

N:o 16.

Ank. till Riksd. Kansli den 22 April 1876, kl. 12 midd.

Första Kammarens Andra Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 8, angående Herr C. J. Storckenfeldts motion (N:o 2) om inställande af nattågen å statens jernvägar under vintern.

Till Utskottets behandling har blifvit remitterad en af Herr C. J. Storckenfeldt inom Första Kammaren väckt motion, N:o 2, hvaruti föreslås, »att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:t aflåta underdånig skrifvelse med anhållan det måtte nattågen å statens jernvägar inställas hvarje vinter under sex månader».

Såsom skäl härför har motionären hufvudsakligen anført:

att nattågen betinga en mycket ökad personal och ökad materiel, hvaraf följden skulle blifva mycket högre kostnad för trafiken, hvarigenom jernvägarnes affärer säkerligen skulle komma på klena fötter;

att ingen tanke på taxeförhöjning för gods och passagerare uppstått, om ej nattågen tillkommit;

att kostnaderna för trafiken före nattågens införande uppgingo till 53 procent af bruttoinkomsten, men att förhållandet nu genom desamma stälde sig högst ogynnsamt; samt

att våra klimatiska förhållanden äro afgjordt mera missgynnande för nattrafik än andra länders.

Då motionären enellertid icke framlagt någon beräkning eller några närmare uppgifter, på hvilka han grundat sina antaganden om nattågens olägenheter och kostnader, har Utskottet ansett sig böra hos den auktoritet,

Bih. till Riksd. Prot. 1876. 8 Saml. 2 Afd. 1 Band. 12 Häft.

som bäst är i tillfälle att härom kunna lemna tillförlitliga upplysningar, nemligen Kongl. Styrelsen för statens jernvägstrafik, begära svar på nedanstående frågor:

1:o. Hvilket är det för allmänheten och postbefordringen mest ändamålsenliga sätt, hvarpå trafiken å statens jernvägar, enligt Styrelsens åsigt, kan ordnas, om nattågen indragas, och på hvilka tider skulle under sådana förhållanden tågen utgå från och ankomma till hufvudstationerna?

2:o. Hvilka fördelar och olägenheter medföra de olika anordningarne, och hvilka resultat lemna jemförande kostnadsberäkningar, uppgjorda öfver desamma?

3:o. Hvilka ökade bruttoinkomster medföra nattågen för jernvägen, och hvilka kostnader erfordra de för ernående af dessa ökade inkomster?

4:o. Huru stor är direkta bruttokostnaden för ett nattåg fram och åter vintertiden å nu därför begagnade linier?

5:o. Hvilken tillökning i ban-, stations- och tågpersonal medföra nattågen? (Dennas aflöning, bostäder m. m.?)

6:o. Hvilken personaltillökning erfordra trafikdirektörs-expeditionen och telegrafpåpassningen?

7:o. Huru stor är kostnaden för belysning vid stationerna för nattågen?

8:o. Huru stor procent af vagnsutrymmet har varit upptaget af passagerare på nattågen under vintermånaderna?

9:o. Huru många passagerare, icke utgående från eller till ändstationerna, hafva trafikerat nattågen per natt?

10:o. Huru stora hafva utgifterna för drift och underhåll varit i förhållande till bruttoinkomsterna för år 1875?

och har Kongl. Styrelsen med anledning häraf afgifvit följande

Promemoria.

»Den nästförflutna vinterns för jernvägstrafiken missgynnande beskaffenhet, hvilken äfven då föranledde de så kallade nattågens 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 kölden blifvit synnerligen ojemna, innebar naturligtvis en 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 egnade att undvika de svårigheter och olägenheter, som under den föregående vintern störde rörelsens jemna gång.

Inom Trafikstyrelsen utarbetades fördenskull en mängd olika förslag, alla i afsigt att undvika nattågen under den svåraste delen af vintern; men alla dessa måste förkastas, dels för det uppehåll i postbefordringen, som deraf förorsakades, dels i anseende till obehägnhet 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 vigtigaste linierna emellan Stockholm, Malmö 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 nattågen, 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 å 10 på aftonen till klockan 5 å 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 nattågen äro i gång, den kan anträdas på aftonen.

Vill man under vintern borttaga nattågen, så torde efter Trafikstyrelsens öfvertygelse näppeligen någon bättre tågplan kunna uppgöras än den, som är uppställd å bilagda tabell och som i det hela öfverensstämmer både med den nuvarande, om nattågen för naturhinder måste innevarande vinter för någon tid inställas, och med den, som var gällande, innan nattågen på våren 1873 anordnades. (Se bil. Litt. A.)

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 bekvämast kunna passera till och från Sverige med omedelbart begagnande af de stora europeiska genomgående befordringslinierna. Denna punkt är Köpenhamn på 1½

å 2 timmars väg medelst ångbåt från södra ändpunkten af statens jernvägsnät Malmö.

Till Köpenhamn ankomma de utländska posterna jemte resande vinter och sommar klockan 10.40 förmiddagen på tyänne 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 Köpenhamns och Malmö bangårdar är det klart, att den svenska posten både bör ankomma till Malmö uppifrån landet inemot kl. 2 eftermiddagen och äfven 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 oafbrutet 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 kl. 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 flera 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 obehvämligare än att färdas en natt i 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 Stockholmstid på natten och ett arnat afgå från Stockholm klockan 6 förmiddagen och anlända till Malmö afvenledes klockan 1 på natten, hvarigenom nattjenst skulle förekomma på de delar af stambanorna, der inga åtgärder för dylik tjenstgöring ännu blifvit vidtagna eller behöfvas, så vida denna tåganordning undviktes; samt

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

dels ock slutligen derföre att de viktigaste posterna från utlandet, som i alla fall ankomma till Köpenhamn klockan 10.40 förmiddagen, ej skulle vidare befodras från Malmö förr än 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 2.0 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 behämligast 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.

Likaså 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 5,0 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 6.10 eftermiddagen Stockholms-tid.

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 (= 7.0 förmiddagen Stockholms-tid) 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 Stockholms-tid.)

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 af 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.

Förhållandet emellan de begge snälltågsanordningarne i afseende på befordringshastigheten torde åskådligast framgå af 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 svart.

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 nattåg.	Med nattåg.	Skilnad i tid.
från <i>Norrköping</i> ...	Thorsdag 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 »	Thorsdag » 1.10 »	48 »
» <i>Göteborg</i>	Thorsdag » 1.40 »	Onsdag » 1.10 »	24 »

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

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

	Fredags morgon	Onsdags morgon	48 timmar.

Svar på bref, som skrivits i Göteborg *Måndagsafton* till Gefle, utdelas i *Göteborg*

	Lördags morgon	Thorsdags morgon.	48 timmar.

Svar på bref, som skrivits på *Måndagsförmiddag* i Gefle till Göteborg, utdelas i *Gefle*

	Fredags afton.	Onsdags afton.	48 timmar.

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

Då man vill beräkna den besparing i omkostnader för statens jernvägstrafik, som skulle kunna vinnas genom indragning af nattågen 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 oberäknade, utsträckt tjänstgöring, hvilken omöjligen kan undvikas, så vida godsbefordringen till dess nuvarande omfattning vinter och sommar skall kunna vidmakthållas, fordrar

i det närmaste samma antal tjänstemän och betjening på stationerna och vid banan, som om tjänstgöringen voro utsträckt till hela dygnet. Härutaf följer, att alla fasta arfvoden och alla för personalen erforderliga bostäder måste förblifva desamma, ehvad nattågen skola framgå hela året eller blott en del deraf. Kalkylen öfver den ifrågavarande kostnadsbesparingen kan då uppgöras för fem månader, det vill säga 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 nattågen 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 nattågen skulle sparas, kunna på följande sätt beräknas per tågmil:

Bränsle till samt reparation, underhåll och smörjning af lokomotiv	Kronor 3: —
ven	» — 42.
Milpenningar till lokomotivpersonalen	» — 80.
Reparation, underhåll, smörjning, putsning och belysning af 7 vagnar i hvarje snälltåg	» — 30.
Milpenningar till vagnpersonalen	» 1: 8.
Banans riktning, 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 å 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 tillfallen till resors företagande och dermed sammanhängande angelägenheters snabbare ombesörjande, som tillvaron af nattågen öppnar, de resandes antal och resornas längd inom en och

samma tid så mycket förökas, att inkomsten deraf uppväger förestående utgifter för nattågen.

Erfarenheten af nattågens 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 in alles 52,963,4 hvarutaf med nattåg 15,525 eller 29,3 procent. Inkomsten af försålda snälltågsbiljetter utgjorde under samma tid in alles Kronor 679,484,33. Om nämnda nattåg 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 nattågen med 29 procent ökade resetillfällena hafva tillskyndat jernvägarne de 16 procent af inkomsterna, som enligt ofvanstående erfordrats för att betäcka den genom nattågen 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 år 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 personmil, 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.

Genom hvad ofvanför blifvit anfördt torde det Tillfälliga Utskottets 1:sta till och med 7:de frågor, så vidt ske kan, vara besvarade.

Den 8:de och 9:de frågan kunna icke direkt besvaras, när särskild statistik ej kunnat föras öfver de biljetter, som sålts till sådana snälltåg, som fortsatt färden under natten. Ur den allmänna snälltågsstatistiken för 1874 kan dock följande slutas: Snälltågen bestodo i medeltal af 7,5

vagnar, hvaribland funnos 2 packvagnar (bromsvagnar) och 1 postvagn. Det antal personvagnar, snälltågen sålunda öfverhufvudtaget innehöllo, eller 4,5, upptogos af 24 resande, hvadan i hvarje vagn fördes i medeltal 5,3 passagerare.

De tre första månaderna af året följde med hvarje snälltåg i medeltal 19 personer; vagnantalet var ungefär lika, och under denna del af året kan följaktligen hvar vagn anses hafva varit upptagen af 4,2 personer så väl å de så kallade nattågen som de öfriga snälltågen, enär de förra i allmänhet icke varit mindre begagnade än de senare.

Utaf hela antalet resande med snälltågen under 1874, 283,596 personer, reste 61,023 från eller till Stockholm, 35,296 till eller från Göteborg och 39,154 till eller från Malmö. Till eller från dessa ändstationer reste således 135,473 personer eller nära hälften af samtliga snälltågsresande, och mellan andra stationer 148,123 personer, hvilket antal med blott 6,325 öfverstiger hälften af totalantalet snälltågsresande.

I afseende på den 10:de frågan är Styrelsen i tillfälle att enligt approximativt bokslut, hvaruti vid den snart skeende definitiva afslutningen några mindre betydande förändringar möjligen kunna förekomma, statens jernvägstrafiks samtliga inkomster under år 1875 uppgått till Kronor 15,105,701: 57 samt drift- och underhållskostnaderna till Kronor 9,742,826: 30 och utgiftsprocenten således till 64,5.

C. O. Troilius.»

Utaf denna promemoria framgår,

att egentliga nattåg för närvarande förekommer endast å linierna Nässjö—Katrineholm, Falköping—Katrineholm och Falköping—Nässjö, eller å circa $\frac{1}{3}$ af statsjernvägarnes hela längd; att nattågen ej kunna tillåtas längre hvila än mellan klockan 11 e. m. och 5 f. m., så vida godstrafiken å våra enspariga banor skall medhinnas och såväl industrien som jernvägsinkomsterna icke lida ett högst betydande afbräck;

att en till 18 timmar på dygnet (1 timme före och 1 timme efter de tidigaste och senaste bantågens afgång och ankomst oberäknade) utsträckt tjänstgöring, hvilken omöjligen kan undvikas, så vida godsbefordringen till dess nuvarande omfattning vinter och sommar skall kunna vidmakthållas, fordrar i det närmaste samma antal tjänstemän och betjening på stationerna och å banan som om tjänstgöringen vore utsträckt till hela dygnet, hvaraf följer att, alla fasta arfvoden och alla för personalen erforderliga bostäder, måste blifva desamma, ehvad tågen skola framgå hela dygnet under hela året eller blott en del deraf; samt

att besparingen, om de nuvarande nattågen indrogos, under fem vintermånader, enligt Kongl. Styrelsens specificerade kalkyl skulle kunna antagas årligen uppgå till 90,819 kronor och för sex månader således till omkring 109,000 kronor, hvaremot statistiken visat, att, under det snälltågsmilens antal från 1869 ej fullt dubblats, har genom de utvidgade tillfällena till resors företagande passagerarnes antal ökats 2,4 gånger, eller i ännu större proportion, hvaraf borde kunna slutas, att de genom nattågen ökade inkomsterna uppväga tillökningen i utgifter, och att nattågen således kunna antagas gå utan förlust.

Genom ofvanstående af Kongl. Trafikstyrelsen lemnade utredning har Utskottet kommit till öfvertygelse, att nattågen å statsjernvägarne icke förorsaka de kostnader och olägenheter, som motionären och säkert många med honom föreställt sig, samt att de dessutom med den utveckling trafiken vunnit numera knappast skulle kunna indragas, utan stort men för såväl person- som godsbefordringen och posten; men härförutan bör enligt Utskottets åsigt tagas i betraktande:

att om, såsom Kongl. Trafikstyrelsen antagit, kostnaderna för nattågen betäckas af inkomsten för ökad antal resande, så uppkommer en vinst för dessa tåg genom det bidrag af 40 å 50,000 kronor, som Kongl. Postverket årligen lemnar;

att persontrafiken å stambanorna ofta är så stor, att, om ej nattågen funnes, ett extra dagsnälltåg måste anordnas, hvilket säkert skulle komma att kosta i det närmaste lika mycket, och mera störande inverka på den öfriga trafiken;

att kostnaderna för den resande allmänheten skulle ej obetydligt ökas genom uppehållen under nätterna, hvilket, om nattqvarteren med deraf följande kostnader, utom besväret och tidsförlusten, öfverhufvudtaget endast beräknas till 3 kronor, skulle för de 50,000 resande som årligen kunna antagas begagna dessa tåg, föranleda en ökad reseutgift af omkring 150,000 kronor;

att den under senare åren ökade utgiftsprocenten vid stambanorna, hvilken motionären tillskrifver nattågen, uppkommit af helt andra orsaker, hvaribland kunna anföras: ökade underhållskostnader för räls, uppkomna derigenom att proportionsvis större utbyte nu måste ske, sedan de blifvit äldre och mera slitna, än då de voro nyare; utvidgningar af stationer och byggnader till följd af ökad trafik; öppnandet af nya bandelar, som ökat utgiften i större proportion än inkomsten; men hufvudsakligen de under senare åren stegrade priser på arbete och alla materialier, såsom stenkol, jern, trä etc. äfvensom, med anledning af högre lefnadskostnader, ökad aflöning till vid jernvägarne anstälde tjänste-

män och betjening, uppgående år 1874 utom familjerna till ej mindre än 2,771 personer;

att Sveriges klimatiska förhållanden visserligen högst betydligt försvåra och fördyra jernvägstrafik i allmänhet under vintrarne, men att, om banorna skulle hållas öppna året om, hvilket icke kan undvikas, så inverka de klimatiska förhållandena föga, om jernvägarne trafikeras 18 eller 24 timmar om dygnet. Uti Ryssland och Canada med vida svårare vinter än Sverige gå också nattåg året om;

att postbefordringen inom landet, om nattågen indragas, skulle så betydligt försenas, att svar på bref mellan stambanornas ändpunkter fördröjdes 24 till 48 timmar, hvilket förhållande gäller för hela landet i fråga om den öfver Danmark gående utländska korrespondensen; samt slutligen

att det utan nattåg kan anses omöjligt att, utan betydligt dröjsmål, stora extra kostnader och olägenheter ställa posten och persontrafiken i omedelbar förbindelse med de stora europeiska kommunikationslinierna, hvilket Utskottet med anledning af den ständigt ökade förbindelsen Sverige och utlandet emellan ansett vara af den allra största vigt, likasom att den försämring i denna förbindelse — utom de rubbningar i affärs- och andra förhållanden inom eget land och med utlandet — som genom borttagandet af nattågen otvifvelaktigt skulle uppkomma, vore att anse som ett tillbakagående, under en tid då allt går ut på att underlätta och fullkomna de internationela kommunikationsanstalterna, och då inga giltiga skäl kunna andragas till försvar för en dylik mindre tidsenlig åtgärd, skulle godkännandet af motionärens förslag ej kunna undgå att väcka ett berättigadt, föga smickrande, uppseende, uti de stater, med hvilka Sverige nyligen ingått postkonvention.

På dessa grunder får Utskottet tillstyrka,

att Herr Storckenfeldts motion icke må vinna Riksdagens bifall.

Stockholm den 18 April 1876.

På Utskottets vägnar:

O. E. L. DAHM.

Reservation:

af Herr C. J. Storckenfeldt.

Plan

för snälltåg vintertiden mellan Stockholm—Göteborg och Malmö,
utan s. k. nattåg.

	Ankomsttid.	Afgångstid.			Ankomsttid.	Afgångstid.
Malmö		2,0 e. m.	d. 15 Dec.	Stockholm d. 15 Dec.	{ (= 10,30 St.-tid.)	10,6 f. m.
Eslöf	3,2 e. m.	3,11 »		Katrineholm	2,17 e. m.	2,42 »
Hessleholm	4,25 »	4,35 »		Norrköping	4,3 »	4,11 »
Alfvesta	7,7 »	7,15 »		Linköping	5,33 »	5,42 »
Nässjö	9,28 »	9,44 »		Mjölby	6,36 »	6,44 »
Jönköping	10,52 »			Nässjö	9,36 »	9,44 »
Jönköping		5,0 f. m.	d. 16 Dec.	Jönköping	10,52 »	
Nässjö	6,14 f. m.	6,30 »		Jönköping d. 16 Dec.		5,0 f. m.
Mjölby	9,12 »	9,22 »		Nässjö	6,14 f. m.	6,20 »
Linköping	10,16 »	10,24 »		Alfvesta	8,28 »	8,42 »
Norrköping	11,46 »	11,54 »		Hessleholm	11,14 »	11,21 »
Katrineholm	1,15 »	1,35 e. m.		Eslöf	12,39 e. m.	12,48 e. m.
Stockholm	5,46 »			Malmö	1,46 »	
	(6,10 e. m.)	St.-tid.				
Göteborg		6,45 f. m.		Stockholm	{ (= 7,0 St.-tid)	6,36 f. m.
Herrljunga	9,10 f. m.	9,16 »		Katrineholm	10,45 f. m.	10,55 »
Falköping	10,10 »	10,25 »		Halsberg	12,32 e. m.	12,57 e. m.
Stenstorp	10,46 »	10,49 »		Laxå	1,42 »	1,52 »
Sköfde	11,13 »	11,17 »		Sköfde	4,11 »	4,14 »
Laxå	1,36 e. m.	1,46 e. m.		Stenstorp	4,39 »	4,42 »
Halsberg	2,31 »	2,56 »		Falköping	5,4 »	5,19 »
Katrineholm	4,33 »	4,45 »		Herrljunga	6,11 »	6,20 »
Stockholm	9,3 »			Göteborg	8,56 »	
	(9,27 e. m.)	St.-tid.				
Göteborg		1,15 e. m.		Jönköping		5,30 f. m.
Herrljunga	4,1 e. m.	4,8 »		Falköping	7,55 f. m.	8,10 »
Falköping	5,10 »	5,25 »		Herrljunga	9,12 »	9,19 »
Jönköping	7,20 »		Göteborg	12,9 e. m.	
Falköping		10,20 f. m.		Jönköping		2,44 e. m.
Jönköping	12,15 e. m.			Falköping	5,9 e. m.	