

N:o 217.

Af herr **E. Thermanius**, om skrifvelse till Kongl. Maj:t i syfte af nedsättning i afgifterna för persontrafiken å statens jernvägar.

Af den Riksdagens ledamöter från jernvägsstyrelsen meddelade jämförelsen mellan de *ekonomiska resultaten* af trafikrörelsen under femårsperioden 1888—1892, daterad den 30 januari innevarande år, framgår det sorgliga faktum, att skilnaden mellan bruttointkomst och driftkostnad är stadd i stadigt fallande, och att i följd deraf inbetalningens till statskontoret förhållande till byggnadskapitalet år efter år nedgått. Skilnaden mellan bruttointkomst och driftkostnad per bankilometer uppgifves nemligen hafva varit:

1888	2,773	kronor
1889	2,965	„
1890	2,564	„
1891	2,439	„
1892	2,279	„

För samma år upptages inbetalningens till statskontoret förhållande till byggnadskapitalet hafva utgjort respektive 2,77, 2,63, 2,55, 2,54 och 2,46 procent.

Dessa siffror frammana oemotståndligt den frågan: Kan orsaken till ett sådant missförhållande vara att söka endast i de rådande konjunkturna, eller kunna de måhända äfven spåras i någon af de tariffen, som äro för jernvägstrafiken fastställda?

Utan att tilltro mig att kunna exakt besvara detta spörsmål, vill jag dock såsom försök till svar på detsamma dels påpeka ett och annat ur det

betänkande, som komitén för revision af statens jernvägstaxa afgaf till Konungen den 1 oktober 1888, dels i öfrigt meddela åtskilligt från andra jernvägsförvaltningars erfarenhet, hvilket torde kunna gifva någon fingervisning om den väg, som bör beträdas för att ernå ett i ekonomiskt afseende fördelaktigare resultat af statens jernvägstrafikrörelse än det, som enligt tillgängliga uppgifter hittills vunnits af densamma.

Då den här ofvan omnämnda komitén tillsattes, var detta, såsom framgår af betänkandets historik, närmast föranledt af de tryckta ekonomiska förhållanden, under hvilka de flesta landets näringar arbetade och hvilka hade kommit målsmännen för dessa näringar att forska efter orsakerna till de rådande missförhållandena och medlen för deras afhjelpande.

Bland de faktorer, som dervid ådrogo sig uppmärksamhet, intogo transportmedel och transportkostnader ett viktigt rum, och detta mera i den mån en stigande konkurrens för produktionskostnadens nedbringande framtvungade en utvidgning af de industriella anläggningarna och dermed jemväl vidgade afsättningsområdet samt hänvisade producenter att på kortare eller längre afstand från produktionsorten uppsöka råmaterialet. Längre hade också från landets olika delar röster höjts, hvilka ansett billiga transportkostnader i den allmänna samfärdseln såsom ett oeftergifligt vilkor för näringslivets uppblomstring, och hade man i sådant afseende hufvudsakligen fäst sina blickar på statens jernvägar, såsom utgörande landets förnämsta kommunikationsleder.

Redan den 18 december 1885 skref därför Kongl. Maj:t till jernvägsstyrelsen, att densamma skulle skyndsamt i samråd med vederbörande intresserade verkställa utredning angående reduktion af då gällande frakttaxa. Denna skrivelse ledde dock icke till att någon mera omfattande förändring i bestående fraktförhållanden egde rum, utan trafikstyrelsen beslöt *manad* — — — — *af sin öfvertygelse om fördelen för statens jernvägstrafik af en snart vidtagen nedsättning i fraktsatserna* för en del transportföremål, som i större mängd förekomma till befördran å statsbanorna, att — — — för år 1887 bevilja en allmännare nedsättning i fraktsatserna för transporter å statens jernvägar, omfattande trettiofyra olika varuslag» — — — —

Denna nedsättning hade emellertid knappast begynt tillämpas, förrän så talrika, på konkurrenshänsyn grundade klagomål mot densamma ingingo till Kongl. Maj:t, att trafikstyrelsen redan den 12 juli samma år anbefaldes inforra enskilda jernvägsförvaltningars yttranden rörande en åstundad genomgripande taxerevision samt derefter med dessa yttranden och eget utlåtande till Kongl. Maj:t skyndsamt inkomma. Den 9 september samma år tillsattes

slutligen en komité med uppdrag att, »efter utredning, af verkningarna utaf de under senare tider vidtagna fraktnedsättningar å statens jernvägar och efter revision af nu gällande taxa för transporter å dessa jernvägar, föreslå de hufvudgrunder, som med hänsyn såväl till trafikanternas intressen som den afkastningsförmåga statsjernvägarne skäligen borde ega samt öfriga intressen, som berördes af fraktsatserna, borde vid trafiktaxans upprättande genomföras.»

Innan komitén gick att utveckla de allmänna grunder, på hvilka den byggt sitt förslag, lemnades först en redogörelse för den s. k. *samtrafikföreningen* mellan statsbanorna och en del enskilda jernvägar. Denna förening kom till stånd 1882. I samtrafiken tillämpades, i stället för de särskilda banornas lokaltaxor, en enda med afseende på denna trafik upprättad taxa, vid hvars uppställning man tillämpat systemet af fallande afgifter pr tonkilometer vid växande transportlängd. I slutet af denna redogörelse säges uttryckligen, att »stora fördelar för så väl jernvägarne sjelfva som deras trafikanter hafva genom samtrafiken vunnits». Att i dessa ömsesidiga fördelar det tillämpade systemet af fallande afgifter vid växande transportlängd spelat en vigtig roll, faller naturligtvis af sig sjelft. Detta antagande bekräftas för öfrigt af ett längre fram i betänkandet förekommande yttrande, deri komitén framhåller, att de bestående samtrafiksöfverenskommelserna med dertill hörande fraktafgifter, afsedda att möjliggöra transporter på längre afstand, påkalla numera, för att fullt fylla denna uppgift, en mera fallande taxa.

Komitén erinrar vidare, att 1875 års Riksdag i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t framhållit, »att då trafikinkomsterna borde tagas i anspråk till statsbehofven och bland dem i främsta rummet till förräntning och amortering af den skuld, staten iklädt sig i och för anläggningar af dess jernvägar, hade en undersökning om orsakerna till det ogynsamma resultatet af jernvägstrafiken synts Riksdagen af behofvet påkallad». Riksdagen hade också föreställt sig, att »genom taxornas sänkande i vissa fall och höjande i andra en större nettobehållning skulle kunna vinnas utan skada för samfärdseln och landets industri».

Utgående från denna grundsats hade komitén icke kunnat lemna ur sigte, att de betydliga belopp, med hvilka erlagda räntor å det för statens jernvägar använda byggnadskapital öfverskjuta nettobehållningen af jernvägs-

rörelsen, i sjelfva verket icke äro annat än skattemedel, hvilka icke genom vidtagande af långt drifna fraktnedsättningar böra ökas utöfver hvad nödigt är. Den ledande grundtanken hos komitén vid den nya taxans upprättande var därför den, att »med billig hänsyn till den trafikerande allmänhetens skäliga anspråk — — — — ernå det för staten gynsammaste ekonomiska resultat af jernvägsrörelsen».

Komitén gör derefter ett öfverslag af utgifter och inkomster under år 1885 — ett år som på angifna skäl ansågs företrädesvis vägledande — och kommer dervid till det slut, att för att till fullo betäcka räntor och omkostnader förefans en brist, belöpande sig å persontrafiken med 1,269,596 kronor och å godstrafiken med 1,127,396 kronor.

Vidare yttrar komitén, att om också statsverkets inkomst-intresse och anspråken från samfärdselns och industriens sida vid flygtigt påseende tyckas intaga en stridig ställning gent emot hvarandra, skall man dock vid närmare aktgifvande finna, att så icke är händelsen. *Systemet af fallande fraktsatser har i sådant syfte blifvit genomfördt i vidsträcktare mån än förut.*

Komitén motiverar sjelf behörigheten af en sådan fallande tariff dermed, att kostnaderna för godstransporten kunna särskiljas uti a) sådana som per enhet af de vägsträckor, öfver hvilka godset befordras, falla lika, oberoende af transportvägens längd, och till hvilka äro att hänföra slitning af banans öfverbyggnad, kostnaderna för tåg- och lokomotivtjänst samt transportmedlens underhåll och förnyelse, och b) kostnaderna för förvaltning, stationstjänst, underhåll af husbyggnader och bangårdar med mera dylikt, och hvilka likasom c) räntan aftaga eller minskas i den mån längden af transportvägen ökas.

Denna motiverings rättighet kan i ingen mätto underkännas. Med ledning deraf har också komitén beräknat sin *normaltariff för statsjernvägarnes fraktgodstaxa.*

Man skulle efter hvad som här ofvan i korthet refererats ur komiténs utlåtande kunnat vänta, att, då de uttalade allmänna grundsatserna skulle komma att tillämpas på det nya taxeförslaget, tariffen för personbefordringen också skulle komma att omarbetas efter dessa grundsatser. Så vidt jag förstår inse, kunna nemligen alla de skäl, som komitén åberopar för införande af fallande fraktsatser vid *godstransporter* på längre afstånd, med lika fog anföras för införande af en *persontariff* med fallande afgifter för längre resor. Anses det vid en stigande konkurrens nödvändigt för en producent att vidga sitt afsättningsområde, så skall han för detta ändamål hafva gagn icke blott

af en reviderad godstariff, utan äfven i sin mån af en reviderad persontariff; ty personliga besök inom den kundkrets, man eger, äro nu för tiden alldeles oundgängliga.

Men äfven från en annan än ren affärssynpunkt skulle en, på ofvan antydd sätt, reviderad persontariff vara egnad att tillföra både jernvägarne och landet i öfrigt afsevärda fördelar. De s. k. turistföreningarna arbeta på att på sitt sätt underlätta samfärdseln; men det lider intet tvifvel, att af alla de medel, som stå till deras förfogande, intet skall kunna vara egnadt att så kraftigt bidraga till en större freqvens i turistströmmen, som just en taxa för personbefordringen, uppgjord efter den ofta nämnda grundsatsen af fallande pris för längre resor.

Det gör därför ett ganska egendomligt intryck att se komiténs uttalande angående afgiften för personbefordringen. Den säger härom: »Ehuru — — — inkomsterna af personbefordringen icke varit tillräckliga att betäcka de med samma trafik förbundna kostnader, räntan deri inbegripen, har komitén likväl, då en förhöjning i afgifterna *möjligen skulle hafva till följd* en sådan minskning i freqvensen af resande, *att resultatet af ifrågasvarande trafik komme att utfalla ännu ogynsamare än hvad nu är förhållandet*, icke funnit sig böra föreslå någon *förhöjning* i samma afgifter.»

»Och då med gällande biljettpris», fortsätter komitén, »jernvägarne under de flesta förhållanden utgöra det billigaste befordringssättet för resande, samt en sänkning af biljettprisen *med all sannolikhet icke komme att medföra någon nämnvärd ökning af antalet resande*, har komitén likaledes ansett någon nedsättning uti nu bestämde afgifter för resande icke böra ifrågakomma.»

Å ena sidan ansåg således komitén, att en *förhöjning* i afgifterna skulle vara ekonomiskt ogynsam för jernvägen, å andra sidan trodde den, att en *sänkning* af biljettprisen icke skulle komma att medföra någon nämnvärd ökning af antalet resande.

Komitén synes hafva resonerat som så: den som behöfver resa, han reser ändå för det nu gällande priset, men nyss förut sade komitén, att en prisförhöjning *möjligen* skulle vara egnad att stäcka reslusten, och detta fastän prisförhöjningen kunde få blifva *ganska betydlig*, innan något annat befordringssätt i den ojemförligt största delen af landet kunde i detta hänseende upptaga konkurrensen med jernvägarne.

Rörande dessa antaganden finnes intet bättre korrektiv än gjorda erfarenhetsrön. De erfarenhetsresultat från andra länder, hvilka här nedan skola i korthet relateras, ådagalägga oförtydbart, huru persontrafiken ändras med reducerade tariffer. Det är dessutom en allmän erfarenhet äfven på andra områden, att prisreduktioner inom måttliga gränser främja samfärdseln

och gagna både allmänheten och de inrättningar, som förmedla denna samfärdsel.

Det behöfver knappast tilläggas, att jag härmed syftar på post- och telegrafverken.

Före zontariffens införande i Ungern befordrades:

År 1886 . . .	7,000,000 personer,
„ 1887 . . .	6,200,000 „
„ 1888 . . .	6,100,000 „

Efter dess införande:

År 1889 . . .	16,200,000 personer,
„ 1890 . . .	19,000,000 „
„ 1891 . . .	28,300,000 „

Inkomsterna voro:

År 1888 . . .	9,705,000 gulden,
„ 1891 . . .	18,320,000 „

Äfven i Finland har det visat sig, att reducerad persontariff varit egnad att tillföra både staten och allmänheten väsentliga fördelar. Det finska systemets grundtankar äro

1:o måttligt begynnelsepris;

2:o rabatt vid längre resor.

Under den tidrymd, 1886—1891, då på svenska statens jernvägar inkomsten af persontrafiken ökade med 765,000 kronor, var motsvarande ökning på finska statsbanorna 1,461,000 kronor, alltså nära dubbelt så stor. Dervid är dock att märka, att tillökningen i finska statsbanornas längd var något större än i Sverige, men likväl långt ifrån dubbelt så stor som de svenska.

Kongl. trafikstyrelsen har också sjelf delvis behjertat nödvändigheten af att göra eftergifter i fråga om tariffen för persontrafiken, i det att den tillhandahåller fem slags *undantagsbiljetter*. Dessa äro: *familjebiljetter* på vissa bansträckor, *månadsbiljetter*, *returbiljetter*, *rundresebiljetter* och *mötesbiljetter*. Af dessa biljetter kunna de båda förstnämnda slagen endast användas af personer med mindre begränsade tillgångar, enär deras begagnande förutsätter, att man kan på en gång utlägga en större summa. De tre sistnämnda slagen utlemnas med vissa begränsande vilkor angående tiden för

återresan. Största rabatten beviljas vid köp af s. k. mötesbiljetter, hvilka erhållas för halfva priset fram och åter. Ursprungligen afsedda för större möten, af det skäl, att de höga biljettprisen gjorde det omöjligt att påräkna mötesdeltagare från andra orter, utlemnas de numera till deltagare i möten, hvilkas uppgift må vara än så viktig för landet, men som det oaktadt icke kunna blifva annat än mycket fåtaligt besökta. Att utlemnandet af sådana mötesbiljetter är nödvändigt, så länge de vanliga biljettprisen äro för höga, medgifves obetingadt. Men kan ej ändamålet med t. ex. industriidkares eller köpmäns resor vara minst lika viktigt för dem sjelfva och medelbart för staten som många möten, *ehuru det ligger i sakens natur, att deras resor ej kunna företagas samtidigt och till samma punkt*, och borde icke alltså äfven dessa få komma i åtnjutande af samma lindring i biljettpris?

I anordnandet af alla dessa undantagsbiljetter ligger, såsom ofvan är nämndt, ett erkännande från jernvägsförvaltningens sida, att de vanliga biljettprisen äro för höga, *men vid dem häftar i alla händelser det felet, att icke vara utfärdade efter principen om fallande pris vid ökad reseväglängd*. Dertill kommer äfven den utan tvifvel högst afsevärda olägenhet, som dessa biljettformer nödvändigt måste förorsaka, nemligen kompliceradt distributions- och redovisningsarbete, ett arbete, som genom införande af en reviderad persontariff efter fallande taxa, och genom upphäfvande af alla undantagsförmåner, skulle blifva högst betydligt förenkladt.

Hvilket enhetspris, som skulle kunna anses lämpligast att vid en blifvande reform i detta hänseende tillämpa, måste ju bero på beräkningar, som endast jernvägsförvaltningen är i stånd att med det material, som står den till buds, nöjaktigt utföra. I Holland har man i detta hänseende kommit till det resultat, att priset på tur- och returbiljetterna bör tjena till fixerande af enhetssatsen. Enligt der gjorda beräkningar är det nemligen endast 13 proc. af hela antalet resande, som begagnat enkelbiljetter, alla de öfriga tur- och retur- eller andra undantagsbiljetter.

Erfarenheten i Holland och derpå grundade uttalanden derifrån äro mycket lärorika äfven i ett annat afseende. Medan på korta afstånd en ytterst liflig lokalsamfärdsel råder, tillryggalägger blott en obetydlig procentsats af befolkningen å vissa trakter eller städer (och äfven af dessa öfver hufvud sällan) resor å mer än 50 kilometers afstånd. *»Det vore därför alldeles gifvet lämpligt att för resor å längre än 50 kilometers afstånd uppställa en relativt låg biljettprisskala. En sådan prisnedsättning skulle obetingadt höja landets ekonomiska framåtskridande, möjliggöra en lifligare handelssamfärdsel för en långt större del af allmänheten än hittills samt befordra befolkningens helse och välfärd.*

Aktgifver man närmare på den här ofvan nämnda normaltariffen för statsjernvägarnes fraktgodstaxa — af hvilken ett bearbetadt sammandrag här nedan skall meddelas — så finner man genast, att *fraktsatserna äro konstanta för en väglängd af till och med 50 kilometer*, och att de först der- efter begynna att falla.

Af taxekomiténs uppgifter framgår vidare, att för år 1885 omkostna- derna för persontrafiken, räntor inberäknade, utgjorde 9,819,223 kronor. Tra- fiken på persontågen under samma år utgjorde 182,427,018 personkilometer. *Totala kostnaden* för hvarje *personkilometer* blir alltså 5,38 öre. Normal- tariffen för fraktgodstaxan är beräknad efter 5,39 öre per *tonkilometer*. Det märkliga förhållandet förefinnes således, att *man kan använda samma nor- maltariff för persontrafiken som för godstrafiken* — om man nemligen an- nars vill tillämpa samma grundsats för den förra som för den senare.

Efterföljande tabell (bilagan) utgör en bearbetning af normaltariffen för statsjernvägarnes fraktgodstaxa, afgift för 1 ton. Tre kolumner äro tillagda. Den första af dessa visar, *hvilka fraktsatser skulle hafva fått erläggas*, derest tariffen *icke* varit fallande. De båda sista kolumnerna angifva den *lindring*, som beredes derigenom, att tariffen *är* fallande. Beräkningsgrunden, 5,39 öre, har afrundats uppåt till 6 öre hvarjemte den *konstanta banaafgiften* ¹⁾ äfven blifvit tillagd ²⁾.

På grund af hvad jag här ofvan anfört vågar jag därför besvara den förut framkastade frågan dermed, att orsaken till det ogynsamma ekonomiska resultat, som statsbanorna lemna, icke är att söka endast i dåliga konjunk- turer, utan att det äfven till stor del får anses härröra deraf, att den tariff, som tillämpas för persontrafiken, icke är uppgjord efter samma rationella grunder som den, hvilken gäller för godstrafiken.

Då Första Kammaren 1891 afslog ett af Andra Kammaren för dess del beslutadt skrifvelseförslag angående införande af reducerad persontariff, anför- des såsom skäl för detta afslag, att man borde afvakta någon tids erfarenhet af de redan vidtagna åtgärderna, innan nya steg tagas på ett område, som

¹⁾ Denna afgift motiveras af taxekomitén dermed, att då expeditjonskostnader, tidsförlust, begagnande af stationsutrymme och tillgodogörande af transportmedel vid kortare transporter medföra en större ökning i fraktkostnaden för hvarje vägenhet än vid längre transporter, har, till utjem- nande af denna skiljaktighet i kostnad en afgift af 5 öre per 100 kilogram tillagts hvarje enligt ifråga- varande grundsats beräknad tariffsats.

²⁾ Vill man med tillhjälp af denna tabell vinna någon föreställning om huru en enligt den- samma gjord reduktion af biljettpris skulle inverka på resekostnaden, så erinras om, att nuvarande afgiften för resande å snälltåg i andra klass är 6 öre per kilometer. För en resa om 200 kilometer blefve då afgiften enligt den *fallande* tariffen 9 kr. 92 öre, för 400 kilometer 15 kr. 7 öre. Tilläm- pas nu gällande tariffen, ställer sig kostnaden respektive 12 kr. 50 öre och 24 kr. 50 öre. *Lindrin- gen* skulle således i förra fallet blifva 2 kr. 58 öre, i sednare fallet 9 kr. 43 öre.

till och med inom de stora kulturländerna ännu anses okänt och oberäkneligt och tvifvels utan blir detta i ännu högre grad i ett land så glest och ojemnt befolkadt som vårt.

Den erfarenhet, som vunnits under våra förhållanden, pekar tydligt derpå, att jernvägarnes rentabilitet alltjemt minskas. Vårt lands geografiska beskaffenhet såväl som dess befolkningsförhållanden mana snarare till en reform af persontariffen än att längre fördröja densamma. Finlands exempel och erfarenhet äro, som förut blifvit antydt, i det hänseendet ganska lärorika.

Då jag sålunda anser, att persontariffen bör omarbetas i enlighet med de grundsatser, som uttalats af 1887 års taxekomité i fråga om godstrafiken, föreslår jag,

att Andra Kammaren ville för sin del besluta, att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhåller, det täcktes Kongl. Maj:t taga i öfvervägande, i hvilken mån nedsatta afgifter för persontrafiken å statens jernvägar och införande af persontariff med fallande skala må kunna bidra såväl till underlättande af samfärdseln mellan befolkningen i olika delar af landet som till jernvägens ekonomiska utveckling, samt med ledning af denna utredning vidtaga de åtgärder, som kunna befinnas lämpliga.

Stockholm den 11 mars 1893.

Edvard Thermanius.

Bilaga.

Väglängd.	Transport- avgift.	Konstant banavgift.	Summa.	Utan afdrag vid längre transport.	Lindring.	
Km.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	%
10	0,60	0,50	1,10			
20	1,20	„	1,70			
30	1,80	„	2,30			
40	2,40	„	2,90			
50	3,00	„	3,50			
60	3,54	„	4,04	4,10	0,06	1,5
70	4,06	„	4,56	4,70	0,14	3.
80	4,56	„	5,06	5,30	0,24	4,5
90	5,04	„	5,54	5,90	0,36	6.
100	5,50	„	6,00	6,50	0,50	8.
10	5,93	„	6,43	7,10	0,67	9,4
20	6,35	„	6,85	7,70	0,85	11,5
30	6,77	„	7,27	8,30	1,03	12,4
40	7,17	„	7,67	8,90	1,23	14.
50	7,57	„	8,07	9,50	1,43	15.
60	7,96	„	8,46	10,10	1,64	16,2
70	8,34	„	8,84	10,70	1,86	17,4
80	8,71	„	9,21	11,30	2,09	18,5
90	9,07	„	9,57	11,90	2,33	19,6
200	9,42	„	9,92	12,50	2,58	20,6
300	12,45	„	12,95	18,50	5,55	30.
400	14,57	„	15,07	24,50	9,43	38.
500	16,27	„	16,77	30,50	13,73	45.
1000	23,97	„	24,47	60,50	36,03	60.
1500	30,47	„	30,97	90,50	59,53	66.