

**N:o 93.**

*Af herr L. F. Odell, om indragning af nattsnälltågen å statens jernvägar.*

Vid granskningen af trafik-styrelsens underdåniga berättelse för år 1886 finner man om icke till sin öfverraskning dock till sin ledsnad att statens jernvägar, hvad den ekonomiska vinsten vidgår, fortfarande håller sig å ej bättre, snarare sämre ståndpunkt än förut. Granskar man deremot fondbörsauktionernas prislistor finner man dock till sin förvåning att flertalet af de enskilda jernvägsbolagens aktier höjt sig till ett värde som vida öfverstiger det ursprungliga teckningsbeloppet. Frågan ligger då klar: hvad kan orsaken vara att statens jernvägar ej lemna någon afkastning, då deremot den enskilda företagsamheten lemnat ett så godt resultat? Staten eger dock till sitt förfogande män, hvars praktiska och teoretiska begåfning visat sig vara fullt vuxna att intaga de ansvarsfulla ledande posterna; desslikes har staten, till följd af den trygghet, som dess garanti lemna, varit i tillfälle, att genom fördelaktiga leveranser af materialier m. m., ernå de lägst möjliga leveransprisen, en sak, som jag tror ej fallit sig fullt så lätt för de enskilda bolagen; derjemte har staten vid sina jernvägsanläggningar varit i tillfälle att trafikera de mest befolkade delarne af vårt land — och ändock denna allt utom tillfredsställande ekonomi.

Motionären såsom ej varande fackman kan ju ej bestämdt angifva orsaken härtill, men efter den uppfattning jag erhållit af trafikstyrelsens berättelse tror jag mig dock våga påstå att ett medel finnes, att om ej erhålla vinst, dock till att undvika förlust; detta medel vore nattsnälltågens inställande.

Mot detta förslag torde den invändningen kunna göras att lätta och snabba kommunikationer äro oundvikliga för vårt lands kommersiella utveckling, men enligt mitt förmenande bör ej nattsnälltågens verksamhet inverka härfå; tyngre gods sändes som bekant är ej med snälltåg; ilgods, bref och tidningar kunna ju sändas med dagsnälltågen och hvad den enskilde individen beträffar bör han mycket väl kunna ställa sin restur efter de dagliga snälltågen; skulle dessutom viktiga meddelanden eller uppdrag vara för honom nödvändiga att fortskaffa till annan ort finnes ju till hans förfogande telegrafien.

Genom detta nattsnälltågens inställande kunde ju väsentliga besparingar ernås till exempel den, som genom den rörliga materielens besparande erhålles genom bränsle, oljor m. m. Trafikstyrelsen säger i sin berättelse sida 17: »Kostnaderna för vagnarnas underhåll och tjänst äro i förhållande till de af vagnarne genomlupna vägsträckorna högre än samma kostnader under föregående tid». Å sid. 19 finnes en tabell upptagande »Resornas fördelning på *olika slags tåg*». Härom yttrar trafikstyrelsen: »Af öfversigten framgår, att snälltågsresandes antal minskats i alla vagnsklasser, mest första klassen, der skilnaden steg till 10 procent». Af detta styrelsens utlåtande synes ju klarligen att första klassen eller just den klass, som är ensam för nattsnälltågen, medfört förlust; denna visar sig ock, genom styrelsens å samma sida angifna procentberäkning för inkomst per tågakilometer af personbiljetter under 1886, hafva uppgått till 1,40 krona för snälltåg mot 1,54 under det föregående året.

Äfvenledes kan å lönestaten besparingar erhållas. Enligt trafikstyrelsens berättelse sid. 32 ökades de ordinarie befattningarne med 198 personer. »Tillökningen är naturligtvis föranledd af bannätets utsträckning och ökad tågtjänstgöring.» Om nattsnälltågen borttagas behöfde ju ej den ordinarie tjänstestaten ytterligare ökas, hvadan minskning i såväl denna som pensionsstaten erhöles.

På de skäl som härofvän blifvit anförda, vågar jag vördsammast anhålla, att Riksdagen för sin del ville besluta:

att nattsnälltågen å statens jernvägar indragas.

Om remiss till vederbörligt utskott anhålles.

Stockholm den 28 januari 1888.

L. F. Odell.