

N:o 143.

Af herr **J. Johansson**, i Noraskog, om skrifvelse till Kongl.

*Maj:t rörande nedsättning i afgifterna för persontrafiken
å statens jernvägar.*

Då jernvägsstyrelsen i och med den förhöjning i vissa fall af biljettpriset för andra och tredje klassens passagerare å statens jernvägar, som börjat tillämpas från och med detta års ingång, tagit ett steg, som svårligen kan lända till gagn för den allmänna samfärdseln, ledes tanken otvunget till ett sträfvande i alldeles motsatt riktning, som under senare år framträdt i de flesta kulturländer.

Med åberopande af den erfarenhet, som öfver hela världen ådagalagt fördelarne af det likformiga och låga brefportot, i det hvarje nedsättning deri ledt icke till förlust, utan till vinst för vederbörande postverk ej mindre än för allmänheten — en erfarenhet, som den förlidet år vidtagna nedsättningen i svenska telegramportot äfven synes bekräfta — har det med allt större kraft framhållits, att en dylik förmån äfven bör i så stor utsträckning som möjligt beredas åt den allmänhet, som begagnar sig af statens jernvägar. Som yttersta mål för denna sträfvan har framhållits det s. k. likformiga jernvägsportot, som låter en resande färdas för samma låga pris från ett rikes ena ända till den andra. Detta må emellertid för närvarande lemnas å sido såsom en oviss framtidsfråga. Men det vissa är, att förslag till jernvägstrafikens lättande genom nedsatta biljettpris i detta nu äro under allvarlig ompröfning af samtidens förnämste statsmän. I ett land har denna tanke redan gått öfver till verklighet, nemligen i Ungern, som ifrån augusti 1889 är indeladt i nio s. k. zoner eller områden med likformigt porto inom hvardera, så att man inom en

dylik zon kan för samma pris resa från dess ena ända till den andra. Efter allt hvad hittills förljudits om verkningarna af denna reform, har den blifvit krönt med den mest glänsande framgång, och det icke allenast i form af en ofantligt ökad persontrafik, utan äfven genom ökning i inkomster. Under de fyra månaderna augusti—november, jemförda med samma tid året förut, uppgifves antalet resande hafva stigit från 1,600,000 till 4,300,000, medan jernvägarnes inkomst af persontrafiken ökats från 3,100,000 till 3,700,000 gulden (å 1 krona 78 öre) eller vid pass 20 procent.

Sedan det reducerade biljettprisets fördelar sålunda styrkts af erfarenheten, synes tiden vara inne, att äfven Sverige må taga dess införande under ompröfning. Det torde finnas få länder i Europa, der det skulle medföra så betydande och så uppenbart i ögonen springande fördelar som inom vårt eget kära fädernesland. Med våra afstånd, som öfver allt äro ansenliga och i de norra landsdelarne väl må kallas ofantliga, framträder behovet att hastigt och lätt kunna förflytta sig från ett ställe till ett annat hos oss vida starkare och mera trängande än i de flesta andra länder i Europa. Och likväl är det medelafstånd, som i Sverige tillryggaläggas af hvarje jernvägsresande, icke större än fyra och en half mil. Jernvägsstyrelsens årsberättelser angifva nemligen för hvarje år med ringa afvikelser ett antal resande af 4—4½ millioner, som farit en sammanlagd väglängd af 18—20 millioner mil. Den stora fattiga delen af vårt folk är sålunda i det närmaste ur stånd att draga fördel af jernbanorna för längre resor. Detta faller så mycket mera i ögonen i ett land, som är så glest befolkadt, att banvagnarne mycket ofta gå alldeles tomma, och att i medeltal endast en femtedel, säger och skrifver *en femtedel*, af deras utrymme är af resande upptaget.

Naturligtvis är här ej af nöden att uppehålla sig vid de fördelar af alla slag, som följa med ett i största möjliga utsträckning genomfördt underlättande af den allmänna samfärdseln. Dessa fördelar framtråda i vår tid med sådan styrka, att det är rent af omöjligt att ej inse eller uppskatta dem. Lika sjelfklart är, att samfärdseln lättas genom lindrade afgifter, och det mera efter som lättningen är större. Frågan är blott, huru långt en nedsättning i jernvägarnes biljettpris kan gå, utan att statens finanser deraf taga skada. Om statens jernvägar redan nu icke gifva full afkastning, är det rimligtvis icke skäl att drifva nedsättningen så långt, att en ytterligare och varaktig minskning i deras inkomster kunde befaras.

I fall nu en nedsättning skulle verkställas genom införande af zonbiljetter, erbjuder sig gifvet en jämförelse med de ungerska, som snart ett halft år varit i bruk. Det vill dock synas, som om detta sätt för en zonindelning icke i sin närvarande form skulle mana till efterföljd. Om Sverige efter dess föredöme skulle delas upp i ett tiotal eller tjugutal rutor med lika biljettpris inom hvardera, exempelvis efter landskaps- eller länsgränser, kunde den beskyllningen lätt nog göra sig hörd, att man genom låga biljettpris ville gynna den ena orten framför den andra; och dertill kommer, att nedsättningen för de kortare afstånden blefve allt för betydande i jämförelse med de längre. Men i ett land, der hvarje jernvägsresande i medeltal endast åker $4\frac{1}{2}$ mil, är det ju framför allt trafiken på större afstånd som må af all magt främjas och gynnas. Om deremot nedsättningen göres obetydlig i början, men fortgår efter stigande skala ju mera afstånden ökas, medför den blott ringa ändring i afgifter för kortare sträckor, men i stället en ständigt och i ofantlig grad ökad trafik på större afstånd.

Vid fastställande af zonavgifter för jernvägarnes persontrafik synes det alltså icke lämpligt att inrätta zoner med fasta områdesgränser. I stället torde zonerna böra beräknas efter afståndet från den ort, der biljett köpes, och i förhållande till resans väglängd. Antages då, att hvarje zonporto räknades lika med biljettpriset för en nymils jernvägsresa efter nu gällande taxa — således resp. 85 och 70 öre för första, 60 och 52,5 öre för andra samt 40 och 35 öre för tredje klass, synes det enklaste och till målet säkrast ledande sättet vara, att första zonen omfattar *en* nymils afstånd från afgångsorten och hvarje följande zon två nymil mer än den nästföregående (alltså den andra *tre*, den tredje *fem*, den fjerde *sju* nymil o. s. v.). Då skulle för väglängd

	till och med	1 nymil räknas	1 porto,
öfver 1	»	4	» 2 »
» 4	»	9	» 3 »
» 9	»	16	» 4 »
» 16	»	25	» 5 »
» 25	»	36	» 6 »
» 36	»	49	» 7 »
» 49	»	64	» 8 »
» 64	»	81	» 9 »
» 81	»	100	» 10 »
» 100	»	121	» 11 »
» 121	»	144	» 12 »

Inom gränsen för den tolfte zonen faller det största afstånd, som ännu kommer i fråga på svenska statsbanor, nemligen från Malmö till Storlien (136,6 nymil). Mellan dessa orter kunde man således resa för tolf porton, d. v. s. med persontåg för 10 kronor 20 öre i första, 7,20 i andra och 4,80 i tredje klassen, samt med blandadt tåg för resp. 8,40, 6,30 och 4,20. Då stambanenätet uppnår finska gränsen, tillkomma för resande dit från Malmö ytterligare två eller tre porton.

Vid detta beräkningssätt är dock en sak att märka. Som af ofvanstående synes, inträder nedsättning i biljettpris först då väglängden är öfver två nymil. För jemnt en eller två nymils resa inträder ingen förändring. Men om den gifna regeln skulle utan undantag tillämpas, blefve priset för kortare resa än en nymil lika som för hel nymil, och för 11—19 kilometer lika som för två hela nymil. Till undvikande af detta för lokaltrafiken menliga förhållande torde priset på biljetter, som icke gälla för längre afstånd än två nymil, äfven hädanefter böra beräknas efter samma grunder som hittills.

Vid första påseende vill det synas, som om en nedsättning i biljettprisen, så stor som här föreslagits, skulle vara alldeles orinlig och rent af ruinerande för våra statsbanor. En mycket enkel beräkning är emellertid tillräcklig att visa, det så icke blefve fallet. Det bör än en gång ihågkommas, hvad nu äfven Ungerns erfarenhet gifvit vid handen, att trafiken ökas i mån som prisen minskas, och det så väl i fråga om de resandes antal som resans medellängd. Det synes icke för vågadt att antaga, att båda dessa faktorer vid en så betydande sänkning i biljettprisen komme att fördubblas. Men äfven om tillväxten i hvardera fallet icke blefve större än hälften, skulle inkomsten af persontrafiken ökas med 3 eller 4 procent. (Se bilagan 2).

En stor lättnad vid reformens genomförande ligger deri, att en så stor del af personvagnarne nu går så godt som obegagnad. Den ökade persontrafiken behöfde för den skull icke åtföljas af någon synnerlig ökning i jernvägsmateriel. Om nu i medeltal blott en femtedel af personvagnarnes utrymme är upptagen, skulle nyss antagna höjning af de resandes antal och väglängd med hälften för hvardera blott leda dertill, att 45 procent af vagnsutrymmet toges i anspråk. Äfven om ett oerhördt tilllopp af resande stundom, såsom vid jul, skulle ställa mycket stora anspråk på jernvägarnes materiel, torde dock behofvet af nya vagnar komma att stanna inom långt rimligare gränser än mången väntat.

En fråga, som står i samband härmed, men hvarpå det här icke

torde vara nödigt att närmare inlåta sig, är den om införande vid jernvägarne af *portomärken*, liksom vid posten. Dylika portomärken, som hölles allmänheten till handa liksom frimärken, skulle uppenbarligen lända den till stor fördel, och det tyckes, som om de vida lättare borde kunna komma till användning, sedan blott ett fåtal olika prisberäkningar komme i fråga. Emellertid torde vara lämpligast att här stanna vid ett påpekande af denna sak till vederbörandes mogna pröfning.

På grund af det nu anförda, och då hithörande ärenden falla inom området för Kongl. Maj:ts ekonomiska lagstiftningsrätt, hemställes,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla om utfärdande af föreskrifter, som afsåge införande vid persontrafiken å statens jernvägar af s. k. zonbiljetter, med samma afgifter inom respektive vagnklasser för en zon, som enligt nu gällande taxa för en nymil, och med sådan beräkning af zonerna, från resans utgångspunkt räknadt, att första zonen omfattar en nymil och hvarje följande zon två nymil mer än den nästföregående; dock att härigenom ingen ändring sker i biljettprisen för afstånd, ej öfverstigande två nymil.

J. Johansson

från Noraskog.

Uti motionens syfte instämna:

Olof Jonsson

i Hof.

Arvid Gumælius.

Er. Petter Jonsson

i Myre.

Bilaga 1, till motionen n:o 143,

utvisande prisnedsättningen å persontågsbiljetter till en del större jernvägsstationer. Siffrorna inom parentes visa afstånden i nymil, med kilometer såsom bråk.

A. Från *Stockholm* till

	Porton efter zoner.	1:sta kl.	2:dra kl.	3:dje kl.
a) Södertelje (3,1)	2	1,70	1,20	0,80
Gnesta (6,6)	3	2,55	1,80	1,20
Flen (11,1) och Katrineholm (13,4)	4	3,40	2,40	1,60
Norrköping (18,2), Norsholm (20,5) och Linköping (22,9)	5	4,25	3,00	2,00
Mjölby (26,1) och Nässjö (35,0)	6	5,10	3,60	2,40
Alfvesta (43,6) och Elmhult (48,4)	7	5,95	4,20	2,80
Hessleholm (53,5), Eslöf (58,4), Lund (60,1) och Malmö (61,8)	8	6,80	4,80	3,20
b) Pålshoda (18,6), Halsberg (19,9), Örebro (22,4) och Laxå (22,9)	5	4,25	3,00	2,00
Töreboda (27,4), Sköfde (31,3), Stens- torp (32,9), Falköping (34,4) och Karls- borg (35,7)	6	5,10	3,60	2,40
Herrljunga (37,8), Alingsås (41,2) och Göteborg (45,8)	7	5,95	4,20	2,80
c) Kristinehamn (29,0), Karlstad (33,0) och Kil (35,3)	6	5,10	3,60	2,40
Arvika (39,8) och Charlottenberg (43,2)	7	5,95	4,20	2,80
d) Upsala (6,6)	3	2,55	1,80	1,20
Sala (12,8)	4	3,40	2,40	1,60
Krylbo (16,1) och Storvik (21,9)	5	4,25	3,00	2,00
Bollnäs (31,7) och Söderhamn (33,3) ...	6	5,10	3,60	2,40
Ljusdal (38,0), Hudiksvall (44,2) och Ånge (48,4)	7	5,95	4,20	2,80

	Porton efter zoner.	Pris		
		1:sta kl.	2:dra kl.	3:dje kl.
Bräcke (51,5), Sundsvall (57,9) och Östersund (58,6)	8	6,80	4,80	3,20
Sollefteå (66,0), Anundsjö (72,9) och Storlien (74,8)	9	7,65	5,40	3,60
B. Från Malmö till				
Upsala (68,4), Sala (74,6) och Krylbo (77,9)	9	7,65	5,40	3,60
Storvik (83,7), Bollnäs (93,5), Söderhamn (95,1) och Ljusdal (99,8).....	10	8,50	6,00	4,00
Hudiksvall (106,0), Änge (110,2), Bräcke (113,3), Sundsvall (119,7) och Östersund (120,4)	11	9,35	6,60	4,40
Sollefteå (127,8), Anundsjö (134,7) och Storlien (136,6).....	12	10,20	7,20	4,80

Bilaga 2.

Det reducerade afstånd, hvarefter zonavgifterna beräknats, är lika med kvadratroten af verkliga afståndet, förhöjd till närmaste hela tal, då den innehåller bråk. Medeltalet af de zonavgifter, som erläggas af ett antal resande, är således lika med kvadratroten af den väglängd de i medeltal rest, med tillägg af 0,50, som i sin ordning utgör mediet af de förhöjningar, hvarmed kvadratrötter, slutande på bråk från 0,01 till 0,99, höjas till närmaste hela tal. Nuvarande medelväglängd, 4,50 nymil på hvarje resande, svarar alltså mot ett medeltal af 2,60 zonavgifter, lika med kvadratroten af 4,50 (= 2,10) ökad med 0,50. Antages nu medelväglängden för hvarje resande ökad med hälften eller till omkring 6,75 nymil, så svarar detta mot ett medeltal af 3,10 zonavgifter (roten af $6,75 = 2,60$, ökad med 0,50). Antages vidare äfven de resandes antal ökad med hälften, gifve detta samma resultat, som om zonavgifternas medeltal med oförändradt antal resande ökades från 3,10 till 4,65. Under dessa förutsättningar skulle sålunda en ökning med $3\frac{1}{3}\%$ (från 4,50 nymil till 4,65 zoner) inträda i jernvägarnes inkomst af persontrafiken.