

N:o 17.

Ank. till Riksd. kansli den 6 maj 1891, kl. 1 e. m.

*Första Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 6,
i anledning af väckt förslag om införande af zontariff vid
statens jernvägar.*

Till utskottet har blifvit hänvisadt Andra Kammarens, på förslag af dess tredje tillfälliga utskott (i utlåtande n:o 4) fattade beslut:

»att Riksdagen må i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, i hvilken mån nedsatta afgifter för persontrafiken å statens jernvägar och införande af persontariff 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.»

Efter redogörelse för innehållet af en af herr *J. Johansson* i Noraskog väckt motion, n:o 127, hvori hemställes, 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 — och efter anförande af innehållet i Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts till

1890 års Riksdag afgifna utlåtande rörande en då af samme herr Johanson väckt motion om zontariffs införande vid statens jernvägar samt efter att hafva ej mindre skärskådat jernvägarnes persontrafik i dess tre hufvudgrupper, *förstadstrafik*, *närtrafik* och *fjerrtrafik*, utan äfven redogjort för personbiljett, prisen å danska, finska, tyska, holländska, belgiska, ungerska och österrikiska jernvägar — uttalar sig Andra Kammarens tillfälliga utskott bland annat sålunda:

»En persontariff med fallande skala, i likhet med hvad fallet nu är vid godstrafiken, är icke blott principiellt riktig, utan har vid användning inom åtskilliga länder praktiskt visat sig fördelaktig. Särskildt inom ett land med så långa jernbansträckor som Sverige torde vara obestriddigt, att införande af fallande skala på längre afstånd skulle medföra för jernvägen ganska betydlig ekonomisk vinst, på samma gång för landets inbyggare skulle visa sig äfven andra stora fördelar ur nationalekonomisk och social synpunkt. Härvid borde uppmärksamhet rigtas icke blott på fjerrtrafiken, utan äfven på förstadstrafiken. Betydelsen af införande af fallande skala är så mycket större, som de svenska statsbanornas ekonomiska ställning ej medgifver att, såsom nu sker i Tyskland, nedsätta biljettprisen under hvad som för banorna är fördelaktigt ur ekonomisk synpunkt, hvarom mera längre ned. Att närmare ingå på den lag, enligt hvilken tariffsatsen skulle aftaga med stigande väglängder, är för utskottet omöjligt, då för denna frågas bedömande erfordras utredningar af den art, att utskottet af påtagliga skäl ej kan åstadkomma sådana. I likhet med motionärerna och i betraktande af erfarenheten från andra länder, föreställer sig utskottet, att rabatten bör göras ganska betydlig för att hafva åsyftad verkan.

Tariffberäkningens förenklade genom införande af zontariff är en fråga af långt mindre betydelse, åtminstone för allmänheten. Namnet zontariff har blifvit i våra dagar ett slagord, hvarmed allmänheten i sjelfva verket endast menar nedsatta biljettpris. Förhållandena i Österrike visa detta bäst, och man har der icke utan grund velat påstå, att då staten, på grund af ropen att erhålla zontariff liksom i Ungern, vidtog en betydande sänkning i biljettprisen genom införande af kreuzertariffen, den samtidigt slog mynt af entusiasmen för zontariffer genom att visserligen införa zonsystem, men göra detta på sådant sätt, att en icke obetydlig höjning i biljetternas pris derigenom åstadkoms.

Onekligen står såsom en stor uppgift för tariffteknikerna att lösa, huru vida man skulle kunna genom en väsentlig sänkning af biljettpriset

vid persontrafiken framkalla en stegring i jernvägarnes nettobehållning, jernförlig med den som vid godstrafiken vunnits.

Oftan har framhållits, att biljettpriset ej är för persontrafiken så bestämmande som godstaxan för godstrafiken, enär för resande personer tillkomma andra utgifter, såsom för logis, mat m. m., och för dem äfven tidsförlusten spelar större rol, än hvad fallet är vid godstransporter. Största svårigheten att vid stigande persontrafik vinna ett godt ekonomiskt resultat ligger dock deri, att så, som tågen nu äro ordnade, den döda vigten är för stor och att, såsom förlidet års utskott sökt visa, det ej kan påräknas, att den i väsentligare mån kan nedbringas endast genom det ökade antalet resande. I de större kulturländerna, der persontrafiken är så betydligt större än i vårt jemförelsevis glest befolkade land, är likväl medeltalet besatta platser ej mer än 20—30 procent.

Så länge fordringarna äro, att man skall hafva tre skilda klasser, hvarje med särskilda afdelningar för rökare, icke-rökare och fruntimmer, är det påtagligt, att ett stort antal obesatta platser skola förefinnas, om icke vid en större station tvärt brist skall kunna uppstå på platser inom någon af dessa nio kategorier. Ett steg till förbättring i detta hänseende vore redan borttagande af första klassen.

Se vi på jernvägsstyrelsernas behandling af tariffsatserna vid persontrafiken under de sista åren, visar det sig ock, att det nästan öfver allt håller på att arbeta sig fram en reform, äfven om man bortser från de österrikisk-ungerska zontarifferna. Åtskilliga exempel har utskottet haft tillfälle anföra i det föregående. Hvad våra svenska förhållanden beträffar, framträder det kanske tydligast i det utsträckta användandet af rundrese- samt tur- och returbiljetter, ty hvad är detta annat än en maskerad prisnedsättning? Sedan årets början får man köpa tur- och returbiljetter mellan samtliga stationer på de svenska statsbanorna, och från den 1 nästkommande maj är meningen att utsträcka detta äfven till alla privatbanor. Vid dessa tur- och returbiljetter beräknas 25 procents nedsättning, oberoende af afståndet.

För utskottet utgör den utsträckning i tur- och returbiljetternas användning, som kongl. jernvägsstyrelsen i år infört, oakadt man utomlands börjar arbeta på deras borttagande, ett bevis att äfven hos vårt lands jernbanestyrelser börjar framträda önskvärdheten, att icke säga nödvändigheten, af prisnedsättningar äfven uti personbiljetterna. Tur- och returbiljetternas systematiska införande utgör öfvergången till deras afskaffande mot det enkla biljettprisets fastställande till halfva tur- och

returbiljettens. Med en dylik prisreduktion komme möjligen att borttagas rätt till fritt bagage och införas en billig resgodstaxa.

Såsom redan ofvan betonats, är dock frågan om en väsentlig prisnedsättnings inverkan på jernvägarnes nettobehållning så svår att afgöra, att äfven om utskottet anser sannolikt, att en nedsättning af de i Sverige rådande ganska höga biljettprisen vore ekonomiskt fördelaktig, det likväl ej tilltror sig att uttala någon på bevis grundad öfvertygelse i detta afseende, utan anser att endast jernvägsstyrelsen med det till dess förfogande stående siffermaterialet och med sin sakkunniga tjenstepersonal kan lemna en i detta afseende tillförlitlig utredning.

Slutligen anser sig utskottet böra framhålla nödvändigheten deraf, att kongl. jernvägsstyrelsen vid behandling af frågan om biljettprisets sänkning i första rummet tager hänsyn till banornas ekonomiska resultat. Det är visserligen sant, såsom ofvan framhållits, att med en dylik sänkning följa åtskilliga både nationalekonomiska och sociala fördelar, hvilka äro af stor betydelse, men så länge jernvägarnes nettobehållning ganska betydligt understiger anläggningskapitalets förräntning och amortering, anser utskottet det ej vara med en sund utveckling förenligt, om prisnedsättningar skulle ega rum, som väsentligen skulle minska nettobehållningen och sålunda föranleda beskattning af landets invånare till en omfattning, som icke stode i något direkt förhållande till de fördelar, de olika landsändarne af jernvägen erhöle. Nödvändigheten häraf framträder så mycket bjertare i ett land, der jernvägsförbindelserna äro så ojemnt fördelade, som fallet måste vara i ett så vidsträckt och glest befolkadt land som Sverige.

Då utskottet sålunda är af den åsigt, att vid bestämmandet af biljettpriset vid statens jernvägar afseende i första rummet bör fästas vid banornas ekonomiska resultat, åtminstone så länge banorna ej gifva så stor nettobehållning, att de förränta och amortera det för dem utlagda kapitalet, och utskottet ej på grund af föreliggande utredning kan afgöra, huru vida någon allmän sänkning af biljettpriset skulle bidra till nettobehållningens stegring, men då å andra sidan åtskilliga skäl tala för att så skulle vara förhållandet, och särskildt både ur principiell synpunkt och på grund af erfarenheten från andra länder det kan uttalas, att afgjorda fördelar skulle framgå af införandet af tariff med fallande skala äfven för Sverige och dess statsbanor, anser utskottet önkswärdt vara, att en fullständig utredning af hithörande frågor verkställes af kongl. jernvägsstyrelsen snarast möjligt. Utskottet har visserligen allt skäl att

antaga, att kongl. jernvägsstyrelsen uppmärksammat den rörelse, som i de flesta länder på de sista åren utvecklat sig allt starkare och starkare för åstadkommande af prisnedsättningar uti jernvägarnes person-tariffer, och för sin del icke skulle hafva något emot stegs vidtagande i denna riktning, derest det utan förlust för jernvägarne kan ske, men då här föreligger en fråga, som är af stor betydelse och nära sammanhänger med viktiga kulturintressen inom landet, och då reformerna äro af så genomgripande art, att möjligen kongl. jernvägsstyrelsen och regeringen skulle draga sig för att på allvar taga i hop med dem, om de icke hade Riksdagens erkännande och stöd bakom sig, anser utskottet för sin del lämpligt, att en skrifvelse aflåtes till Kongl. Maj:t i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det af herr Johansson angifna förslaget».

Oaktadt utskottet i hufvudsak instämmer i Andra Kammarens tillfälliga utskotts ofvan citerade uttalanden, har utskottet dock icke derigenom funnit sig föranlåtet att komma till samma resultat i fråga om lämpligheten af en skrifvelses aflåtande i ämnet. Då, såsom ofvan blifvit anfördt, jernvägsstyrelsen genom nyligen vidtagna ganska omfattande åtgärder visat sitt tillmötesgående mot tidens kraf på billigare personbefordran, och då dess verksamhet i öfrigt ingalunda torde hafva gifvit skäl till farhåga för bristande uppmärksamhet på och intresse för framåtskridandet inom dess verksamhetsområde, synes det utskottet, att anledning saknas till särskild påverkan i detta hänseende från Riksdagens sida. Tvärt om anser utskottet, att någon tids erfarenhet om resultaten af de vidtagna anordningarna först bör afvaktas, innan nya steg tagas på ett område, som till och med inom de stora kulturländerna ännu anses temligen okänt och oberäkneligt och tvifvels utan blir detta i ännu högre grad i ett land så glest och så ojemnt befolkadt som vårt. Andra Kammarens tillfälliga utskott har utan tvekan framhållit nödvändigheten deraf, att vid behandling af frågan om biljettprisets sänkning i första rummet toges hänsyn till det ekonomiska resultatet. Fullkomligt instämmande i denna åsigt, finner utskottet häruti ett särskildt skäl, att icke Riksdagen må gå Kongl. Maj:t i förväg och genom direkt påtryckning möjligen föranleda åtgärder, som kanske sedermera visa sig medföra försämrade ekonomiska resultat för statsbanorna. Ihågkommas måste äfven, att större och genomgripande förändringar rörande personbiljettsprisen kunna allvarligt beröra de i vårt

land mycket beaktansvärda privatbanornas intressen, hvartill derför äfven berättigad hänsyn vid dessa frågor beredning torde böra tagas. —
 Då således utskottet icke betviflar, att jernvägsstyrelsen, efter vunnen 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, kommer att, när tidpunkten synes lämplig, taga initiativet till behöfliga reformers införande rörande personbefordran på statsbanorna, får utskottet hemställa,

att Första Kammaren icke måtte biträda Andra Kammarens i ämnet fattade beslut.

Stockholm den 5 maj 1891.

På utskottets vägnar:

L. W. LOTHIGIUS.