

5:o) att de förändringar uti de för Revisorerne gällande instruktioner, som häraf kunna blifva en följd, måtte af Riksdagen beslutas.

Under anhållan att denna motion måtte remitteras till Stats-Utskottets handläggning, får jag slutligen uttrycka den förhoppning, att nämnda Utskott, som i allt fall skall taga en närmare kännedom om de senast afgifna revisionsberättelserna, måtte fästa särskild uppmärksamhet på det tillfälle, som härvid erbjuder sig att vinna besparing i statens utgifter samt för Riksdagen föreslå de ytterligare beslut och stadganden, som i detta ämne kunna finnas vara af behovet påkallade.

Stockholm den 28 Januari 1871.

*L. J. Hierta.*

---

***N:o 149.***

*Af Herr L. J. Hierta: Om aflåtande af underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t, rörande utarbetande af ny taxa för passageraretrafiken å statens jernvägar.*

Oaktadt föga hopp är förhanden, att statens jernvägar ännu på en mansålder, om någonsin, skola genom sina inkomster kunna lemna full ränta på anläggningskapitalet, synes det, så länge bristen måste erläggas genom årliga bidrag af hela landets skattskyldiga invånare, vara en skyldig omtanke att tillse, huruvida icke denna brist kan minskas å ena sidan genom besparingar och å den andra genom inkomsternas ökande. Det är i det senare hänseendet jag anser en icke oväsentlig förbättring kunna ske genom en förändring i passagerareafgifterna, hvilken jag härmed har äran föreslå.

Det är otvivelaktigt en af de största fördelarne af jernvägar, att landets innevånare genom detta medels begagnande kunna förflytta sig från en ort till en an-

nan på en gång med icke blott vida större skyndsamhet utan äfven bekvämlighet, än det genom något annat sätt att resa till lands låter sig göra. Men det är icke därför sagdt, att det allmänna bör eller behöfver för denna förmåns skull göra alldeles obehöfliga uppostringar, hvilket dock, enligt min öfvertygelse, sker hos oss, och hvilket bekräftas vid jernförelse emellan de härstädes och i andra länder gällande passagerareafgifterna.

Det lär väl ej kunna nekas, att det ligger något orimligt uti en sådan indelning af priserna för passagerare, att af tvänne personer, som resa samma väg, båda i täckta åkdon och med samma hastighet, den ene skall kunna befordras för tre gånger billigare pris än den andre, blott derföre att den förre har mindre bekvämliga soffor att sitta på. Också är skillnaden mellan priset för de olika klasserna icke på långt när så stor, hvarken i Tyskland, Frankrike eller Schweitz, som hos oss. Följden häraf är, att på de svenska stambanorna reser den ojemförligt största delen på tredje klassen, till och med bland dem, som skulle hafva råd att bestå sig den andra eller första. På de tyska jernbanorna förhålla sig priserna i allmänhet så, att den andra klassens passagerareafgift är en half gång högre och den första klassens dubbelt mot den tredje klassens, och afgiften å sistnämnda klass är ingenstädes så låg som här i Sverige, oaktadt tillgången på resande är mycket större. Säsom exempel härpå får jag efter Henschels Telegraph från sommaren sistlidet år åberopa följande:

	Första.	Andra.	Tredje.
	öre.	öre.	öre.
Från Altona till Kiel för svensk mil .....	80	60	40.
Lübeck-Büchen .....	80	60	45.
Berlin-Hamburg .....	78	60	44.
Bäjerska statsbanan München-Hof .....	64	48	32.
Schweitz .....	79	55	40.
Frankrike: Paris till Calais för hela vägen i francs och centimes .....	33,25	24,95	18,30.

En allmän erfarenhet har gifvit vid handen ifrån andra länder och det har jemväl bekräftat sig härstädes, att allrastörsta delen af dem, som åka på tredje klassen, icke färdas mer än tre mil. För detta flertal skulle således en förhöjning af t. ex. åtta öre för milen icke utgöra mer än tjugufyra öre för hela resan, och jag vågar säga, att detta icke för någon vore känbart, helst om i betraktande tages, att kostnaden ändock ej blir mer än en fjerdedel af en tre gånger långsammare resa med skjuts. Men för att ändock kunna bibehålla det allrabilligaste pris, t. ex. för arbetsfolk, som far kortare vägar och möjligtvis behöfver fara ofta, är det en lätt utväg att här, likasom på blandade tåg på många ställen i Tyskland, tillsätta en fjerde klass, der personer transporteras stående mot en afgift, svarande mot omkring 20 öre för svensk mil, och hvilka inrymma ett större antal. Der får hvar och en

taga med sig i vagnen en säck eller skrin, på hvilket de kunna sitta. Genom en sådan förändring, att tredje klassens afgift räknades till 33, andra klassens till 50 och den första till 65 öre, skulle sannolikt ej få bland dem, som nu åka i tredje klassen, resa i den andra, emedan skilnaden då icke blefve så stor, och ännu flera, som nu åka i den andra, skulle då välja den första, så att den klassens vagnar icke så ofta, som nu är fallet, skulle gå tomma. Priset på tredje klassen blefve i alla fall, såsom synes af ofvanstående exempel, billigare än på de flesta utländska jernbanor.

Jag anhåller, att Stats-Utskottet måtte taga i öfvervägande detta förslag, genom hvars antagande staten sannolikt skulle erhålla en ökad inkomst af öfver 200,000 R:dr årligen, samt att Utskottet måtte föreslå en underdånig anhållan hos Kongl. Maj:t om utarbetande af en ny passageraretariff i ungefärlig likhet med det här uppgifna, men med tillägg af en fjerde klass vagnar utan säten på de blandade tågen, att kunna mot särdeles billigt pris färdas mellan orter med kortare afstånd.

*L. J. Hierta.*

---

## **N:o 150.**

*Af Herr J. F. Fredricson från Upsala län: Om antagande af det utaf vederbörande komité afgifna förslag till s. k. fastighetsböckers införande.*

Vid 1859 och 1860 års riksdag hafva Rikets Ständer i underdånig skrifvelse den 11 Augusti sistnämnda år, med tillkännagifvande, att de för sin del ansåge att en hvar, som genom laga fång af hvad beskaffenhet det vara må åtkommit fast egendom, borde förpligtas att derå söka lagfart, samt att sådana grund- och hypoteksböcker, som i nämnda skrifvelse blifvit omförmälda, borde i riket införas, anhållit, att Kongl. Maj:t måtte tackas utarbete och Rikets Ständer förelägga de förslag till stadganden i nämnda hänseende, som kunde vara erforderliga.

*Bih. till Riksd. Prot. 1871. 1 Saml. 2 Afd. 2 Band. 15 Häft.*