

## N:o 14.

Ank. till Riksd. kansli den 27 april 1893, kl. 3 e. m

*Första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 7, i anledning af väckt fråga om skrifvelse till Kongl. Maj:t i syfte af nedsättning i afgifterna för persontrafiken å statens jernvägar.*

Med bifall till en inom Andra Kammarerna af herr *E. Thermoenius* väckt motion n:o 217 och samma kammarers tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 6 (i samlingen n:o 20) har Andra Kammarerna för sin del beslutat, att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t må anhålla, det täcktes Kongl. Maj:t taga i öfvervägande, i hvilken mån nedsatta afgifter för persontrafiken å statens jernvägar och införande af person-tariff med fallande skala 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 vidtaga de åtgärder, som kunna befinnas lämpliga.

Jemlikt § 63 mom. 3 riksdagsordningen har Andra Kammarens beslut blifvit genom utdrag af protokollet delgifvet Första Kammarerna, som hänvisat ärendet till sitt första tillfälliga utskott.

Vid 1891 års riksdag fattade Andra Kammarerna enahanda beslut, då föranledt af motioner, hvilka väckts af bland andra herr *J. Johansson* i Noraskog och herr *Thermoenius* samt blifvit understödda af kam-

*Bih. till Riksd. Prot. 1893. 8 Saml. 2 Afd. 1 Band. 10 Häft. (N:o 14).*

marens tredje tillfälliga utskott (i utlåtande n:o 14 i samlingen); men Första Kammaren fann i öfverensstämmelse med dess första tillfälliga utskotts utlåtande (i samlingen n:o 17) ej skäl att biträda Andra Kammarens i ämnet fattade beslut. Sistnämnda utskott hade hufvudsakligen framhållit, att kongl. jernvägsstyrelsen torde kunna förväntas, efter vunnit nödig erfarenhet om resultaten af redan vidtagna åtgärder samt efter förutgångna behöfliga utredningar af alla på saken inverkan förhållanden och med statsbanornas bästa ekonomiska resultat för ögonen, taga initiativet till behöfliga reformers införande rörande personbefordran på statsbanorna.

Beträffande de grunder, som för motionen och Andra Kammarens beslut blifvit anförda, hänvisar utskottet till den utredning, som lemnas i motionen och Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts omfattande utlåtande.

---

De grunder, på hvilka nämnda utskott ansett sig böra tillstyrka bifall till motionen och hvilka äfven Andra Kammaren genom att för sin del, utan diskussion eller votering, godkänna utskottets utlåtande, visat sig erkänna, äro följande:

1:o) Tariffsystemet med fallande taxa torde vara teoretiskt berättigadt ej blott för godstrafiken utan äfven för persontrafiken — äfven om vid den senare dess fördelar ej så tydligt framträda som vid den förra.

2:o) Tillämpadt med frångång sedan åtskilliga år tillbaka i flera länder, är systemet med fallande taxa fullt bepröfvadt, och något dröjsmål med dess tillämpande hos oss synes sakna hvarje giltig grund. Sverige erbjuder nemligen i ovanligt hög grad förutsättningen för ekonomisk vinst genom dess införande.

3:o) Då statsbanorna blifvit utsträckta till Gellivara måste hvarje tvekan vika för det trängande behovet att tillgodose fjerrtrafikens intressen genom ett för densamma lämpadt tariffsystem.

4:o) Ehuru det är svårt att uttala sig om lämpligheten ur ekonomisk synpunkt af en sänkning af nu gällande grundpris för persontariffen, synes dock med skäl kunna ifrågasättas, om ej lämpligt vore att med borttagande af tur- och returbiljetterna sänka det allmänna grundpriset till det för dessa gällande.

Då åtskilligt såväl af hvad i dessa fyra hufvudpunkter innefattas

som äfven i de åsikter, ur hvilka de framgått, ej synes Första Kammarrens utskott fullt antagligt, men utskottet icke dess mindre funnit tillräckligt beaktansvärda skäl vara dels i det nämnda betänkandet anförda, dels dessutom för handen för att tillstyrka, att kammaren måtte biträda Andra Kammarrens beslut, och då skiljaktigheten i de båda utskottens åsikter och motivering bäst torde blifva framhållna genom en granskning punkt för punkt af de nyss anförda grunderna till Andra Kammarrens beslut, öfvergår utskottet nu till en sådan granskning.

Andra Kammarrens åsigt, att tariffsystemet med fallande taxa är teoretiskt lika berättigadt för persontariffer som för godstariffer, kan utskottet ej för sin del godkänna. Det är nemligen ej så, som af Andra Kammarrens utskott säges, att de egentliga tågstkostnaderna såsom kostnader för bränsle o. s. v., räknade per kilometer, äro jemförelsevis mindre vid längre transporter än vid kortare, emedan man för längre afstånd bättre skulle tillgodogöra sig maskinerna, vagnarna och personalen; ty om ett tåg med jemn fart och framförande hela tiden samma vagnar framgår mellan t. ex. Stockholm och Göteborg, så åtgår för hvarje kilometer samma mängd bränsle — oafsedt de tillfälliga olikheterna i banans stigningsförhållanden —, samma antal personal erhåller för hvarje timme den tjenstgör samma aflöning och maskinernas och vagnarnes slitning och förbrukning af smörjningsämnen är äfvenledes ej vidare olika för den sista kilometern än för den första, än hvad banans beskaffenhet på båda ställena — alldeles oberoende af deras afstånd från utgångspunkten — må kunna betinga. Och detta gäller lika väl för ett godståg som för ett persontåg. Likaledes kan det ej anses annat än teoretiskt tillbörligt och rätt, att vissa fasta kostnader såsom aflöningen åt banbevakningen och dess befäl m. m. i första hand fördelas i jemn proportion på hvarje kilometer af banan samt derefter på hvarje tåg, som befar denna kilometer, den må nu ligga nära eller fjerran från tågets utgångspunkt. Ej heller kan man med fog säga, att alltid en vagn i lokaltåg per kilometer är dyrare att framföra med samma fart än en vagn i ett tåg med lång tur. Tvärtom låter sig ofta nog vid lokaltåg genomföras besparingar i personal och underhåll, som ej äro möjliga vid tåg i fjerrtrafik. Men väl gifves det deremot vissa andra fasta utgifter, som härröra af en varas eller en persons införfassande å tåget och aflemnande derifrån. Det är dessa fasta utgifter, hvilka, lagda till de för hvarje kilometer lika, direkta utgifterna för tåget, föranleda, att, när tåget stannar t. ex. efter 10 kilometers färd, utgifterna för den vara eller den person, som då aflemnas, måste anses vara större per kilometer räknadt än för den person eller

vara, som transporterats 100 kilometer, innan den aflemnas. Ty är t. ex. den direkta kostnaden per kilometer för ett ton gods 1 öre men dess in- och utlastningskostnad och hvad dermed sammanhänger 5 öre, så blir utgiften för transporten, om väglängden är 10 kilometer,  $\frac{10 \text{ öre} + 5 \text{ öre}}{10 \text{ öre}} = 1,5$  öre per kilometer; deremot om väglängden är 100

kilometer blott  $\frac{100 + 5}{100} = 1,05$  öre. Ju högre sjelfva den direkta transportkostnaden är i förhållande till den fasta kostnaden, desto mindre blir skilnaden i utgift per kilometer vid kortare och vid längre resor. Nu är den direkta kostnaden för en vagn i persontåg mycket större än för en vagn i godståg, beroende på det förra tågets större hastighet och personvagnarnes dyrare underhåll; men deremot äro expeditionssamt in- och utlastningskostnaderna mycket mindre vid person- än vid gods rörelsen, framför allt därför, att i den senare ingår den synnerligen kostsamma rangeringen af vagnarna på afgangstationerna i betydligt högre grad, samt äfven därför, att expeditionerna i godsmagasinen kosta per vagn, som lastas eller lossas, mycket mera än expeditionen i biljettluckan o. s. v. af de resande, som medfölja en personvagn. Härtill kommer, att en personvagn, som är afsedd för en längre tur, måste vara utrustad med en del bekvämligheter, som kunna undvaras vid vagnar å lokaltåg, samt i många fall äfven med tyngre och dyrare apparater för belysning, uppvärmning, bromsning m. m. Derfor är den personvagn, som går i fjerrtrafik, i allmänhet tyngre och dyrare än den, som går i närtrafik, och därför äfven kilometerkostnaden i förra fallet större än i det senare. Godsvagnarne deremot äro lika i båda fallen. Häraf följer, att det teoretiska skälet för fallande taxa i godstrafik alls icke är utan vidare gällande äfven för persontrafiken — ja, att det i det senare fallet till och med kan sättas i fråga, huruvida ej inflytandet af de fasta utgifterna vid afgang- och ankomststationerna, som eljest skulle kunna anses medföra högre utgift per kilometer å lokaltåg än å fjerrtåg, ej blott fullt kompenseras af de högre direkta kostnaderna per kilometer i fjerrtåg, utan till och med göra, att en personvagn, som går i ett tåg med lång kurs, kostar mera per kilometer än den, som går i lokaltåg.

Ej heller kan utskottet finna, att Sverige skulle i så ovanligt hög grad erbjuda förutsättningarna för ekonomisk vinst genom införandet af en fallande persontaxa, att ett dröjsmål med en sådan taxas införande skulle sakna all rimlig grund. Snarare vill det synas utskottet, som

om den ekonomiska erfarenhet, hvilken hittills vid statens jernvägar vunnits såväl med afseende på den fallande godstaxan som å tur- och returbiljetterna, skulle mana till stor försigtighet vid införandet af en fallande persontariff. Hvad beträffar godstaxan, hvilken i sin nuvarande form tillämpats från den 1 januari 1890, så har man, enligt hvad utskottet inhemtat, från åren 1890 och 1891 följande erfarenhet: För linierna söder om Ånge, der de högre tariffklasserna ofantligt mycket oftare komma till tillämpning än på banorna i Jemtland, Vesternorrland och Vesterbotten, har den totala inkomsten, fördelad per ton af totala tågvingten, under det tåget framgått en kilometer (sålunda inkomsten per brutto tonkilometer), fortfarande likasom före den nya taxans tillämpning varit ungefär 1,27 öre, hvilket vill säga, att ökningen i transportmängd har stigit i ungefär den mån, som motsvarar sänkningarna i taxan, men ej i högre grad, hvadan ej heller genom den nya taxan någon ekonomisk fördel bereds jernvägen. För linierna norr om Ånge, deri inberäknad tvärbanan Östersund—Sundsvall, har deremot inkomsten pr brutto tonkilometer sjunkit från ungefär 1 öre år 1889 till 0,72 öre år 1891, hvilket ju tyder på att nedsättningen i fraktaffigften för kilometerton af det billigare gods, som på denna linie mest framförlas, ej varit i stånd att framkalla den höjning i transportmängd, som erfordrats för att vid lägre taxor erhålla ens ett så pass fördelaktigt ekonomiskt resultat som tillföre. I sjelfva verket torde också den inverkan på det ekonomiska resultatet af jernvägsdriften under åren 1890 och 1891, som denna nedsättning i inkomst pr brutto tonkilometer på de anförda norrländska banorna medfört, vara en af de viktigaste orsakerna till den af motionären anförda sänkningen i nettobehållningens förhållande till byggnadskapitalet. Och svaret på den af motionären framställda frågan, om orsaken till sänkningen bör sökas i de rådande konjunkturerna eller i tarifferna, torde rättast vara det, att nedsättning af taxor under dåliga konjukturer lätt medföra ett dåligt ekonomiskt resultat — och att sådant just i detta fall inträffat. Dock synes det äfven kunna ifrågasättas, huruvida icke det nämnda missförhållandet äfven föranledts af en mindre lämplig indelning af godset å de olika tarifferna, hvilken indelning också gifvit anledning till flerfaldiga klagomål från näringsidkarnes sida.

Det torde ej vara nog att taga i betraktande endast, huruvida taxan för persontrafiken bör genomgående ändras, det är äfven nödvändigt att undersöka och välja den rätta tidpunkten för ändringen. Att en sådan försigtighet är af vigt vid ändringar i persontaxan, framgår särskildt af följande data. När 1890 systemet med tur- och returbiljet-

ter först började i vidsträcktare omfång tillämpas, var förhållandet i afseende på tillryggalagda personkilometer mellan resande med tur- och returbiljetter och resande med enkla biljetter som 40 till 100. Inkomsten af försålda biljetter var då 7,460,000 kronor. År 1891 steg förhållandet och blef som 70 till 100; dervid steg också inkomsten till 7,600,000 kronor. År 1892 ökades ytterligare antalet tur- och returbiljetter, och förhållandet var då som 97 till 100, men ej dess mindre sjönk inkomsten ned till 7,500,000 kronor. 1891 var, tack vare utställningen i Göteborg, ett godt trafikår; sista hälften af 1892 var i detta afseende på grund af koleran snarare under än öfver medelmåttan. Den hittills hos oss vunna erfarenheten af den betydliga sänkning i biljettprisen, som tur- och returbiljetterna medföra, är således den, att en egentlig ekonomisk vinst deraf erhållits endast i förening med goda konjunkturer.

Hvad åter angår den erfarenhet, som i utlandet genom användande af den fallande taxan vunnits, så manar denna ingalunda till ett obetingadt införande af denna taxa; ett förhållande, som af Europas mest framstående fackmän vid den internationella jernvägskongressens sammanträde i Petersburg förliden sommar otvetydigt framhållits. Sedan nemligen till kongressen en utförlig utredning öfverlemnats af de vid de flesta europeiska jernvägar gjorda iakttagelserna i ämnet och frågan blifvit omständligt utredd och diskuterad, afgaf kongressen följande yttrande såsom sin slutmening (conclusion) i ärendet:

»Angående reformen af persontarifferna är det omöjligt att uppställa absoluta, för alla länder gällande grundsatser.

Det system, som hittills nästan öfverallt blifvit följdt, nemligen att dels vidtaga förbättringar i tågtjensten och i den rullande materielen, dels bevilja nedsättningar i biljettprisen i den mån behovet deraf gör sig kännbart, har gifvit goda resultat, och det finnes inga skäl att frångå detsamma.

Hvad som synes mest lända till utvecklingen af persontrafiken och bäst motsvara såväl publikens som jernvägarnas behof, är framför allt nedsättningen i biljettpriset för kortare afstånd i form af tur- och returbiljetter.»

Andra Kammarens uttalande, att vid statsbanornas utsträckning till Gellivara det blifver ett trängande behof att tillgodose fjerrafrikens intressen, anser utskottet deremot värdt fullt beaktande. — Men dervid är väl att skilja på det viktiga nationalekonomiska intresset af Norrlands kolonisation å ena sidan och jernvägens ekonomiska fördel å den andra, hvilka båda fördelar utskottet ingalunda

anser kunna med säkerhet samtidigt ernås genom införande af en fallande persontaxa. Tvärtom är att befara, att just med afseende på de norrländska jernvägarna, till en början åtminstone, det ej skulle lyckas att med tillämpning af den fallande taxan bringa nedsättningen af biljettpriset och ökningen af frekvensen ens i ekonomisk jemnvigt, långt mindre att vinna någon ekonomisk fördel.

Hvad slutligen nedsättningen af grundpriset för biljetterna beträffar, eller tur- och returbiljetternas skiljande i två enkla biljetter, så synes det utskottet, att den sannolika följden deraf bäst torde utrönas genom partiella och successiva försök vid statsbanorna inom landet, såsom genom att förlänga tiden för tur- och returbiljetternas giltighet, att bevilja nedsättningar i biljettpriset för grupper af resande, att inlägga tåg med billig befordran på vissa tider och på vissa sträckor o. s. v.

Ehuru utskottet sålunda ej till fullo kan dela den af Andra Kammarrens utskott uttalade fasta tillförsigten, att nedsatta taxor skola åtföljas af en i motsvarande mån ökad trafik, anser utskottet dock, å ena sidan att det är högeligen önskvärdt, att med lämplig hänsyn till jernvägens ekonomi tagas alla de mått och steg, hvilka kunna ytterligare underlätta samfärdseln inom landet, å andra sidan att dessa steg böra tagas med varsamhet och aldrig så, att jernvägens ekonomiska resultat under en följd af år derigenom försämras. Dervid erkänner dock utskottet villigt, att, om ock under en kortare tid dåliga konjunkture skulle medföra ett sämre resultat än det påräknade, sådant ej bör afskräcka från att fortsätta på den beträdda vägen. Enligt utskottets förmenande bör Riksdagen ej underlåta att i sin mån lemna Kongl. Maj:t det stöd, Kongl. Maj:t från Riksdagens sida kan behöfva för att fortsätta de undersökningar och försök, som för närvarande, enligt hvad utskottet inhämtat, förberedas i motionens syfte, så vidt detta låter förena sig med hänsynen till statens jernvägars finansiella ställning.

Utskottet hemställer alltså,

att Första Kammarren måtte biträda Andra Kammarrens i ämnet fattade beslut.

Stockholm den 27 april 1893.

På utskottets vägnar:

ROBERT DICKSON.

---

Reservation

af herr *R. Dickson* mot vissa delar af motiveringen.

---