

Nr 3.

Ankom till riksdagens kansli den 17 juli 1914 kl. 4 e. m.

Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 3, angående skrivelse till Konungen med begäran om utredning beträffande möjligheten att indraga första och någon del av andra klassens personvagnar vid trafik å statens järnvägar.

I en inom första kammaren väckt motion, nr 61, som hänvisats till behandling av kammarens andra tillfälliga utskott, har herr Rosén hemställt, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning, dels huruvida och i vilken omfattning andra klass personvagnar kunna indragas i blandade tåg och persontåg å kortare sträckor, dels om möjligheten av indragning av första klass personvagnar, samt hemställa, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder, vartill utredningen kan giva anledning.

Motionen.

Till stöd för denna framställning har motionären åberopat motiveeringen för sin motion nr 30 vid 1914 års förra riksdag. Denna motiveering har följande lydelse:

»Till anskaffande av ny rullande materiel vid statens järnvägar begär järnvägsstyrelsen för 1915 ett belopp av 4,400,000 kronor. Detta anslagskrav har av Kungl. Maj:t nedprutats till 3,900,000 kronor. Dessa medel äro avsedda för, bland annat, anskaffande av ett antal kombinerade 2 och 3 klass personboggievagnar samt ett större antal tvåaxliga 3 klass personvagnar.

I järnvägsstyrelsens berättelse för 1912 inhämtas, att antalet resor inom 4 mils rayon till och från Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping

Bihang till senare riksdagens protokoll 1914. 12 saml. 2 avd. 3 häft. (Nr 3.) 1

och Jönköping uppgått till i 1 klass 49, i 2 klass 211,567 och i 3 klass 6,728,012 eller tillsammans 6,939,628. Antalet resor i 2 klass å dessa sträckor har således utgjort allenast omkring 3 % av hela antalet.

Beträffande persontrafiken å statens järnvägar i sin helhet finner man, att antalet resor i 1 klass uppgått till 0,16 %, i 2 klass 5,86 % och i 3 klass till 92,33 % av hela antalet.

Att 1 och 2 klass begagnas huvudsakligast vid resor å längre sträckor framgår därav, att resornas medellängd utgjort för 1 klass 417,1 km., för 2 klass 146,1 km. och för 3 klass 33,1 km.

Tågens genomsnittliga sammansättning i fråga om personvagnar utgjorde, räknat efter vagnaxelkilometer per tågakilometer:

- i snälltåg 1 och 2 klass 14,1, 3 klass 6,5,
- i persontåg 1 och 2 klass 3,5, 3 klass 6,8,
- i blandat tåg 1 och 2 klass 1,8, 3 klass 4,8.

Dessa senare siffror visa, att i snälltåg antalet 1 och 2 klass personvagnar varit mer än dubbelt så stort som i 3 klass, att i persontåg antalet 3 klass vagnar varit nära dubbelt så stort som 1 och 2 klass samt att i blandade tåg 3 klass vagnarna varit nära 3 gånger så många som 2 klass.

Av statistiken i fråga kan man icke erhålla en klar översikt av de olika vagnklassernas utnyttjande, men vid en jämförelse av ovannämnda uppgifter bekräftas vad erfarenheten givit vid handen, att 2 klass personvagnar i tåg å korta sträckor i regel komma till mycket ringa användning. Medan 3 klass vagnar ofta äro överfyllda av resande, gå 2 klass vagnar nästan tomma. Den högre avgift, som av ett fåtal resande erlägges för rätten att få disponera en halv eller hel boggievagn av 2 klass, som säl-lan eller aldrig är fullt upptagen, kan ingalunda uppväga den kostnad, som följer av att i tågen ständigt medföra denna högre vagnklass.

Därest man skall vinna ett bättre ekonomiskt resultat av statsjärnvägarna, synes en av de mera framkomliga vägarna vara att söka nedbringa kostnaderna för drift och underhåll. I här påpekade avseende finnes så mycket större anledning till reform, som det är uppenbart, att det ringa fåtalet gynnas på flertalets bekostnad. Det vill synas, som om det borde tagas i övervägande, huruvida ej i en hel del persontåg å kortare sträckor och i blandade tåg 2 klass personvagnar kunde utan olägenhet indragas. På järnvägen Stockholm—Saltsjöbaden finnes endast en vagnklass, likaså på banan till Djursholm. Några klagomål häröver hava ej avhörts.

Genom en indragning av 2 klass i en hel del tåg skulle följa ej blott minskade driftkostnader, utan även ett nedbringande av utgifterna för

nyanskaffning av personvagnar. Utredning om en sådan förändring i sammansättningen av vissa tåg borde företagas, innan beställning göres av de nya kombinerade 2 och 3 klass boggiévagnar, vartill anslag av Kungl. Maj:t nu begäres.

Därjämte borde tagas i övervägande huruvida ej 1 klass personvagnar böra helt indragas. Genom en sådan åtgärd bör möjligheten för en resande att ensam disponera en halvkupé icke uteslutas. Den avser blott att förekomma, att ett antal 1 klass kupéer i snälltågen gå tomma, medan resande i 2 klass icke kunna erhålla sovplats, vilket ofta inträffar. Resande, som vill disponera egen kupé, bör givetvis också betala full avgift därför och icke gynnas på sätt som nu sker. Därigenom skulle också snälltågens alltjämt ökade längd och därav följande nyanskaffning av större och starkare lokomotiv kunna i någon mån minskas, till fromma för det ekonomiska utbytet av järnvägsdriften».

I anledning av ifrågavarande motion har utskottet, med stöd av § 46 riksdagsordningen, anhållit om införskaffande från järnvägsstyrelsen av vissa statistiska uppgifter rörande i samband med motionen stående frågor. På grund av denna framställning har därefter genom civildepartementet tillställts utskottet följande underdåniga utlåtande från nämnda styrelse:

*Utskottets
utlåtande.*

»Till Konungen.

Enligt vad meddelats järnvägsstyrelsen genom ämbetsskrivelse från Eders Kungl. Maj:ts civildepartement har Eders Kungl. Maj:t den 19 nästlidne juni funnit gott anbefalla styrelsen att avgiva och till Eders Kungl. Maj:t inkomma med av riksdagens första kammarens tillfälliga utskott nr 2 i anledning av en inom kammaren väckt motion begärda, statens järnvägar rörande statistiska uppgifter, utvisande »den ekonomiska bärigheten av de för första, andra och tredje klass persontrafik anordnade och använda vagnarna eller vagnsavdelningarna, dels var för sig och dels i förhållande till den ekonomiska bärigheten av den totala i persontrafik använda materialen. Av dessa uppgifter borde framgå de totala kostnaderna och driftkostnaderna samt bruttoinkomsten och nettoinkomsten för disponibel personplats, i fråga om första klass personvagnar å samtliga banlinjer, där sådan vagnsklass användes, och i fråga om andra klass personvagnar å i motionen åsyftade järnvägssträckor och tåg, allt under viss tidsperiod med normala trafikförhållanden. Hänsyn borde därvid tagas till förräntning och amortering av anskaffningskostnaderna för hvarje dispo-

nibel personplats i de tre olika klasserna, och borde för sovvagnstrafiken särskild redogörelse avgivas».

Till åtlydnad av den sålunda erhållna befallningen får järnvägsstyrelsen i underdånighet anföra följande:

Att lämna de av utskottet begärda uppgifterna i full omfattning eller under i varje enskilt fall begärd form är icke möjligt. Den primära trafikrapportföringen och räkenskapsbehandlingen vid statens järnvägar äro nämligen lika litet som bokföringen samt den statistiska behandlingen av trafikrapporter och räkenskaper inriktade på att få fram just de resultat, som skulle behövas för möjligheten att lämna de av utskottet begärda uppgifterna. Dessa kunna alltså icke hämtas direkt ur statens järnvägars statistik. En särskild utredning för att få fram berörda uppgifter för något gånget år eller annan belysande tidsperiod skulle, även om densamma vore praktiskt utförbar, kräva ett ofantligt kostsamt arbete och lång tid. Härtill kommer, att, över huvud taget, särskild utredning icke kan åvägbringas för den 1:a vagnsklassen skild från den 2:a, emedan förhållandet är det, att inga vagnar av ensamt 1:a klass numera äro i bruk. I de enstaka dagtåg, till vilka 1:a klass biljetter säljas, äro allenast vissa avdelningar i vissa vagnar betecknade såsom 1:a klass. I nattågen däremot, till vilka 1:a klass biljetter försäljas i betydlig utsträckning, tillgår så, att en avdelning allt efter behov användes för 1:a eller 2:a klass resande. En statistisk uppgift rörande de på de båda högre personvagnsklasserna fallande kostnaderna och nettoinkomsterna måste alltså under alla förhållanden avse 1:a och 2:a klass gemensamt.

Ej heller kan särskild redogörelse lämnas för sovvagnarna såsom sådana, och detta redan därför att flertalet av vederbörande vagnar icke begagnas uteslutande såsom sovvagnar, utan i stor utsträckning gå i såväl natt- som dagtåg och dels i nattåg även disponeras för icke sovvagnsresande. Av järnvägstaxekommitténs i det följande omförmälda utredning framgår emellertid, att platsbesättningen i nattågen, särskilt i sovvagnarna, är synnerligen god, vilket ger stark anledning att tro, att sovvagnstrafiken lämnar ett mycket gott ekonomiskt resultat.

Ehuru det således icke är möjligt för styrelsen att lämna de begärda uppgifterna, så tillåter styrelsen sig emellertid erinra därom, att en synnerligen detaljerad beräkning över statens järnvägars driftkostnader under år 1910 har utförts genom den för närvarande arbetande järnvägstaxekommitténs försorg. I redogörelsen härför i bifogade del av kommittébetänkandet*) finns bland annat en sammanfattningstabell över de föränder-

*) Härmed åsyftas del IV A av järnvägstaxekommitténs betänkande, avhandlande undersökningar angående driftkostnaderna vid svenska statens järnvägar.

liga (av trafikens storlek beroende) kostnaderna för de olika personvagnsklasserna — 1:a och 2:a klasserna i snälltågen av anförda skäl dock behandlade såsom *en* vagnsklass — i skilda tågslag. Det torde få anses, att denna tabell lämnar god ledning för utskottet vid bedömandet av de föreliggande frågorna — och detta ehuru tabellens siffror avse året 1910. Att få till stånd motsvarande siffror för ett senare år eller några uppgifter vid sidan av de utav kommittén lämnade skulle kräva ett uppreparande av kommitténs särdeles vidlyftiga utredning och naturligen vida längre tid än den, som nu står styrelsen tillbuds för att avgiva de begärda uppgifterna. Av sagda tabell framgå följande uppgifter. (De absoluta beloppen angivna i tusental kronor):

	Inkomster	%	Föränderliga driftkostnader	%	Bidrag till fasta kostnaders täckande (resp. förlust)
<i>Snälltåg:</i>					
1:a och 2:a klass	6,094	61	2,622	68	+ 3,472
3:e klass.....	3,939	39	1,224	32	+ 2,715
Summa för snälltåg	10,033		3,846		+ 6,187
<i>Lokaltåg:</i>					
3:e klass.....	1,011		1,194		— 183
<i>Övriga tåg:</i>					
2:a klass.....	2,254	19	3,445	35	— 1,191
3:e »	9,897	81	6,473	65	+ 3,424
Summa för övriga tåg	12,151		9,918		+ 2,233

Till denna tabell får styrelsen anmärka följande:

Till lokaltågens grupp har kommittén hänfört de tåg, som gått endast mellan nedan angivna ändstationer eller å kortare sträcka av linjerna mellan dessa ändstationer:

Stockholm—Märsta, —Södertälje;
 Göteborg—Alingsås, —Ytterby, —Kungsbacka;
 Malmö—Hör, —Kävlinge, —Trälleborg;
 Norrköping—Grafverfors;
 Örebro—Mosås;
 Jönköping—Mullsjö, —Tenhult;
 Uddevalla—Ljungskile;
 Sundsvall—Matfors.

Siffror saknas i tabellen för lokaltågstrafiken i 2:a klass. Kommittén har nämligen sammanfört nämnda trafik på grund av dess obetydlighet med samma slags trafik i »övriga tåg». Emellertid är, enligt vad kommittén påvisat, förhållandet det, att båda vagnsklasserna i lokaltågen gå med förlust — 2:a klassen dock av naturliga skäl i högre grad än den 3:e. Styrelsen har därför ock under de senaste åren allt mera reducerat antalet vagnar av 2:a klass i de egentliga lokal- och förortstågen, och är det till viss del på grund härav som de av motionären anförda låga siffrorna för antalet resande i högre vagnsklass jämförda med motsvarande siffror för 3:e klass, framkommit. För övrigt är det styrelsens avsikt att redan till nästa tidtabellsskifte vidtaga de ytterligare åtgärder i samma riktning, som kunna befinnas vara möjliga och ändamålsenliga.

Beträffande 2:a vagnsklassens förhållande i »övriga tåg», där den till synes går med högst avsevärd förlust, ber styrelsen att få citera vad i taxekommitténs betänkande anføres rörande detta förhållande, nämligen följande:

»Vi erinra emellertid, att den verkställda fördelningsräkningen beträffande »övriga tåg» endast är grundad på en formell förutsättning; någon verkligt belysande budget kan för dessa tåg icke uppställas, emedan de icke äro fullt utnyttjade och den förutsättning, som annars ligger till grund för våra beräkningar, nämligen att nytillkommande trafik medför samma (eller nära nog samma) föränderliga kostnad pr enhet som nuvarande, således i detta fall icke förefinnes. Det vore således felaktigt att draga den slutsatsen, att den »förlust», som 2:a klass i persontåg enligt förestående tabell utvisar, skulle innebära, att det för järnvägarna vore bättre, om denna trafik slopades. En sådan åtgärd skulle, om den medförde, att hela ifrågavarande 2:a klass trafik gick över till tredje klass, medföra, att inkomsterna minskades med c:a 750,000 kronor. Det är ingalunda säkert, att motsvarande utgiftsminskning (huvudsakligen föranledd av minskade vagnkostnader, men även av tågkostnader, för såvitt de bero på bruttotonkm) skulle inträda. Vi hava velat framhålla detta såsom en varning för att ur de anförda siffrorna draga förhastade slutsatser».

I taxekommitténs betänkande yttras vidare angående dessa tågslag:

»De övriga person- och blandade tågen slutligen, som i sin helhet lämna ett bidrag av omkring 2,2 miljoner kronor till de fasta kostnaderna, utgöra en mycket heterogen grupp, i det att somliga långväga persontåg närma sig snälltågen, medan många tåg, särskilt på bibanor, stå nära lokal-tågen, dock med den skillnaden, att platsbesättningen ofta torde vara ännu sämre. En närmare undersökning skulle otvivelaktigt visa, att dessa tåg

sönderfalla i olika grupper med väsentligt olika ekonomiskt resultat, från tillfredsställande överskott till ren förlust.»

Det torde alltså för närvarande icke kunna fastslås, var gränsen ligger för det ekonomiska användandet av 2:a klassens vagnar i dylika tåg, men styrelsen har sin uppmärksamhet riktad på angelägenheten att även uti dessa tåg — särskilt i sådana, som ej erbjuda direkt anslutning till fjärrtågen och på denna grund rimligtvis böra erbjuda någotsånär liknande bekvämligheter som dessa senare — göra de indragningar av 2:a klassens vagnar, som kunna försvaras och företagas utan allt för stort intrång på den resande allmänhetens krav.

Vidare anmärkes, att de av motionären vidrörda kombinerade 2:a och 3:e klass boggievagnarna ej äro avsedda endast för lokal- eller »övriga tåg» utan även för snälltågstrafiken.

Det utbyte, som 1:a och 2:a vagnklasserna lämna uti fjärrtågen, är synnerligen gott. I detta sammanhang bör framhållas, att de fasta kostnaderna (däri inräknad ränta för statsbanornas anläggningsskapital med undantag för de bandelar, som kommittén anser »icke räntabla»), *inalles* år 1910 uppgingo till 62 % av de föränderliga kostnaderna. Ehuru man, såsom i betänkanudet utvecklas, icke kan verkställa någon fördelning av de fasta kostnaderna på olika slags trafik, får man ju dock anse, att en trafik, vilken såsom ifrågavarande 1:a och 2:a klass trafik ger ett bidrag, uppgående till 132 % av de föränderliga kostnaderna, är en god affär.

Enligt vad ovan anförts, kan man ej skilja ut, huru avkomsten av 1:a vagnklassen förhåller sig till och huru mycket densamma möjligen tär på avkomsten av den 2:a. Vad beträffar nattågen, där huvuddelen av 1:a klass trafiken äger rum, torde måhända 1:a klass ställa sig något sämre än 2:a klass, emedan en 1:a klass resande upptar dubbelt så stor plats, men — fränsett sovplatsavgiften — endast betalar $\frac{2}{3}$ högre biljettpris än en 2:a klass resande. Styrelsen tillåter sig emellertid i sammanhanget framhålla, *dels* att styrelsen beträffande indragning av 1:a klassens vagnar på ett flertal linjer ej äger fria händer på grund av överenskommelser med utländska järnvägsförvaltningar, *dels* att affärsvärlden allt mera kräver tillgång på 1:a klassens sovplatser i nattågen även på de inhemska linjerna, *dels* ock att en indragning av den högsta vagnklassen helt säkert skulle vålla ett avsevärt avbräck i såväl den utländska som den inhemska turisttrafiken på, resp. inom Sverige. Slutligen må nämnas, att styrelsen inhämtat, att järnvägstaxekommittén har för afsikt föreslå en sådan höjning av prisen å 1:a klassens personbiljetter, att desamma bliva jämnt dubbelt så höga som 2:a klassens, såsom redan nu är fallet med sovplatsbiljetterna. Blir ett dylikt förslag realiserat, kommer ingen ekonomisk anledning att

förefinnas för indragning av 1:a klassens sovkupéer och knappast heller av sittvagnsavdelningen av samma klass i det fåtal tåg, där dylik finns.

Med stöd av det ovan anförda, och då styrelsen redan haft och har sin uppmärksamhet riktad på omhandlade frågor, får styrelsen såsom sin mening i underdånighet uttala, att vederbörande motionärs ifrågavarande hemställan icke bör föranleda någon vidare åtgärd.

Underdånigst:

Axel Granholm.

Gunnar V. Alving.

Stockholm den 6 juni 1914.»

Av detta järnvägsstyrelsens utlåtande framgår sålunda bland annat:
att inga personvagnar av enbart första klass äro i bruk samt att en på den vid statens järnvägar nu förda statistik grundad utredning rörande de på första och andra klass personvagnar fallande kostnader och nettoinkomster måste avse dessa båda klasser gemensamt;

att både andra och tredje klass personvagnar i lokaltågen gå med förlust — andra klassen dock av naturliga skäl i högre grad än den tredje — i anledning varav järnvägsstyrelsen, som under de senaste åren alltmer inskränkt antalet andraklassvagnar i lokal- och förortstågen, har för avsikt att redan till nästa tidtabellsskifte vidtaga de ytterligare åtgärder i samma riktning, som kunna finnas vara möjliga och ändamålsenliga;

att beträffande »övriga tåg» i ovan intagna tabell det på anförda skäl för närvarande icke kan fastslås, var gränsen ligger för det ekonomiska användandet av andra klassens vagnar i dylika tåg, men att järnvägsstyrelsen har sin uppmärksamhet riktad på angelägenheten att även uti dessa tåg göra de indragningar av andra klassens vagnar, som kunna försvaras och företagas utan allt för stort intrång på den resande allmänhetens krav;

att de i motionen berörda andra- och tredje-klassboggievagnarna ej äro avsedda endast för lokal-, person- eller blandade tåg utan även för snälltågstrafiken; samt

att det ekonomiska utbytet av första och andra klass i fjärrtågen är mycket gott, ehuru man ej kan skilja ut, huru avkomsten av första vagnsklassen förhåller sig till och huru mycket densamma möjligen tär på avkomsten av den andra.

Beträffande särskilt ifrågasatt indragning av första klassens vagnar har

järnvägsstyrelsen framhållit *dels* att styrelsen på ett flertal linjer ej äger fria händer på grund av överenskommelser med utländska järnvägsförvaltningar, *dels* att affärsvärlden allt mera kräver tillgång på första klassens sovplatser i nattågen även på de inhemska linjerna, *dels ock* att en indragning av den högsta vagnsklassen helt säkert skulle vålla ett avsevärt avbräck i såväl den utländska som den inhemska turisttrafiken på, respektive inom Sverige, varjämte omnämnts, att järnvägstaxekommittén har för avsikt att föreslå en sådan höjning av prisen på förstaklassbiljetter, att de bliva dubbelt så höga som andra klassens. Om en dylik förhöjning realiserades, torde det enligt styrelsens åsikt ej förefinnas någon ekonomisk anledning att indraga första klass sovkupéer och knappast heller sittvagnsavdelningen av samma klass i de få tåg där dylik finnes.

Utskottet anser det emellertid önskvärt, att statens järnvägars statistik föres på ett sådant sätt, att möjligast noggranna kännedom om räntabiliteten av första och andra såväl som tredje klassens trafik, var för sig, vinnas.

Då likväl genom järnvägstaxekommittén redan verkställts utredningar beträffande ett flertal av med ifrågavarande motion sammanhängande frågor samt på grund av vad järnvägsstyrelsen i övrigt anfört får utskottet hemställa,

att herr Roséns förevarande motion icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

På utskottets vägnar:

FABIAN DE GEER.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit herrar: friherre Fab. De Geer, Danström, Rosén, Steffen, Forssman, Klefbeck och Tisell.

Reservation

av herrar *Rosén* och *Steffen*.