. Om man t. ex. reser från Stockholm till Gefle, skulle man enligt det Johanssonska förslaget betala från Stockholm till Upsala på statens bana 1 krona 20 öre för tredje klass, och vidare från Upsala till Gefle för samma klass 4 kronor 60 öre, tillsammans 5 kronor 80 öre. De, som hafva mera godt om tid än penningar, komma naturligtvis att fortsätta att resa på statens banor för 2 kronor till Storvik och derifrån till Gefle för 1 krona 15 öre och sålunda med en besparing af 2 kronor 65 öre komma till Gefle ett par timmar senare. Upsala-Gefle-banan blir då tvungen att nedsätta sina biljettpris, åtminstone med så mycket som skilnaden emellan bägge dessa afgifter. Det borde i sjelfva verket icke leda till minskad inkomst.

Införandet af zontariffen vid statens jernvägar förutsättes endast under det antagande, att det skulle kunna ske utan förlust eller risk hvarken för statens banor eller de enskilda banorna. De senare äro i allmänhet betydligt kortare än statens banor, så att resorna sällan hafva större utsträckning än 10 à 15 mil. Nedsättningen i afgifter blir enligt det Johanssonska förslaget betydligt mindre på kortare vägsträckor än på längre. Blir det icke någon förlust för statens banor, torde de enskilda icke heller böra vara utsatta för en sådan. Dessutom skulle man här kunna tänka sig, att, då det är veterligt, att för en stor mängd af de enskilda banorna persontrafiken spelar en relativt mindre rol än godstrafiken, för dessa banor risken af ett experiment med zontariff vore mycket mindre än för staten. Det kunde således mycket lätt hända, att dessa banor ginge statens jernvägar i förväg med försöket af en zontariff och derigenom beröfvade dessa en ganska beaktansvärd del af deras trafik. Faran för de enskilda jernvägarna kan således icke uppskattas så högt, att den skulle kunna utgöra något hinder

för staten att pröfva en zontariff. Dessutom har från de enskilda jernvägarna icke rönts så stor hänsyn emot staten, utan hafva dessa banor, der de kunnat, dragit inkomst af att konkurrera med statens, hvarför det synes icke vara mera än rätt och billigt, att staten i förevarande fall gör detsamma. Affär som affär! Naturligtvis bör staten icke tillskynda dessa enskilda banor ruin, men någon fara därför torde icke heller förefinnas.

Vidare har man sagt, att ångbåtstrafiken skulle blifva lidande genom införandet af zontariff. Denna farhåga torde dock vara öfverdrifven. Såvidt jag vet, är det med undantag af Stockholm endast vid 13 punkter, som statsbanorna beröra segelleder. Utom dessa 13 punkter är det 3 ställen, der statens banor skära Göta kanal. Men för att ångbåtlinierna skulle på något ömtåligare sätt beröras af zontariffen, fordras till en början, att äfven lokalbanorna underkasta sig en zontariff. Då kan ju fråga uppstå, huru det kommer att te sig. Må vi t. ex. tänka oss en resa från Stockholm till Oskarshamn. Om vi då resa på jernväg, så kostar enligt det Johanssonska förslaget en biljett från Stockholm till Nässjö 2 kronor 40 öre. Från Nässjö till Oskarshamn kostar det för närvarande 5 kronor 60 öre, allt i tredje klass. Om nu Nässjö-Oskarshamns jernväg antager det Johanssonska förslaget, skulle det senare priset sänkas till 1 krona 60 öre, och alltså hela resan fullbordas för 4 kronor. Om jag icke misstager mig, är priset på ångbåt från Stockholm till Oskarshamn nu 5 kronor för däckspassagerare. Skilnaden emellan jernvägs- och ångbåtspriset på den lägsta klassen är således 1 krona. Om det vore ruinerande för ångbåtarna att göra en motsvarande nedsättning, är jag icke vuxen att bedöma, men tror ej att så blefve fallet. I allmänhet torde ångbåtarna få ersättning för möjlig förlust genom den mängd af resande, som fordra att resa bekvämt, äfven om biljettpriset är något dyrare. Klart är ju, att bekvämligheten på statens banor kommer att minskas i samma mån som antalet resande tilltager. Derom äro vi alla öfverens. Jag har sjelf under många resor gjort den erfarenheten, att man under en ganska lång resa kan ensam disponera en kupé. Detta är naturligtvis bekvämt för den enskilde, men icke är det fördelaktigt för staten. Om zontariffen antages, komma sådana tillfälligheter att ytterst sällan inträffa. Den resande finge underkasta sig att sitta trångt. Ville han icke detta, finge han resa på ångbåt. Vidare ha ångbåtarna den stora turisttrafiken och komma sålunda med all sannolikhet att stå sig godt, äfven om zontariffen antages. Om man ändå finge tänka sig möjligheten af en förlust på persontrafiken, skulle de taga igen denna genom att mera lägga an på godstrafik.

De allmänna anmärkningarna emot zontariffen vill jag avsluta med en, som framställdes af en talare i Göteborg, som annars visat ett stort intresse för denna sak. Om man antager, att den resande ämnar resa t. ex. från Stockholm till Norrköping, då köper han en biljett för 5 zoner. Kommer han så fram till Norrköping och der öfverläter sin biljett till en annan, som skall till någon ort i 5:e zonen, t. ex. Linköping, då blir förlusten för staten så stor som biljettpriset från Norrköping till Linköping, hvares erläggande den senare undandragit sig. Denna anmärkning ser visserligen ganska ömtålig ut, men lärer väl icke heller den vara omöjlig att bemöta. Jag ber blott att få nämna, att dessa svårigheter måste varit många gånger större i Ungern, der vi veta, att priset på alla jernvägsresor på längre afstånd än 226 kilometer är oförändradt och att man således der för samma pris reser 730 kilometer, hvilket är det längsta afståndet, som 226 kilometer. Der skulle det således vara betydligt mera fördelaktigt att öfverlemna en biljett på 500 kilometer än här en på 4 mil. Der, om någonstädes, skulle väl följderna af denna svårighet visat sig oöfvervinneliga, men man har icke låtit afskräcka sig deraf.

Jag öfvergår nu till de anmärkningar, som rigtats emot den speciella form af zontariffer, under hvilken det Johanssonska förslaget låter inränga sig. Naturligtvis kunna vännerna af zontariffer vara mycket delade i åsigten om huru en sådan bör vara anlagd. Der stå nu hufvudsakligen tvänne rigtningar emot hvarandra. Den ena vill företrädesvis gynna trafiken på längre afstånd och fäster mindre afseende vid trafiken på närmare håll. I stället för dessa ord har man brukat använda *fjerrtrafik* och *närtrafik*. Den andra åter fäster lika vikt vid båda dessa slag af trafik.

Det Johanssonska förslaget sluter sig till den åsigt, att det är fjerrtrafiken, som bör gynnas. Närtrafiken har deremot blifvit mera tillgodosedd i Ungern. Det finnes nu *tre* grupper, under hvilka man skulle kunna inordna försöken till prisnedsättningar på jernvägarna. Den första gruppen är den, der, med bibehållande af den nuvarande grunden för prisen, det beräknas ett nedsatt pris för hvarje ny mil, t. ex. 25 öre tredje klass och i proportion dertill för högre klasser. Uti den andra gruppen kan man indela jernvägarna i ett visst antal temligen likformiga zoner, d. v. s. zonerna skulle vara ungefär lika breda. Den tredje gruppen innefattar zoner med tilltagande bredd. Det är under denna kategori, som det Johanssonska systemet bör inordnas. Det är, såsom bekant, baserad derpå, att priset på en jernvägsresa beräknas så, att det reducerade afståndet svarar emot kvadratrotten af det verk-

liga afståndet. Denna kvadratrot utjemnas sedan till närmaste högre hela tal. Den första zonen omfattar *en* nymils afstånd från utgångspunkten, och hvarje följande zon två nymil mer än den nästföregående. Undantag göres för de två första nymilen från utgångspunkten, för hvilka man icke ansett någon förändring böra ifrågakomma, emedan en sträng tillämpning af principen här skulle medföra en förhöjning i kostnaderna. Detta borde rättast uttryckas så, att man ej aktat vidtaga någon förändring, som skulle medföra höjda pris, utan i dylika fall låtit det få blifva vid det gamla. I det Johanssonska förslaget har en missuppfattning gjort sig gällande om det ungerska systemet. Det är också ytterst lätt förklarligt. För den, som icke är fackman, har det varit svårt att få reda på, hvari det ungerska systemet egentligen består, då tidningarna endast meddelat ofullständiga uppgifter derom. Jag har för egen del icke lyckats komma fullt på det klara dermed förrän efter det föredrag, som hållits under vintern i turistföreningen och som jag tyvärr icke hade tillfälle att öfvervara, men hvilket jag sett temligen omständligt refererat.

Den fråga, som här förekommer, om man skall välja likformiga zoner, eller zoner med tilltagande bredd, är i sjelfva verket en demokratisk principfråga. De likformiga zonerna gynna närtrafiken lika mycket som fjerrtrafiken. Det blir lika lätt att fara $1\frac{1}{2}$ mil i den ena delen af landet eller i den andra, men lättningen får icke samma betydelse mellan Säfsjö och Sandsjö som mellan Järfva och Stockholm, der trafiken är mångdubbelt större. Lättningen blir visserligen lika stor utefter hela skalan, men de långa resorna gynnas icke mera än de korta. Nu kan det vara godt, om man för ett lindrigare pris än förut kan få fara emellan Järfva och Stockholm, men den saken är icke så vigtig, som om man för ett billigare pris kan få fara emellan Stockholm och Storlien. De, som gynnas af systemet med likformiga zoner, äro omnejderna omkring de stora städerna. Städerna sjelfva åter äro icke beroende af om den ökade persontrafiken kommer dem till godo från den närmaste omgifningen eller längre aflägsna trakter. De, som ha minst att vinna på en likformig nedsättning, äro de aflägsnare landsbygderna. Men det är *hela* folket, som med tungt förvärfvade penningar bidragit till statsbanornas byggande, och det är därför äfven folket i dess helhet, som har rättskraf på att njuta så stor fördel som möjligt af dessa banor. Jag kan därför icke annat än anse systemet med zoner af tilltagande bredd vara det enda principiellt rigtiga, detta system må nu tillämpas efter den Johanssonska metoden eller efter någon annan. Detta system är det enda, som

medvetet och afsigtligt söker gynna långa resor, att öka resornas medellängd och lätta samfärdseln mellan de mest aflägsna landsdelar. Hufvudändamålet med en zontariff synes vara att göra det *så lätt som möjligt för hvar och en att från alla delar af landet resa så långt som möjligt*. Tillämpningen deraf må sedan ställa sig så eller så.

Dermed öfvergår jag till en närmare granskning af det af herr J. Johansson framlagda förslaget.

Man har sagt, att den norm, på hvilken detta förslag är bygd, är godtyckligt vald. Så är emellett icke förhållandet. Normen är att kvadratrotten af det verkliga tillryggalagda afståndet blir den grund, efter hvilken priset beräknas. Detta innebär nu, att man har tagit till utgångspunkt för zonberäkningen det geometriska medeltalet emellan det likformiga jernvägsportot och det efter kilometer beräknade. Om jag reser 100 nymil, skulle denna resa efter kilometerberäkning blifva 100 gånger dyrare än en resa på en nymil; om jag reser efter en beräkning, grundad på det likformiga jernvägsportot, blifva båda resorna lika dyra; och efter det Johanssonska förslaget skulle den förra resan blifva endast 10 gånger dyrare än den senare. Jag erkänner villigt, att detta icke kan på minsta sätt utgöra en tillräcklig grund för ett förslag i föreliggande syfte, men vill dock säga, att detta torde vara det längsta, som man under närvarande förhållanden gerna kan anvisa staten att våga sig på. Men är målet sålunda utstakadt, bör staten söka att närma sig dertill så hastigt som med afseende på jernvägarnas ekonomiska intresse är möjligt.

Vidare vill jag fasthålla vid att det icke är så ovigtigt som det kan synas, att zonberäkningen bygges på en allt igenom likformig (aritmetisk) norm. Det är nemligen icke af en ringa betydelse för den stora allmänheten, att den inser, att beräkningen är lika och rättvis och gående efter samma skala för alla delar och alla afstånd. I fråga om det ungerska systemet hafva vi i det fallet åtskilligt att anmärka. Der har tydligen godtycket spelat en icke oväsentlig rol. En resa derstädes på 226 kilometer är i tredje klass sexton gånger dyrare än en resa på 25 kilometer; men en resa på 720 kilometer är icke dyrare än en resa på 226 kilometer. Detta skall ovilkorligen framkalla klagomål och tvister och ständigt och jemt återkommande försök att få dessa oegentligheter utjennade. Det är också ganska starkt ifrågasatt att få detta afhjelpat vare sig genom att minska zonernas antal eller öka deras bredd.

Hufvudanmärkningen emot det Johanssonska förslaget rigtas emellertid icke mot den teoretiska utgångspunkten, utan den gäller

farhågan, att det skulle medföra en nedsättning i statens inkomster från sina jernvägar, hvilken nedsättning förmenas kunna blifva ganska betydlig. Detta är naturligtvis frågans kärnpunkt, som jag skall, så godt sig göra låter, undersöka.

Att dervid gå till väga med algebraiska eqvationer och genom dem söka finna den eventuella ökningen af trafiken under den ena eller den andra förutsättningen kan bära ett fördelaktigt vittnesbörd om stor matematisk skarpsinnighet, men det torde icke gifva en så tillfredställande lösning af den föreliggande frågan, som man synes hafva föreställt sig. Den enda fråga, som det här egentligen gäller att besvara och som äfven lättast låter sig utredas, är den, huru mycket trafiken behöfver ökas, för att, under den eller den förutsättningen, med den ena eller den andra zontariffen, bruttoinkomsten skall förblifva oförminskad. Man kan nemligen endast tala om *bruttoinkomsten*, ty nettoinkomsten och dess beroende af ändringar är i det närmaste omöjlig att på förhand nöjaktigt beräkna.

En framstående matematiker har gjort det påståendet, att det under ett zonsystem skulle vara omöjligt att beräkna resornas medellängd, någonting, som naturligtvis skulle vara oundgängligen nödvändigt, ifall man ville på förhand beräkna tillökningen uti trafiken. Detta inkast är, ifall det håller streck, ganska viktigt. Emot detta har jag vändt mig till en annan framstående matematiker och vunnit hans godkännande af den sannolikhetsberäkning, som jag sökt uppställa och som jag nu, till den kraft och verkan den kan hafva, tillåter mig att här framlägga.

När till grund för prisberäkningen lägges det reducerade afståndet lika med qvadratrotten af det verkliga afståndet, men med förhöjning till närmaste hela tal, ifall roten innehåller bråk, hvilket är grundberäkningen i det Johanssonska förslaget, så får man se till, huru stor denna förhöjning till närmaste hela tal kan i medeltal blifva. Om man nu ihågkommer, att t. ex. alla qvadratrotter ur mital mellan 4 och 9 skulle höjas till jemt 3, mellan 9 och 16 till jämt 4 o. s. v., och tager tillräckligt stor mängd af genom dylik reduktion erhållna zonafgifter, skulle gifvetvis medeltalet af de bråktal, som skulle behöfva tilläggas, för att dessa qvadratrotter skola utjemnas till närmaste hela tal, blifva ungefär 0,5 då de ju skulle variera emellan 0,01 och 0,99, ifall de blott utföras med två siffror. Vill man nu söka medeltalet af de zonafgifter, som för en viss vägsträcka komma att erläggas, drager man qvadratrotten ur resornas medellängd och ökar den med 0,5. Och omvänt: känner man medeltalet af de zonafgifter, som de resande erlagt, så vinuer man resornas medellängd

genom att draga 0,5 ifrån zonafgifternas medeltal och multiplicera resten med sig sjelf eller upphöja den till kvadrat. Detta torde få belysas med ett exempel. Om man på en viss vägsträcka i medeltal reser 9 nymil, skulle zonafgifternas medeltal blifva kvadratroten ur 9, som är 3, med dertill lagda 0,5=3,5. Och omvändt: är zonafgifternas medeltal 3,5, erhåller man resornas medellängd från 3,5, då 0,5 drages derifrån och återstoden 3 upphöjes till kvadrat, som blir 9 (nymil).

Huru stor skulle då tillväxten i de resandes antal böra blifva, för att staten icke skulle göra någon förlust? Jag antager, att det antal resande, som i medeltal på den gifna bansträckan färdas 9 mil, är 35,000. För närvarande skulle staten af dem få betaldt för 315,000 mil. Om den i stället finge i medeltal uppbära 3,5 zonafgifter, hvardera lika med n. v. afgift för en nymil, är det klart, att de resandes antal behöfde ökas i omvänd proportion emot nedsättningen i medelpriset, d. v. s. från 35,000 till 90,000, då antalet inflyttna zonafgifter likaledes utgjorde 315,000. I allmänhet kan man säga, att om prisens medeltal nedsattes med hälften, skulle de resandes antal behöfva fördubblas, för att prisnedsättningen icke skall åstadkomma någon minskad bruttoinkomst för statsverket; sjönke prisen i medeltal till en tredjedel, måste de resandes antal tredubblas o. s. v.

Låt oss nu se till, huru det med tillämpning af nu angifna beräkningsgrunder skulle komma att ställa sig såväl för persontåg som för blandade tåg å statens jernvägar. Men det torde icke vara skäl att uppläsa denna långa rad af sifferberäkningar, som jag här måst uppställa. Siffror böra läsas och icke höras, och jag fruktar, att jag redan satt ett starkt prof på mina åhörarens tålmod. Jag skall därför försöka, såvidt det icke för mitt anförande är nödvändigt, att icke ställa större fordringar på mina åhörare, än som kan motsvara ett normalt siffersinne. Det är därför icke skäl att genomgå den mångfald af talreduktioner, som jag måst utföra för att komma till det sannolika medeltalet af zonafgifterna för hvarje vagnsklass. Här må blott nämnas, att år 1888 var resornas medellängd på första klass med snälltåg 33,9 nymil. Reduceradt skulle detta göra $\sqrt{33,9} = 5,8 + 0,5$, d. v. s. 6,3 zonafgifter i medeltal per resande. Om man således vill veta, huru stor ökningen af passagerare skulle vara på första klassens snälltåg, för att staten skulle få igen samma inkomst som för närvarande, skulle denna ökning förhålla sig i samma proportion som 63 till 339. Skulle medelpriset sjunka till $\frac{1}{3}$, skulle de resandes antal femdubblas, hvilket väl icke vore den skarpaste ökning, som kan ifrågasättas vid en så stor sänkning i

prisen. Huru skall emellertid detta komma att te sig på de olika vagnsklasserna? Vid svaret på denna fråga har jag alldeles utelemnat tur- och returbiljetterna och endast tagit de öfriga i beräkning. Vidare har jag fortfarande tagit 1888 års siffror till utgångspunkt. På snälltåg skulle då passagerarnas antal i första klassen, för att det hela skulle gå ihop, ökas från 15,000 till 80,000, i andra klassen från 144,000 till 555,000, i tredje klassen från 277,000 till 760,000. På blandadt tåg skulle ökningen vara i första klassen från 3,500 till 8,500, i andra klassen från 126,000 till 273,000 och i tredje klassen från 1,218,000 till 2,078,000. Den sammanlagda ökningen på snälltåg skulle således blifva från 436,000 till 1,395,000 och på blandadt tåg från 1,347,500 till 2,359,500, samt den totala ökningen på såväl snäll- som blandadt tåg från 1,783,500 till 3,754,500, med undantag, såsom jag nämnde, af tur- och returbiljetter, således en ökning med 110 procent.

I Ungern har ökningen utgjort 166 procent. Det har visat sig, att antalet passagerare i Ungern, månad efter månad, före reformen har ställt sig i det närmaste lika som i Sverige. Det har också visat sig, att inkomsten per bankilometer derstädes varit så lika med denna inkomst i Sverige, att det knappt varit någon skilnad, möjligen en eller annan procent. Då så är fallet, skulle man ega rätt att vänta, att en proportionsvis lika stor nedsättning i afgifterna här i Sverige skulle gifva en proportionsvis lika stor tillökning i trafiken. Här är dock den ifrågasatta nedsättningen betydligt större, men som jag nu har visat, skulle det endast behövas en tillväxt i trafiken af två tredjedelar mot i Ungern, för att bruttoinkomsten skall blifva densamma som nu.

Jag nämnde, att jag vid de ofvan gjorda beräkningarna uteslutit tur- och returbiljetterna. I fråga om dessa har i tidningarnas redogörelser för herr Johanssons motion ett misstag insmugit sig. Det har sagts, att allt hvad sådana biljetter heter skulle upphöra, och således resor på kortare afstånd blifva i hög grad fördyrade. Det är icke riktigt. I motionens slutyrkande står uttryckligen, att ingen ändring kommer att ske i biljettprisen för afstånd, ej öfverstigande 2 nymil. Huruvida dessa biljetter skola kvarstå på längre sträckor, derom är icke någonting nämnt, men det torde i det stora hela vara öfverflödigt utom i de fall, der deras borttagande skulle medföra förhöjda pris. Då skulle ju det tillägg till motionen kunna göras, att för afstånd emellan 20 och 26 kilometer skulle tur- och returbiljetterna kvarstå. Ty äfven på detta afstånd skulle genom deras eventuella borttagande resorna fram och åter något fördyras.

Orsaken hvarföre jag uteslutit tur- och returbiljetterna ur mina beräkningar är den, att ett ofantligt öfvervägande antal af dem gäller för kortare afstånd än 2 nymil och således ej skulle af reformen påverkas. Derför har jag vidtagit den åtgärden att lemna dem å sido, ehuru ett antal personer reser på tur- och returbiljett längre sträckor än 2 nymil. Det öfverskott, som de senare lemna, uppväges af en brist på annat håll. Den enligt nyss framställda beräkningar uppstående inkomsten skulle i ett särskildt fall minskas med åtskilliga tiotusentals kronor. Men detta förhållande beror af den omständigheten, att ingen ändring skulle inträda på kortare afstånd än 2 nymil. Utan detta undantag blefve det vissa resor, som betalades dyrare än nu är fallet. Nu kostar $\frac{1}{2}$ mil 20 öre i tredje klass, då skulle priset blifva 40 öre; nu kostar $1\frac{1}{2}$ mil 60 öre, då skulle den kosta 80 öre. Vid den nyss gjorda beräkningen tog jag icke hänsyn till dessa förhållanden, och om också beräkningarna måste reduceras med något belopp, kan detta icke blifva synnerligen stort. Om jag antager medeltalet af alla resor under 1 nymil till 7,5 kilometer, skulle medelpriset för dem blifva 30 öre. Statens förlust på dem, om de icke betalades med hel zonavgift, blefve på hvarje biljett i medeltal 10 öre. Det skulle således behövas 100,000 personer för att få upp siffran till 10,000 kronor. Antager jag vidare, att medellängden på resor mellan 1 och 2 nymil är 15 kilometer, skulle medelpriset blifva 60 öre och statens förlust 20,000 kronor på 100,000 resande, ifall icke två hela zonavgifter erlades. Det afdrag, som för dessa kortare resor än 2 nymil behöfver göras, torde knappt kunna gå till mera än 100,000 kronor och torde väl delvis uppvägas af de tur- och returbiljetter för längre resor, hvilka jag här icke tagit i beräkning.

Det behöfver icke erinras om, att jag här icke framlagt några beräkningar, huru trafiken *sannolikt kommer* att taga sig ut, utan jag har endast beräknat, huru den *borde* te sig, för att bruttoinkomsterna skola blifva oförändrade. Dervid måste iakttagas, att det blir icke blott en förökning i resornas antal utan äfven i deras medellängd. Vid en enkel nedsättning af priset, vid en likformig zonindelning, inträder det förhållande, att i samma mån som priset sänkes, blir resornas medellängd kortare. Det tillkommer nemligen då en ny klass af resande, som endast färdas korta sträckor, hvaremot vid hvarje förhöjning af priset resornas medellängd blir större än förut. Detta kan naturligtvis icke ega sin tillämpning vid ett system som detta, der man afsigtligt och medvetet sträfvar efter att åstadkomma så långa resor som möjligt och i enlighet med detta syfte medgifver större förmåner för långa än

för korta resor. Det synes därför vara fullt berättigadt att för hvar och en af de olika vagnsklasserna gå till väga såsom jag gjort, att nemligen till en början antaga resornas medellängd oförändrad. Om nu en större prisnedsättning på längre afstånd leder dertill, att trafiken i de klasser, der man reser längre sträckor, tillväxer hastigare än i de klasser, der man reser kortare, blir resornas medellängd i det hela icke obetydligt ökad. Håller jag mig blott till de nyss omtalade siffrorna, skulle tillökningen i resornas medellängd uppgå till inemot 24 procent. Men huru ställer sig ifrågavarande tal, ifall jag tillfogar de resande, som fara på returbiljett? Då jag antog, att ingen förändring med dem skulle ega rum, måste jag uppföra deras antal 2,208,000 såsom konstant på båda sidor. Tillägger jag denna siffra till de förra talen 1,783,500 och 3,754,500, så får jag för 1888 det verkliga antalet resande till 3,991,500, och för att få samma bruttoinkomst med zontariffen skulle detta antal ökas till 5,962,500, d. v. s. från nära 4 millioner till nära 6 millioner eller noga taget med 49 procent. Resornas medellängd skulle, i fall jag tager dessa tur- och returbiljetter med i beräkningen, ökas med 41 procent. En dylik tillväxt skulle inträda hufvudsakligen i de högre klasserna. Derfor tala flera skäl. Det nuvarande förhållandet är afgjort sådant, att tredje klass blandadt tåg blir en allt mer och mer betydande faktor i jernvägarnas persontrafik. Om jag icke misstager mig, har persontrafiken på denna klass på 10 år ökats från 60 till 75 procent af hela antalet resande. Deraf följer naturligtvis, att i samma mån som denna klass mera öfvervägande användes, komma äfven anspråken på ökade bekvämligheter att mer och mer göra sig gällande. Det torde dock ej vara i den riktningen, som förändringarna böra gå, ty man reser med rimliga anspråk ganska bekvämt på tredje klassen; det kan jag af egen erfarenhet vitsorda. Men under en zontariff med den starka tillströmning af resande, som kommer att inträda, kan man vänta, att en mängd resande taga sin tillflykt till andra klassen och derifrån till första klassen, der resorna icke blifva så symmerligen dyra. Om t. ex. en resa från Stockholm till Linköping kostade 2 kronor i tredje klass och 3 kronor i andra klass, skulle det naturligtvis blifva ett högst betydligt antal, som reste i andra klass.

Det synes mig icke alls vågadt att uppställa det antagandet, att den af herr Johansson föreslagna zontariffen kommer att medföra en stark tillströmning af resande från de *blandade* tågen till *snälltågen* och från tredje till andra och första klass.

Om några enskildheter i motionen vill jag fatta mig kort. Man har klandrat, att sjelfva utgångspunkten för zonafgifternas beräkning satts för hög. Det är en sak, som icke är motionärens. En motion af

detta slag, som har att sysselsätta sig med stora principfrågor, inlåter sig icke på detaljsaker. Den bör utgå från status quo. Motionären har så gjort. Han har tagit de nuvarande afgifterna för nymil, sådana de äro, utan att fästa sig vid om dessa afgifter äro de lämpligaste. Detta blir fackmännens sak. Äro de för höga, bör en nedsättning till förmån för lokaltrafiken ske i sinom tid. Men först och sist åligger det lagstiftningen att här se till, att fjerrtrafiken växer och detta på ett sådant sätt, att man så billigt som möjligt kan resa så långt som möjligt. Det är a och o i denna fråga.

Det finnes naturligtvis alltid betänksamt folk, som fruktar för ett stort språng i mörkret och som anser det stora steg, som innebäres i den Johanssonska motionen, vara alltför vågadt. Nå väl! Huru öfvergången till det nya systemet skall ske, det torde blifva en fråga, hvarmed fackmännen få sysselsätta sig. Huruvida steget skall tagas på en gång eller i ett eller flera öfvergångsskeden, derom kan man ju nu tänka åtskilligt olika. Man kan ju t. ex. föreställa sig, att en rabattavgift infördes på längre sträckor. Detta till en början. Exempelvis kunde priset å tredje klass minskas med 5 öre per nymil för hvarje öfverskjutande zon efter det Johanssonska förslaget. Vidare kan man tänka sig en kombinerung af milavgift och zonavgift med en nedsättning af den nuvarande afgiften för nymil eller kilometer till hälften, eller 20 öre för nymil i tredje klass. Om afgiften beräknas efter det Johanssonska förslaget, men med 20 öre för hvarje zon, skulle priset för en resa på fyra mil blifva = 4 milavgifter å 20 öre = 80 öre + 2 zonavgifter å 20 öre = 40 öre, summa 1 krona 20 öre. Eller också kunde man tänka sig, att ett oförändradt pris fortsätter att utgå ända till t. ex. 10 nymil. Deröfver införde man sedan 10 zoner hvardera om 3 nymil samt dessutom 10 zoner på 5 mil o. s. v. Priset för 10 mils resa blefve då oförändradt, för 40 mils resa = 20 mil, för 90 mils resa = 30 mil o. s. v. Sedan kunde man successivt minska zonernas antal, till dess man kommer ned till det Johanssonska förslaget. Jag vill nu icke gifva egentligt förträde åt något af dessa förslag. Det finnes dessutom tusen olika sätt, hvarpå man kan gå tillväga. Antagligen kommer man att gå varligt framåt, och då vägen är beträdd, icke fortskrida vidare, innan detta kan ske, utan att staten derpå lider någon förlust. Men å andra sidan bör man, sedan man kommit under fund med att en öfvergång kan ske utan förlust för staten, icke dröja en enda dag med att gå vidare, ända tills dess man vunnit visshet.

Lektor Söderblom i Göteborg har i sin skrift »*Biljettpris och persontrafik*» uttalat den satsen, att en nedsättning i prisen bör vara så stor,

att den tilldrager sig allmänhetens uppmärksamhet, ju lifligare desto bättre. Och han sammanfattar slutligen sina påståenden i de orden, »att hvarje uppskof med en nyttig reform är en förlust», och deri vill jag till fullo instämna.

Hvad som för närvarande är att förutsätta, är att Riksdagen är gynnsamt stämd för förslaget grundtanke. Ett positivt uttalande för det Johanssonska förslaget är dock näppeligen att förvänta, utan på sin höjd en skrifvelse till Kongl. Maj:t, att Kongl. Maj:t ville taga i öfvervägande, huruvida och i hvad mån en zontariff kunde vara önskvärd, och sedan vidtaga de åtgärder, som deraf kunna följa. Det må dervid vara tillåtet att uttala den önskan, att Kongl. Maj:t dermed måtte taga befattning så snart som möjligt och med så liten tveksamhet som möjligt.

Härmed kunde nu mitt föredrag vara fördt till slut. Ännu vill jag dock tillägga ett par synpunkter, som visserligen under föregående diskussioner blifvit beaktade, men som det icke kan skada att ytterligare betona.

Motionen har framhållit såsom den största bland de många förmånerna af en zontariff, att denna skulle bidra till utjemnande af arbetsprisen inom landets alla delar och i högsta grad underlätta arbetarnes bemödanden att få arbete, der sådant bjudes på förmånliga vilkor. Den större rörlighet, som derigenom skulle införas bland vårt folk, skulle också allt starkare och starkare sammansluta folket inom de olika delarne af vårt så vidsträckta men på många ställen glest befolkade fädernesland. Derigenom skulle man med det öfriga landet närmare sammanbinda de skånska landskapen, som nu delvis äro ekonomiskt beroende af Danmark. Den ekonomiska separatismen är den enda separatistiska tendens, som visat sig i dessa annars så rikstrogna landsdelar. Denna kommer att i betydlig mån försvinna genom zontariffen, som tillåter, att man reser från Stockholm till Malmö för 3 kronor 20 öre på tredje klass. Det lifliga utbyte af varor och tankar, som då uppstode, skulle snart allt fastare sammanlöda det södra Sverige med det öfriga landet.

Vidare hade norra Sverige den stora fördelen af förslaget, att den stora utströmningen af friska krafter från vårt fattiga land skulle kunna ledas ifrån det fjerran vestern upp emot nordén inom eget land. Det talades under Riksdagens debatter om den norrländska jernvägsfrågan om de rikedomar, som denna del af vårt land har att erbjuda och hvilka endast vänta på att blifva bearbetade af starka armar för att blifva fruktbringande. Den ifrågasatta förändringen i prisen på jernväg skulle kanske påskynda förverkligandet af detta hopp, förminska den stora ut-

vandringen till Amerika och låta den i stället komma Norrland med dess omätliga landvidder till godo.

Såsom herr Johanssons motion formulerat förslaget om zontariff, innebär det en stor demokratisk principfråga. Men ur de synpunkter jag nu nämnt, synes den mig äfven vara en stor fosterländsk fråga.

Bilaga n:o 2.

Jemförelse mellan biljettprisen för närvarande och enligt zontariff.

Från Stockholm till	Kilo- meter.	Antal zoner.	Med snälltåg eller persontåg.			Med blandadt eller godståg.			Tur och retur.			Enligt föreslagna zontariffen.		
			1:a klass.	2:a klass.	3:e klass.	1:a klass.	2:a klass.	3:e klass.	1:a klass.	2:a klass.	3:e klass.	1:a klass.	2:a klass.	3:e klass.
Södertelje	38	6	3,25	2,30	1,55	2,70	2,00	1,35	4,00	3,00	2,00			1,50
Gnesta	66	8	5,65	4,00	2,65	4,65	3,50	2,35	6,95	5,20	3,50		4,00	2,00
Flen	111	10	9,45	6,70	4,45	7,80	5,85	3,90	11,70	8,75	5,85	7,50	5,00	2,50
Katrineholm	134	11	11,40	8,05	5,40	9,40	7,05	4,70	14,10	10,55	7,05	8,25	5,50	2,75
Pålsboda	186	13	15,85	11,20	7,45	13,05	9,80	6,55	19,55	14,65	9,80	9,75	6,50	3,25
Norrköping	182	13	15,50	10,95	7,30	12,75	9,60	6,40	19,15	14,35	9,60	9,75	6,50	3,25
Kimstad	201	14	17,10	12,10	8,05	14,10	10,55	7,05	21,15	15,85	10,55	10,50	7,00	3,50
Norsholm	205	14	17,45	12,30	8,20	14,35	10,80	7,20	21,55	16,15	10,80	10,50	7,00	3,50
Linköping	229	15	19,50	13,75	9,20	16,05	12,05	8,05	24,05	18,05	12,05	11,25	7,50	3,75
Mjölby	261	16	22,20	15,70	10,45	18,30	13,70	9,15	27,45	20,55	13,70	12,00	8,00	4,00
Örebro	224	14	19,05	13,45	9,00	15,70	11,80	7,85	23,55	17,65	11,80	10,50	7,00	3,50
Hallsberg	199	14	16,95	11,95	8,00	13,95	10,45	7,00	20,90	15,70	10,45	10,50	7,00	3,50
Laxå	229	15	19,50	13,75	9,20	16,05	12,05	8,05	24,05	18,05	12,05	11,25	7,50	3,75
Moholm	287	16	24,40	17,25	11,50	20,10	15,10	10,05	30,15	22,60	15,10	12,00	8,00	4,00
Sköfde	313	17	26,65	18,80	12,55	21,95	16,45	11,00	32,90	24,65	16,45	12,75	8,50	4,25
Stenstorp	329	18	28,00	19,75	13,20	23,05	17,30	11,55	34,55	25,95	17,30	13,50	9,00	4,50
Karlsborg	357	18	30,35	21,45	14,30	25,00	18,75	12,50	37,50	28,15	18,75	13,50	9,00	4,50
Falköping	344	18	29,25	20,65	13,80	24,10	18,10	12,05	36,15	27,10	18,10	13,50	9,00	4,50
Herrljunga	378	19	32,15	22,70	15,15	26,50	19,85	13,25	39,70	29,80	19,85	14,25	9,50	4,75
Alingsås.....	412	20	35,05	24,75	16,50	28,85	21,65	14,45	43,30	32,45	21,65	15,00	10,00	5,00
Göteborg	458	21	38,95	27,50	18,35	32,10	24,05	16,05	48,10	36,10	24,05	15,75	10,50	5,25
Jönköping	393	19	33,45	23,60	15,75	27,55	20,65	13,80	41,30	30,95	20,65	14,25	9,50	4,75
Nässjö	350	18	29,75	21,00	14,00	24,50	18,40	12,25	36,75	27,60	18,40	13,50	9,00	4,50
Säfsjö	378	19	32,15	22,70	15,15	26,50	19,85	13,25	39,70	29,80	19,85	14,25	9,50	4,75
Alfvesta.....	436	20	37,10	26,20	17,45	30,55	22,90	15,30	45,80	34,35	22,90	15,00	10,00	5,00
Wislanda	450	21	38,25	27,00	18,00	31,50	23,65	15,75	47,25	35,45	23,65	15,75	10,50	5,25
Elmhult.....	484	22	41,15	29,05	19,40	33,90	25,45	16,95	50,85	38,15	25,45	16,50	11,00	5,50
Hästveda	516	22	43,90	31,00	20,65	36,15	27,10	18,10	54,20	40,65	27,10	16,50	11,00	5,50
Hessleholm	535	23	45,50	32,10	21,40	37,45	28,10	18,75	56,20	42,15	28,10	17,25	11,50	5,75
Hör	564	23	47,95	33,85	22,60	39,50	29,65	19,75	59,25	44,45	29,65	17,25	11,50	5,75
Eslöf	584	24	49,65	35,05	23,40	40,90	30,70	20,45	61,35	46,00	30,70	18,00	12,00	6,00
Lund	601	24	51,10	36,10	24,05	42,10	31,55	21,05	63,15	47,35	31,55	18,00	12,00	6,00
Malmö	618	24	52,55	37,10	24,75	43,30	32,45	21,65	64,90	48,70	32,45	18,00	12,00	6,00

Från Stockholm till	Kilo- meter.	Antal zoner.	Med snälltåg eller persontåg.			Med blandadt eller godståg.			Tur och retur.			Enligt föreslagna zontariffen.		
			1:a klass.	2:a klass.	3:e klass.	1:a klass.	2:a klass.	3:e klass.	1:a klass.	2:a klass.	3:e klass.	1:a klass.	2:a klass.	3:e klass.
Kristinehamn	290	17	24,65	17,40	11,60	20,30	15,25	10,15	30,45	22,85	15,25	12,75	8,50	4,25
Karlstad	330	18	28,05	19,80	13,20	23,10	17,35	11,55	34,65	26,00	17,35	13,50	9,00	4,50
Kil	350	18	29,75	21,00	14,00	24,50	18,40	12,25	36,75	27,60	18,40	13,50	9,00	4,50
Arvika	398	19	33,85	23,90	15,95	27,90	20,90	13,95	41,80	31,35	20,90	14,25	9,50	4,75
Charlottenberg	432	20	36,75	25,95	17,30	30,25	22,70	15,15	45,40	34,05	22,70	15,00	10,00	5,00
Upsala	66	8	5,65	4,00	2,65	4,65	3,50	2,35	6,95	5,20	3,50		4,00	2,00
Sala	128	11	10,90	7,70	5,15	9,00	6,75	4,50	13,45	10,10	6,75	8,25	5,50	2,75
Krylbo	161	12	13,70	9,70	6,45	11,30	8,45	5,65	16,95	12,70	8,45	9,00	6,00	3,00
Morshyttan	179	13	15,25	10,75	7,20	12,55	9,40	6,30	18,80	14,10	9,40	9,75	6,50	3,25
Storvik	219	14	18,65	13,15	8,80	15,35	11,50	7,70	23,00	17,25	11,50	10,50	7,00	3,50
Ockelbo	257	16	21,85	15,45	10,30	18,00	13,50	9,00	27,00	20,25	13,50	12,00	8,00	4,00
Kilafors	300	17	25,50	18,00	12,00	21,00	15,75	10,50	31,50	23,65	15,75	12,75	8,50	4,25
Söderhamn	333	18	28,35	20,00	13,35	23,35	17,50	11,70	35,00	26,25	17,50	13,50	9,00	4,50
Bollnäs	317	17	26,95	19,05	12,70	22,20	16,65	11,10	33,30	25,00	16,65	12,75	8,50	4,25
Ljusdal	380	19	32,30	22,80	15,20	26,60	19,95	13,30	39,90	29,95	19,95	14,25	9,50	4,75
Hudiksvall	442	21	37,60	26,55	17,70	30,95	23,25	15,50	46,45	34,85	23,25	15,75	10,50	5,25
Ånge	484	22	41,15	29,05	19,40	33,90	25,45	16,95	50,85	38,15	25,45	16,50	11,00	5,50
Sundsvall	579	24	49,25	34,75	23,20	40,55	30,40	20,30	60,80	45,60	30,40	18,00	12,00	6,00
Bräcke	515	22	43,80	30,90	20,60	36,05	27,05	18,05	54,10	40,60	27,05	16,50	11,00	5,50
Östersund	586	24	49,85	35,20	23,45	41,05	30,80	20,55	61,55	46,15	30,80	18,00	12,00	6,00
Mörsil	655	25	55,70	39,30	26,20	45,85	34,40	22,95	68,80	51,60	34,40	18,75	12,50	6,25
Storlien	748	27	63,60	44,90	29,95	52,40	39,30	26,20	78,55	58,95	39,30	20,25	13,50	6,75
Sollefteå	660	25	56,10	39,60	26,40	46,20	34,65	23,10	69,30	52,00	34,65	18,75	12,50	6,25
Anundsjö	728	26	61,90	43,70	29,15	51,00	38,25	25,50	76,45	57,35	38,25	19,50	13,00	6,50