

N:o 27.

Ank. till Riksd. kansli den 10 april 1888, kl. 3 e. m

*Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 6,
i anledning af väckt motion om indragning af natt-
snälltågen å statens jernvägar.*

Uti en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 93, hvilken blifvit till utskottet hänvisad, har herr *L. F. Odell* anført:

att man vid granskningen af trafikstyrelsens underdåniga berättelse för år 1886 funne, om icke till sin öfverraskning, dock till sin ledsnad, att statens jernvägar, hvad den ekonomiska vinsten anginge, fortfarande hölle sig å ej bättre, snarare sämre ståndpunkt än förut;

att om man deremot granskade fondbörsauktionernas prislistor, man dock till sin förvåning funne, att flertalet af de enskilda jernvägsbolagens aktier höjt sig till ett värde, som vida öfverstege det ursprungliga teckningsbeloppet;

att frågan då låge klar: »hvad kunde orsaken vara, att statens jernvägar ej lemnade någon afkastning, då deremot den enskilda företagsamheten lemnat ett så godt resultat»;

att staten dock egde till sitt förfogande män, hvars praktiska och teoretiska begåfning visat sig vara fullt vuxna att intaga de an-

svarsfulla ledande posterna, hvarjemte staten, till följd af den trygghet, som dess garanti lemnade, varit i tillfälle att genom fördelaktiga leveranser af materialier med mera ernå de lägst möjliga leveransprisen, hvilket sannolikt ej fallit sig fullt så lätt för de enskilda bolagen, samt staten dessutom vid sina jernvägsanläggningar varit i tillfälle att trafikera de mest befolkade delarna af vårt land;

att motionären, såsom ej varande fackman, visserligen ej kunde bestämdt angifva orsaken till detta förhållande, men efter den uppfattning, han af trafikstyrelsens berättelse erhållit, dock trodde sig våga påstå, att ett medel finnes att, om ej erhålla vinst, dock till att undvika förlust, och detta medel vore nattsnälltågens inställande;

att mot detta förslag visserligen den invändning torde kunna göras, att lätta och snabba kommunikationer äro oundvikliga för vårt lands kommersiella utveckling, men att, enligt motionärens förmenande, nattsnälltågens verksamhet ej borde härför inverka; tyngre gods sändes ju som bekant ej med snälltåg; ilgods, bref och tidningar kunde ju sändas med dagsnälltågen, och hvad beträffade den enskilde individen, borde denne 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 telegrafén;

att genom detta nattsnälltågens inställande åtskilliga väsentliga besparingar, derå särskilda exempel af motionären anföras, så väl med afseende på den rörliga materielen som å lönestaten, skulle kunna vinnas;

samt att, om nattsnälltågen borttoges, den ordinarie tjänstestaten ej behöfde ytterligare ökas, hvadan minskning i så väl denna som pensionsstaten skulle erhållas.

Och ville motionären på grund häraf anhålla, det Riksdagen måtte för sin del besluta, att nattsnälltågen å statens jernvägar indragas.

Med anledning af denna motion har utskottet rörande det ärendensamma afser eller frågan om nattsnälltågens indragning från styrelsen för statens jernvägstrafik infordrat åtskilliga upplysningar, hvilka innefattas i en till utskottet derom aflåten promemoria, så lydande:

»P. M. rörande den i Riksdagens Andra Kammare väckta motion (n:o 93) om inställande af nattågen å statens banor.

Med anledning af anmärkningen om den ofördelaktiga dagen, hvori statsbanornas rentabilitet ställer sig i förhållande till de enskilda banornas, torde uppmärksamheten få fästas derpå, att vid bedömandet af detta förhållande icke får förbises, att statsbanorna år från år utsträckas genom svagt befolkade landsdelar, der till en början tillgångarne på transportföremål äro ganska knappa, och följaktligen den inkomst, man erhåller af den trafik, man småningom lyckas förvärfva för jernvägen, lemnar en högst obetydlig behållning. Men ju större del af hela statsbanenätet sådana ekonomiskt ofördelaktiga linier utgöra, desto mera verka de till sänkning af det tal, som uttrycker afkastningens förhållande till byggnadskapitalet i sin helhet, och må såsom exempel härpå anföras, att under det de söder om Storvik belägna stambanelinierna lemnade år 1886 i behållning i rundt tal 5,230,000 kronor, de norr om Storvik under hela året trafikerade linierna endast gifvo 430,000 kronor eller $\frac{1}{12}$ del af det förra beloppet, och det ehuru sagda nordliga liniers längd utgör 40 procent och deras byggnadskostnad 33 procent af de sydligare banornas. Det torde häraf vara tydligt, att om också trafiken å den äldre delen af nätet håller sig vid sin förra höjd, tillkomsten af nya föga gifvande linier skall nedbringa den gemensamma inkomstprocenten för hela nätet och sålunda gifva ett intryck af att afkastningen å alla delar af detsamma försämrats.

Af en sådan inverkan af nytillkomna mindre fruktbara bandelar äro deremot de enskilda banorna oberoende, enär deras utsträckning är nästan oförändrad, sedan de öppnades för trafik, hvaraf följer att deras nettobehållningar år efter år kunna hänföras till ett och samma eller föga ökad byggnadskapital. En annan orsak till nedgången i statsjernvägarnes afkastning ligger uti det allmänna hämmandet af hårdt när hvarje affärs- och industriel verksamhet, som rådt under en följd af år, och hvaraf jernvägstrafiken nästan i första hand får känning och lider så mycket mer på en jernväg, hvilken har att upprätthålla förbindelsen mellan landets alla delar, som man der icke kan i väsentlig grad inskränka verksamheten utan fara att än mer öka den allmänna förlägenheten.

Af denna stagnation hafva ock de enskilda banorna haft olägenhet, såsom noggrant synes af deras redogörelser under de senaste åren, och man kan tryggt utsäga, att deras finansiella ställning är långt ifrån så lofvande som motionären velat antyda.

Af fondbörsauktionernas prislister har väl svårigen kunnat synas,

att flertalet af de enskilda jernvägsbolagens aktier höjt sig till ett värde som vida öfverstiger det ursprungliga teckningsbeloppet, ty vid detta slags försäljningar hafva ej sådana jernvägsaktier förekommit, om icke möjligen en och annan af Gefle—Dalabanans aktier, och det pris dessa papper betingat lär väl icke kunna lända till måttstock på värdet af de många andra bolagens aktier. Fast mer är det känt, att utom den nämnda och de korta numera af staten inköpta banorna till Hudiksvall och Söderhamn högst få lemnat någon utdelning till sina aktieegare, och dessa hafva varit sådana banor, som understöds af staten med relativt stora byggnadslån på billiga villkor, eller med att staten för tåg-tjensten tillhandahåller sin materiel och personal, och att de flesta enskilda banornas egare ännu på lång tid icke kunna vänta någon afkomst af de medel de insatt, annat än möjligen i den fördel de hafva att få sina egna transporter verkställda till billigare pris än före jernvägens tillkomst.

I motionen anföres det i trafikstyrelsens berättelse för år 1886 omförmälda förhållandet, att snälltågsresandes antal minskats i alla vagnsklasser, mest första klassen, der skilnaden steg till 10 procent, hvaraf motionären drager den slutsatsen att »första klassen, eller just den klass, som är ensam för nattsnälltågen, medfört förlust», hvilket antagande skulle bestyrkas af att, såsom berättelsen äfven uppgifver, inkomsten per tågakilometer af personbiljetten å dessa tåg nedgått till 1,40 kronor från 1,54 det föregående året. Härvid är det att erinra att första klass resande medfölja såväl dag- som nattågen och att det på grund af den omständigheten, att medeltalet af resornas längd ökats, är högst antagligt att den uppgifna minskningen företrädesvis egt rum å dagsnälltågen och i mindre mån å natt-tågen, som dels tillryggalägga de längsta sträckorna, dels erbjuda fördelen att sjelfva dagen icke behöfver uppoffras för resan. Vidare torde uppmärksammas, att om en minskning egt rum i resande och inkomster å ifrågasvarande tåg, det dermed icke är sagdt att en förlust på dem uppkommit, hvilket senare skulle betyda att intågten icke räckt till att betäcka utgifterna.

Frågan om inställande af nattågen har redan förut varit föremål för pröfning af Riksdagen. År 1876 väcktes nemligen motioner om dels inställande af nattågen under vintermånaderna, dels indragning af samtliga nattåg; och dessa motioner behandlades — den förra af ett Första och den senare af ett Andra Kammarens tillfälliga utskott, hvarefter Riksdagen förklarade de båda motionerna icke föranleda till någon åtgärd.

Till det förra af de nämnda utskotten lemnade trafikstyrelsen då på begäran en promemoria, hvilken finnes bilagd det förstnämnda utskottets utlåtande och äfven anföres i utdrag i en vid det andra utskottets utlåtande fogad reservation och som innehöll dels en beräkning öfver inkomsten af och kostnaden för dessa tåg jemte en uppskattning af den besparing, som kunde åstadkommas genom deras inställande vintertiden, dels en öfersigt af de fördelar, som blifvit det allmänna beredda genom dessa tågs anordnande, och af hvilka man skulle gå i mistning, om nattågen under en del eller hela året inställdes. Hvad som derstädes på grund af då vunnen erfarenhet, i det ena och andra afseendet, anfördes, har sin giltighet äfven nu. Visserligen äro ifrågasvarande tåg i ekonomiskt afseende icke så gifvande som bantågen i allmänhet, men lemna dock icke giltiga skäl för riktigheten af den föreställning att de skulle medföra förlust, som hyses af många och som helt naturligt framkallats deraf, att dessa tåg å vissa sträckor och under den strängare årstiden äro sparsamt begagnade, och man deraf slutit att så skulle vara förhållandet under hela året och å samtliga de sträckor de genomlöpa. Men, i likhet med hvad som eger rum å alla slags tåg, uppväges den lokalt och temporärt förekommande underlägsenheten af den starkare tillströmningen å andra tider och orter, och som medelresultatet framgår att nattågen till fullo betalat sina utgifter äfven under de sista, för all samfärdsel så ogynsamma åren.

Till belysning häraf torde följande beräkning kunna tjena.

År 1886 tillryggalade nattsnälltågen 1,169,032 kilometer. Enligt iakttagelser rörande snälltågsresandes i 1:a och 2:a klass fördelning på dag- och nattsnälltåg är det antagligt, att för 70 procent af den sammanlagda väglängd bemälda klasser resande tillryggalagt, begagnats nattsnälltåg och att på nattsnälltågen komma 21,557,242 person-kilometer, hvilka lemnat i intägt för lösta biljetter 1,361,660 kronor. Snälltågen begagnas äfven af många resande, som löst tur- och retur-biljetter, hvilka biljetter samtliga ingått i redovisningen för blandade tågs biljetter; och kan inkomsten för dessa biljetter å nattågen uppskattas till 30,300 kronor. Afgiften för resgods utgör i regeln omkring 2 procent af den för biljetterna erlagda lösen och blir sålunda för nattsnälltågen 27,233 kronor. För medföljande postvagn erlägges 13 öre per kilometer, hvadan inkomsten för postbefordringen med dessa tåg kan beräknas till 151,974 kronor. Utlemnar man andra mindre betydande intäkter, såsom för extra persontåg, en del ilgods och dylikt, får man genom summering af ofvan anförda poster en totalinkomst för nattsnälltågen af 1,571,167 kronor. Kostnaden för tågens tjänst och underhåll samt

banans slitning öfverstiger icke 64 öre per kilometer eller för det nämnda tågkilometerantalet ej 748,180 kronor. Natttjenstgöring å bana och stationer uppgår till i rundt tal 500,000 kronor, hvadan kostnaderna för dessa tåg kunna beräknas till 1,250,000 kronor, och det belopp tågen derutöfver inbringat till 320,000 kronor.

De jemförelsevis snabba förbindelser, som uppehållits genom nattsnälltågen och vid hvilka allmänheten nu i snart 15 år blifvit van, både för befordringen af sina egna personer och för skyndsamt fortskaffning af bref och andra postförsändelser, kunna icke hållas vid magt med de nuvarande s. k. dagsnälltågen, ty dessa äro, med undantag af tåget mellan Stockholm och Upsala, egentligen persontåg, som stanna vid hvarje station och kunna icke, emedan de äfven medföra tredje klass vagnar, till hastigheten ökas så, att tiden för sjelfva resan komme att motsvara nattågens. Om dessa indroges, behöfde de derföre ersättas med verkliga, af endast första och andra klass vagnar bestående dagsnälltåg, som kunde tillryggalägga vägsträckorna mellan hufvudorterna Stockholm å ena sidan samt Göteborg, Christiania och Malmö å den andra på respektive 12 och 15 timmar i det närmaste.

Den besparing i driftkostnad, som kunde uppkomma genom nattågens indragning, komme sålunda att inskränka sig till att ofvannämnda utgift för natttjenstgöring försvunne, i den mån den nu derför anställda personalen hunne fördelas till andra poster. Det är dock icke gifvet att jernvägens behållning skulle i motsvarande mån ökas, ty liksom det vid nattågens inrättande år 1873 visade sig att frekvensen å snälltågen ökades, är det fara värdt att, om dessa tåg indroges, antalet resande skulle minskas åtminstone med sådane, som sätta värde på tiden och icke anse sig kunna uppoffra två arbetsdagar på en resa fram och åter, som med nuvarande lägenheter kan verkställas utan någon förlust af arbetstid, och ej heller vilja vidkännas kostnaden för ökade antal nattlogis å främmande ort.

Härmed äro ock de olägenheter antydda, som nattågens indragning skulle föranleda för den personliga samfärdseln. Att densamma äfven skulle inverka störande på bref-korrespondensen är tydligt, och må i detta afseende endast anföras som ett exempel att brefafsändare, som nu kan mottaga sitt svar efter 36 timmar, icke skulle kunna påräkna hafva svaret i handen förr än mer än 80 timmar efter det han på posten inlemnade sitt bref, under antagande att detta skedde på qvällen före dagtågets afgang och svaret utlemnades morgonen efter återvändande tågs ankomst. Märkas bör ock, att nämnda olägenheter skulle kännas icke blott af dem, som färdas inom statsbanans område

och i postbefordringen dersammastädes, utan skulle ock göra sig gällande för samfärdseln med tillgränsande enskilda jernvägar, särskildt de många i södra Sverige belägna, der stora svårigheter skulle möta för anordningar af passande anslutningar till de sent på aftonen kommande dagsnälltågen från Stockholm, och att likaledes väsentliga afbräck i förbindelse med utlandet skulle uppstå. Huru stort värde allmänheten sätter på att kunna göra resor utan synnerlig tidsuppföring synes bland annat deraf, att natt-turer inrättats å flera sjöleder till och med mellan orter, som icke ligga på längre afstånd än en dagsresa; och huru stor vigt man öfverallt fäster vid snabba, tidsbesparande förbindelser visar sig, för att ej tala om de större länderna i Europa, exempelvis i våra grannländer Norge och Danmark, der nattresor å jernbanorna äro anordnade, ehuru dessa lands jernvägar i afseende på det rent finansiella resultatet af jernvägsdriften ingalunda stå före våra statsbanor.»

Genom denna af kongl. trafikstyrelsen lemnade utredning har utskottet inhemtat, bland annat, att nattsnälltågen å statens jernvägar icke blott icke, såsom motionären uppgifvit, efter hvad det vill synas, dertill föranledd företrädesvis af den omständighet, att första klassens passagerareantal under år 1886 minskats med tio procent, medfört förlust, utan, äfven med uteslutande af vissa, på nattsnälltågens tillvaro beroende intægter, lemnat för samma år en nettobehållning af omkring 320,000 kronor; men derjemte bör, enligt utskottets åsigt, tagas i beaktande:

att persontrafiken vid statens jernvägar ofta är så stor, att, om ej nattsnälltågen funnos, extra dagsnälltåg måste anordnas, genom hvilka tåg likväl föga ersättning skulle vinnas för de genom nattsnälltågens indragning mistade fördelarne af snabb person- och postbefordran, hvarjemte en dylik anordning skulle betydligt försvåra ordnandet af samtrafiken med enskilda jernvägar och å många för närvarande lifligt befarna bandelar störande inverka på trafiken i det hela;

att indragning af nattsnälltågen, såsom trafikstyrelsen antagit, otvifvelaktigt skulle föranleda minskning af antalet resande, särskildt af sådane, som sätta värde på tiden och icke anse sig kunna uppoffra två å tre arbetsdagar på en resa fram och åter, hvilken under nuvarande tågförhållanden kan verkställas utan någon afsevärd förlust af arbetstid, och ej heller vilja vidkännas kostnaden för ökade antal nattlogis med mera å annan ort;

att en dylik indragning vid den utveckling trafiken numera

vunnit icke skulle kunna genomföras utan stora olägenheter för så väl person- som postbefordringen, hvilka olägenheter ingalunda, såsom motionären föreställt sig, skulle undanrödjas genom hänvisning till de öfriga snälltågen och telegrafan;

samt att i följd häraf indragning af dessa tåg, på hvilka allmänheten sedan femton år tillbaka vant sig att ställa anspråk, obestridligen skulle innefatta ett tillbakagående, i synnerhet under en tid, då allt afser att underlätta och befordra så väl de inhemska som utländska samfärdsmedlen.

Ehuru utskottet sålunda ej kan biträda motionären i dennes yrkande om samtliga nattsnälltågens indragning, anser utskottet likväl, att en inskränkning i dessa tåg, särskildt hvad angår de dubbla nattsnälltåg, som under en del af året befara jernvägslinien emellan Stockholm och Malmö, möjligen skulle kunna genomföras. Frågan härom har emellertid redan i annan form varit föremål för Riksdagens behandling och pröfning.

Sedan nemligen Riksdagens senast församlade revisorer uti revisionsberättelsen anmärkt, att statens jernvägstrafiks räkenskaper icke lemnade upplysning om kostnaden för de så kallade kurirtågen, så att revisorerne ej kunnat bilda sig något omdöme derom, huru vida dessa tågs anordnande förorsakat förlust eller medfört vinst, men det likväl syntes revisorerne kunna ifrågasättas, om verkligen persontrafiken inom vårt land ännu nått den utveckling, att den kunde anses betinga, att, på sätt nu under en del af året egde rum, två snabbgående tåg skulle dagligen med endast omkring tre timmars tidskilnad befara den långa vägsträckan emellan Stockholm och Malmö, samt trafikstyrelsen i anledning af denna anmärkning inkommit med förklaring (se statsutskottets till innevarande riksdag afgifna utlåtande n:o 26, sid. 17), har statsutskottet, med framhållande deraf, att med hänsyn till den nedgående inkomsten från statens jernvägar allvarlig omtanke borde egnas åt hvarje åtgärd, som kunde bidra till ett gynsamare resultat af jernvägstrafiken, och då det, såsom revisorerne anmärkt, torde kunna ifrågasättas, huru vida trafikförhållandena inom vårt land med nödvändighet påkallade, att tvenne snabbgående tåg skola under sommartiden dagligen befara den långa vägsträckan emellan Stockholm och Malmö, hemställt, att Riksdagen måtte i skrivelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, huru vida icke ettdera af de två snabbgående tåg, som en del af året befara jernvägslinien Stockholm—Malmö och åter, måtte kunna utan allt för stor olägenhet indragas; och har denna hemställan, beträffande

hvilken ingen meningsskiljaktighet inom utskottet förekommit, den 14 sistlidne mars blifvit af Riksdagen godkänd.

Med anledning häraf och då utskottet på de här ofvan anförda skäl anser indragning af nattsnälltågen å statens jernvägar i vidsträcktare omfattning, än hvarom Riksdagen sålunda redan beslutat aflåta skrifvelse till Kongl. Maj:t, icke böra ifrågakomma, får utskottet hemställa,

att herr Odells ifrågavarande motion måtte lemnas utan afseende.

Stockholm den 10 april 1888.

På utskottets vägnar:

G. THESTRUP.
