

N:o 40.

Af herr **S. T. Palme m. fl.**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t
angående revision af taxa för befordran af personer och
resgods å statens järnvägar.

Den 7 april 1905 utfärdades en nådig kungörelse angående vissa ändringar i den af Kungl. Maj:t den 29 november 1889 fastställda taxan för transporter å statens järnvägar. Dessa ändringar, hvilka afsågo befordran af personer och resgods, väckte öfver hela landet en betydande oro, som på vissa håll tog sig uttryck i en verklig storm af missnöje, beroende i främsta rummet därpå, att i vissa fall afgifterna ganska betydligt höjdes, särskildt beträffande närtrafiken. Missnöjet riktade sig hufvudsakligen mot de höga prisen för månadsbiljetter, i synnerhet då dessa afsågo flera månader eller helt år, inskränkandet af partibiljetternas begagnande till afstånd på högst 40 kilometer, de särskilda snälltägsafgifterna, den ökade resgodsafgiften, som särskildt hårdt drabbade affärsresande samt de höjda sofvagnsbiljetterna.

Efter hand tog sig detta missnöje alltmera allmänna och bestämda uttryck. Tidningspressen stod ganska enhällig i sitt fördömande af den nya taxan. Enskilda och offentliga uttalanden af stundom ganska skarp natur hördes från landets olika delar, i synnerhet från målsmännen för handel och näringar samt från intressenterna i och för den kraftigt tillväxande egnahemsrörelsen.

Under trycket af denna allmänna opinion, ådagalagd bland annat genom en stor mängd direkta hänvändelser till regeringen, beslöt Kungl. Maj:t att upptaga frågan till förnyad pröfning, och efter järnvägsstyrelsens och järnvägsrådets hörande stadfästes äntligen den 14 december 1905 vissa ändringar i taxan för person- och resgodsbefordran.

Genom dessa ändringar hafva, i jämförelse med bestämmelserna af den 7 april dels prisen på flermånads- och årsbiljetter reducerats, dels partibiljetter medgifvits å afstånd till högst 70 kilometer, dels bestämts

minskad resgodsafgift för öfvervikt af mera än 200 kilogram, medan däremot såväl snälltågsafgifterna som de höjda sofvagnsafgifterna bibehållits.

Föga öfver en månad har nu förflutit, sedan de nya bestämmelserna utfärdades. Men detta oaktadt och oaktadt den nya decembertaxan sökt råda bot för åtminstone vissa af de mest klandrade missgreppen i taxan af den 7 april, så synes dock allmänheten redan hafva hunnit få en klar uppfattning om, att icke heller denna nu gällande är ägnad att tillfredsställa den svenska samfärdselns berättigade kraf. Alltjämt gör sig gällande ett stort och merendels, enligt vårt förmenande, fullt grundadt missnöje, riktadt särskildt mot den fördyring, som äfven med den senaste taxans tillämpning gör sig gällande. En närmare granskning af förhållandena synes oss till fullo ådagalägga det berättigade i de klagomål, som nu allmänt, men särskildt i vissa delar af landet, taga sig uttryck.

I de försök till officiöst eller officiellt försvar för det nya tariffsystemet, som kommit till synes, har man sökt att genom jämförelser ådagalägga, att allmänheten icke äger rätt att tala om någon fördyring. Man jämför för detta ändamål priset å tidigare gällande tariffen för *enkla resor* med de nya tariffernas pris, och man kan då påvisa större eller mindre minskningar i biljettprisen. Men en sådan jämförelse är i hög grad vilseledande. Den enkla biljetten var tillförne ett undantag, medan regeln var en eller annan form af rabattbiljett. År 1904 såldes enkelbiljetter (inklusive truppbiljetter) till ett antal af 2,396,828 och tur- & returbiljetter, partibiljetter, rundrese- & turist-

biljetter till ett antal af	10,850,470
---------------------------------------	------------

eller tillsammans	13,247,298.
-----------------------------	-------------

Då enkelbiljetterna sålunda icke ens utgjorde 20 % af hela antalet sålda biljetter, är det uppenbart, att man icke bör utgå från deras pris, när det gäller en jämförelse med afseende på den allmänheten tryckande utgiftsbördan för järnvägsbiljetter under det gamla och under det nya tariffsystemet.

Här må för några få, vanligt förekommande resor meddelas följande jämförelser mellan biljettprisen å ena sidan enligt det nya systemet, hvarvid upptagits dels enkelbiljett, dels partibiljett, och å andra sidan enligt det gamla systemet, hvarvid upptagits dels $\frac{1}{2}$ tur- & returbiljett, dels familjebiljett.

Jämförelse mellan biljettpris enligt det nya systemet och vanligt förekommande biljettpris enligt det gamla systemet ($\frac{1}{2}$ tur och retur och familjebiljett).

Mellan stationerna	Med användande af nedannämnda biljettslag.	III klass.			II klass.			I klass.		
		Gamla.	Nya.		Gamla.	Nya.		Gamla.	Nya.	
		Gällde äfven å snälltåg.	Icke snälltåg.	Snälltåg.	Gällde äfven å snälltåg.	Icke snälltåg.	Snälltåg.	Gällde äfven å snälltåg.	Icke snälltåg.	Snälltåg.
Stockholm—Södertälje, 38 km.	1/2 tur o. retur resp. enkel.	1,00	1,00	2,00	1,50	1,50	3,00	—	—	—
	Familjebiljett resp. partibilj.	0,80	0,76	* 1,76	1,20	1,14	2,64	—	—	—
Stockholm—Uppsala, 66 km.	1/2 tur o. retur resp. enkel.	1,75	1,70	2,70	2,60	2,70	4,20	—	—	—
	Familjebiljett resp. partibilj.	1,35	1,32	2,32	2,03	1,98	3,48	—	—	—
Göteborg—Älvsås, 46 km.	1/2 tur o. retur resp. enkel.	1,23	1,20	2,20	1,83	1,80	3,30	—	—	—
	Familjebiljett resp. partibilj.	0,95	0,92	* 1,92	1,43	1,38	2,88	—	—	—
Göteborg—Varberg, 77 km.	1/2 tur o. retur resp. enkel.	2,03	} 2,00	3,00	3,05	} 3,00	4,50	4,05	} 5,00	7,50
	Familjebiljett	1,57			2,36		4,50	3,14		
Göteborg—Halmstad, 151 km.	1/2 tur o. retur resp. enkel.	3,98	} 3,80	4,80	5,95	} 5,70	7,20	7,95	} 9,50	12,00
	Familjebiljett	3,05			4,58		7,20	6,10		
Stockholm—Norrköping, 182 km.	1/2 tur o. retur resp. enkel.	4,80	} 4,40	5,40	7,18	} 6,60	8,10	9,58	} 11,00	13,50
	Familjebiljett	3,71			6,00		8,10	8,00		

* Härvid bör emellertid observeras, att, enligt förut gällande bestämmelser, tillträde till III kl. vagnar å vissa snälltåg i allmänhet endast medgafs resande med biljett till eller från utlandet, eller vid minst 100 km. väglängd i en riktning.

Jämförelse mellan biljettpris enligt det nya systemet och vanligt förekommande biljettpris enligt det gamla systemet ($\frac{1}{2}$ tur o. retur och familjebiljetter).

Mellan stationerna	Med användande af nedannämnda biljettslag.	III klass.			II klass.			I klass.		
		Gamla.	Nya.		Gamla.	Nya.		Gamla.	Nya.	
		Gällde äfven å snälltåg.	Icke snälltåg.	Snälltåg.	Gällde äfven å snälltåg.	Icke snälltåg.	Snälltåg.	Gällde äfven å snälltåg.	Icke snälltåg.	Snälltåg.
Göteborg—Malmö, 300 km.	$\frac{1}{2}$ tur o. retur resp. enkel.	7,88	6,80	7,80	11,83	10,20	11,70	15,75	17,00	19,50
	Familjebiljett	6,15			9,23			12,30		
	Sofvagn: $\frac{1}{2}$ tur o. retur	—	—	—	14,83	—	16,70	20,75	—	29,50
	» fam.-bilj.	—	—	—	12,23	—		17,30	—	
	$\frac{1}{2}$ tur o. retur resp. enkel.	10,33	8,60	9,60	15,48	12,90	14,40	—	—	—
Stockholm—Jönköping, 393 km.	Familjebiljett	9,29			13,94			—	—	—
	Sofvagn: $\frac{1}{2}$ tur o. retur	—	—	—	18,48	—	19,40	—	—	—
	» fam.-bilj.	—	—	—	16,94	—		—	—	—
	$\frac{1}{2}$ tur o. retur resp. enkel.	12,03	9,80	10,80	18,05	14,70	16,20	24,05	24,50	27,00
	Familjebiljett	10,13			15,20			20,26		
Stockholm—Göteborg, 458 km.	Sofvagn: $\frac{1}{2}$ tur o. retur	—	—	—	21,05	—	21,20	29,05	—	37,00
	» fam.-bilj.	—	—	—	18,20	—		25,26	—	
	$\frac{1}{2}$ tur o. retur resp. enkel.	16,23	12,40	13,40	24,35	18,60	20,10	32,45	31,00	33,50
	Familjebiljett	14,54			21,81			29,08		
	Sofvagn: $\frac{1}{2}$ tur o. retur	—	—	—	27,35	—	25,10	37,45	—	43,50
Stockholm—Malmö, 618 km.	» fam.-bilj.	—	—	—	24,81	—		34,08	—	

Såsom af denna tabell framgår, äro visserligen de nya biljetterna å *icke-snälltåg* i regel lika med eller något lägre än $\frac{1}{2}$ tur- och returbiljett enligt det gamla systemet. Men däremot äro de öfver partibiljettzonen (70 km.), och innan de mycket stora afstånden uppnåtts, högre än tidigare gällande familjebiljetter. Å *snälltåg* däremot, med därför stadgad särskild afgift för de tre klasserna af resp. kronor 1: 00, 1: 50 och 2: 50, äro, intill

dess att de större afstånden nåtts, de nya biljettprisen alltid och stundom högst väsentligt högre än de gamla. Ännu mera träder detta fram, om resan sker med nattåg och priset inräknas för sofvagnsbiljett — 10 och 5 kronor för resp. I och II klass mot 5 och 3 kronor förut. En andra klass resa mellan Göteborg och Malmö med sofvagnsafgift kostar nu öfver 36 % mera än tillförne, ifall familjebiljett begagnades, och vid resor efter första klass blir skillnaden ännu mycket större, vid nattresa mellan Stockholm och Göteborg ända till inemot 50 %.

Hvad månadsbiljetterna beträffar, förefinnas visserligen några få lättnader på de kortaste afstånden; men i allmänhet är den nya tariffen betydligt dyrare, som framgår af följande tabell:

Jämförelse mellan månadsbiljetter förr och nu.

Mellan stationerna	Kilometer.	III klass.						II klass.					
		1 mån.		3 mån.		12 mån.		1 mån.		3 mån.		12 mån.	
		gamla	nya	gamla	nya	gamla	nya	gamla	nya	gamla	nya	gamla	nya
Sthlm—Älfsjö . . .	8	6,00	4,80	16,00	14,40	36,00	38,40	9,00	7,20	24,00	21,60	54,00	57,60
» —Huddinge . .	14	9,00	8,40	22,00	25,20	52,00	67,20	14,00	12,60	33,00	37,80	78,00	100,80
» —Tumba . . .	23	15,00	13,80	33,00	41,40	81,00	110,40	23,00	20,70	50,00	62,10	122,00	165,60
» —Rönninge . .	29	17,00	17,40	38,00	52,20	94,00	139,20	26,00	26,10	57,00	78,30	141,00	208,80
» —Södertälje . .	38	22,00	22,80	47,00	68,40	116,00	182,40	33,00	34,20	71,00	102,60	174,00	273,60
» —Järfva . . .	7	6,00	4,80	16,00	14,40	36,00	38,40	9,00	7,20	24,00	21,60	54,00	57,60
» —Tureberg . .	13	9,00	7,80	22,00	23,40	52,00	62,40	14,00	11,70	33,00	35,10	78,00	93,60
» —Rotebro . . .	19	12,00	11,40	28,00	34,20	68,00	91,20	18,00	17,10	42,00	51,30	102,00	136,80
Göteb.—Partilled .	9	6,00	5,40	16,00	16,20	36,00	43,20	9,00	8,10	24,00	24,30	54,00	64,80
» —Jonsered . .	15	9,00	9,00	22,00	27,00	52,00	72,00	14,00	13,50	33,00	40,50	78,00	108,00
» —Lerum . . .	20	12,00	12,00	28,00	36,00	68,00	96,00	18,00	18,00	42,00	54,00	102,00	144,00
» —Floda . . .	27	17,00	16,20	38,00	48,60	94,00	129,60	26,00	24,30	57,00	72,90	141,00	194,40
» Alingsås . . .	46	25,00	27,60	55,00	82,80	136,00	220,80	38,00	41,40	83,00	124,20	204,00	331,20
» Kungsbacka . .	28	17,00	16,80	38,00	50,40	94,00	134,40	26,00	25,20	57,00	75,60	141,00	201,60
Malmö—Lund . . .	17	12,00	10,20	28,00	30,60	68,00	81,60	18,00	15,30	42,00	45,90	102,00	122,40

12-månaders-biljetten, tredje klass, mellan Stockholm och Rönninge villastad är sålunda höjd med inemot 50 % och samma slags biljett mellan Göteborg och Jonsered med inemot 40 %.

Medan sålunda de nya persontarifferna äro af natur att såsom mer eller mindre betungande för ett stort antal trafikanter uppväcka berättigadt missnöje, så är detta icke mindre förhållandet med afgifterna för resgod. För vanliga biljetter beräknas en frivikt af 25 kg. Afgiften för öfvervikt beräknas med visst belopp för hvarje begynnande tiotal kg., hvarmed resgodsets vikt öfverskjuter den medgifna frivikten. Afgiftens belopp vid resor mellan olika stationer framgår af följande tabell:

Jämförelse mellan resgodsofvervikten förr och nu.

Mellan stationerna	Kilometer.	Afgift i öre pr hvarje 10 kilogram öfver- vikt.	
		gamla	nya
Stockholm—Södertälje	38	10	20
» —Uppsala	66	20	30
Göteborg—Alingsås	46	10	20
» —Varberg	77	20	40
» —Halmstad	151	40	70
Stockholm—Norrköping	182	40	80
Göteborg—Malmö	300	60	120
Stockholm—Jönköping	393	80	150
» —Göteborg	458	100	170
» —Malmö	618	130	210
» —Luleå	1,180	240	340
» —Gällivare	1,313	270	370
Göteborg—Luleå	1,435	290	390
Malmö—Luleå	1,629	330	430
» —Gällivare	1,762	360	450

Häraf framgår, hurusom öfverviktsavgiften är fördubblad för resa mellan exempelvis Göteborg och Alingsås, medan den ökats med 70 % för resa mellan Stockholm och Göteborg. En öfvervikt af 50 kg. kostade mellan Malmö och Stockholm förut kronor 6: 50, medan avgiften nu ut-

går med kronor 10: 50. Afgiften för 100 kg. öfvervikt mellan Göteborg och Stockholm uppgår till högre belopp än snälltågsbiljetten för en resande i andra klass mellan sagda stationer.

Då denna väsentliga ökning af öfverviktsavgiften särskildt tungt drabbade affärsvärlden, i det att handelsresande ofta på sina resor måste medföra större eller mindre proflager, bestämdes genom ändringarna den 14 december, att för öfvervikt öfver 200 kg. afgiften skulle beräknas per 20 kg. i stället för per 10 kg. Då emellertid verkställda utredningar gifva vid handen, att endast ett synnerligen litet fåtal resande medföra resgods, uppgående i vikt till 200 kg., är det tydligt, att detta medgifvande är af ganska ringa fördel för den svenska affärsvärlden i dess helhet.

Med afseende på de nya resgodsbestämmelserna må här vidare omnämnas, såsom ägnadt att väcka förargelse, det stadgandet, att intet afpolleteradt frigods medgifves på månads- eller partibiljetter.

I synnerligen hög grad har missnöje uppväckts af snälltågsavgifterna. Dels drabba dessa avgifter med lika belopp resor på de kortaste afstånd, dels ligger det i järnvägsstyrelsens skön att godtyckligt bestämma angående olika tågs klassificering såsom snälltåg eller icke.

Redan förut är framhållet, hurusom snälltågsavgiften verkar höjande på biljettprisen för resor af medelmåttig längd. För mycket korta resor blir denna afgift helt enkelt olidlig. Biljettprisen, tredje klass, från Veinge station på Västkustbanan, därifrån en liflig lokalförbindelse underhålles med städerna å ömse håll, Halmstad och Laholm, äro till Halmstad 50 öre och till Laholm 20 öre. Med tillägg af snälltågsavgift, ifall den resande är nödsakad att välja ett sådant tåg, stiga prisen till resp. kronor 1: 50 och 1: 20 eller resp. tre (3) och sex (6) gånger egentliga biljettpriset.

Rörande snälltågsavgifterna för första klassen må här fästas uppmärksamheten på den oegentligheten, att, då första klass endast torde finnas i snälltåg, köpare af första klass biljett i och med detsamma borde vara berättigad att utan extra afgift få medfölja det enda slag af tåg, för hvilket biljetten afses.

Som nyss påpekats, har järnvägsstyrelsen, medan själfva taxan bestämmes af Kungl. Maj:t, fri afgöranderätt beträffande de olika tågens klassificering. Intet hinder finnes sålunda för järnvägsstyrelsen att alldeles godtyckligt förändra benämningen på ett persontåg och kalla det snälltåg med däraf följande tvångsbeskattning af de resande. Att järnvägsstyrelsen begagnar sig af denna maktfullkomlighet på ett för åtminstone icke-fackmannen fullkomligt ofattligt sätt, framgår af följande exempel:

Tåg n:r.	Afgång.	Ankomst.	Gångtid.	Benämning.
Stockholm—Uppsala.				
102	10 f. m.	11,15 f. m.	1 tim. 15 min.	Ej snälltåg.
24	6,50 e. m.	8,06 e. m.	1 tim. 16 min.	Snälltåg.
Uppsala—Stockholm.				
101	5,41 e. m.	7 e. m.	1 tim. 19 min.	Ej snälltåg.
23	8,35 f. m.	9,55 f. m.	1 tim. 20 min.	Snälltåg.

Om detta exempel, sedt ur synpunkten af den nya snälltågsafgiften, icke kan annat än förefalla i hög grad obegripligt, måste trafikanten stanna alldeles förstummad inför det exempel på järnvägsstyrelsens anordningar, som framgår beträffande tågen n:is 5 och 6, hvilka midt under resan byta om karaktär. Norr om Mjölby äro dessa tåg snälltåg, men söder om Mjölby persontåg, under det att hastigheten såväl norr som söder om sagda ort lär vara densamma. En resande från Malmö till Mjölby behöfver sålunda icke betala snälltågsavgift, medan däremot en resande, som begagnar ett af sagda tåg på sträckan mellan Nässjö och Linköping, får inbetala afgift för snälltågsfart.

Alldeles särskildt missgynnad med olämpligt insatta snälltåg är västkustbanan, vid hvilkens inköpande dock utlofvades, att staten skulle på allt sätt, äfven beträffande lokaltrafiken, söka tillmötesgå de enskildes och kommunernas intressen genom en väl ordnad järnvägsdrift. Huru detta genom den nya taxan blifvit uppfyllt, framgår bland annat af följande faktum: Från Varberg afgår kl. 8,28 f. m. ett blandadt tåg med framkomst till Göteborg, efter 2 tim. 27 min., kl. 10,55 f. m. Nästa icke-snälltåg afgår kl. 2,35 e. m. med framkomst först kl. 9,10 e. m., och därefter afgår ännu ett blandadt tåg kl. 8,09 e. m. med framkomst, efter 2 tim. 11 min., kl. 10,20 e. m.

För den resande, som icke vill erlagga snälltågsavgift, och hvars tid icke tillåter honom att resa med 2,35-tåget, som drager en restid af 6 tim. 35 min., finnes sålunda endast en lägenhet på morgonen och en på kvällen, allt medan mellan sagda tider på dagen två snälltåg med ofta glest besatta kupéer passera hans ort i samma riktning.

Helt naturligt hör också befolkningen längs västkustbanan till den med de nya trafiktaxeförhållandena rättvisligen mest missnöjda delen af vårt folk.

Med afseende på snälltågsafgifterna bör slutligen observeras, att en hel del bibanor hafva sina tågtider så ordnade, att de korrespondera med snälltåg på statsbanorna, hvarför ock allmänheten tvingas att begagna sig af snälltåg, för så vidt icke en dyrbar tid skall försittas i afvaktan på icke-snälltåg.

Den väsentliga biljettprishöjning, som genom snälltågsafgifterna uppkommit för de smärre afstånden, lär också redan hafva åstadkommit, att man på flera än ett ställe i vårt land får se allmogemän, som förr för stadsresan begagnade järnvägen, nu åka efter häst eller gå till fots.

Bland de förhållanden, som ingalunda uppväckt minsta missnöjet bland den trafikerande allmänheten, må till sist nämnas höjningen i sof-vagnsafgifterna. Särskildt har man framhållit det oresonliga däri, att järnvägsstyrelsen utkräver på en gång sofvagnsbiljett och snälltågsafgift.

Vi hafva nu framhållit några bland de fakta, hvilka äro mest kännbara för den trafikerande allmänheten och hvilka för denna allmänhet äro lika många anledningar till ett alltmera omkring sig gripande missnöje med det nya taxesystem, som på järnvägsstyrelsens föranledande blifvit infördt.

Om järnvägsstyrelsen haft grundade skäl för sina i berörda hänseende gjorda framställningar och om sålunda de införda förändringarna haft fullt fog för sig, då vore det förvisso hvarje god medborgares plikt att motverka och söka häfva detta missnöje. Men om, såsom vi hålla före, det tvärtom kan visas, att sådant fog saknats, och om sålunda de grunder, på hvilka systemet hvilar, icke äro hållbara, då ligger det i öppen dag, att en förändring snarast bör ske.

Den nya tariffen för transport af personer och resgoods är, såsom järnvägsstyrelsen säger, »grundad på en beräkning af de kostnader, som genom samma transporter förorsakas järnvägarna».

Att verkställa en dylik beräkning, att rättvist fördela kostnaderna på närtrafik och fjärrtrafik, att skilja mellan kostnaderna för persontransport och transport af gods hör till de mest svåra räkneproblem.

I en utredning inom Nationalekonomiska föreningen i Stockholm påvisade nyligen professor Cassel ansedd såsom en bland vårt lands främste vetenskapliga specialister på zontarifrågans område, dels svårigheterna vid utförandet af dylika kostnadsberäkningar öfver hufvud taget, dels ohäll-

barheten i vissa af de kostnadsberäkningsgrunder, hvarpå järnvägsstyrelsen stödt sitt zontarifförslag, och professorn fann det »ytterst tvifvelaktigt, om ett vetenskapligt hållbart bevis kan lämnas» för vissa af dessa grunder. Liknande omdömen fällde professor Cassel jämväl om andra järnvägsstyrelsens grunder, exempelvis den af styrelsen åberopade statistiken. Han yttrade: »Det statistiska material, hvarpå den stora reformen i öfrigt skulle grunda sig, kan jag heller icke godkänna.»

Järnvägsstyrelsen synes oss icke heller hafva anfört några detaljer beträffande, huru den ofvan berörda kostnadsfördelningen verkställes. Man har fått nöja sig med järnvägsstyrelsens påstående utan verkliga bevis.

Äfven om man emellertid skulle antaga, att järnvägsstyrelsen mot förmodan någorlunda rättvist fördelat kostnaderna på de olika trafikgrupperna, så måste man emellertid rikta en kraftig gensaga däremot, att man till statistisk grund för hela förslaget lagt erfarenheten från år 1901. Detta år var nämligen i nästan alla de afseenden, som på denna fråga spela in, ett fullkomligt *undantagsår*. Vi tillåta oss i detta afseende hänvisa till efterföljande tabell:

År.	Brutto- inkomsten.	Brutto- inkomsten i medeltal pr bankilometer.	Inkom- sterna öfverste- gdriftkost- naderna med pr bankilo- meter.	Driftkost- nadernas förhål- lande till bruttoin- komsten.	Driftkost- naden i medeltal pr bankilometer.	Driftkost- naden pr tåg- kilometer.	Driftkost- naden pr vagn- axelkilo- meter.	Driftkost- naden pr brutto- tonkilo- meter.
	Kr.	Kr.	Kr.	%.	Kr.	Kr.	öre.	öre.
1898	37,823,807·46	10,289·39	3,946·66	61·64	6,342·73	1·61	4·4	0·68
1899	41,445,917·93	11,262·48	3,435·82	69·49	7,826·66	1·82	5·0	0·75
1900	44,626,002·30	11,932·09	2,847·92	76·13	9,084·17	2·01	5·4	0·79
1901	45,210,885·14	11,746·14	2,286·90	80·53	9,459·24	2·06	5·5	0·82
1902	46,418,305·06	12,003·70	2,996·93	75·03	9,006·77	1·97	5·2	0·76
1903	50,676,732·02	12,297·19	3,352·28	72·74	8,944·91	2·00	5·2	0·72
1904	52,937,270·75	12,586·13	3,542·78	71·85	9,043·35	2·02	5·2	0·70

Af denna sammanställning framgår följande:

Bruttoinkomsten företer en vacker stegring af i medeltal inemot ett par millioner om året, men för år 1901 var tillväxten lägst eller icke ens 600,000 kronor.

Medelinkomsten per bankilometer visade också år 1901 en nedgång. *Trafiköfverskottet* var sagda år lägre än under periodens öfriga år.

Driftkostnaderna åter, huru man än ser dessa, voro under år 1901 högre än under öfriga år.

Det måste anses såsom ett axiom, att man icke kan generalisera ett undantagsförhållande. Att på ett sådant undantag bygga statistiska beräkningar med fordran, att de skola lämna resultat af allmängiltig natur, är ett högst betänkligt och till fullkomligt vilseledande resultat ledande fel. Men detta fel har järnvägsstyrelsen i sitt förslag till zontariff låtit komma sig till last. Man hade kunnat taga ett medeltal af ett större antal år. Men om detta skulle mött alltför stora praktiska svårigheter, hade man bort välja ett år, där de faktorer, hvarifrån man haft att utgå, varit af medelvalör. Nu utvalde man i stället ett undantagsår, och därmed faller hela den statistiska grunden för järnvägsstyrelsens förslag.

Ur statistisk synpunkt måste man därjämte fästa synnerlig vikt därvid, att järnvägsstyrelsens grundläggande beräkningar äro medeltalsberäkningar för hela det vidsträckta svenska järnvägsnätet. Att de på så sätt erhållna medeltalsresultaten icke kunna äga tillämpning på alla de sinsemellan högst olikartade delarna af järnvägsnätet, synes ock uppenbart. Vi tillåta oss hänvisa till nedanstående tabell, där inkomstsiffrorna upptagits särskilda för statsbanelinjerna norr och söder om Storvik.

Å r.	Beräknad bruttoinkomst per ban-kilometer.			Beräknad nettoinkomst per ban-kilometer.		
	Linjerna norr om Storvik.	Linjerna söder om Storvik.	Hela stats-banenätet.	Linjerna norr om Storvik.	Linjerna söder om Storvik.	Hela stats-banenätet.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1898	5,634	14,039	10,289	1,616	5,824	3,946
1899	6,435	15,161	11,262	1,044	5,367	3,436
1900	7,101	15,762	11,932	1,005	4,332	2,848
1901	6,959	15,391	11,746	542	3,655	2,287
1902	6,850	15,970	12,004	830	4,696	2,997
1903	7,465	16,529	12,297	1,445	5,017	3,352
1904	7,803	16,575	12,586	1,664	5,076	3,543

Af denna sammanställning framgår med stor tydlighet den förefintliga och för öfrigt helt naturliga olikheten i beräknad inkomst af de olika delarna af det svenska järnvägsnätet. Ännu mera i ögonen fallande är denna olikhet, om man undersöker afkomstprocenten af de olika linjerna norr och söder om Storvik. Denna upptages i följande tabell:

Å r.	Afkomsprocenten.		
	Norr om Storvik.	Söder om Storvik.	Hela statsbanenätet.
1898	2,21	5,60	4,37
1899	1,39	5,06	3,73
1900	1,31	4,10	3,06
1901	0,70	3,30	2,37
1902	1,04	4,15	3,04
1903	1,70	4,38	3,33
1904	1,92	4,36	3,45

Af denna tabell finner man en ytterligare bekräftelse på det förut ådagalagda, nämligen att året 1901 varit ett undantagsår. Men det framgår därjämte af tabellen, att, medan linjerna söder om Storvik måste anses i allmänhet gifva en i förhållande till den räntefot, enligt hvilken svenska staten kan upplåna penningar, fullt tillfredsställande afkastning, så neddrages resultatet ganska betydligt genom den helt naturligt mindre rentabla norra stambanan. Och därvid är att märka, att förhållandet för linjerna norr om Storvik icke ens skulle vara så gynnsamt, som af ofvan meddelade siffror synes, ifall icke däri inginge resultatet för bandelen Luleå—Riksgränsen, för hvilken, på grund af malmtransporterna, alldeles särskilda trafikförhållanden äro gällande.

I detta sammanhang torde böra erinras, att den norra stambanans fortsättning af Kungl. Maj:t föreslogs och af Riksdagen beslöts i fullt medvetande om bristande rentabilitet under en oviss, men i hvarje fall ganska lång tid framåt. Nationalekonomiska och socialpolitiska skäl talade därvid starkare än de statsfinansiella och undanskymde till stor del den synpunkt, som järnvägsstyrelsen kallar den järnvägsfinansiella synpunkten. Det ansågs med allt skäl af Sveriges regering och Riksdag, att det ekonomiska tillgodoseendet af Norrlands väldiga framtidsland, att kolonisering af obebyggda eller mindre bebyggda sträckor, att uppväckandet af slumrande företagsamhet, att uppammandet af industri, jordbruk och handel, att förbindandet sinsemellan af landets olika, äfven i fjärran från hvarandra belägna delar, att samlandet af hela landet till en enhet betydde mera än den större eller mindre afkastningsmöjligheten hos den förbindelseled, hvarigenom det ekonomiska uppsvinget och det fosterländska enandet vunnos.

För öfrigt stämmer detta åskådningssätt till fullo öfverens med det sätt att se, som tidigare tagit sig uttryck bland annat i ett uttalande af järnvägsstyrelsen, hvilken år 1875 yttrade följande, ännu i dag tillämpliga ord:

»Statens järnvägar äro ett industriellt företag, hvari samtliga skattdragande kunna anses såsom delägare, och sedan numera äfven de norrländska järnvägarna tillkommit, torde med skäl kunna sägas, att knappast något land har att uppvisa ett nationellt industriellt företag af den systematiska omfattning med hänsyn till befolkningens utbredning som de svenska statsbanorna. Men staten har inlåtit sig på detta företag i ändamål att befrämja samfärdseln i allmänhet och dymedelst höja näringar och handel, icke för att såsom kapitalist skaffa räntor å tillgängliga kapital; och för besvarandet af den frågan, i hvad mån företaget uppfyller sitt ändamål eller hvilken afkastning det gifver, får man väl icke lämna å sido det inflytande företaget utöfvar på landets stigande välstånd och endast fästa sig vid den nominella eller kontanta delen af afkastningen.»

Utgår man sålunda från, att man icke ännu på länge kan förvänta så stor afkastning af de norr om Storvik belägna statsbanelinjerna, att de kunna ekonomiskt bära sig, så återstår den frågan, om det är med rättvisa och billighet förenligt att ifrågasätta, att de södra statsbanelinjerna, som i medeltal gifva god afkastning, skola icke endast bära sig själfva, utan jämväl bidra till att täcka bristen i norrlandslinjernas afkastningsprocent. Vi kunna icke omfatta en dylik åsikt. Vi kunna icke vara ense med dem, som, till förmån för en i och för sig ännu icke möjlig och sålunda icke heller för det närvarande afsedd rentabilitet för de norra linjerna, skattbelägga så godt som hela den trafikerande allmänheten inom det öfriga Sverige, och vi våga uttala den förhoppningen, att denna vår uppfattning skall gillas af enhvar, som med oförvillad blick granskar dessa förhållanden.

Det är sålunda vår på ofvan anförda skäl grundade åsikt, att den af järnvägsstyrelsen utförda, för det nya zontariffsystemet grundläggande medeltalsberäkningen icke är tillfredsställande, utan att äfven af denna anledning en ny utredning måste göras, baserande sig på erfarenheter från förhållandena beträffande de södra linjerna. Sannolikt skulle taxeresultatet af en sådan utredning visa, långtifrån en höjning, tvärtom en sänkning i biljettprisen, och möjlighet sålunda kunna beredas för uppfyllandet af Riksdagens önskan i dess skrifvelse den 9 maj 1893.

I denna Riksdagens skrifvelse konstateras med tydlig tillfredsställelse de lyckliga förändringar i afseende på persontrafiken, *»hvilka föranledts af de på senare åren i utsträcktare mån använda tur- och returbiljetterna*

samt af andra nedsättningar i biljettprisen.» Riksdagen förklarar sig därför hafva haft anledning att öfverväga, huruvida icke vid norra stambanans utsträckning »vidare nedsättningar i persontaxan lämpligen kunde ifrågasättas i syfte att tillgodose fjärrtrafikens intressen». Riksdagen talar om **vidare nedsättningar**, utöfver de genom rabattbiljetterna ernådda, men nämner intet om, att en taxeändring borde taga igen med ena handen, hvad som gifvits med den andra. Riksdagsskrifvelsen utmynnar i den anhållan, att Kungl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, »i hvilken mån nedsatta afgifter för persontrafiken å statens järnvägar och införande af persontariff med fallande skala må kunna bidra såväl till underlättande af samfärdseln mellan befolkningen i olika delar af landet som till järnvägarnas ekonomiska utveckling, samt med ledning af denna utredning vidtaga de åtgärder, som kunna befinnas lämpliga».

»Nedsatta afgifter för persontrafiken» jämte införande af »persontariff med fallande skala» samt åtgärder, »hvilka kunna ytterligare underlätta samfärdseln inom landet», allt under, såsom det i skrifvelsen heter, »lämplig hänsyn till järnvägens ekonomi», detta är sammanfattningen af Riksdagens program år 1893.

Dessa Riksdagens önskemål synas oss alltjämt äga giltighet såsom ledande synpunkter vid den förnyade utredning, som vi tillåta oss ifrågasätta.

Sedan de på en fullständig utredning med hänsyn till vårt statsbanenäts hufvudtrafik grundade resultaten vunnits, är det mycket möjligt, att för trafiken å de norra linjerna samma taxa som för de södra kunde tillämpas, ehuru helt naturligt därom ingenting utan föregående noggrann undersökning kan sägas.

Sedan vi sålunda anse oss hafva ådagalagt, att själfva grunderna för det nya taxesystemet varit otillfredsställande och att en ny utredning är erforderlig, vilja vi tillåta oss att framhålla några af de förhållanden, rörande hvilka ändring torde böra komma i fråga.

Det antagna systemet synes oss mera än lämpligt gynna fjärrtrafiken på närtrafikens bekostnad. De verkliga nedsättningar, som förekomma i den nya tariffen, röra fjärrtrafiken, medan rörande närtrafiken dels inga eller knappt märkbara nedsättningar förekomma, dels denna trafik på olika sätt tyngts.

Om järnvägsstyrelsen haft för afsikt att med fjärrtrafiknedsättningarna såsom medel framstimulera en ökad trafik, föreställa vi oss, att nedsättningarna blifvit satta alltför små. Ingen lär resa oftare mellan

Stockholm och Göteborg, därför att snälltågsresan fram och tillbaka numera, tredje klass, kostar kr. 21,60 mot 24,05 tillförne, tur- och retur. För att framkalla en väsentligt ökad trafik erfordras säkerligen betydligt större nedsättningar i tariffen. Skulle sådana emellertid kunna vinnas endast genom höjningar beträffande närtrafiken, så skulle de säkerligen, om än synnerligen önskvärda i och för sig, vara förkastliga. Närtrafiken är nämligen i väsentligt högre grad än fjärrtrafiken känslig för såväl höjningar som sänkningar.

Rörande närtrafiken böra i betydligt högre grad än hittills fästas afseende vid den socialpolitiska synpunkten. Väl spelar denna synpunkt in jämväl beträffande fjärrtrafiken, men dock icke i samma mån som beträffande närtrafiken. Därvid kan frågan ses ur flera synpunkter, af hvilka vi här vilja påpeka underlättande genom billig närtrafik dels af arbetsmöjlighet för befolkningen, dels af tillförseln af allehanda förnödenheter. Men särskildt betydelsefullt är det att icke genom dyr eller illa anordnad närtrafik lägga hinder i vägen för våra dagars raskt fortgående egnahemsrörelse. Man har emellertid icke utan skäl sagt, att den nya tariffen, äfven med de modifikationer, som genom decemberkungörelsen infördes, är ett bestämdt hinder för denna lyckliga, af Riksdagen med stort intresse omfattade utveckling.

Den af oss äsyftade utredningen torde sålunda äfvenledes och alldeles särskildt böra omfatta frågan om de lättnader, som kunna göras för närtrafiken.

Rörande några detaljer, hvilka äfvenledes torde böra blifva föremål för förnyad undersökning, tillåta vi oss till slut göra några korta antydningar.

Järnvägsstyrelsen förklarar sig i sin skrifvelse till Konungen af år 1903 anse, att undantagsbiljetterna, d. v. s. tur- och returbiljetterna, familjebiljetterna m. fl., »böra anskaffas endast under förutsättning, att afgifterna för ordinarie biljetter sänkas till ungefär dessa biljetters pris». Längre fram i samma skrifvelse uttalar järnvägsstyrelsen emellertid såsom sin åsikt, att särskildt familjebiljetterna (= partibiljetterna) böra bibehållas. I hvad mån järnvägsstyrelsens nu citerade uttalande om prisen gått i fullbordan, därom lämna de förut meddelade tabellerna ett nedslående bevis. Hvad bibehållandet af partibiljetterna beträffar, så bestämde aprilkungörelsen dessas användningsrayon till 40 km., medan radien i december ökades till 70 km. Man har såsom motiv för en sådan begränsning anfört, att man därigenom ville söka undvika de missbruk, som tillförne yppat sig. Emellertid våga vi uttala den förhoppningen, att det icke torde vara omöjligt att förebygga sådana missbruk, och att en förnyad utred-

ning sålunda kunde resultera i en större eller mindre utsträckning af dessa biljetters giltighetsrayon.

Angående snälltågsavgifterna torde böra tagas under ompröfning, huruvida dessa helt och hållet kunna borttagas eller, ifall detta på grund af afgörande skäl icke skulle låta sig göra, huruvida det icke vore lämpligare, att hastigheten och icke benämningen finge vara bestämmande för dylik afgift. Efter kontinentala begrepp förtjäna en hel del af våra s. k. snälltåg icke denna beteckning. I hvarje fall synes en åtskillnad kunna göras mellan å ena sidan sådana snälltåg — de må kallas kurirtåg, express-tåg eller annat — som utan att stanna annat än vid platser af betydelse, med verklig snälltågsfart förmedla den långväga, snabbhet fordrande post- och persontrafiken till landets hufvudorter, i synnerhet då denna trafik är af internationell art, och å andra sidan våra vanliga snälltåg, där det icke bör vara af alltför stor vikt att genom dryga avgifter utestänga närtrafiken. Emellertid, om för ett fåtal verkligt snabba kurirtåg af nyss angifna natur något slags extraavgift bibehålles, synes dock, i likhet med hvad i Tyskland är förhållandet, en nedsättning böra inträda i sagda avgift för kortare resor.

Rörande sofvagnsbiljetterna torde böra ytterligare undersökas, om verkligen den bestämda höjningen är af behovet påkallad. Inkomsterna af sofvagnsbiljetter hafva under senare år stigit ganska betydligt eller från 219,491 kronor år 1898 till 369,269 kronor år 1904.

Beträffande till sist de höjda avgifterna för resgods hålla vi före, att denna fråga, som har en synnerligen stor betydelse för handelsresande, bör ur synpunkten af lättade affärsförbindelser i vårt land ingalunda förbises vid en eventuell utredning. Uppgift har lämnats, att i Norge handelsresandes resgodsöfvervikt får befordras mot half ilgodsfrakt, att i Österrike handelsresandes profkoffertar beräknas till half vikt, att äfven i Ungern sådana profkoffertar befordras för nedsatt avgift och att i England en betydligt större frivikt tillåtes än för vanligt resgods. För ernäendet af här nämnda lättnader erfordras i regel vissa legitimationsvillkors fyllande.

Dessutom synes det vara af ingalunda ringa betydelse att undersöka, om icke utan större olägenhet 25 kg. frivikt skulle kunna medgifvas vid parti- och månadsbiljetter.

Allt hvad vi nu hafva anført: allmänhetens berättigade missnöje, de otillfredsställande kalkyler, som ligga till grund för det nya tariffsystemet, det mindre tillfredsställande sätt, hvarpå detta system i detalj genomförts, de i vissa afseenden enligt vårt förmenande mindre välbetänkta ändringar

och nyheter, som i samband härmed införts; allt detta synes oss kraftigt tala för att en förnyad undersökning och utredning så snart som möjligt företages.

Vi hafva icke kunnat underlåta att taga i allvarligt öfvervägande, huruvida vi icke borde hemställa, att Kungl. Maj:t, i afvaktan på denna utredning, som, med kraft företagen, icke torde behöfva draga alltför lång tid, i nåder ville taga i öfvervägande frågan om ett provisoriskt återgående till de förut gällande taxeförhållandena. Emellertid lär ett dylikt återgående till förut gällande system icke utan vidare kunna äga rum, all den stund internationella öfverenskommelser lära ställa sig hindrande i vägen. Detta är emellertid endast ett nytt skäl till påskyndandet af en utredning, på det att eventuellt nya, mera tillfredsställande bestämmelser måtte kunna vara utarbetade, när nyss nämnda hinder upphört att stå i vägen för en reform.

Då likväl det, som passerat beträffande den nu fastställda taxans olika utvecklingsskeden, tydligen ådagalägger, att nödig förbindelse saknats mellan å ena sidan allmänheten, enkannerligen representanterna för våra näringar och vår handel, och å andra sidan de i detta afseende beslutande myndigheterna, tillåta vi oss uttala den förhoppningen, att Kungl. Maj:t, innan ny taxa utfärdas, ville utställa eventuella förslag till yttrande af sådana korporationer, föreningar m. fl., hvilka representera handel och olika slag af näringar.

Intill dess att ny taxa, grundad på här afsedd ny utredning, hunnit utfärdas, torde emellertid, utan hinder af formell art, vissa af bestämmelserna i den nyss införda taxan omedelbart kunna bortfalla eller modifieras.

Med anledning af hvad vi nu haft äran anföra, tillåta vi oss vördsam- samt hemställa,

att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t ville anhålla, att Kungl. Maj:t *dels* i det syfte, vi i motive- ringen närmare angifvit, så snart som möjligt täcktes låta verkställa förnyad utredning angående taxa för be- fordran af personer och resgoods å statens järnvägar, *dels*, innan sådan taxa utfärdas, behagade öfver det upp- gjorda förslaget höra sådana korporationer och institu- tioner, som kunna anses sakkunnigt representera handel och näringar, *dels* ock ville, intill dess att sagda utred- ning blifvit fullbordad, ur gällande kraft försätta stad-

gandena om särskilda snälltågsafgifter och om höjning af afgifterna för resgods och sofvagnsbiljetter äfvensom bestämma, att partibiljettsrayonen utsträcket, att månadsbiljetterna erhålla lämplig reduktion samt att frivikt införas för resgods vid begagnandet af månads- eller partibiljetter.

Stockholm den 23 januari 1906.

Sven Palme.

<i>K. G. Karlsson.</i>	<i>Hugo Segerdahl.</i>	<i>Oskar Berg.</i>
<i>Dan. Broström.</i>	<i>Johan E. Ekman.</i>	<i>Erik Röing.</i>
<i>K. Joh. Larsson.</i>	<i>Hjalmar Wijk.</i>	<i>Robert Johansson.</i>
<i>Rudolf Kjellén.</i>	<i>Georg Kronlund.</i>	<i>Karl Warburg.</i>
<i>E. A. Nilson.</i>	<i>Carl af Burén.</i>	<i>Theodor Adelswärd.</i>
<i>J. M. Juhlin.</i>	<i>Adolf Janson.</i>	<i>Alfr. Lundgren.</i>
<i>J. Bengtsson.</i>	<i>Aug. Ifvarsson.</i>	<i>Emil Hammarlund.</i>
<i>Anders Olsson.</i>	<i>A. C. Gunnarsson.</i>	<i>Carl Carlsson Bonde.</i>
<i>Joseph Hermelin.</i>	<i>Vict. Larsson.</i>	<i>Oscar Forssling.</i>
<i>Gust. Månsson.</i>	<i>F. E. Neess.</i>	<i>Gottfr. Thavenius.</i>
<i>C. E. Johansson.</i>	<i>Gustaf B. Hellman.</i>	<i>Åxel Vennersten.</i>
<i>Erik Martin.</i>	<i>Knut Kjellberg.</i>	<i>P. Hörnstén.</i>
<i>Per N:son Bosson.</i>	<i>A. A. Eriksson.</i>	<i>C. J. Hammarström.</i>
<i>Jöns Åkesson.</i>	<i>E. Lovén.</i>	<i>Carl Gustafsson.</i>
<i>Karl Otto.</i>	<i>M. Sundström.</i>	<i>Julius Centerwall.</i>
<i>Joh. Larsson.</i>	<i>A. Asker.</i>	<i>W. Bengtsson.</i>
<i>Robert Karlsson.</i>	<i>A. Thylander.</i>	<i>A. Hansson i Solberga.</i>
<i>Jakob Pettersson.</i>	<i>A. P. Risberg.</i>	<i>Karl M. Lindh.</i>
<i>Carl Sandquist.</i>	<i>J. G. Hazén.</i>	<i>Nils Jönsson fr. Blekinge.</i>
<i>Carl Johansson, Ålösa.</i>	<i>W. Johansson, Öja.</i>	<i>O. Anderson.</i>
<i>Esbjörn Persson.</i>	<i>C. J. F. Ljunggren.</i>	<i>G. M. Sandin.</i>
<i>S. Natt och Dag.</i>	<i>Frithiof Söderbergh.</i>	<i>Åxel Rune.</i>
<i>R. A. Wawrinsky.</i>	<i>Edvard Wawrinsky.</i>	<i>M. F. Nyström.</i>
<i>Curt Wallis.</i>	<i>Ernst Beckman.</i>	<i>Victor Moll.</i>
<i>Magnus Höjer.</i>	<i>Carl Lindhagen.</i>	