

N:o 35.

Ank. till Riksd. Kansli den 12 April 1876, kl. 6 e. m.

*Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 11,
angående de så kallade natt-tågens inställande å Statens
jernbanor.*

Till Utskottets behandling har hänvisats motionen N:o 6 af Herr *J. W. Lundqvist*, som yrkar att, enär natt-tågen på Statens jernvägar icke på långt när motsvara nyttan eller nödvändigheten i jemförelse med den kostnad de förorsaka statsverket, och då Staten för åstadkommandet af sina jernvägar står i skuld för stora penningebelopp, en skuld, som vid hvarje riksdag ökas, så bör ett strängare iakttagande än hittills inträda i afseende på omkostnader, som icke gifva motsvarande nytta, hvadan motionären föreslår:

att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:t aflåta underdånig skrifvelse med anhållan det natt-tågen å Statens jernvägar måtte inställas.

För bedömandet af de skäl, som legat till grund för motionärens framställning, torde vara nödigt taga hänsyn så väl till Kongl. Maj:ts till innevarande Riksdag aflåtna nådiga proposition och dervid fogade statsrådsprotokoll vid föredragningen af ärenden hörande under sjetta hufvudtiteln, som till Trafikstyrelsens underdåniga berättelse för år 1874.

I den förra heter det i åttonde punkten af sjetta hufvudtiteln beträffande Statens jernvägstrafik: »Det under senare åren betydligt ökade antalet bantåg eller rättare sagdt lokomotiv- och vagnmil per banmil och isynnerhet det större antal snälltåg, som dervid tillkommit, har i anmärkningsvärd grad ökat slitningen af banans öfverbyggnad och nödgar till omläggning af denna på åtskilliga äldre bansträckor, som vid besigtning år 1874 ännu ansågos vara i sådant skick att omläggning ej

borde ifrågakomma förrän under året 1877 eller 1878. Å utgiftsposterna för utbyten af räler och sliprar förefinnes sålunda en oförutsedd höjning af icke mindre än 217,000 kronor. Vidare tillåter jag mig — yttrar Departementschefen — i minnet återkalla, att, redan Eders Kongl. Maj:t dels den 9 Januari 1875 anbefalt Styrelsen för Statens jernvägstrafik att efter föregående statistisk utredning inkomma med underdånigt utlåtande om och i hvilka delar samt till hvad belopp förhöjning i trafiktaxan å Statens jernvägar borde ega rum, dels ock den 16 påföljande Juni ålagt Styrelsen att, i sammanhang med afgifvandet af det infordrade utlåtandet taga i öfvervägande hvad Riksdagen uti underdånig skrifvelse den 21 Maj 1875 angående regleringen af utgifterna under riksstatens sjetta hufvudtitel anført i fråga om revision af trafik- och frakttaxorna vid statens jernvägar, har Styrelsen den 11 sistlidne December afgifvit underdånigt utlåtande i ämnet. I detta utlåtande yttrar sig Styrelsen äfven i fråga om de orsaker, som föranledt den under de senare åren inträffade stegring af jernvägstrafikens omkostnader, och anför i afseende härå hufvudsakligen »att *byråafdelningens* utgifter, fördelade på trafikerad banmil, under åren 1870 till och med 1874 utgjort i det närmaste lika belopp hvarje år och snarare minskats än ökats, men att deremot *ban-, maskin- och trafikafdelningarnes* omkostnader på banmil år efter år betydligt ökats; att, hvad anginge *banafdelningens* utgifter, tillökningen af personalkostnaden, som egentligen tillhörde åren 1873 och 1874, föranledts dels af den till följd af lefnadskostnadens och arbetsprisens allmänna stegring medgifna förhöjning i aflöningarne och dels af förstärkningen i banbevakningspersonalen vid nattsnälltågens införande; att den ökade kostnaden för öfverbyggnadens underhåll och rigtning berodde på bantågens och isynnerhet snälltågens ökade antal» m. m.

I Trafikstyrelsens ofvan åberopade berättelse för 1874 yttras sid. 8: »Utgifterna för rigtning af räler och sliprar hafva sedan natt-tågen tillkommit stigit i anmärkningsvärd grad, och ehuru denna stigning äfven måste tillskrifvas höjd arbetskostnad, förorsakad bland annat deraf, att banvakterne, hvilka tillförne kunnat vexelvis användas vid banans underhåll, numera på vissa sträckor uteslutande tagas i anspråk för den ökade bevakningstjensten, så lider det emellertid ej tvifvel, att en mycket väsentligt bidragande orsak till samma stigning varit och ännu är det ökade antalet snälltåg och dessas större tyngd. Jemföras de tal, som för hvardera af åren 1872—1874 uttrycka samtliga utgifterna för ifrågavarande arbete med de tal, som angifva medellängden trafikerad bana under hvardera året, kommer man till det resultat, att kostnaden på banmil för öfverbyggnadens omrigtning varit:

under år 1874	kronor	886,81
» » 1873	»	597,77 och
» » 1872	»	315,04, hvaraf

kan slutas att denna kostnad i sin helhet, till följd af dels ökade arbetslöner, dels större antal tåg, var kronor 37,809 större än densamma skulle varit, derest förhållandena i nyss berörda hänseende varit desamma som under 1873 (det år då i Maj natt-tågen begynte) samt kronor 74,845 större, än om förhållandena varit desamma som under 1872. Af det ofvan anförda framgår, att, till följd af dels öfverbyggnadens högre ålder, dels den större slitning af denna byggnad, som talrikare och tyngre både snälltåg och andra tåg förorsakat, underhållskostnaden och dels högre inköpspris å räler och sliprar, underhållskostnaden för år 1874 ökats med, i rundade tal, ett belopp af kronor 693,000 utöfver hvad den skulle varit, om förhållandena i nyss berörda hänseenden varit desamma som under 1873, samt med ett belopp af kronor 1,041,000, derest förhållandena varit desamma som under 1872, hvaraf åter framgår, att utgiftsprocenten skulle varit i förra fallet 53,02 och i senare fallet 50,56.»

Utskottet har ansett dessa uttalanden vara af den beskaffenhet, att de måste påkalla Riksdagens synnerliga uppmärksamhet, såsom belysande orsakerna dels till den år från år sjunkande nettobehållningen å statens jernvägsrörelse, dels till den häraf nödvändiggjorda och på trafiken säkerligen ganska starkt inverkan förhöjningen i trafik- och frakttaxorna, hvarigenom allmänhetens bidrag till rörelsens uppehållande ytterligare tages i anspråk.

Enligt förenämnda underdåniga berättelse och Utskottet i öfrigt meddelade upplysningar torde härvid jemväl böra bemärkas, att bruttoinkomsten af jernvägarne, jemförd med utgifterna under de senaste fem åren från och med 1871, ställer sig på följande sätt:

1871	bruttoinkomst	kronor	7,784,859,	utgifter	procent	50,29
1872	»	»	9,211,190,	»	»	50,07
1873	»	»	11,709,588,	»	»	52,83
1874	»	»	14,108,557,	»	»	57,93
1875	»	»	15,105,701,	»	»	64,05

Sålunda finner man, att i samma mån som inkomsterna ökats, har behållningen högst betydligt nedgått. Huru stor andel natt-tågen i och för sig hafva i denna minskning, har dock icke officiellt meddelats. Men då under år 1874 samtliga tågen genomlupit vagnmil 467,224 mil, deraf snälltåg 139,398,5, blandade 138,082, godståg 187,276,4 och arbetståg 2,467,7, så befinnes att af bruttoinkomsten måste snälltågen påföras unge-

fär en fjerdedel af slitningen utan att de bringa större inkomst än ungefär en sjundedel af det hela; ty af inkomstberäkningen finner man, att för snälltågen försålda biljetter belöpa sig till kronor 2,104,798,35, hvaremot samma inkomsttitel för de blandade tågen inbringat kronor 3,501,570,8. Visserligen utvisar inkomsten i procent för 1874, då densamma, hvad snälltågen angår, var 38,1 mot 37,2 året förut — under det samtidigt de blandade tågen 1874 gåfvo 61,9 mot 62,8 år 1873 — en tillökning af 0,9 procent, men denna tillökning synes öfverraskande ringa, då under samma tid dels ett större antal snälltåg tillkommit, dels 13,5 mil nya jernvägar öppnats för trafiken.

I afseende på persontrafikens tillväxt 1874, uttryckt genom personmil per banmil, så har det visserligen visat sig att inkomsterna för försålda personbiljetter höjdes med omkring 16 procent öfver förårets och intågterna af persontrafiken i vidsträcktare mening eller personbefordringen jemte transporter af resgods, hästar, åkdon och post med vid pass 18 procent. Förhållandet mellan nämnda tillväxter i personantal och inkomster antyder emellertid, att persontrafikens tillökning egentligen är att tillskrifva ett talrikare begagnande af de dyrare vagnklasserna i motsats mot att förändringen i samma slags trafik mellan åren 1872 och 1873 grundade sig på att de resandes antal i den lägsta vagnklassen mest tilltog. Hvad antalet snälltågsresande beträffar, har Utskottet funnit uppgifvet, att detta i medeltal var 20 personer 1869 och 24 år 1874, hvilket antal dock under de 3 första månaderna af året nedsatts till 19 personer eller, då hvarje tåg i medeltal anordnas med 7,5 vagnar, 4,2 person på hvarje. Märkas bör dock, att denna beräkning gäller så väl dag- som nattnälltågen. För bedömande af den fördel persontrafiken i öfrigt befunnits draga af snälltågen, torde böra nämnas, att den sammanräknade vägsträcka resande i olika vagnklasser tillryggalagt (så kallade personmil) utgör 14,426,478, deraf snälltåg endast 3,335,915.

Oaktadt allt hvad Utskottet här, på grund af officiela handlingar, meddelat, synes gifva ett efter Utskottets förmenande ganska kraftigt stöd åt motionärens framställning, så har Utskottet dock icke ansett sig böra obetingadt tillstyrka bifall till densamma. Visserligen skulle, till framhållande af det behjertansvärda i motionen, kunna anföras ännu ytterligare några omständigheter, bland dem den motsedda nödvändigheten, med deraf föranledd ökad kostnad, af bevakningspersonalens tillökning, emedan den öfveransträngning, denna personal nu är underkastad, snarligen torde befinnas alltför äfventyrlig för de trafikerandes säkerhet m. m., men dessa omständigheter torde vara beroende på utredningar, dem Utskottet för sin del icke kan åstadkomma. Då härtill vidare komma de

genom förändringar i trafiken lätt uppkommande svårigheter dels i afseende på postbefordringen — om ock vårt land, såsom slutpunkten i den allmänna rörelsen, härigenom är satt i tillfälle att mera sjelfständigt afse egna fördelar — dels i afseende på större eller mindre bekvämlighet för den långväga resande allmänheten beträffande nattqvarter samt afgångs- och ankomsttider vid hufvudstationerna och dels slutligen i anseende till olämpliga anslutningstider för de enskilda jernvägarne — om det ock i sist anförda fall kunde förefalla Utskottet som om de enskilda jernvägarne i allmänhet hade mera nytta af snälltågen såsom dagtåg än såsom natt-tåg — så tror Utskottet sig hafva anført nog för att ådaga-lägga behovet af en utredning, som klart visar att eller i hvad mån de pekuniära uppoffringar, statsverket och den trafikerande allmänheten nu göra för snälltågstrafikens uppehållande, såsom vederborde uppvägas af fördelarne af den ökade samfärdsel, som genom ökad antal snälltåg och synnerligast genom natt-tågen anses vara beredd. Utskottet får alltså med anledning af Herr Lundqvists förevarande motion värdsamt föreslå:

att Riksdagen i underdånig skrifvelse anhåller, det täcktes Kongl. Maj:t låta utreda, huruvida icke, till vinnande af större nettoinkomst af statens jernvägstrafik, någon inskränkning i antalet af de för närvarande begagnade snälltågen må kunna ega rum och om icke i så fall de så kallade natt-tågen kunde indragas, äfvensom om i öfrigt några åtgärder kunna vidtagas, som leda till de resandes större säkerhet.

Stockholm den 12 April 1876.

På Utskottets vägnar:

C. F. Toll.

Reservation:

af Herr *Bergius*, med hvilken Herr *Machel* instämt: »På begäran af Första Kammarens Andra Tillfälliga Utskott, till hvars behandling hänvisats en af Herr C. Storckenfeldt inom Första Kammarne väckt motion

om inställande af natt-tågen på statens jernvägar under vintern, samt till följd af Kongl. Maj:ts gifna nådiga befallning har Styrelsen för statens jernvägstrafik till nämnda Utskott öfverlemnadt en promemoria, innefattande svar på åtskilliga af Utskottet framställda frågor rörande anordningarna af och kostnaderna m. m. för dessa tåg. Då Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskott, der denna promemoria blifvit af en ledamot föredragen, icke funnit nödigt att i sitt betänkande intaga eller redogöra för densamma, men den, enligt mitt förmenande, innefattar viktiga upplysningar för frågans utredning, hvilka torde böra vara tillgängliga för Andra Kammarerna vid pröfningen af förevarande motion, tillåter jag mig utur promemorian upprepa det väsentligaste; och har jag härvid ansett mig böra återgifva Styrelsens yttrande ordagrant.

 Af Styrelsen anföres sålunda till en början:

»Den nästförflutna vinterns för jernvägstrafiken missgynnande beskaffenhet, hvilken äfven då föranledde de s. k. natt-tågens inställande från och med slutet af Januari månad till den 15 Maj ej mindre till följd af snöhinder än derföre, att banorna af den stränga kolden blifvit synnerligen ojemna, innebar naturligtvis uppmaning för Trafikstyrelsen att till den kommande vintern vara betänkt på sådana anordningar af bantågen, som med bibehållande af en så vidt möjligt snabb och regelbunden person- och postbefordring vore mest egnadt att undvika de svårigheter och olägenheter, som under den föregående vintern störde rörelsens jemna gång.

Inom trafikstyrelsen utarbetades för den skull en mängd olika förslag, alla i afsigt att undvika natt-tågen under den svåraste delen af vintern; men alla dessa måste förkastas dels för det uppehåll i postbefordringen, som deraf förorsakades, dels i anseende till obehägnlighet för den långväga resande allmänheten i afseende på nattqvarter samt afgångs- och ankomsttider vid hufvudstationerna och dels slutligen i anseende till olämpliga anslutningstider för bantågen å den mängd enskilda jernvägar, som numera äro omedelbart förenade med statens jernvägsnät.

Man sökte derföre anordna snälltågen så, att desamma skulle kunna oafbrutet fortgå äfven nattetid på de för post- och personbefordringen viktigaste linierna emellan Stockholm, Malnö och Göteborg, så länge ej svårare naturhinder mötte, men deremot, när sådana inträffade, färderna nattetid inställas samt befordringen endast ske med dagtågen. Nu gällande tidtabell är inrättad på det sätt, att, om natt-tågen, som nu endast gå på linierna Nässjö—Katrineholm, Falköping—Katrineholm och Falköping—Nässjö, behöfva indragas, post och resande emellan orter

norr och söder om Nässjö komma att vid sistnämnda station öfverligga från klockan 9 à 10 på aftonen till klockan 5 à 6 på morgonen samt anlända till Stockholm och Göteborg på aftonen, och afresan från dessa hufvudstationer att ske på morgonen hvarje dag i stället för att, när natt-tågen äro i gång, den kan anträdas på aftonen.

Medelst användande af ångkraften till lands och vatten har man för närvarande åstadkommit dag och natt oafbrutet fortgående post- och personbefordringslinier nästan öfver hela jorden, och för ett land med Sveriges belägenhet är väl ingenting naturligare än att ställa sin post- och personbefordran i närmaste förbindelse med den närmast belägna punkt i Danmark, hvaröfver post och resande bekvämligast kunna passera till och från Sverige med omedelbart begagnande af de stora europeiska genomgående befordringslinierna. Denna punkt är Köpenhamn på 1¹/₂ à 2 timmars väg medelst ångbåt från södra ändpunkten af statens jernvägsnät Malmö.

Till Köpenhamn ankomma de utländska posterna jente resande vinter och sommar klockan 10.40 förmiddagen på tvänne befordringslinier från Hamburg—Altona, den ena öfver Fredericia, Fyen och Korsör, den andra öfver Kiel och Korsör. För den förra linien afgår bantåget från Altona klockan 5.55 eftermiddagen och för den senare klockan 10 eftermiddagen, men begge befordras vidare från Korsör gemensamt med bantåg klockan 8 förmiddagen till Köpenhamn. Med dessa bantåg och medelst ångbåtar öfver Bälten samt från Kiel till Korsör befordras alla poster, som under dagens lopp anländt till Hamburg från alla trakter af jorden.

Likaså afgår i motsatt rigtning från Köpenhamn klockan 7 eftermiddagen ett för begge de omnämnda befordringslinierna gemensamt bantåg till Korsör, hvarifrån man kommer antingen med ångbåt till Kiel och vidare med bantåg till Altona klockan 9.35 förmiddagen eller med ångbåt till Nyborg på Fyen och vidare med bantåg öfver Fredericia till Altona klockan 10.25 förmiddagen, båda lägenheterna stående i samband med vidare afgående bantåg till alla delar af Europa.

Beräknar man tillräcklig tid för öfverfarten mellan Köpenhamn och Malmö bangårdar är det klart, att den svenska posten både bör ankomma till Malmö uppifrån landet inenot klockan 2 eftermiddagen och afven kan vid samma tid afgå från Malmö i motsatt rigtning.

Detta förhållande måste alltid blifva det hufvudsakligen bestämmande för anordningen af de postförande snälltågen på statens jernvägar, ehvad man för öfrigt finner skäl att låta dessa tåg fortgå oaf-

brutet dag och natt genom landet eller låta dem på lämpliga ställen hvila om nätterna.

Man har visserligen äfven föreslagit, att för postkommunikationen med utlandet begagna de bantåg med mellanliggande ångbåtslägenheter, som förbinda Köpenhamn med Altona—Hamburg på det sätt, att ett tåg afgår från Altona klockan 6,45 förmiddagen och öfver Fredericia, Fyen och Korsör aflemnar post och resande i Köpenhamn klockan 10.30 eftermiddagen samt ett annat i motsatt rigtning afgår från Köpenhamn klockan 6.45 förmiddagen, hvars medförda post och resande anlända till Altona klockan 9.30 eftermiddagen, men utom det, att dessa bantåg icke lika omedelbart korrespondera med de stora genomgående kontinentala bantågen och således icke medföra samma fördelar för den genomgående post- och personbefordringen som den först beskrifna förbindelselinien, skulle deras begagnande för en oafbruten kommunikation mellan Sverige och utlandet medföra flere ganska betydande olägenheter, svårigheter och kostnader, nemligen:

dels derigenom att den utländska, till Sverige adresserade posten måste öfverföras med ångbåt klockan 11 eftermiddagen från Köpenhamn till Malmö och de utgående postförsändelserna afgå från Malmö med ångbåt senast klockan 4 förmiddagen, hvilket under vintermånaderna torde blifva både kostsamt och osäkert samt antagligen af resande anses vida obeqvämare än att färdas en natt i en jernvägsvagn;

dels derigenom att bantågen på de svenska statsbanorna då måste ordnas så, att ett afgår så tidigt på morgonen som möjligt, lämpligen dock ej före klockan 6 förmiddagen, från Malmö för att oafbrutet fortsätta till Stockholm, dit detsamma ej kunde ankomma förr än klockan 1 jernvägstid eller klockan 1.24 stockholms-tid på natten, och ett annat afgå från Stockholm klockan 6 förmiddagen och anlända till Malmö äfvenledes klockan 1 på natten, hvarigenom natt-tjenst skulle förekomma på de delar af stambanorna, der inga åtgärder för dylik tjenstgöring ännu blifvit vidtagna eller behöfvas, så vida denna tåg-anordning undvikes; samt

dels derutinnan att obeqvänligheterna för de resande genom olämpliga afgångs- och ankomsttider vid hufvudstationerna sannolikt skulle från bantågens begagnande afhålla många trafikerande;

dels ock slutligen derföre att de viktigaste posterna från utlandet, som i alla fall ankomma till Köpenhamn klockan 10.40 förmiddagen, ej skulle vidare befordras från Malmö förrän klockan 6 förmiddagen följande dag och således blifva öfverliggande derstädes 16 timmar längre än eljest eller ock lika mycket i Hamburg och på vägen till Malmö.

Detta projekt anser Trafikstyrelsen i allo olämpligt och för landet ofördelaktigt, under det att deremot det förut anförda, eller att snälltågen böra afgå från och anlända till Malmö omkring klockan 2 eftermiddagen hvarje dag, i alla afseenden förtjenar företräde.

I öfverensstämmelse härmed är nu gällande tidtabell upprättad, enligt hvilken snälltåget afgår från Malmö klockan 2 eftermiddagen och anländer till Stockholm klockan 8.51 förmiddagen och till Göteborg klockan 8.44 förmiddagen, samt motsvarande snälltåg afgår från Stockholm klockan 6.21 eftermiddagen och från Göteborg klockan 6.30 eftermiddagen samt anlända till Malmö klockan 1.10 eftermiddagen följande dag.

Skulle man nu anse lämpligt att under vintermånaderna inställa all jernvägsfart någon viss del af dygnet, till exempel mellan klockan 11 eftermiddagen och 5 förmiddagen (och längre hvila tillåter ej godstrafiken, så vida densamma skall på våra enspåriga banor medhinnas och så väl industrien som jernvägsinkomsterna icke lida ett högst betydande afbräck), så faller det sig beqvämast och naturligast att välja stationerna Nässjö och Jönköping till hvilopunkter.

Ett snälltåg, som afgår från Malmö klockan 2 eftermiddagen, anländer nemligen till Nässjö klockan 9.28 eftermiddagen och till Jönköping klockan 10.52 eftermiddagen.

Likasa anländer ett snälltåg, som afgått från Stockholm klockan 10.6 förmiddagen, till Nässjö klockan 9.36 eftermiddagen det förra till mötes, så att dess post och resande kunna åtfölja detta till Jönköping. Från Göteborg bör motsvarande snälltåg afgå klockan 1.15 eftermiddagen, i Falköping möta det nedgående snälltåget klockan 5.10 eftermiddagen samt sedermera fortsätta till Jönköping, dit detsamma kan anlända klockan 7.20 eftermiddagen. Följande dag bör ett snälltåg afgå från Jönköping klockan 5 förmiddagen till Nässjö och derifrån fortsätta klockan 6.20 förmiddagen för att klockan 1.46 eftermiddagen hinna till Malmö; hvarjemte ett annat snälltåg afgår från Nässjö klockan 6.30 förmiddagen, hvilket anländer till Stockholm klockan 5.46 eftermiddagen jernvägstid eller klockan 6.10 eftermiddagen stockholmstid.

För post och resande, hvilka söderifrån eller från Östergötland ankommit till Jönköping föregående afton för att vidare befordras till Vestra och Nordvestra stambanorna, måste dessutom ett snälltåg afgå från Jönköping klockan 5,30 förmiddagen, hvilket inträffar i Falköping klockan 7.55 förmiddagen och i Göteborg klockan 12.9 eftermiddagen.

Från Stockholm skulle ett särskildt snälltåg afgå klockan 6.36 förmiddagen (= 7 förmiddagen stockholmstid) och anlända till Göteborg klockan 8.56 eftermiddagen, samt ett dylikt i motsatt riktning afgå från Göteborg klockan 6.46 förmiddagen och inträffa i Stockholm klockan 9.3 eftermiddagen (= 9.27 eftermiddagen stockholmstid).

Dessa båda tåg mötas klockan 1.36—1.52 eftermiddagen i Laxå, hvarifrån snälltåg sedermera afgår på Nordvestra stambanan till Norge. Ett annat, som på morgonen utgått från Kongsvinger, inträffar i Laxå före de båda stockholm-göteborgstågens ankomst dit.

Sådana äro hufvuddragen för den tidtabell för snälltågen, som Trafikstyrelsen anser såsom den enda praktiskt lämpliga för vintermånaderna, i händelse det varder fastställt, att ordinarie snälltåg icke få framgå på statens jernvägar emellan klockan 11 eftermiddagen och klockan 5 förmiddagen.»

Med hänvisning till promemorian bilagda grafiska framställningar öfver snälltågens gång, upptagande båda alternativen för linierna Malmö—Stockholm—Gefle, Göteborg—Stockholm—Gefle och Malmö—Göteborg, det nyss angifna med uppehåll öfver natten i Jönköping eller Nässjö, tecknad med röda linier och de nuvarande turerna med genomgående tåg tecknade med svarta, yttrar styrelsen vidare:

»Derutaf kan lätt inhemtas följande för omdömet om fördelar och olägenheter för affärskorrespondensen vägledande förhållanden:

Svar på bref, som afgått till exempel *på måndagen* klockan 2 eftermiddagen *från Malmö*, kan anlända *till Malmö*

	Utan natt-tåg.	Med natt-tåg.	Skilnad i tid.
från <i>Norrköping</i>	Torsdag kl. 1.40 e. m.	Onsdag kl. 1.10 e. m.	24 timmar.
» <i>Stockholm</i> ...	Fredag » 1.40 »	Onsdag » 1.10 »	48 »
» <i>Gefle</i>	Lördag » 1.40 »	Torsdag » 1.10 »	48 »
» <i>Göteborg</i> ...	Torsdag » 1.40 »	Onsdag » 1.10 »	24 »

Anmärkning. Ofvanstående förhållanden gälla för hela rikets öfver Danmark gående utländska brevexling.

Svar på bref, som skrifvits i Stockholm eller Göteborg på *måndagseftermiddag*, anländer från respektive Göteborg och Stockholm samt utdelas i *Stockholm* och

	Utan natt-tåg.	Med natt-tåg.	Skilnad i tid.
<i>Göteborg</i>	Fredags morgon.	Onsdags morgon.	48 timmar.

Svar på bref, som skrifvits i Göteborg *måndagsafton* till Gefle, utdelas i

	Utan natt-tåg.	Med natt-tåg.	Skilnad i tid.
<i>Göteborg</i>	Lördags morgon.	Torsdags morgon.	48 timmar.

Svar på bref, som skrifvits på *måndagsförmiddag* i Gefle till Göteborg, utdelas i

	Utan natt-tåg.	Med natt-tåg.	Skilnad i tid.
<i>Gefle</i>	Fredags afton.	Onsdags afton.	48 timmar.

Skilnaden i befordringshastighet för de resande torde utan vidare förklaring lätt inses af de grafiska tabellerna.»

Beträffande slutligen den ekonomiska sidan, sedd från statens synpunkt, heter det:

»Då man vill beräkna den besparing i omkostnader för statens jernvägstrafik, som skulle kunna vinnas genom indragning af natt-tågen under vissa månader, måste man ihågkomma, att hela den dervid tjänstgörande personalen så väl å stationerna som å banan och sjelfva tågen i alla fall måste bibehållas för den del af året, då snälltåg skulle få framgå äfven emellan klockan 11 eftermiddagen och 5 förmiddagen, emedan denna personal icke är af sådan beskaffenhet, att densamma kan till exempel afskedas i November för att återtagas i Maj, samt att en i alla fall till 18 timmar på dygnet, 1 timme före och 1 timme efter de tidigaste och senaste bantågens afgang och ankomst oberäkna- de, utsträckt tjänstgöring, hvilken omöjligen kan undvikas, så vida godsbeordringen till dess nuvarande omfattning vinter och sommar skall kunna vidmakthållas, fordrar i det närmaste samma antal tjänste-

män och betjening på stationerna och vid banan, som om tjänstgöringen vore utsträckt till hela dygnet. Härutaf följer, att alla fasta arvoden och alla för personalen erforderliga bostäder måste förblifva desamma, ehvad natt-tågen skola framgå hela året eller blott en del deraf. Kalkylen öfver den ifrågavarande kostnadsbesparingen kan då uppgöras för 5 månader, d. v. s. för den del af vintern, hvarunder försigtigheten bjuder att i någon mån minska tåghastigheten på nedanstående sätt:

Under innevarande års vinter tillryggaläggas under hvarje dygn på Vestra, Östra och Södra stambanorna med snälltåg 325,2 tågmil; men om de så kallade natt-tågen indragas, endast 243,6 tågmil. Den genom en sådan indragning uppkommande besparingen af dagliga snälltågsmil utgör således 81,6 tågmil eller för 150 dagar inalles 12,240 snälltågsmil,

De omkostnader, som genom indragningen af natt-tågen skulle besparas, kunna på följande sätt beräknas per tågmil:

Bränsle till och reparation, underhåll och smörjning af lokomotiven	Kronor	3: —
Milpenningar till lokomotivpersonalen	—	42.
Reparation, underhåll, smörjning, putsning och belysning af 7 vagnar i hvarje snälltåg	—	80.
Milpenningar till vagnspersonalen	—	30.
Banans rigtning, rälsutbyte och signaleringsmaterialier efter medeltal för 10 år		1: 8.
eller tillsammans per tågmil	Kronor	5: 60,
och således för 12,240 tågmil in alles	Kronor	68,544: —
Dertill bör läggas den besparing af extra arbetare, som uppkommer derigenom, att 75 ordinarie banvakter få under 150 dagar användas till arbeten på banan i stället för bevakning, motsvarande 11,250 dagsverken à 1: 50		16,875: —
samt för eldning och belysning å 18 stationer under i medeltal 4 timmar och 150 nätter, omkring		5,400: —
Summa verklig kostnadsbesparing	Kronor	90,819: —

Häremot kan likväl å andra sidan uppställas den frågan, huruvida icke, genom de utvidgade tillfällen till resors företagande och dermed sammanhängande angelägenheter snabbare ombesörjande, som tillvaron

af natt-tågen öppnar, de resandes antal och resornas längd inom en och samma tid så mycket förökas, att inkomster deraf uppväga förestående utgifter för natt-tågen.

Erfarenheten af natt-tågens inflytande på förhållandet mellan utgifter och inkomster är ännu allt för kort för att lemna säkra data till grund för en sådan sannolikhetsberäkning; men från 1874 kan dock ett exempel anföras. Under Januari—April och December månader sistnämnda år utgjorde enligt då gällande tidtabeller snälltågsmilen inalles 52,963,4, hvarutaf med nattåg 15,525 eller 29,3 procent. Inkomster af försålda snälltågsbiljetter utgjorde under samma tid inalles kronor 679,484: 33. Om nämnda natt-tåg derunder varit indragna, skulle, efter ofvan anförda beräkningsgrunder, en utgiftsbesparing uppkommit af 109,115 kronor, motsvarande 16 procent af hela den ofvannämnda inkomstsumman; men månne man icke är berättigad att antaga, det de genom natt-tågen med 29 procent ökade resetillfällena hafva tillskyndat jernvägarne de 16 procent af inkomsterna, som enligt ofvanstående erfordrats för att betäcka den genom natt-tågen förorsakade tillökningen i driftkostnader?

Befogenheten af ett sådant antagande styrkes af statistiken, som visar att, oaktadt snälltågen under de senare åren så betydligt ökats till mängd och utsträckning, antalet af de resande, som begagnat dessa tåg, stigit i en ännu större proportion. Under år 1869 tillryggalade snälltågen en väglängd af 70,725 mil och under 1874 utgjorde motsvarande väglängd nära dubbelt så mycket, eller 139,398 mil, men på samma tid ökades personfrekvensen med snälltågen från 1,404,262 till 3,335,915 person-mil, så att densamma det senare året var 2,4 gånger så stor som under det förra, och under det hvarje snälltåg år 1869 var upptaget af i medeltal 20 personer, medeltalet af resande med ett sådant tåg år 1874 var 24 personer. Går man så långt tillbaka som till 1864, då Södra stambanan anknöts till det öfra stambanenätet, visar sig det märkliga förhållandet, att så länge snälltågsmilens antal var ungefär lika under en följd af år, såsom under åren 1865 till och med 1870, medeltalet af resande med hvarje tåg höll sig vid samma tal, eller 20, och att en bestämd tillökning i detta antal först inträdde år 1871, då snälltågens resor utsträcktes öfver det förut öfliga måttet.»

Då den uppfattningen lär vara ganska allmän, att natt-tågen äro onödiga och för staten mycket kostsamma, medgifver jag gerna, att motionären uti detta förhållande kunnat ega giltig anledning till sin motion, likasom jag anser, att man bör vara honom tack skyldig för att denna fråga blifvit bragt å bane — och detta icke minst från den sida, der en annan uppfattning än motionärens gjort sig gällande, ty den utredning, Trafikstyrelsen lemnat, gifver otvetydigt vid handen, att natt-tågen äro vida bättre än sitt rykte, ja tillochmed bättre än många af deras ifrigaste vänner förestält sig. De skäl, hvilka blifvit af motionären till stöd för hans framställning anförda, synas mig dock icke vara hållbara. Jag tror nemligen, att snabba och tidsenliga kommunikationer hafva ett högre mål än att »tillfredsställa nyfikenheten»; och erfarenheten i vårt land torde icke hafva visat, att det är förenadt med större fara att färdas med natt-tåg än med dagtåg. Af de två stora jernvägsolyckor, hvilka här inträffat har, såsom bekant, den ena egt rum på dagen och den andra på natten. Anses det innebära någon särskild fara att, med afseende å det under »vintermånaderna» nattetid rådande mörker, trafikera jernvägen, så gäller väl detta icke blott natt-tågen utan äfven de dagtåg, hvilka afgå så tidigt eller framkomma så sent, att de äro i gång flera timmar under djupt mörker. — Motionärens påstående slutligen, att genom indragning af natt-tågen, hvilka skulle utgöra »de största kräfter, som tära på jernvägsinkomsterna», en betydlig besparing i utgifter skulle åstadkommas, står icke väl tillsammans med Trafikstyrelsens på anförda fakta grundade uttalande. Den kostnadsbesparing, som kunnat uppkomma genom indragning af natt-tågen under 5 månader innevarande års vinter, beräknas nemligen af Styrelsen till 90,819 kronor, men Styrelsen synes mig derjemte hafva ådagalagt, att, i följd af natt-tågen uppstått inkomster, hvilka fullt uppväga utgifterna, och att dessa tåg följaktligen icke för staten medföra någon förlust.

Till stöd för motionärens framställning förefinnes dock, enligt min tanke, ett beaktansvärdt skäl derutinnan, att natt-tågen under nuvarande förhållanden för en del af jernvägens tjänstemän och betjening torde medföra en öfveransträngning, som icke lär kunna undvikas utan att personalen ökas, derigenom åter skulle uppkomma något högre utgifter. Men då häremot förekommer, att, enligt Trafikstyrelsens yttrande, en indragning af natt-tågen skulle vara af högst menligt inflytande på postföringen och samfärdseln i öfrigt; och det förty måste antagas, att den af motionären ifrågasatta återgång från en snabbare befordran af post och resande till en långsamare komma att ej blott för handeln och

industrien utan äfven för många andra allmänna intressen kännas synnerligen tungt, samt i följd häraf natt-tågens bibehållande väl må anses vara värd någon uppoffring från statens sida, derest så skulle vara erforderligt, finner jag mig icke kunna biträda det gjorda förslaget utan hemställer,

att motionen icke må af Riksdagen bifallas.»

Herr *Erikson* har begärt få antecknadt, att han i behandlingen af detta ärende icke deltagit.

Rättelser

uti Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 11 (i Samlingen N:o 35).

sid. 14, rad. 21 och 22 uppfir. *står*: "de största kräftor, som tära på jernvägsinkomsterna",

läs: "den största kräftan, som tärer på jernvägsinkomsterna",

sid. 15, rad. 7 och 8 uppfir. *står*: Herr *Erikson* har begärt få antecknadt, att han i behandlingen af detta ärende icke deltagit.

läs: Herr *Ericson* har begärt få antecknadt, att han i slutbehandlingen af detta ärende icke deltagit.