

N:o 19.

Ank. till Riksd. Kansli d. 24 Mars 1870, kl. 11 f. m.

*Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 6,
angående ifrågasatt ändring i gällande bestämmelser rörande
trafiken å Statens jernvägar.*

Uti en till Utskottet hänvisad motion (N:o 220) har Herr *A. Medin* föreslagit, att, genom underdånig skrifvelse, Riksdagen skulle hos Kongl. Maj:t anhålla, dels att antingen en lämplig nedsättning i personafgiften för andra klassens vagn med snälltåg beviljades och att kort uppehåll finge ega rum vid hvarje station, eller att en tredje klassens vagn finge åtfölja snälltågen, eller ock att godstrafiken skiljdes ifrån persontrafiken, då för den sednare endast två dagar erfordrades för resan emellan Stockholm och Malmö, dels ock att nedsättning i afgiften för tyngre gods, som ej kommit i åtnjutande deraf, medgäfvos.

Persontrafikens ordnande på det sätt, att snälltågen skulle stadna vid hvarje station eller en tredje klassens vagn åtfölja dessa tåg, finner Utskottet icke förenligt med de syften, för hvilka snälltågens hastigare fart blifvit ordnad, lika litet som det synes lämpligt att föreslå nedsättning i de förut tillräckligt låga afgifterna för personers befordring; men deremot har Utskottet föreställt sig, att en af de väsendtligaste anledningarne till missnöje med persontrafiken skulle undanrödjas, om de blandade tågen så ordnades, att längre väglängd för hvarje dag kunde tillryggaläggas och t. ex. resan emellan Stockholm och Malmö med dessa tåg icke behöfde upptaga längre tid än två dagar.

Huruvida å Statens jernvägar det minimum i fraktkostnad i allmänhet är funnet, som å ena sidan gör för varuafsändare möjligt att trafikera dessa vägar och å den andra bereder Statsverket den inkomst, som bör eftersträfvos med hänsyn till drift- och underhållskostnad samt nödvändigheten att i allt större mån skaffa tillgångar till annuiteterna å de för dessa vägars anläggande upplånta medel, är Utskottet icke i tillfälle att bedöma; men om Statens jernvägar hafva till sin förnämsta uppgift att genom lättad samfärdsel mellan särskilda delar af landet samt mellan detta och utlandet lifva industri och näringar samt framkalla

mångfaldigad varuproduktion, lärer icke kunna förnekas, att denna produktion uti icke ringa mån betingas deraf, att de råämnena, den ena orten saknar, icke belastas med fraktkostnad, som gör täflan med de i detta hänseende af naturen mera gynnade orter omöjligt. Det är ock Utskottets förmenande, att den förlust, som skulle tillskyndas Statsverket genom en i förhållande till afstånden progressiv nedsättning af fraktkostnaden för vissa råämnena, i framtiden skall rikligt återgäldas genom ökad fraktinkomst för de produkter, dessa råämnenas användande framkallat. Till sådana råämnena hänföres Utskottet artificiella gödningsämnen, förnämligast kalk, hvaraf, såsom allmänt är känt, jorden i det inre af landet lider brist, som märkbart hämmar dess bördighet; äfvensom brännorf, hvars användande först då lärer kunna uti hela sin i nationalekonomiskt hänseende önskvärda utsträckning komma att ega rum, när fraktkostnaden för densamma begränsas till belopp, som möjliggör täflan med annat brännmateriel.

På grund af hvad Utskottet sålunda antydt, hemställer Utskottet vördsamt, att Riksdagen beslutar aflåtandet till Kongl. Maj:t af underdånig skrifvelse med begäran, att Kongl. Maj:t, derest oundvikliga hinder därför ej möta, täcktes föreskrifva dels att de blandade tågen så ordnas, att större väglängd hvarje dag kan tillryggaläggas än som för närvarande eger rum, dels ock att fraktkostnaden för artificiella gödningsämnen, företrädesvis kalk, äfvensom för brännorf varder i möjligaste måtto nedsatt.

Stockholm den 24 Mars 1870.

På Utskottets vägnar:

Axel Th. Gustafson.

Reservationer:

af Herrar *Granlund*, *Jönsson* och *Andersson*, hvilka förenade sig om följande yttrande:

“Då man icke kan anse det vara mer än rätt och billigt, att den mindre bemedlade klassen af folket för ett något billigare pris än hitintills kommer i åtnjutande af den snabbare fortkomst, snälltågen lemna, och då erfarenheten visat, att dessa tåg oftast gå med ett mindre antal passagerare och vagnar än som med desamma kunna befordras, samt de åtföljande första klassens vagnar, hvilka dock med ej obetydliga kostnader vintertiden uppvärmas, merendels äro utan passagerare,

bör en sådan förändring vidtagas, att tredje klassens vagnar må åtfölja snälltågen; hvilket otvifvelaktigt skulle höja inkomsterna för dessa tåg, på samma gång det skulle uppfylla ett rättvist anspråk från allmänhetens sida.

Dock, på det man icke må befara, att snälltågen skulle blifva så öfverlupna af tredje klassens passagerare, att deras ändamål såsom posttåg må förfelas, bör tredje klassens passagerareafgift på snälltågen höjas till 40 öre milen; och då på linien Falköping—Göteborg redan länge tredje klassens vagnar åtföljt snälltågen, kan man icke annat än anse rättvist, att andra orter må komma i åtnjutande af samma fördel.

På grund af hvad vi sålunda anført, våga vi vördsamt föreslå, att Riksdagen måtte i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t hemställa, att, derest icke från Trafikstyrelsen för Statens jernvägar sådana hinder uppställas, som göra en sådan förändring omöjlig, tredje klassens vagnar måtte få åtfölja snälltågen mot passagerareafgiftens höjande till 40 öre milen, eller, i händelse detta icke kan ske, de blandade tågen måtte så förändras, att resan mellan Stockholm och Malmö kan ske på två dagar.“