

N:o 20.

Ank. till Riksd. kansli den 7 maj 1909, kl. 3 e. m.

*Första Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande
n:o 10, i anledning af Andra Kammarens beslut om
skrifvelse till Kungl. Maj:t angående sofplatser för
tredje klassens passagerare å statens järnvägar.*

Uti en inom Andra Kammarerna väckt motion, n:o 6, hvilken blifvit hänvisad till Andra Kammarens tredje tillfälliga utskott, har herr *E. Räf* hemställt, att Riksdagen ville uti skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning, huruvida det å statens järnvägar lämpligen kan beredas resande i tredje klass tillfälle att emot skälig afgift erhålla sofplatser för resor under nattetid, samt att Kungl. Maj:t därefter vidtager de åtgärder, till hvilka denna utredning kan gifva anledning.

Sedan Andra Kammarerna på framställning af sitt tillfälliga utskott för sin del beslutit att i anledning af förenämnda motion Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta genom försöksdrift utröna, huruvida sofvagnar för tredje klassens resande å statens järnvägar lämpligen bör anordnas samt vidtaga de åtgärder som på grund däraf kunna föranledas, har detta beslut delgifvits Första Kammarerna, som hänvisat ärendet till sitt andra tillfälliga utskott.

Till stöd för motionen anför motionären, som äfven vid föregående års Riksdag framlade en motion i samma sak:

I anledning af en min motion till förra årets riksdag beslöt Andra Kam-maren för sin del på framställning af sitt tredje tillfälliga utskott att hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning, huruvida det å statens järnvägar lämpligen kan beredas resande i tredje klass tillfälle att emot skälig afgift erhålla sofplatser för resor under nattetid, samt att Kungl. Maj:t därefter vidtager de åtgärder, till hvilka denna utredning kan gifva anledning. Då detta Andra Kammarens beslut delgafs Första Kam-maren, hänvisades det af denna till sitt andra tillfälliga utskott, som i sin ordning och efter en i motionens syfte välvillig motive-ring hemställde, att Första Kam-maren icke måtte biträda Andra Kam-marens i ärendet fattade beslut, hvilken hemställan också bifölls af Första Kam-maren.

Att denna min motion vann så stora sympatier talar för, att den afser att fylla ett allmänt känt behof. Det talar också för, att motionen innebär en från social synpunkt fullt berättigad fordran. Jag upprepar i detta afseende, hvad jag sade i motionen: Hvad berättigar första och andra klassens passagerare att köpa sofplatsbiljetter? Jo, det göra dessa klassers respektive vanliga biljetter för resan. Men det verkar aldrig fördelaktigt att vägra »tredje klassens folk», hvad man förut medgifvit åt både första och andra. Och tredje klassens folk har sannerligen icke mindre behof af hvila än första och andra. Jag tror, att det för Första Kam-maren icke varit olämpligt eller skadligt, om dess utskott och kanske därmed kam-maren själf fästat sig litet mera vid denna sida af saken.

Men min framställning i denna sak erhåller sin styrka ej blott från dess sakliga och moraliska berättigande; Första Kam-marens utskott med-gifver, att den också innebär en från »kommunikationssynpunkt beaktans-värd fråga» och att t. o. m. kungl. järnvägsstyrelsen just ifrån den syn-punkten haft sin uppmärksamhet riktad på den.

Om nästan alla de anmärkningar, samma utskott därefter framställer och grundar sin hemställan om afslag på, kan man, synes det mig, säga, att de mera motivera Andra Kam-marens beslut om bifall än Första Kam-marens om afslag på hemställan om »att Kungl. Maj:t måtte låta verk-ställa utredning» — — samt därefter vidtaga »de åtgärder, till hvilka denna utredning kan gifva anledning» i saken i fråga. Sannolikt skulle t. o. m. kungl. järnvägsstyrelsen behöfva ej blott teoretiskt utan i mindre

skala äfven praktiskt låta utreda saken. Huru många tredje och andra klass passagerare, som skulle använda sig af tredjeklass sofvagn, huru många tredje klass passagerare, som af brist på tredje klass sofvagn nu vägra att göra nattresor m. m., är ju allt saker, hvarom man knappast kan bilda sig en föreställning genom annat än direkta försök. Af tidsningsnotiser har jag dock sett, att man på en af Västergötlands privatbanor har gjort några försök med sofplats åt tredje klassens passagerare, och att försöket utfallit till synnerligt stor belåtenhet för alla parter.

Den farhågan för svårigheten att finna fullt lämpliga konstruktioner för inredningar af sofplatser i tredje klassens vagnar, hvilken tyckes försväfvat Första Kammarens utskott, synes mig också mera kunna framkalla arbete och kanske någon allmän täflan uti att få detta problem löst snarast möjligt och på det mest fördelaktiga sätt. Säkerligen skulle Riksdagens beslut i öfverensstämmelse med dess Andra Kammare i hög grad befordra problemets lösning.

Hvad den ekonomiska sidan beträffar, så kan den omöjligen bestämmas utan försök. Till dess har man fullt ut lika stor anledning säga, att lämpliga sofplatser på 3:dje klassens vagnar skulle så mycket utvidga trafiken, att den medförde vinst som att säga motsatsen.

Och då Första Kammarens utskott stöder hemställen om afslag på »ännu icke fullt utrönta reformer, såsom införande af zontariff för resande, — — elektrificering af statens järnvägar, godstaxornas omarbetande, byggande af inlandsbanan m. m.», så synes det mig, att man sökt skäl, där inga skäl finnas emot det af mig framställda förslaget till försök med 3:dje klassens sofvagnar. Det vore väl just synnerligen önskvärdt, om den frågan vore åtminstone försöksvist löst, tills man skall beställa personvagnar till inlandsbanan, som i likhet med banorna i Ryssland och Finland under långa sträckor går igenom ganska obebyggda delar. Talet om zontariffen och elektrificeringen anser jag mig ej behöfva bemöta.

Första Kammarens utskott säger slutligen, att »en utredning i föreliggande fråga — — icke vinnes på mer än tvenne vägar, nämligen antingen genom tillgodogörande af den utländska erfarenheten eller genom experiment», men tillägger, att »tillämplig erfarenhet från andra länder ej förefinnes», hvadan man är »uteslutande hänvisad till att förskaffa sig sådan i eget land». Äfven efter dessa ord i motiveringen skulle man nästan hafva väntat sig en tillstyrkande hemställan till min framställda, »från kommunikationssynpunkt beaktansvärda fråga», men det har i alla fall blifvit afslag.

Emellertid vågar jag fortfarande på grund af såväl moraliska som andra skäl och nu förstärkt af Andra Kammarens beslut samt den enligt min mening i många afseenden tillstyrkande motivering, som Första Kammarens tillfälliga utskott gifvit min motion, ånyo framkomma med min motion.

Andra Kam-
marens utskotts
ytrande.

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande angående den förut omnämnda motionen i samma syfte förra året var af följande lydelse:

»I likhet med motionären anser utskottet, att det uti vårt långsträckta land skulle vara synnerligen önskligt, om å statens järnvägar sofvagnar kunde beredas äfven åt resande uti tredje klass. Visserligen synes den här ofvan omförmälda uppgift om antalet resande, hvilka under tiden 10—16 mars innevarande år på en sträcka af mera än 200 kilometer medföljt nattsnälltågens tredje klass å vissa linjer af statens järnvägar, utvisa, att endast ett fåtal resande begagnat sig af dessa tågförbindelser i sagda klass. Detta beror dock sannolikt därpå, att de flesta resande, som skulle önska resa uti tredje klass å nattågen, undvika i att denna klass medfölja dessa tåg, då de icke vid en sådan resa äga tillgång till sofplats. Somliga af dessa resande välja därför helt visst dagsnälltågen och andra söka i görligaste mån bereda sig tillfälle att vid nattresor använda andra klass vagn, äfven om de helst önska resa uti tredje klass. Det synes utskottet därför antagligt, att om tredje klass sofvagnar anskaffades, antalet resande uti tredje klass å nattågen skulle betydligt ökas. Denna fråga torde emellertid i främsta rummet vara en ekonomisk fråga. Statens järnvägars utgifter hafva som bekant på sista tiden af olika anledningar i högst betänkelig grad ökats, utan att inkomsterna i motsvarande mån stigit. Då fråga uppstår om sådana förändringar i trafikeringen, hvilka medföra högst afsevärda kostnader, måste därför noga öfvervägas, huruvida dessa ökade kostnader komma att täckas genom motsvarande inkomster. Införandet af sofplatser för resande i tredje klass skulle nämligen på sätt framgår af järnvägsstyrelsens utredning nödvändiggöra ej mindre anskaffning af för sådant ändamål särskildt anordnade vagnar än äfven höjning af vagnvikten per resande med ända till 30 procent. Dessa kostnader måste naturligtvis täckas genom tilläggsafgiften för sofplatserna. Frågan är då, huruvida så många resande komma att anlita dessa sofplatser, att afgifterna åtminstone i det närmaste motsvara de ökade kostnaderna. För att få denna fråga så tillförlitligt som möjligt besvarad kräfves emellertid en mera grundlig och noggrann utredning, än hvad utskottet äfven

med det välvilliga bistånd, som lämnats af järnvägsstyrelsen, varit i stånd att åstadkomma. Äfven järnvägsstyrelsen hyser ju den uppfattning, att saken måste ytterligare undersökas, särskildt med afseende å möjligheten att åstadkomma en god teknisk-hygienisk lösning af frågan, huru en fullt lämplig sofvagn för tredje klass skall konstrueras. Beträffande detta spörsmål vill utskottet emellertid i likhet med järnvägsstyrelsen såsom sin uppfattning uttala, att sofplatserna helst böra anordnas så, att de icke komma att ligga omedelbart bredvid hvarandra. Vidare torde det både ur hygienisk och kostnadssynpunkt vara lämpligast, att de resande själfva medföra behöfliga filter och kuddar.

Det synes således utskottet, att sofplatser å statens järnvägars nattåg anordnas äfven för resande i tredje klass, såvida detta kan genomföras utan alltför stora ekonomiska uppostringar från järnvägarnas sida, men frågan härom kräver nödvändigt en grundlig och allsidig utredning och noggranna kostnadsberäkningar.»

Från järnvägsstyrelsen i Finland har erhållits utlåtande rörande de erfarenheter, som vunnits vid därvarande statsjärnvägar om sofplatser åt tredje klassens passagerare, hvilket visar, att försöket där slagit väl ut.

Utlåtandet från generalkonsul David Bergström i Helsingfors är af följande lydelse: »Åberopande kungl. utrikesdepartementets skrifvelse af 22 februari 1909 har jag härmed äran meddela, det jag hos finska järnvägsstyrelsen anhållit om upplysning om den erfarenhet, som i afseende å användningen i Finland af sofplatser för tredje klassens passagerare vunnits beträffande anordningens lämplighet och dess inflytande på de finska statsjärnvägarnas ekonomi.

Från järnvägsstyrelsen, som lärer utställt ärendet till vederbörandes yttrande, har numera ingått det svar, att inrättandet af sofvagnar för tredje klassens passagerare anses vid de finska statsjärnvägarna motsvara ett verkligt behof och att tredje klassens sofvagnar äfven måste anses i ekonomiskt afseende fördelaktiga, då vagnarna äro så inrättade, att i vagnarna finnas lika många liggplatser som sittplatser.

Enligt hvad jag vid personlig hänvändelse till chefen för de finska statsbanorna inhämtat, är det egentligen å sträckan Helsingfors—St Petersburg sofvagnar för tredje klassens passagerare kommit till användning. Afgift för tredje klass sofvagn är 2 fmk. och erhåller den resande då förutom den träbrits med upphöjning för hufvudet, som står till hans förfogande, jämväl filt och hufvudkudde. Arrangemanget i och för vagnens förvandling från dagvagn till sofvagn och tvärtom, hvilket jag haft

tillfälle att taga i närmare skärskådande, är obestriddigen praktiskt, och måste — såsom järnvägsstyrelsen framhåller — ställa sig i ekonomiskt afseende fördelaktigt, då i ifrågavarande vagnklass sofplatser beredas till lika antal som sittplatserna. På sådana sträckor, där tidtabellen formligen nödvändiggör, att natten tages i anspråk vid långfärder, torde en dylik anordning ur alla synpunkter vara att förorda.»

I likhet med och i anslutning till de skäl, som uttalades af fjolårets utskott angående berörda sak, finner utskottet, att det vore önskvärdt och lämpligt, att sofvagnar för tredje klassens passagerare inrättades å statens järnvägar.

Utskottet anser sig hafva ett ytterligare godt stöd för detta sitt uttalande i den omständigheten, att erfarenheterna från Finland, där sofvagnar för tredje klassens resande någon tid varit i bruk, synas, af hvad som framgår af ofvan anförda uttalande från generalkonsuln i Helsingfors här om, voro synnerligen goda.

Då emellertid något tillförlitligt omdöme i berörda afseende icke torde kunna vinnas af enbart utredning och beräkningar, anser utskottet försiktigheten bjuda, att, innan sofvagnslägenheter för tredje klassens passagerare inrättas i alla sofvagnsförande nattåg å statsbanorna, försök i mindre skala anställas för att utröna lämpligheten af anordningen såväl i praktiskt som ekonomiskt afseende. Utskottet anser sålunda rätta vägen vara, att kungl. järnvägsstyrelsen å någon nattågslinje under minst ett års tid beredde tillgång till sofplatser åt tredje klassens resande emot skälig afgift.

Någon större ekonomisk risk torde icke genom en sådan försöksdrift komma att åsamkas staten, och en i görligaste grad säker erfarenhet vunnas, huruvida en utvidgning af anordningen vore lämplig.

Enligt hvad utskottet inhämtat, har kungl. järnvägsstyrelsen icke något att tillägga till det utlåtande, som förlidet år till Andra Kammarens utskott afgafs, och som är af följande lydelse:

»För att skaffa någon ledning för omdömet om huru stort behovet af liggplatser i III klass å nattågen kan vara, hafva anteckningar blifvit gjorda under tiden 10—16 mars 1908 öfver antalet III klass resande, som medföljt nattsnälltågen mellan Stockholm och Göteborg, Stockholm och Malmö samt i motsatta riktningar, på en sträcka af mer än 200 km. Resultaten äro sammanställda i bifogade grafiska tablåer (bilaga 1) och framgår af dem, att antalet varit:

Stockholm—Malmö	38 personer
Malmö—Stockholm	23 »
Stockholm—Göteborg	30 »
Göteborg—Stockholm	29 »

Under sommarmånaderna och julmånaden ökas ofvannämnda medeltal väsentligt. Bestämda siffror kunna dock för närvarande icke uppgifvas.

Svårigheten att anordna tillfredsställande sofkupéer — detta såväl i ekonomiskt, bekvämlighets- som i hygieniskt hänseende — äro betydande. För att ej järnvägen skall lida förlust genom dåligt utnyttjande af vagnutrymmet, måste det utrymme, som tilldelas hvarje sofplats, blifva ganska begränsadt. Det är fara värdt, att denna begränsning måste blifva så stark, att rimliga anspråk på bekvämlighet måste åsidosättas, hvarigenom anordningen skulle blifva föga omtyckt och i följd däraf också i ringa grad använd. Det är att befara, att en stark platsbesättning skall medföra hygieniska olägenheter, hvilkas afhjälpande fordra kraftiga luftväxlingsanordningar, om hvilka man ännu icke har någon praktisk erfarenhet.

Såvidt här är bekant, finnas III klassens sofvagnar endast införda i Finland och Ryssland. Den resande III klass publiken i sistnämnda land torde icke hafva några nämnvärda fordringar på bekvämlighet och torde därför också känna sig tillfredsställd med de använda anordningarna. Den finska resepubliken är däremot anspråksfullare och har enligt finska järnvägsmäns utsago varit så missnöjd med III klass sofvagnskonstruktionen, att någon tid sofvagnarna indrogos. För närvarande äro desamma emellertid ånyo insatta i tågen, utan att ändring i konstruktionen vidtagits. Hufvudanmärkningen, som i Finland framställdes mot III klassens sofvagnar, är den, att *två* personer skola ligga *bredvid* hvarandra i desamma. Den svenska publiken torde icke komma att underkasta sig en dylik anordning.

I järnvägsstyrelsen har ett utkast gjorts till III klassens sofvagn, för hvilken redogöres i bilaga II till denna P. M. Denna lösning är dock icke tillfredsställande, utan måste saken ytterligare undersökas. Det är således ännu för tidigt att yttra sig om, huruvida en god teknisk-hygienisk lösning kan vinnas.

Stockholm den 22 mars 1908.

F. W. H. Pegelow.»

Den här ofvan omförmälda bilagan II var af följande lydelse:

»Bilaga II till P. M. angående sofvagnar af III klass.

Vid inredning af sofvagnar af III klass kan man förlägga liggplatserna antingen vinkelrätt mot vagnens längdriktning, eller ock kunna sofforna anbringas i vagnens längdriktning. De sedan flere år i Finland och Ryssland använda III klass sofvagnarna äro inrättade enligt detta senare system. Dessa vagnar hafva en längs vagnen och i dess midt löpande gång. Å ömse sidor om denna gång finnes ett antal kupéer, som innehålla två bänkar, hvardera för två personer. Kupéerna äro öppna åt gången till. Under natten slås bänkarnas ryggstöd upp i horisontalt läge mot hvarandra och soffsitsarna förenas med mellanstycken, hvarigenom liggplatser anordnas för 4 personer. Sofplatserna komma således att befinna sig bredvid hvarandra två och två och i vagnens längdriktning. Enligt vunna upplysningar har emellertid i Finland den resande publiken icke visat sig mycket tilltalad af dessa sofvagnar, enär den funnit anordningen med bredvid hvarandra liggande bäddar motbjudande. Därjämte tillkommer vid detta system, att de resande störa hvarandra, beroende på att sofakupéerna måste vara öppna inåt vagnen, enär i annat fall det icke är möjligt att komma upp till öfverbäddarna. De finska sofvagnarna hafva icke några dynor på sofforna, utan få de resande, som önska ligga mjukt, själfva medföra behöfliga dynor och filter.

Det andra systemet är det, som tillämpas i statens järnvägars sofvagnar af I och II klass. Liggplatserna äro anordnade å sofforna vinkelrätt mot vagnens längdriktning.

Hvarje kupé i nuvarande III klass boggievagn rymmer 8 personer sittande, 4 å hvardera soffan. För detta antal kan dock icke sofplatser anordnas, enär konstruktionsprofilen för den rullande materielen icke tillåter den höjd af vagnarna, som skulle erfordras för anbringande af 4 sofbritsar öfver hvarandra. Man måste därför nöja sig med endast 6 sofplatser, tre och tre öfver hvarandra. Sofplatserna anordnas sålunda: soffsitsen bildar en, ryggstödet en och en uppfällbar läm ofvanför soffans ryggstöd den tredje sofplatsen. För att bereda plats för de tre sofbritsarna måste soffsitsen anbringas möjligast lågt. För att dock kunna använda soffan någorlunda bekvämt är lämpligt att å densamma lägga 3 st. tunna, cirka 50 mm. tjocka madrasser, hvilka, då vagnen användes som

sofvagn, fördelas på de tre sofplatserna. En vagn med denna anordning kan användas äfven för dagtjänst, men måste, om någorlunda bekväma liggplatser skola erhållas, detta ske på bekostnad af bekvämligheten för sittande. Ryggstöden måste nämligen göras raka, och torde det vara svårt att med sådana ryggstöd åstadkomma bekväma sittplatser. Utrymmet af kupéerna i vagnens längdriktning måste göras större än i de för enbart dagtjänst afsedda vagnarna. Å en III klass sofvagn med plats för 54 resande skulle vagnskorgen erhålla en längd af minst 17,5 m., under det att motsvarande mått för en III klass vagn för enbart dagtjänst och som rymmer 72 resande är 16,6 m., d. v. s. i förra fallet 0,324 och i det andra 0,230 m. vagnslängd per resande. Vikten af III klass boggievagn för 72 resande är 29 ton, och kan vikten af en III klass sofvagn för 54 resande uppskattas till cirka 32 ton. D. v. s. vikt per resande för sofvagnen = 592 kg. och för dagvagnen cirka 403 kg.

I III klass sofvagn, i hvilken således 6 personer skulle sammanföras i hvarje kupé, äro de vanliga ventilationsanordningarna gifvetvis otillräckliga, hvarför kraftigare anordningar måste tillgripas. Något bestämdt förslag kan ej utan ingående studier afgifvas.

Som en sammanfattning kan sägas:

1) Af å statens järnvägar nu befintliga vagnmodeller af III klass kan ingen lämpligen användas som sofvagn, utan måste, om III klass sofvagnar skola komma till användning, särskilda vagnar härför byggas.

2) Sofvagnarna kunna anordnas antingen enligt det finska systemet med öppna kupéer och med liggplatserna i vagnens längdriktning, eller ock enligt det system, som användes för I och II klass sofvagnar å statens järnvägar, med liggplatserna vinkelrätt mot vagnens längdriktning. Det senare systemet torde vara att föredraga.

3) Användandet af sofvagnen äfven för dagtjänst låter sig göra, men kan sofvagnen icke göras lika bekväm för sittande, som de III klass vagnar, hvilka äro afsedda enbart för dagtjänst.

4) Vagnvikten per liggplats blir cirka 30 procent större än vagnvikten per sittplats. (Detta förhållande, som medför ökad trafikostnad, skall utjämnas af tilläggsafgiften för sofplats).

5) Synnerligen kraftig ventilation enligt nytt system måste anordnas.

Stockholm den 17 mars 1908.

Ivar Virgin.

Utskottet har sig bekant, att kungl. järnvägsstyrelsen, därest Riksdagen icke anser den med reformen nödvändigtvis följande ökade utgiften vara ett hinder, alls icke ställer sig i princip afvisande.

Men att — såsom motionären sätter i fråga — eventuellt vidtagna försök möjligen skulle kunna ådagalägga, »att lämpliga sofplatser på III klassens vagnar skulle så mycket utvidga trafiken, att den medförde vinst», är uppenbarligen att se saken alltför ljusst. Då på grund af konstruktionsprofilen för de svenska statsjärnvägarnas rullande materiel, endast 6 sofplatser mot 8 sittplatser i hvarje kupé kunna beredas och dessutom vagnskorgens längd måste ökas från 16,6 till 17,5 m., hvarigenom allt vagnsvikten på liggplats blir cirka 30 % större än vagnsvikten på sittplats, ligger det i öppen dag, att en tilläggsavgift för III klass sofplats ej kan sättas så hög, att skillnaden utjämnas.

Om också antalet resande i III klass å nattågen genom införande af III klass sofvagnar betydligt skulle ökas, så lär väl denna ökning endast komma att bero dels på att en del af de nu å dagtågen resande III-klass passagerarna på grund af möjligheten att erhålla III klass sofplats skulle föredraga nattågen, dels därest dessa sofplatser skulle kunna göras något så när bekväma, på att åtskilliga af de passagerare, som nu använda II klass sofvagn, i följd af det billiga priset skulle komma att taga III klass sofplats. I intetdera fallet skulle någon verklig ökning af passagerareantalet tillföras järnvägarna, utan det hela skulle endast blifva en omflyttning från för järnvägen mera vinstbringande platser.

Utskottet anser alltså, att den föreslagna reformen måste blifva för statens järnvägar ekonomiskt ofördelaktig. Men utskottet håller före, att Riksdagen, såsom äfven motionären påpekat, har att i denna fråga också taga hänsyn till åtskilliga »moraliska» skäl.

Till jämförelse mellan den bruttoinkomst, som tillföres järnvägarna genom de olika klasserna af fullsatt kupé, när det gäller sittplats, och af fullt belagd sofkupé, anföres här nedan följande exempel från linjen Stockholm—Göteborg, där biljettprisen äro, för I klass = 24: 50, för II klass = 14: 70 och III klass = 9: 80 samt afgiften för sofplats I klass 10: 70, för sofplats II klass 5: 35 och har afgift för sofplats III klass förslagsvis beräknats till 2: 50.

Resultatet blir:

I klass fullsatt kupé	=	147: —	kr. belagd med 2 sofplatser	70: 40	kr.
II » » »	=	88: 20	» » » 4	»	80: 20 »
III » » »	=	78: 40	» » » 6	»	73: 80 »

Af förestående exempel framgår, att bruttovinsten af en fullt belagd sofakupé i ingendera klassen uppgår till bruttovinsten af en kupé anordnad för sittande, där hvarje sittplats är besatt, men utjämnas naturligtvis skillnaden därigenom, att det utrymme, på hvilket sofplatserna inkräkta, i regel icke blifvit fullt användt.

Att med ledning af ofvanstående och likartade exempel bilda något fullt tillförlitligt omdöme torde emellertid för icke fackmannen vara omöjligt, då så många olika faktorer inverka på det pris, som lämpligen bör åsättas plats och klass.

Förhållandet mellan de förenämnda siffrorna synes emellertid utskottet vara sådant, att det motiverar den af motionären begärda utredningen.

I likhet med Andra Kammarens utskott anser utskottet, att i en blifvande utredning försöksdrift äfven bör ingå, men anser utskottet lämpligast att åt kungl. järnvägsstyrelsen öfverlämnas att bestämma, på hvad sätt och under huru lång tid försök skola anordnas.

På grund af ofvan anförda skäl hemställer utskottet,

att Första Kammaren måtte biträda Andra Kam-
marens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 7 maj 1909.

På utskottets vägnar:

A. WACHTMEISTER.

Herrar *Benedicks*, *Lindblad* och *Rogberg* hafva bedt få antecknadt att de icke inom utskottet deltagit i denna frågas behandling.
