

N:o 14.

Ank. till Riksd. kansli den 10 april 1891, kl. 11 f. m

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 4, i anledning af väckta motioner om införande af zontariff vid statens jernvägar.

Till utskottet hafva för förberedande handläggning blifvit öfverlemnade tvenne motioner om införande af zontariff vid statens jernvägar, nemligen herr *J. Johanssons* i Noraskog motion, n:o 123, i hvilken herrar *O. Jonsson* i Hof, *A. Gumælius*, *E. Olsson* i Kyrkebol och *A. Hahn* instämt och herr *E. Thermanius'* motion, n:o 152, i hvilken herrar *J. A. Westerberg* och *J. Andrén* instämt. Uti den förra hemställes att Riksdagen ville i skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:ts tacktes låta utreda, i hvilken mån nedsatta afgifter för persontrafiken å statens jernvägar, genom införande af s. k. zontariff eller annorledes, må kunna bidraga såväl till underlättande af samfärdseln mellan befolkningen i olika delar af landet som till jernvägarnes ekonomiska utveckling, samt med ledning af denna utredning för Riksdagen framlägga de förslag, hvartill den kan föranleda. Herr Thermanius åter hemställer i sin motion att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla om utfärdande af föreskrifter om införande på statens jernvägar af persontariff enligt följande bestämmelser:

- 1) zonsystemet gäller från hvilken station som helst;
- 2) hvarje zon omfattar fem stationshall;
- 3) biljettprisen per km. äro inom första zonen:
på snälltåg i I kl. 6 öre, i II kl. 4 öre, i III kl. 2 öre,
» blandade tåg i » 5 » i » 3,5 » i » 1,8 » ;

- 4) biljettprisen blifva på alla tåg, i alla vagnsklasser och per km. 0,1 öre billigare än i närmast föregående zon;
- 5) biljettprisen afrundas till de i bilagans lista för biljettpris upptagna beloppen.

Såsom motivering för sitt förslag anför herr Johansson följande: Först erinrar han om att vid förlidet års riksdag väcktes af honom en motion, n:o 143, i liknande syfte, dock med den olikhet att motionären icke, såsom i år är fallet, inskränkt sig till att begära en skrifvelse till Kongl. Maj:t om utredning af frågan om zontariffs införande vid statens jernvägar och om på denna utredning grundadt förslags framläggande för Riksdagen, utan hemstälde om skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan om utfärdande af föreskrifter, som afsåge införande vid persontrafiken å statens jernvägar af s. k. zonbiljetter, med samma afgifter inom respektive vagnsklasser för en zon som enligt nu gällande taxa för en nymil, och med en sådan beräkning af zonerna, från resans utgångspunkt räknadt, att första zonen omfattade en nymil och hvarje följande zon två nymil mer än den nästföregående; dock att härigenom någon ändring icke skedde i biljettprisen för afstånd, ej öfverstigande två nymil.

Det tillfälliga utskott, till hvilkets förberedande behandling motionen remitterades, förklarade sig visserligen dela motionärens uppfattning om önskvärdheten deraf, att genom nedsatta personafgifter, särskildt för resor på längre afstånd, samfärdseln mellan befolkningen i de olika delarne af vårt land skulle kunna underlättas, men ansåg att klokheten bjöd ett afvaktande af de resultat, som en vidsträcktare tillämpning utomlands af nedsatta personafgifter, vare sig genom zontariffer eller på annat sätt, i en snar framtid torde gifva vid handen. Utskottet hemstälde dels på grund häraf och dels under åberopande af hvad utskottet i öfrigt anfört i frågan, att motionen icke måtte föranleda till någon åtgärd, och bifölls denna hemställan af kammaren utan meningsutbyte.

Motionären åberopar den erfarenhet och de uppgifter, som varit synliga om den ungerska zontariffens verkningar under det första året af dess tillämpning, och detta så mycket hellre, som just detta ungerska system varit den närmaste anledningen till frågans väckande vid förra riksdagen. Den ungerska zontariffen har lagt i dagen resultat så glänsande, att de måste öfverraska till och med systemets varmaste anhän-

gare. Antalet resande har ökats från 5,187,227 under nästföregående år till 13,060,751 eller med 150 proc., under det att inkomsterna på denna persontrafik, oaktadt den betydliga prisnedsättningen, ökats med 22 proc., hvilket gynsamma resultat lärer skola gifva de ungerska myndigheterna anledning att företaga ytterligare lindringar. Tillväxten har pågått tillräckligt länge och för öfrigt visat sig vara i ett oafbrutet stigande, så att den samma kan anses konstant.

Detta gynsamma förhållande har föranledt, att äfven i Tyskland för närvarande pågår en ifrig agitation för införande af zontariff. Denna agitation har utgått från åtskilliga föreningar för jernvägsreformer i Berlin, Hamburg m. fl. orter, och en masspetition med 44,500 underskrifter till ministern för jernvägarne har bragts till stånd, med anhållan att han måtte taga initiativet till införande af zontariff i Tyskland och dermed lemna ett viktigt bidrag till de sociala reformerna.

I den nämnda petitionen påpekas att de resande kunna indelas i affärsresande och lustresande. I en del af landet finnes godt om åkerbruks- och industriprodukter, som saknas i en annan del, och tvärt om. Ett ständigt byte torde därför kunna ega rum. Men med nu rådande persontariff inskränka sig vanligen resorna till en sträcka af 50—100 km. — hos oss inskränka de sig till omkring halfva denna väglängd — under det att resor på 100—500 km., således färder från Tysklands norra till dess södra del och från dess östra till dess vestra, i följd af de höga prisen högst sällan förekomma. Arbetare utan sysselsättning kunna väl på afstånd skymta tillfällen till passande förvärf, men kunna ej skaffa sig erforderliga penningar till resor och försjunka därför lätt till tiggeri.

Petitionärerna framhöllo vidare, att resor för nöje och vederqvickelse, hvilkas värde alltmera uppskattas, kunna för närvarande icke i större utsträckning komma i fråga för andra än förmögna personer. Stora skaror af menniskor, hvilka ytterst väl kunde behöfva denna vederqvickelse och som dessutom skulle hafva mycket nöje och nytta af allt det nya de fingo se på naturens, konstens och vetenskapens område, hafva under hela sitt lif icke råd att företaga en resa från Berlin till Rhen eller från Hamburg till Schwarzwald o. s. v. eller, för att göra en tillämpning häraf på svenska förhållanden, de hafva icke råd att resa från Stockholm till någon af de storartade och majestätiska norrlandselfvarna, eller från Göteborg till våra natursköna bergslagstrakter, eller tvärt om.

Hvad resultat den ifrågavarande petitionen må kunna vinna är naturligtvis omöjligt att förutsäga; men så mycket torde vara säkert, att denna fråga, en gång stäld på dagordningen, förr eller senare skall

tillkämpa sig en tillfredsställande lösning. Så lär nog blifva förhållandet äfven hos oss.

Ett alltför långt dröjsmål från den svenska jernvägsstyrelsens sida att taga i allvarligt öfvervägande den viktiga frågan kan hafva till följd, att jernvägsstyrelsen, i stället för att vara ledare i en så stor och viktig angelägenhet, blifver nödsakad att foga sig efter mer eller mindre efterföljansvärda exempel från — våra enskilda jernvägar. Vid Uddevalla—Vennersborg—Herrljunga-banan har nemligen zonsystemet under förra året ymnit tillämpning och, ehuru uppgifter endast föreligga för den korta tiden af några månader, visar sig resultatet äfven här ganska tillfredsställande. Nämnda bana har blifvit indelad i zoner om 12 km. hvardera och för hvarje zon erlägges en afgift af 25 öre i tredje och 50 öre i andra klassen. De resandes antal har ökats med nära hälften, medan ökningen i inkomster har visat sig tillräcklig att täcka den tillökning i utgifter, som uppstått. Äfven vid en auman enskild jernväg har fråga bragts på tal om zontariffs införande.

Herr Johansson framhåller, att i fråga om zonsystemets tillämpning i vårt land en principiell meningsolikhet af stor betydelse synes vara på väg att utveckla sig mellan dess anhängare. För omkring ett år sedan utgafs af lektor A. Söderblom i Göteborg en särdeles innehållsrik brochyr om *biljettpris och persontrafik*, hvars grundtanke kan uttryckas med de få orden: ju lägre biljettpris, desto större persontrafik. I denna brochyr framhölls att nedsatta biljettpris visserligen medföra en stor ökning i de resandes antal, men å andra sidan äfven en beaktansvärd minskning i resornas medellängd. Deras antal, som endast hafva råd att resa korta sträckor, ökas i följd af en prisnedsättning hastigare än deras antal, som hafva råd att resa längre väg.

Motionären förklarar denna intressanta företeelse derur, att föreliggande uppgifter om nedsatta biljettpris uteslutande afse sådana nedsättningar, som verkat likformigt utefter jernvägarnes hela längd. Förhållandet skulle gifvetvis blifva ett annat, om nedsättningen icke gjordes likformig, utan småningom tilltoge i mån af resornas ökade längd. Den nyss anförda uppgiften visar på slående sätt, att med en likformig nedsättning ett af hufvudändamålen med en zontariff alldeles förfelas, nemligen gynnandet af längre jernvägsresor. Och dock har detta ändamåls uppnående med all rätt framhållits såsom den utan gensägelse mest betydande af de förmåner, som skulle följa med zonsystemets införande.

Från jernvägsmännens kretsar har dessutom framhållits, att om nedsättningen skall afse vägsträckor af ungefär samma längd, så kunde den ju lika gerna ske genom att sänka priset pr kilometer som genom

att införa zontariff. Hvarför icke så godt sänka afgiften till 2 eller 2½ öre per kilometer i tredje och 4 eller 5 öre i andra klassen, i stället för respektive 25 eller 50 öre för hvarje tolfte kilometer, såsom vid Uddevallabanan? I sådant fall, menar man, blefve nedsättningen jemnare fördelad och allmänhetens vinst lika stor. Rigtigheten af denna tankegång torde vara svår att bestrida.

Å andra sidan har den oändliga sociala betydelsen af de långa resornas största möjliga underlättande framhållits icke allenast i den vid fjorårets riksdag i ämnet framlagda motionen, utan äfven i det ypperliga och varmhjertade föredrag, hvori filosofie kandidaten E. Svensén den 27 mars förlidet år inför nationalekonomiska föreningen i Stockholm utvecklade samma grundidéer, och som finnes bilagdt motionen. Skall detta syfte uppnås, måste man *antingen* införa en betydande rabatt per kilometer vid längre jernvägsresor, *eller ock* införa en zontariff med zoner af likformigt och ständigt tilltagande bredd. I sådant fall finge man likväl, för att nå det högre ändamålet, bortse från det lägre, då det med en zontariff af detta slag blifver svårt att tillgodose anspråken på billigare resor på korta afstånd.

Den måhända viktigaste anmärkningen, som blifvit framställd mot den i förlidet års motion framlagda zontariffen, gäller de föreslagna zonernas bredd och den radikala nedsättning i biljettprisen, som deraf blef en följd. Motionären har därför i nu föreliggande motion ändrat tariffberäkningen.

Grundtanken i den zontariff, motionären nu förordar, kan uttryckas på det sättet, att *priset för en jernvägsbiljett räknas efter kvadratroten af väglängden i kilometer, med bortkastande af bråk*. Enligt detta förslag skulle zonerna indelas sålunda:

| Nummer. | Gränser i kilometer. | Bredd i kilometer. |
|---------|----------------------|--------------------|
| 1 | 1—3 | 3 |
| 2 | 4—8 | 5 |
| 3 | 9—15 | 7 |
| 4 | 16—24 | 9 |
| 5 | 25—35 | 11 |
| 6 | 36—48 | 13 |
| 7 | 49—63 | 15 |
| 8 | 64—80 | 17 |
| 9 | 81—99 | 19 |
| 10 | 100—120 | 21 |
| 11 | 121—143 | 23 |
| 12 | 144—168 | 25 o. s. v. |

Antalet zoner mellan t. ex. Stockholm och Göteborg erhålles sålunda, att kvadratroten sökes till talet 458, enär afståndet mellan dessa punkter är 458 kilometer. Denna rot är 21 och ett bråk, som ej beräknas, alltså 21 zoner, såsom ock af tabellen framgår. På samma sätt finnes Nässjö i 18:de zonen från Stockholm (afstånd 350 kilometer) och Malmö i 24:de zonen (afstånd 618 kilometer).

Afgiften för hvarje zon synes motionären kunna lämpligen antagas till 25 öre i tredje, 50 öre i andra och 75 öre i första klass. Olika afgifter för olika slags tåg torde åtminstone till en början icke böra föreslås.

Såsom exempel på biljettprisen enligt motionärens tariff anföras särskildt följande, hvarvid de nu gällande prisen äfven upptagas enligt en motionen bilagd tabell.

| Från Stockholm till | Kilometer. | Antal zoner. | Med snäll- eller persontåg. | | | Med blandadt tåg. | | | Tur- och retur. | | | Enligt motionärens zontariff. | | |
|------------------------|------------|--------------|--------------------------------|--------|---------|----------------------|--------|---------|-----------------|--------|---------|----------------------------------|--------|---------|
| | | | I kl. | II kl. | III kl. | I kl. | II kl. | III kl. | I kl. | II kl. | III kl. | I kl. | II kl. | III kl. |
| Upsala | 66 | 8 | 5,65 | 4,00 | 2,65 | 4,65 | 3,50 | 2,35 | 6,95 | 5,20 | 3,50 | 6,00 | (4,00) | 2,00 |
| Katrineholm ... | 134 | 11 | 11,40 | 8,05 | 5,40 | 9,40 | 7,05 | 4,70 | 14,10 | 10,55 | 7,05 | 8,25 | 5,50 | 2,75 |
| Linköping | 229 | 15 | 19,50 | 13,75 | 9,20 | 16,05 | 12,05 | 8,05 | 24,05 | 18,05 | 12,05 | 11,25 | 7,50 | 3,75 |
| Nässjö | 350 | 18 | 29,75 | 21,00 | 14,00 | 24,50 | 18,40 | 12,25 | 36,75 | 27,60 | 18,40 | 13,50 | 9,00 | 4,50 |
| Göteborg | 458 | 21 | 38,95 | 27,50 | 18,35 | 32,10 | 24,05 | 16,05 | 48,10 | 36,10 | 24,05 | 15,75 | 10,50 | 5,25 |
| Malmö | 618 | 24 | 52,55 | 37,10 | 24,75 | 43,30 | 32,45 | 21,65 | 64,90 | 48,70 | 32,45 | 18,00 | 12,00 | 6,00 |

De gamla biljettprisen må fortfara att gälla för de kortare resor, der tillämpning af zonsystemet skulle lända till resans fördyrande, och samma bestämmelse bör äfven gälla om returbiljetter. För tillämpning häraf finner motionären de gamla prisen böra gälla för resa med *snälltåg* till och med 30 kilometer i 3:dje, 57 kilometer i 2:dra och 70 kilometer i 1:sta klass, och med *blandade tåg* till och med 41 kilometer i 3:dje, 75 kilometer i 2:dra och 95 kilometer i 1:sta klass samt med *returbiljett* till och med 75 kilometer i 3:dje, 150 kilometer i 2:dra och 185 kilometer i 1:sta klass. Till jemförelse härmed nämnes, att resornas medellängd 1888 utgjorde med snälltåg 101 kilometer i 3:dje, 185 kilometer i 2:dra och 339 kilometer i 1:sta klass, samt med blandade tåg (utan retur) 44 kilometer i 3:dje, 67 kilometer i 2:dra och 87 kilometer i 1:sta klass.

Slutligen redogör motionären för nu gällande persontaxa å statens jernvägar. Sålunda erlägges i biljettlösen med *snällt- eller persontåg* i 1:sta klass 8,5 öre, i 2:dra klass 6 och i 3:dje klass 4 öre, allt per kilometer och med *blandadt tåg* i 1:sta klass 7 öre, i 2:dra klass 5,25 öre och i 3:dje klass 3,5 öre, allt per kilometer. Dessutom har styrelsen med Kongl. Maj:ts medgifvande låtit inrätta biljetter till nedsatt pris, såsom tur- och returbiljetter, månadsbiljetter, familjebiljetter och rundresebiljetter. Numera kan tur- och returbiljetter köpas mellan alla statsbanestationer till ett pris af en och en half gång priset för enkla blandade tågsbiljetter och med giltighetstid af fyra dagar för väglängd till och med 100 kilometer, samt för afstånd derutöfver en dag för hvarje påbörjadt 100-tal kilometer, så att t. ex. 300 kilometer gäller 6 dagar, 301 kilometer 7 dagar o. s. v.; gällande dessa biljetter till alla tåg, utom de s. k. kurirtågen. För familjebiljetterna, förenade i häften om 50 kuponger, är prisnedsättningen 50 procent och för månadsbiljetterna ännu större. Dertill komma de talrika tillfällen, då på derom gjorda framställningar särskilda prisnedsättningar beviljas för deltagare i större möten, m. fl.

Då lämplig kontroll kunnat anordnas vid alla dessa nedsättningar af biljettprisen i speciella fall, anser motionären att oöfvervinneliga svårigheter ej heller borde uppstå vid tillämpandet af zontariffen af det ofvan nämnda slag.

Herr Johansson bilägger sin motion ett redan här ofvan omnämndt föredrag af filosofie kandidaten E. Svensén, uti hvilket på ett synnerligen lifligt och lättläst sätt det af motionären förordade zontariffsystemet utvecklas och försvaras. Särskildt framhålles den sociala betydelse, det väckta förslaget har, och anställas vissa beräkningar, huru trafiken på statsbanorna måste utveckla sig för att ej zontariffsystemet skulle medföra förluster för statskassan. Med afseende på föredragets närmare innehåll får utskottet hänvisa till motionen.

Herr Thermænius åter i sin motion behandlar frågan om zontariffs införande vid våra statsjernvägar från en väsentligen annan synpunkt och stöder sig härvid så godt som fullständigt på en vid motionen fäst bilaga.

Efter några korta allmänna betraktelser om jernvägsförhållandena

i Ungern, England och Tyskland drager motionären af dem de slutsatserna, att dels det ungerska zonsystemet har stora fördelar, dels Tyskland hoppas kunna vinna vissa fördelar af låga biljettpris med undvikande af de kostnader, som i och för trafikens öfvervakande äro oundvikliga vid tillämpningen af det ungerska zonsystemet, äfven vid ganska betydliga inskränkningar deraf. Det som hufvudsakligen utmärker den ungerska zontariffen, att förnämligast gynna den s. k. fjerrafiken, anses icke behöfligt i Tyskland och är det än mindre hos oss. Äfven de, som endast göra kortare resor, alltså den s. k. närtrafiken, behöfva lindring i afgiften för biljetten, och från jernvägens synpunkt är det af vigt att omhulda äfven denna del af persontrafiken, som ju gifver allra största delen af inkomsten.

Det goda i den ungerska zontariffen är att den, som behöfver göra en längre resa, får sin biljett på billigare vilkor än den, som reser en kortare sträcka. Intet hindrar, säger motionären, att hos oss tillämpa denna tanke utan att samtidigt utsätta jernvägarne för de oberäkneliga utgifter, som skulle blifva en oundviklig följd af att införa den ungerska eller annan snarlik zontariff. Intet hindrar att nå det åsyftade målet, att bereda allmänheten lättare tillfälle att begagna sig af jernvägarne och samtidigt öka jernvägarnes bruttoinkomst och nettovinst — med hufvudsakligt bibehållande af de principer, som hittills reglerat persontrafiken på landets jernvägar.

Under ständigt hänvisning till ofvan nämnda bilaga säger motionären att

då det är bevisadt:

att största nettovinsten inflyter af vagnklasserna med lägsta biljettprisen;

att ej blott alla höjningar i biljettpris minskat inkomsterna, utan än mer att sänkningar i biljettprisen ökat inkomsterna (Bergslagernas jernvägar, Upsala—Gefle jernväg, Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg);

att kostnaden per km. för transporten af en resande sjunker i samma mån hans resa är längre, utan att dock någonsin komma under ett visst minimum;

att inkomsten af persontrafiken stiger, om biljettpriset per km. sjunker, i den mån resan är längre;

att fördelen häraf för den resande, lika väl som för jernvägen, kan fullständigt vinnas genom att göra zonerna lika långa samt biljettprisen per km. billigare än i närmast föregående zou;

att det är dubbel fördel för statens jernvägar, att alla stationshåll betraktas som lika långa;

att medellängden af alla stationshåll är 10 km.;

och då det är själfklart,

att alla olägenheter och extra utgifter för personbefordringens öfvervakande, som skulle blifva en följd af att införa ett zonsystem med växande zoner och samma biljettpris till alla inom samma zon, fullständigt undvikas, om man bibehåller den hittills följda principen af särskilda biljetter till hvarje station;

så synes,

att allmänhetens intresse bäst tillgodoses af en allmän prisnedläggning per km., att gälla från resans begynnelsepunkt, samt derigenom att biljettpriset per km. i hvarje zon blir billigare än i närmast föregående zon;

att å andra sidan jernvägarnes intresse säkrast betryggas genom fasthållande af principen om särskilda biljetter till hvarje station; samt slutligen

att det för jernvägarne mest gynsamma resultatet skulle vinnas genom införande af den af motionären föreslagna, här ofvan anförda tariffen.

Såsom häraf synes, hvilat hela motionärens motivering på den nämnda bilagan, och vill utskottet därför här framhålla det väsentligaste af denna, om ock utskottet beträffande detaljerna får hänvisa till själfva den vidlyftiga, 43 kvartsidor starka bilagan.

Bilagans författare framhåller först att det mål, man bör föresätta sig vid biljettprisens bestämmande, är att icke någon banas persontrafik bör gå med förlust på grund af för låga biljettpris och att ingen reselysten utestänges, därför att priset är orimligt, eller än hellre: att inkomsten af hvarje banas persontrafik må blifva den största möjliga, samtidigt med att alla de, som behöfva resa, få det med minsta möjliga penninguppoffring.

Författaren undersöker först verkningen af höjning eller sänkning af biljettpriset på trafiken och trafikinkomsten vid några enskilda jernvägar.

Bergslagernas jernvägar höjde den 1 mars 1879 biljettpriset i III kl. från 40 till 50 öre per mil. Jemföras trafikförhållandena 1878 och 1879 vid denna bana, visar sig under det senare året för III kl. en *minskning* af 24 procent i antalet resande, en *minskning* af 26 procent i antalet personmil, en *minskning* af 32 procent i antalet personmil per banmil och en *minskning* af 10 procent i inkomst af personbiljetter.

Samma jernvägsbolag vidtog den 1 juni 1888 den ändring att, medan före denna tid endast första och tredje klass biljetter såldes, derefter endast andra och tredje klass biljetter användes, utom för tåget till och från Kristiania, på hvilket äfven första klass biljetter förekommo. Medelpriset per km. till I kl. var 7,22 öre och till II kl. 6,17 öre. Jemföras trafikförhållandena för nämnda bana under åren 1887 och 1888 på det sättet, att det förra årets första klass sättes i jembredd med det senare årets första och andra klasser sammantagna, visar 1888 en *stegring* af 18 procent i antalet resande, en *stegring* af 20 procent i antalet personkilometer och en *stegring* af 12 procent i inkomster.

Upsala—Gefle jernvägsaktiebolag *höjde* den 1 september 1878 priset i III kl. från 40 till 50 öre per mil. För denna jernväg visar sig från 1877 till 1878 uti III kl. en *minskning* af 27 procent i antalet resande och af 17 procent i inkomst af personbiljetter.

Samma bolag *sänkte* biljettprisen den 1 januari 1881 för såväl I som III kl. med $\frac{1}{4}$ öre per km. 1881 års trafik, jemförd med 1880 visar en *ökning* af 13 procent i antalet resande i I kl. och 9 procent i III kl., en *ökning* af 22 procent i hela antalet personkilometer och en *ökning* af 16 procent i inkomst af I kl. och 8 procent i inkomst af III kl.

Samma bolag *sänkte* den 14 oktober 1884 ytterligare priset för I kl. med $1\frac{1}{4}$ öre per km. och för III kl. med $\frac{1}{4}$ öre per km. Jemföras trafikförhållandena vid den nämnda banan 1884 och 1885, visar det senare året för I kl. en *ökning* af passagerareantalet af 20 procent och en *minskning* af inkomst för personbiljett af 0,05 procent, under det statens jernvägar för samma år visade en *minskning* af 4 procent i antalet resande och af 6 procent i inkomst. För III kl. blefvo motsvarande siffror för Upsala—Gefle jernväg *ökning* af 2 procent i antalet resande och en *minskning* af 4 procent i inkomst, under det att motsvarande *minskning* i inkomst vid statens jernvägar utgjorde 9 procent. Författaren drager af dessa tal den slutsatsen att Upsala—Gefle jernvägsaktiebolag genom sin nedsättning i biljettpriset lyckades undgå en stor del af den *minskning* i inkomster, som eljest drabbat detsamma på grund af de ekonomiskt ogynsamma tiderna.

Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag införde den 1 juni förlidet år vid sin bana en zontariff. Dessförinnan var biljettpriset 7 öre per km. i I kl. och 4 öre i III kl., dock med mildring derigenom, att returbiljetter såldes mellan de tre hufvudstationerna å ena sidan och de öfriga stationerna å andra sidan.

Längden af nämnda jernväg är 92 km. och den är delad i fjorton

stationshåll. Banan indelades i åtta zoner, hvardera om 12 km:s längd, utom en å 8 km. Zonsystemet var s. k. rörligt, d. v. s. det beräknas med hvilken som helst af stationerna som utgångspunkt. Zonpriset bestämdes till 50 öre i II kl. och 25 i III kl. Medelpriset blir för den, som befar hela banan, i II kl. $4\frac{1}{3}$ per km. och i III kl. $2\frac{1}{3}$, således betydligt nedsatta i jemförelse med det förutvarande, respektive 7 och 4 öre per km.

Verkningarne af prisnedsättningen visa sig betydande, då man jemför månaderna juni—oktober för åren 1889 och 1890. Antalet resande i II kl. ökades med ett procenttal, vexlande mellan 24 och 47 procent, och i III kl. mellan 21 och 56 procent.

Antalet resande per bankilometer var åren 1889 och 1890

| | <u>Juni.</u> | <u>Juli.</u> | <u>Aug.</u> | <u>Sept.</u> | <u>Okt.</u> | |
|----------------------|--------------|--------------|-------------|--------------|-------------|------------|
| På statens jernvägar | 232 | 168 | 167 | 158 | 148 | } år 1889. |
| „ U—V—H „ | 192 | 139 | 146 | 121 | 108 | |
| På statens jernvägar | 224 | 179 | 187 | 162 | 148 | } år 1890. |
| „ U—V—H „ | 246 | 218 | 227 | 190 | 148 | |

Inkomsten ökades på II kl. för de nämnda månaderna med belopp, vexlande mellan 1,5 procent i juni och 21,7 procent i oktober. För III kl. blef det ekonomiska resultatet sådant, att det vexlade mellan en minskning i inkomster af 10 procent i juni och en ökning af 6,9 procent i juli. Då den tid, som försöket omfattat, ej utgjort mer än några månader, kunna resultaten icke anses definitiva, men bilagans författare anser dem tala till fördel för zontariffens införande.

Efter att sålunda hafva anfört några exempel på verkningarna af biljettprisens höjning eller sänkning från några enskilda jernvägar, öfvergår bilagans författare till att söka bilda sig en föreställning om lämpligaste biljettprisen vid statens jernvägar. Han framhåller att de kostnader en resande ådrager jernvägen äro af två slag: kostnader, som äro oberoende af huru långt han medföljer tåget (biljetten, märkning af hans bagage, väntsalen, vagnens uppvärmning och belysning, utgiften för tågets framdragande o. s. v.) och kostnader, som bero af huru långt han reser (nötning af vagnen, ökad kolåtgång för transport af honom sjelf och hans bagage o. s. v.). Ju längre den resande medföljer tåget, desto mindre betydelse hafva de förra i jemförelse med de senare, hvilket praktiskt taget är det samma som att *medelpriset per km. för den resandes biljett bör vara mindre, ju längre han medföljer tåget.*

Det är således, säger bilagans författare, fullkomligt rättvist att

större lättnader beviljas fjärrtrafiken än närtrafiken, dock inom rimliga gränser och ingalunda så, att fjärrtrafiken får alla fördelar och närtrafiken inga. Från jernvägens synpunkt sedt bör det till och med vara klokare att i första rummet omhulda närtrafiken, alldenstund det är just den, som ger allra största delen af inkomsten.

Bilagans författare anför sedan åtskilliga sifferuppgifter ur kongl. jernvägsstyrelsens underdåniga berättelse för år 1889 och söker af dem leda sig till ett bestämdt värde på det biljettpris, som skulle leda till det för statens jernvägar fördelaktigaste ekonomiska resultatet. Den princip, som författaren lägger till grund för sina beräkningar, och det sätt, hvarpå beräkningen utförts, synes dock utskottet ej kunna försvaras. Utskottet har därför ej ansett sig här böra referera de samma, utan får med afseende härpå hänvisa till bilagan.

Hufvudgenskapen i den nu tillämpade tariffen kan uttryckas genom namnet: kilometer-tariff. Hvarje biljett gäller till en viss station, och ingen kan då frestas att på spekulation köpa biljett gällande längre än dit han ernar sig. Den viktiga följden af denna princip är, att alla stationshus och bangårdar kunnat göras tillgängliga för hvem som helst, utan att man behöfver befara något för jernvägens inkomster menligt öfverlåtande af biljett från en resande till en annan. Detta är nemligen att befara, om t. ex., enligt det ungerska systemet eller enligt herr Johanssons förslag om zoner enligt den paraboliska principen biljett gäller längre — stundom väsentligt längre — än den resande ämnar sig. Att då förekomma öfverlåtelse af biljett, förutsätter förbud deremot och öfvervakande af förbudets efterföljd, hvilket senare erbjuder stora svårigheter. I stället för lika zonpris och växande zonlängder, såsom uti herr Johanssons motion, föreslår författaren lika långa zoner och sjunkande zonpris. Fördelarne för fjärrtrafiken blifva de samma.

Bilagans författare visar att stationshållens medellängd vid statens jernvägar är ungefär 10 km. Han föreslår nu att *hvarje zon bestämmes till fem stationshåll*. Fördelarna af att bestämma zonen till fem stationshåll i stället för 50 km. anser författaren vara dubbel. Först att de något kortare stationshållen ligga i de delar af landet, der befolkningen är tätare och följaktligen frekvensen större, och att sålunda för dessa bandelar, då utgifterna för de många stationerna är högre, biljettpriset blir något, om än obetydligt, högre än på de bandelar, der stationshållen äro längre. Den andra fördelen är att vid öfvergången från en tariff till en annan uträkningen af de nya biljettprisen blir

enklare, då man utgår från stationshållen såsom enhet, än då man utgår från den verkliga längden i km., samt — såsom den största fördelen — att redovisningen vid stationerna och kontrollen af redovisningen derigenom så väsentligen skulle underlättas.

Bestämningen af biljettprisen sönderfaller i två moment: val af *begynnelsepriset* eller priset per km. inom första zonen och bestämningen af *prisreduktionen* eller det belopp, hvarmed biljettpriset per km. i en zon är lägre än i närmast föregående zon. Såsom resultat af undersökningen föreslås de värden på begynnelseprisen och den prisreduktion, som i motionen upptagits.

Såsom redan ofvan nämnts, var en af herr J. Johansson i Noraskog vid förlidet års riksdag väckt motion om zontariffs införande vid statens jernvägar föremål för behandling af Andra Kammarens tillfälliga utskott n:o 3. Af dess utredning torde följande böra anföras.

Utskottet redogjorde först för det ungerska zonsystemets natur och jemförde dess pris med motionärens föreslagna afgifter, hvilka senare dock ganska väsentligt afveko från de af motionären vid denna riksdag föreslagna. Derefter yttrade 1890 års utskott, att den grundtanke, som föresväfvat motionären vid affattandet af föreliggande förslag, eller att på samma gång bereda vårt lands invånare en väsentlig nedsättning i befordringsavgifterna på statens jernbanor och tillika genom den stegrade trafik, som han förutsatte häraf skola blifva en följd, åstadkomma en ökning i inkomsterna af personbefordringen, syntes utskottet vara värd allt erkännande.

Utskottet ansåg vidare att den af motionären åsyftade nedsättningen i jernvägspriset för personbefordringen ingalunda betingade behovet att öfvergå till zonsystemet, utan att detta mål likväl kunde vinnas utan införande af nämnda system, allenast man vore öfvertygad om behöfligheten af en nedsättning i tarifferna. Gent emot motionärens förmenande, att den ökade trafik, som blefve en följd af zontariffens införande, skulle i väsentlig mån bidraga till ett bättre tillgodogörande af det i jernvägstågen befintliga vagnsutrymmet, ansåg nämnda utskott att det borde tagas i betraktande ej mindre, att under alla förhållanden ett betydligt antal personvagnar måste sändas tomma för att användas vid marknader och andra större folksamlingar samt för reparation i verkstäderna, än ock att under vissa tider af året trafiken ginge i en viss riktning, med påföljd att vagnarna då måste i den motsatta gå nästan tomma. Förgätas finge ej heller att om vag-

narne redan från respektive utgångsstationer voro alldeles fullsatta, resande från mellanstationerna ej skulle kunna upptagas utan tillsättande af vagnar vid dessa, hvarigenom åter tågen, helt visst till den resande allmänhetens stora missbelåtenhet, skulle blifva mer eller mindre uppehållna. Särskildt i vårt land, der uppvärmning af tågen måste ega rum omkring åtta månader om året, fordrades tillika, att utrymme i tågen förefunnes för upptagande af tillfällig större trafik, utan att påstigande resande behöfde inrymmas uti vid mellanstationerna tillkopplade kalla vagnar.

1890 års utskott framhöll vidare att ett genomförande af motionärens förslag otvifvelaktigt skulle föranleda en högst väsentlig kostnad för åstadkommande af erforderlig kontroll. Till undvikande af att exempelvis en resande, hvilken köpt jernvägsbiljett till en viss zon, men ej ännu begagnat densamma för resa å hela den väglängd, hvartill den gäller, skulle kunna öfverlåta sin biljett till annan person, för att af denna användas för resa å den återstående vägsträckan, hvartill biljetten är gällande, skulle nemligen blifva nödvändigt, att biljetterna affordrades de resande ej såsom hittills af konduktören, utan först vid utgåendet från stationen — en anordning åter, hvilken skulle betinga nödvändigheten af samtliga stationers inhägnande.

Enär dessutom under alla förhållanden en viss procent af tillgängliga vagnsplatser alltid måste blifva obsatta, skulle, derest en så väsentligt stegrad persontrafik inträdde, som ett genomförande af zon-systemet, enligt motionärens förslag, borde åstadkomma, med nödvändighet krävas anskaffandet af ett betydligt ökad antal personvagnar med en deremot svarande förstärkning af antalet lokomotiv.

Transportkostnaderna för en jernväg kunna indelas i *fasta*, af rörelsens omfång oberoende och i *föränderliga*. Till de fasta kostnaderna höra i främsta rummet de, som åtgå till anläggningskapitalets förräntning och amortering. De egentliga driftkostnaderna, som uppkomma genom fastigheternas och materielens nötning, materialförbrukning och arbetsåtgång, kunna ungefär till hälften hvar fördelas på de fasta och de föränderliga, beroende derpå att byggnader, banans öfverbyggnad, vagnar m. m. nötas och förfaras genom naturkrafternas inverkan, äfven om de ej begagnas i och för trafiken, samt att material- och arbetskostnader väl väsentligen ökas med rörelsen, men ingalunda växa proportionellt med denna. Sålunda är den för banans brukning och för stationstjensten erforderliga personalen ungefär densamma om

ett mindre eller större antal tåg trafikerar banan. Samma är förhållandet med banans allmänna förvaltning. Befinner sig ett bantåg i rörelse, erfordras nästan samma personal, samma mängd smörjmedel och bränsle, om tåget är belastadt till hälften eller helt och hållet.

Tågstkostnaderna, till hvilka man räknar kostnader för bränsle, smörjmedel, lyse och andra materialier samt för personalen, äro ej proportionella mot väglängden. I allmänhet äro därför kostnaderna, räknade per kilometer, vid längre transporter jemförelsevis mindre än vid kortare, då för längre afstånd man bättre tillgodogör sig maskinerna, vagnarne och personalen. Man antager inom vissa gränser att om halfva kostnaden sättes proportionel mot afståndet, kan den andra hälften sägas vara fast.

Om man antager att räntan och amorteringen af banan uppgå till 50 procent af alla utgifterna, skulle man sålunda kunna räkna 75 procent af samtliga kostnader till de fasta och 25 procent till de föränderliga, ett beräkningssätt som vid en öfverslagsberäkning torde kunna anses tillräckligt noggrant.

Fördelas dessa omkostnader på rörelsens omfång genom division med vikt mängden gods eller antalet personer och med den trafikerade väglängden, erhåller man tal, som blifva bestämmande för tariffsatserna för tonnkilometer och personkilometer. Ju större rörelsen är, desto mindre blir den qvot, som härvid de fasta omkostnaderna gifva, under det att de föränderliga omkostnadernas qvot blir konstant eller oföränderlig, emedan dessa föränderliga omkostnaderna tillväxa proportionelt med rörelsen. I hvarje *tariffsat*s ingår således en *föränderlig del*, som minskas vid rörelsens tillväxt och som beror på anläggningsskapitalets föräntning och amortering samt på ungefär hälften af driftkostnaden, och en *fast del*, som är oberoende af rörelsens tillväxt och beror på den andra hälften af driftkostnaden eller den, som växer i mån af rörelsens utvidgning. Den föränderliga delen är betydligt större än den fasta och kan enligt ofvanstående antagande tillnärmelsevis sättas lika med tre gånger den senare.

Häraf följer att kostnaderna för en transportenhet — en tonnkilometer eller en personkilometer — kunna vara ytterst vexlande på olika jernbanor. Banor med stark rörelse hafva att uppvisa mycket mindre kostnader per transportenhet än banor med liten rörelse. Rörelsen åter beror i mycket hög grad af transportprisets höjd och sålunda uppstår en vevselverkan. Rörelsens storlek befordras af låga fraktpris och rörelsens ökande möjliggör prisens sänkande. *Prissänkningen blir ofta på den grund fördelaktig ur rent ekonomisk synpunkt*, i det att

rörelsen derigenom ökas i sådan grad, att banans nettovinst blir högre än hvad den vid högre fraktsatser varit. En sådan verkan utöfvar dock prissänkningen endast inom vissa gränser och under förutsättning att den trakt, genom hvilken banan går, är mächtig af en väsentligt ökad utveckling i trafikhänseende. *Man kan icke sänka priset under en viss gräns, utan att banans nettovinst minskas.*

Att uppgöra jernvägstaxorna med fast tariffsats eller enhetspris för olika afstånd är sålunda principiellt origtigt. Man inför i dess ställe *tariffer med fallande skala* för växande väglängder. Dermed förstås en tariffbildning, enligt hvilken vid en viss transportlängd lägre enhetspris inträder och detta antingen så, att man från och med ett visst afstånd begagnar det lägre enhetspriset för hela transportlängden, eller så, att man begagnar det lägre enhetspriset blott för den ytterligare transporten och summerar det sålunda erhållna transportpriset till det förut med det högre enhetspriset erhållna. Det senare är det vanliga och ur tariffteknisk synpunkt enklaste. Autag t. ex. att för de första 100 kilometerna enhetssatsen för personkilometer är 5 öre och för mer än 100 kilometer 4 öre, så blir biljettpriset för 101 kilometer: $100 \times 5 + 1 \times 4 = 504$ öre.

Tariff med fallande skala är, såsom ofvan visats, riktig därför att längre transporter ställa sig för banan billigare än kortare på grund af bättre tillgodogörande af dragkraft, transportmedel, personal och tid. Genom dylik tariffs införande ökas transportmassorna och — hvad som är särskildt viktigt — medeltransportlängden, minskas kostnaderna för transportenheten och stegras nettobehållningen.

Då genom tariff med fallande skala transporter på längre afstånd underlättas och befordras, vinnas derigenom medelbart åtskilliga mycket viktiga nationalekonomiska och sociala fördelar. Handelsutbytet och den personliga beröringen mellan invånare i landets olika delar utvecklas och landets naturliga rikedomar blifva lättare tillgängliga för de olika landsändarnes inbyggare. Arbetskrafterna kunna lättare förflyttas och koncentreras dit, der de bäst behöfvas. Särskildt torde böra framhållas, att då tariff med fallande skala räknas från hvilken station som helst som utgångspunkt, de fördelar af prisnedsättningar för längre afstånd, utaf hvilka eljest hufvudpunkterna för produktion och konsumtion ensamma komma i åtnjutande genom de undantagsfrakter, de i regel tilltvinga sig, utsträckas till hela landet och sålunda en decentralisation af handel och industri möjliggöres.

Hvarje beräkning visar att en fallande skalas fördelar framträda i allt högre grad, ju större transportområde jernvägen omfattar.

Tariff med fallande skala är ock nu så godt som allmänt införd för *gods* i alla länder, om ock Tyskland i det längsta dragit sig därför.

För *persontrafiken* är fallande skala att anbefalla af samma grunder som vid godstrafiken, om ock dess inverkan vid den förra är mindre påfallande, emedan här tariffsänkningen icke kan framkalla så stark stegring i rörelsen som vid godstrafiken. I persontrafiken tillkomma nemligen utom transportkostnaden andra tungt vägande faktorer, såsom tidsförluster och de öfriga reseomkostnaderna, t. ex. för mat och logis. Fallande skala användes i flera länder äfven för persontrafiken, hvarom mera längre ned.

Med *zontariff* menas en tariffbildning, der man väsentligt höjer den längdenhet, med hvilken tariffsatsen växer, och borttager hvarje skilnad i fraktpris inom ett större område. Inom posten är zontariffen tillämpad i sin mest typiska form, enär der befodringsafgiften är konstant inom ett mycket stort område och, som bekant, växer utanför detta på ett mycket enkelt sätt. Om man bortser från de radikala förslag till zontariff äfven inom jernvägstrafiken, som framstälts i Amerika och England af Brandon och Galt, i Tyskland af Perrot och i Österrike af dr Hertzka och som ej vunnit tillämpning i praktiken, torde den ungerska zontariffen vara den enda som blifvit allvarligare uppmärksammas och på samma gång vunnit allmänna erkännande.

Användandet af zontariff kan för jernvägarnes förvaltning vara af stor betydelse, men har ej direkt att göra med biljettprisets höjd och är utan nämnvärd betydelse för den större allmänheten.

Betrakta vi persontrafiken på jernvägen närmare, visar det sig att man har att skilja mellan tre från hvarandra väsentligen olika delar, om ock deras inbördes storlek i praktiken ej låter sig exakt beräknas. Dessa tre grupper skulle kunna benämnas *förstadstrafiken*, *marknads- eller närtrafiken* och *fjerrtrafiken*.

Förstadstrafiken omfattar den rörelse, som eger rum mellan de större städernas olika delar och mellan dem och de förstäder, landställen och villor som omedelbart omgifva städerna och från hvilka invånarna så godt som dagligen besöka staden. Det område, som förstadstrafiken omfattar, är i så hög grad beroende af kommunikationernas bekvämlighet och billighet, att det i hög grad påverkas både af resans tids-

utdrägt och af biljettprisets höjd. Vid prisnedsättningar vidgas området och samtidigt ökas resornas antal och medellängd. Särskildt sommartiden kan förstadsrafiken sträcka sig flera tiotal kilometer ut från städerna.

Inom marknads- eller närtrafiken är åter trafikområdet bestämdt af den dragningskraft, de olika stationernas och städernas kommersiella och industriella förhållanden utöfva på omgifningens inbyggare, då dessa skola fylla sina behof af allehanda slag. Betrakta vi t. ex. en sådan grupp af städer som Stockholm, Upsala, Gefle, skulle man kunna kring hvar och en af dem uppdraga ett område, inom hvilket man företrädesvis för sina uppköp vände sig till områdets hufvudplats. Närtrafikens område är sålunda i det närmaste oföränderligt och en prisnedsättning framkallar derinom visserligen en ökning uti resornas antal, men ej i deras medellängd.

Till fjerrtrafiken höra slutligen de resor, som företagas för att mera undantagsvis besöka aflägsnare punkter, njuta af en stor stads sevärigheter och nöjen, besöka badorter, och för sin helsosamma och friska natur utmärkt och natursköna landsändar, infinna sig vid större festligheter och sammankomster, utföra längre handelsresor, besöka släktingar, uppsöka arbete på andra platser m. m. Att till denna fjerrtrafik måste räknas resor af ganska kort längd, om blott deras ändamål är det ofvau uppgifna, är naturligt. Ur tariffteknisk synpunkt är det ej resans längd, som är bestämmande för dess hänförande till fjerrtrafiken, utan resans ändamål. För fjerrtrafiken är området visserligen ej obegränsadt men vidgas betydligt, då biljettpriset sänkes. En sänkning i biljettpriset framkallar sålunda en ökning icke blott i de resandes antal, utan äfven i resornas medellängd.

De tre nämnda grupperna af trafiken äro till sina intressen så vidt skilda, att man måste behandla dem ur tariffsynpunkt helt olika, om man vill söka det för jernvägens ekonomi mest fördelaktiga resultatet. Under det att beräkningarna och erfarenheten visa, att tariffer med fallande skala eller zontariffer äro af mycket liten betydelse för närtrafiken, spela de en stor roll för såväl förstadsrafiken som fjerrtrafiken. För förstadsrafiken framträder detta kanske skarpast, då för denna de resandes omkostnader utöfver biljetten äro små. Inom denna trafikgrupp är ock som bekant mångenstädes utomlands för ganska breda zoner likformigt porto infördt, i öfverensstämmelse med hvad fallet är inom brefposten. Men äfven inom fjerrtrafiken äro fördelarne af tariff med fallande skala påtagliga.

Då bland hufvudsyftena i de till utskottet hänvisade motionerna, främsta rummet intages af förslaget till införande vid statens jernvägar af persontariff med fallande skala och zontariff, har utskottet låtit sig angeläget vara att tillse hvilka länder användt dylika och hvilken erfarenhet de deraf hemtat.

I *Danmark* hafva de Sjællandska statsbanorna tariff med fallande skala. Der beräknas prisen för enkla biljetter till person- och blandade tåg efter följande skala (1 dansk mil = 7,5 km.).

| Vagnklass | I | II | III | |
|--|----|----|-----|-----|
| för hvarje af de första 10 milen | 55 | 40 | 25 | öre |
| ” ” ” ” nästa ” ” | 47 | 34 | 21 | ” |
| ” ” ” ” följande milen | 39 | 28 | 17 | ” |
| och som minimum | 55 | 40 | 25 | ” |

I *Finland* begagnas följande fallande skala vid statsbanorna. Grundpriset är (1 penni = 0,72 öre)

| för hvarje person | Per km. Penni |
|--|------------------|
| i I klassens vagn | 10,0 |
| ” II ” ” | 6,5 |
| ” III ” ” å person- och blandade tåg | 4,5 |
| ” ” ” ” å godståg | 3,0 |

För resa på afstånd öfver 100 till och med 1 000 km. beviljas rabatt i en efter väglängden stigande progression, sålunda att rabattprocenten för hvarje afstånd utgör en tjugofemtedel (4 %) af dess kilometertal; för alla väglängder öfver 1 000 km. utgör rabatten 40 %.

Uti *Tyskland* förekommer i allmänhet icke tariff med fallande skala, om man icke dit vill räkna den äfven uti Sverige gällande bestämmelsen att vid slutna rundresbiljetter om minst 600 km. en rabatt af 30 % lemnas å priset af enkel biljett.

Oaktadt biljettpriset vid de tyska jernvägarne i allmänhet är ganska lågt och vid beräkningar visat sig vara antagligen lägre än den gräns, under hvilket priset åtminstone för närtrafiken ej kan sänkas, utan att minskning eger rum i banornas nettobehållning, har för ett par månader sedan ministern för de offentliga arbetena tillstått de preussiska jernbanedirektionerna ett reformprogram med infordrande af deras yttrande. Genom detta program, som är resultat af förhandlingar mellan de tyska förbundsregeringarne, föreslås, med borttagande af de nu befintliga vagnarne af fjerde klassen, följande normalsatser för de tre klas-

serna räknadt per km. (1 Pf.=0,9 öre) 2 Pf. för kl. III, 4 Pf. för kl. II och 6 Pf. för kl. I, med ett tillägg till hvarje klass af 1 Pf. för snälltåg. Deremot skulle alla prisrabatter bortfalla vid tur- och returbiljetter, rundresebiljetter och dylikt samt rätten till fritt bagage borttagas. För förstadsstrafiken skulle särskilda anordningar vidtagas, men ingen fallande skala införas för fjerrtrafiken. Antages definitivt det sålunda af regeringen väckta förslaget, sker det med öppna ögon för den derigenom minskade nettobehållningen och hufvudsakligen för att åstadkomma enhet uti de nu i Tyskland från bana till bana växlande tarifferna och för att ytterligare fortgå på den statssocialistiska bana, nämnda land in-slagit.

Vid det *holländska* statsjernbanebolaget gälla följande pris (1 ct. ungefär = 1,5 öre).

| | I kl. | II kl. | III kl. |
|----------------------|-------|--------|----------|
| intill 50 km. | 5 | 4 | 2,5 cts. |
| från 51—100 km. | 4 | 3,2 | 2 „ |
| „ 101—150 „ | 3,5 | 2,8 | 1,75 „ |
| „ 151—200 „ | 3,25 | 2,6 | 1½ „ |
| öfver 201 km. | 3 | 2,4 | 1,5 „ |

För ett par månader sedan har det enskilda holländska jernbansällskapet, som förfogar öfver flera ganska långa jernbanelinier ingått till regeringen med förslag till följande för de längre afstånden ytterligare nedsatta pristariff.

| | I kl. | II kl. | III kl. |
|--------------------|-------|--------|---------|
| från 1—50 km. | 6 | 4,5 | 3 cts. |
| „ 51—100 km. | 3,6 | 2,7 | 1,8 „ |
| „ 101—150 „ | 3,0 | 2,25 | 1,5 „ |
| „ 151—300 „ | 2,4 | 1,8 | 1,2 „ |

hvarvid minimum för en resa taxeras till 5 cts.

Belgien erbjuder det egendomliga exemplet på en stat, som infört tariff med fallande skala, men som upphäft den igen. 1866 infördes den och 1871 upphäfdes den, då det finansiella resultatet var tvifvelaktigt. Förloppet kan dock ej anses bevisande mot dylik skala på grund af de komplicerade förhållanden, hvarunder den användes. Landet är ock till sin storlek väl litet, för att fördelarne skulle tydligt framträda.

I *England* och *Frankrike* äro pristarifferna mycket olika från bana till bana, men i regel förekommer ej tariff med fallande skala för per-

sontrafiken. De franska statsbanorna utgöra likväl exempel äfven här på jernbanor med fallande skala utöfver 50 km.

Uti två länder är zonindelning använd, nemligen i Ungern och Österrike.

Ungerns zontariff är uti 1890 års utskottsbetänkande utförligt beskrifven. För hvarje resa från en station till närmaste station gäller ett visst pris och till den derpå närmaste följande också ett, något högre pris. Dessa äro de två zonerna för lokaltrafiken. För resan derutöfver gäller följande tariff med fallande skala uttryckt i kreuzer (1 kreuzer = 1,53 öre).

| | Snälltåg. | | | Persontåg. | | |
|-------------------------------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|
| | I klass. | II klass. | III klass. | I klass. | II klass. | III klass. |
| Första stationen | | | | 30 | 15 | 10 |
| Andra " | | | | 40 | 22 | 15 |
| 1 zonen 1—25 km. | 60 | 50 | 30 | 50 | 40 | 25 |
| 2 " 26—40 " | 120 | 100 | 60 | 100 | 80 | 50 |
| 3 " 41—55 " | 180 | 150 | 90 | 150 | 120 | 75 |
| 4 " 56—70 " | 240 | 200 | 120 | 200 | 160 | 100 |
| 5 " 71—85 " | 300 | 250 | 150 | 250 | 200 | 125 |
| 6 " 86—100 " | 360 | 300 | 180 | 300 | 240 | 150 |
| 7 " 101—115 " | 420 | 350 | 210 | 350 | 280 | 175 |
| 8 " 116—130 " | 480 | 400 | 240 | 400 | 320 | 200 |
| 9 " 131—145 " | 540 | 450 | 270 | 450 | 360 | 225 |
| 10 " 146—160 " | 600 | 500 | 300 | 500 | 400 | 250 |
| 11 " 161—175 " | 660 | 550 | 330 | 550 | 440 | 275 |
| 12 " 176—200 " | 720 | 600 | 360 | 600 | 480 | 300 |
| 13 " 201—225 " | 840 | 650 | 420 | 700 | 530 | 350 |
| 14 " 226 och deröfver | 960 | 700 | 480 | 800 | 580 | 400 |

Anmärkningsvärdt är det stora antalet zoner inom det jemförelsevis korta afståndet af 225 km. och den stora prisnedsättning som kommer fjertrafiken till godo, särskildt den på afstånd, som äro större än 225 km. Det ekonomiska resultatet af den ungerska zontariffen kan ej än vara fullständigt känt på grund af den korta tid af blott halftannat år som tills dato förflutit, sedan systemet infördes, men uppgifves vara tillfredsställande. Som bekant, har det införts ej på grund af ekonomiska

skäl, utan af politiska motiv för att blanda nationaliteterna och höja Buda-Pests betydelse såsom hufvudstad, hvarför ock den, som passerar denna stad, får lösa särskild biljett till och särskild från staden.

Jemföras de ungerska nuvarande prisen med de svenska, visar det sig att för närtrafiken priset för en enkel biljett är cirka 30—50 % högre hos oss än i Ungern, men deremot priset å en tur- och retur-biljett hos oss 10—20 % billigare än priset å 2:ne enkla biljetter för resa med snälltåg i Ungern. Tur- och returbiljetter förekomma ej vidare i sistnämnda land. För trafiken på längre afstånd äro deremot de ungerska biljettprisen betydligt billigare än de svenska. En andra-klass-biljett från Stockholm till Malmö kostar 37,10 kronor och en tur- och returbiljett 48,70 kronor, under det att de motsvarande prisen blefve enligt den ungerska zontariffen 10,75 och 21,50 kronor.

I *Österrike* är sedan den 1 juni förlidet år införd en zontariff, kallad *kreuzertariff* på den grund, att *kreuzern* är satt såsom grund-taxa för hvarje personkilometer. Man betalar nemligen för färd af en km. med persontåg i III kl. 1 kr., i II kl. 2 kr. och i I kl. 3 kr., samt för snälltåg 50% mer. Denna grund för biljettprisens beräkning, hvilken, såsom synes, är densamma som hittills tillämpats, modifieras emellertid genom bestämmelsen, att afgifterna skola inom vissa grupper af afstånd, *zoner*, utgå med samma belopp för olika afstånd och beräknas efter zonens största afstånd. Dessa zoner äro sålunda konstruerade: afståndet 1—50 km. är indeladt i 5 zoner, hvardera å 10 km., afståndet 51—80 i 2 zoner, hvardera å 15 km., afståndet 81—100 utgör en zon af 20 km. För afstånd utöfver 100 räknas en zon för hvarje 50 km. Tariffen blir på grund häraf följande, uttryckt i *kreuzer*:

| Zon | Km. | Persontåg. | | | Snälltåg. | | |
|-----|---------|------------|-----------|----------|------------|-----------|----------|
| | | III klass. | II klass. | I klass. | III klass. | II klass. | I klass. |
| 1 | 1—10 | 10 | 20 | 30 | 15 | 30 | 45 |
| 2 | 11—20 | 20 | 40 | 60 | 30 | 60 | 90 |
| 3 | 21—30 | 30 | 60 | 90 | 45 | 90 | 135 |
| 4 | 31—40 | 40 | 80 | 120 | 60 | 120 | 180 |
| 5 | 41—50 | 50 | 100 | 150 | 75 | 150 | 225 |
| 6 | 51—65 | 65 | 130 | 195 | 98 | 195 | 293 |
| 7 | 66—80 | 80 | 160 | 240 | 120 | 240 | 360 |
| 8 | 81—100 | 100 | 200 | 300 | 150 | 300 | 450 |
| 9 | 101—150 | 150 | 300 | 450 | 225 | 450 | 675 |

Enär prisen vid de österrikiska zonerna räknas efter afståndet till zonens aflägsnaste gräns, blir zonindelningens väsentligaste inverkan, att biljettpriset icke oväsentligt höjes öfver hvad en vanlig kilometertariff med samma grundpris skulle gifvit. Lika tillfredsstäld man i Österrike varit öfver den väsentliga nedsättning i förutvarande afgifter, kreuzertariffen medfört, lika missnöjd är man öfver sjelfva zouprincipens tillämpning och deröfver, att samtidigt med kreuzertariffens införande borttogs rätten till fritt bagage inom en viss gräns, utan att den förutvarande höga resgodstariffen nedsatts.

Jemför man de österrikiska och svenska biljettprisen blir resultatet att afgiften för enkel resa med blandadt tåg hos oss är i III kl. ungefär 100, i II kl. 50 och i I kl. 33 $\frac{1}{2}$ samt för enkel resa med snälltåg i III kl. ungefär 50, i II kl. 10—15 och i I kl. 10 $\frac{1}{2}$ högre än i Österrike.

Jemföres deremot den halfverade afgiften för våra tur- och returbiljetter med snälltågsbiljetternas i Österrike, befinnes att befordringsavgiften hos oss är för III kl. ungefär lika samt för II kl. 20—30 och för I kl. ända till 40 $\frac{1}{2}$ lägre än i Österrike. Härtill kommer att hos oss 25 kg. bagage är fritt, hvilket ej längre är fallet i Österrike.

I *Sverige* har, såsom ofvan vid referatet af herr Thermænius' motion nämnts, en zontariff tillämpats några månader af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag. Under november och december månader hafva de ekonomiska resultaten stält sig jemförelsevis sämre än under de föregående månaderna, men då tiden i alla fall är för kort för dragande af några slutsatser, anföras ej här de siffror, utskottet benäget erhållit från banans verkställande direktör, hvilken i öfrigt uttalar sig förhoppningsfullt om det antagna systemets framtid.

Motionernas hufvudmål kunna sägas hafva varit följande:

- 1:o införande af fallande skala för fjerrtrafiken,
- 2:o tariffberäkningens förenklade genom införande af zontariff och
- 3:o allmän nedsättning af biljettprisen.

Efter den föregående utredningen kan utskottet fatta sig kort med afseende på den första och den andra af ofvannämnda punkter. Resornas medellängd är på de svenska statsbanorna 44 km., och allmänt känt är huru liten procent af vagnsplatserna i allmänhet är besatt, sedan tågen aflägsnat sig några stationshåll från de större städerna.

En persontariff med fallande skala, i likhet med hvad fallet nu är vid godstrafiken, är icke blott principiellt riktig, utan har vid användning inom åtskilliga länder praktiskt visat sig fördelaktig. Särskildt inom ett land med så långa jernbansträckor som Sverige torde vara obestridligt, att införande af fallande skala på längre afstånd skulle medföra för jernvägen ganska betydlig ekonomisk vinst, på samma gång för landets inbyggare skulle visa sig äfven andra stora fördelar ur nationalekonomisk och social synpunkt. Härvid borde uppmärksamhet riktas icke blott på fjerrafiken, utan äfven på förstadstrafiken. Betydelsen af införande af fallande skala är så mycket större, som de svenska statsbanornas ekonomiska ställning ej medgifver, att, såsom nu sker i Tyskland, nedsätta biljettprisen under hvad som för banorna är fördelaktigt ur ekonomisk synpunkt, hvarom mer längre ned. Att närmare ingå på den lag, enligt hvilken tariffsatsen skulle aftaga med stigande väglängder, är för utskottet omöjligt, då för denna frågas bedömande erfordras utredningar af den art, att utskottet af påtagliga skäl ej kan åstadkomma sådana. I likhet med motionärerna och i betraktande af erfarenheten från andra länder, föreställer sig utskottet, att rabatten bör göras ganska betydlig för att hafva åsyftad verkan.

Tariffberäkningens förenklande genom införande af zontariff är en fråga af långt mindre betydelse, åtminstone för allmänheten. Namnet zontariff har blifvit i våra dagar ett slagord, hvarmed allmänheten i sjelfva verket endast menar nedsatta biljettpris. Förhållandena i Österrike visa detta bäst, och man har der icke utan grund velat påstå, att då staten, på grund af ropen att erhålla zontariff liksom i Ungern, vidtog en betydande sänkning i biljettprisen genom införande af kreuzertariffen, den samtidigt slog mynt af entusiasmen för zontariffer genom att visserligen införa zonsystem, men göra detta på sådant sätt, att en icke obetydlig höjning i biljetternas pris derigenom åstadkoms.

Den ene af motionärerne, herr Johansson, föreslår zoner af stigande bredd, men konstant pris, den andre, herr Thermænius, zoner af lika bredd, men fallande pris. Redan förlidet års utskott påvisade hvilka svårigheter, särskildt med afseende på kontrollen, som skulle uppkomma genom antagande af herr Johanssons förslag om zonindelning; och än utförligare framhållas svårigheterna i bilagan till herr Thermænius' motion. Äfven om utskottet icke håller osannolikt, att svårigheterna vid en zonindelning med zoner af växande bredd i dessa anföranden blifvit öfverskattade, och ej betvivlar, att icke desamma jemförelsevis lätt kunna öfvervinnas, anser dock utskottet, att zoner

med lika bredd vore att föredraga, derest öfver hufvud zonindelning skall införas.

Att åter räkna zombredden i stationshåll och ej i kilometer, såsom herr Thermænius föreslagit, synes utskottet ej medföra några fördelar, utan i dess ställe gifva anledning till ganska viktiga invändningar. Särskildt skulle upprättandet af nya stationer, utväxandet af anhaltstationer till fullständiga eller indragandet af stationer dervid på ett ganska omotiveradt sätt inverka på biljettpriset. Utan att anse sig kunna närmare ingå på lämpligaste sättet för zombildningen, derest öfver hufvud zontariff skall införas, hvilket utskottet anser vara en fråga, som så godt som uteslutande är af betydelse för jernvägarnes förvaltning, vill utskottet dock uttala, att det snarast skulle anse fördelaktigast det enkla slag af zombildning, som uppkommer genom att lägga nymilen i stället för kilometern till grund för tariffberäkningen, må hända med undantag för förstadstrafiken, då härigenom onekligen vunnas en viss förenkling.

I sammanhang härmed torde böra framhållas, att då man afser att införa fallande skala på längre afstånd, är det ur tariffteknisk synpunkt afgjort lämpligast att beräkna rabatterna på väglängden och ej på priset. Detta framträder tydligast, då anordningarna skola lämpas för samtrafiken. Antagligen blefve man tvungen att härvid inslä ungefär samma väg, som nu begagnas vid godstrafiken, der, såsom flerstädes framhållits, redan länge tariff med fallande skala varit i bruk. På det att icke, vid tillämpandet af tariff med fallande skala för längre afstånd, de kortare af de i transporten deltagande bansträckorna skulle blifva för mycket lidande genom tillämpningen af samtrafikstaxan för hela sammanlagda väglängden, jemkar man fördelningen så, att samtrafiksfrakterna icke delas emellan banegarne i jemnt förhållande till den på hvarje bana befarna väglängden, utan i det förhållande, efter hvilket taxan faller på de olika afstånden, d. v. s. att vägsträckor under t. ex. 100 km. beräknas längre och sträckor öfver 100 km. kortare än de i verkligheten äro. Sedan man sålunda bestämt, efter hvilken reducerad väglängd frakterna skola beräknas, är det lätt att med gällande tariffsats beräkna afgifternas belopp. Begagnas samma metod för beräkning af biljettpriset vid personsamtrafik på flere banor, bör uppenbarligen den fallande skalan omedelbart tillämpas på väglängden och derigenom medelbart äfven på priset, såsom t. ex. fallet är i Finland (se ofvan).

För den stora allmänheten har utan all fråga det tredje af motionärernas ofvan uppräknade hufvudsyften med motionerna den största betydelsen. Under det att herr Johansson närmast tänker på fjerrtrafiken,

afser herr Thermænius hufvudsakligast närtrafiken. Frågan, huruvida en nu utförd väsentlig minskning af biljettprisen i Sverige skulle frambringa ett ekonomiskt godt resultat för jernbanorna eller ej, är svår att besvara och låter sig ej beräkna på det sätt. som användts i bilagan till herr Thermænius' motion, om ock vissa antydningar kunna på det sättet erhållas till det rätta svarets innebörd. Man har genom vidlyftiga undersökningar och beräkningar af de preussiska jernvägar-nes driftförhållanden funnit, att med dess fjerde klass biljettprisen der redan äro så låga, att de ligga under den gräns, nedanför hvilken en sänkning ej kan ega rum utan minskning i jernbanans nettobehållning. Genom liknande beräkningar i vårt land skulle ett sannolikt svar på nämnda fråga kunna erhållas, men ett sådant arbete öfverstiger naturligtvis den utredning utskottet kunnat åstadkomma.

I allmänhet kan betonas, att genom sänkning i biljettpris vid persontrafiken ej hittills framkallats en ökning i banornas nettobehållning, jemförlig med hvad prisnedsättningar i godstaxorna åstadkommit.

Följande från de preussiska trafikförhållandena lånade tabeller äro i detta hänseende mycket belysande.

| År. | Hela godstransporten i tonn. | Per bankilometer. | | För tonnkilo- meter i Pf. |
|------------|---------------------------------|-------------------|-----------------|------------------------------|
| | | Tonnkilometer. | Inkomst i mark. | |
| 1844 | 392,251 | 31,071 | 4,026 | 15 |
| 1850 | 2,255,590 | 66,106 | 6,486 | 9,50 |
| 1860 | 14,788,641 | 170,705 | 13,089 | 7,33 |
| 1869 | 51,252,623 | 368,056 | 19,641 | 5,16 |
| 1879 | 105,114,161 | 439,337 | 19,469 | 4,33 |

| År. | Hela antalet trans- porterade personer. | Per bankilometer. | | För person- kilometer i Pf. |
|------------|--|-------------------|-----------------|--------------------------------|
| | | Personkilometer. | Inkomst i mark. | |
| 1844 | 3,940,904 | 192,077 | 8,010 | 4,50 |
| 1850 | 9,241,780 | 146,324 | 6,654 | 4,53 |
| 1860 | 21,641,083 | 160,141 | 7,077 | 4,25 |
| 1869 | 61,949,816 | 221,169 | 8,316 | 3,65 |
| 1879 | 114,402,292 | 196,843 | 7,051 | 3,52 |

Under det att i Preussen under dessa 35 år inkomsten af gods-
trafiken per bankilometer nästan 5-dubblats och priset på tonnkilometer
minskats med 10 Pf. eller 71 procent, har inkomsten af persontrafiken
per bankilometer hållit sig oförändrad och priset minskats med 1 Pf.
eller 22 procent. Onekligen står därför såsom en stor uppgift för
tariffteknikerna att lösa, huruvida man skulle kunna genom en väsentlig
sänkning af biljettpriset vid persontrafiken framkalla en stegring i
jernvägarnes nettobehållning, jemförlig med den som vid godstrafiken
vunnits.

Oftan har framhållits, att biljettpriset ej är för persontrafiken så
bestämmande som godstaxan för godstrafiken, enär för resande personer
tillkomma andra utgifter, såsom för logis, mat m. m., och för dem äfven
tidsförlusten spelar större rol än hvad fallet är vid godstransporter.
Största svårigheten att vid stigande persontrafik vinna ett godt ekonomiskt
resultat ligger dock deri, att så, som tågen nu äro ordnade, den döda
vigten är för stor och att, såsom förlidet års utskott sökt visa, det ej
kan påräknas att den i väsentligare mån kan nedbringas endast genom
det ökade antalet resande. I de större kulturländerna, der person-
trafiken är så betydligt större än i vårt jemförelsevis glest befolkade
land, är likväl medeltalet besatta platser ej mer än 20—30 procent.

Så länge fordringarna äro, att man skall hafva tre skilda klasser,
hvarje med särskilda afdelningar för rökare, icke-rökare och fruntimmer,
är det helt påtagligt, att ett stort antal obesatta platser skola förefinnas,
om icke vid en större station tvärt brist skall kunna uppstå på platser
inom någon af dessa nio kategorier. Ett steg till förbättring i detta
hänseende vore redan borttagande af första klassen.

Att persontrafiken ännu är mäktig af betydlig utveckling, visas
bland annat af siffror, sådana som de följande. På hvarje invånare
komma följande antal resor:

| | 1865 | 1881 |
|---------------------|------|------|
| England | 7,9 | 15,0 |
| Belgien | 6,2 | 10,0 |
| Tyskland | 2,5 | 5,0 |
| Frankrike | 2,3 | 4,0 |
| Österrike-Ungern .. | 0,5 | 1,1 |

under det att i Sverige 1889 2,2 resor komma på hvarje invånare.
I förbigående må här uppmärksamheten riktas på det låga resetalet i
Österrike—Ungern, der zonsystemen nu införts, och på den rol detta

kan spela, då man vill bedöma de der införda zontariffernas inflytande på persontrafiken och deraf draga slutsater om huru liknande tariffändringar skulle verka uti andra länder.

Se vi på jernvägsstyrelsernas behandling af tariffsatserna vid per ontrafiken under de sista åren, visar det sig ock att det nästan öfver allts^s håller på att arbeta sig fram en reform, äfven om man bortser från de österrikisk-ungerska zontarifferna. Åtskilliga exempel har utskottet haft tillfälle anföra i det föregående. Hvad våra svenska förhållanden beträffar, framträder det kanske tydligast i det utsträckta användandet af rundrese- samt tur- och returbiljetter, ty hvad är detta annat än en maskerad prisedsättning? Sedan årets början får man köpa tur- och returbiljetter mellan samtliga stationer på de svenska statsbanorna och från den 1 nästkommande maj är meningen att utsträcka detta äfven till alla privatbanor. Vid dessa tur- och returbiljetter beräknas 25 procents nedsättning, oberoende af afståndet.

Lätt inses att med jemförelsevis få undantag komma samtliga personer, som resa från stationen *A* till stationen *B*, att förr eller senare återvända från *B* till *A*. Om man undantager sådana extraordinära fall som vid söndags- och förlustesefärder, då jernvägsstyrelsen anordnar särskilda tåg och då deltagarne ej få begagna sig af de vanliga ordinarie tågen, har man svårt att inse, hvilken fördel jernbanan kan hafva, om personen återvänder från *B* till *A* inom 4 dagar eller inom 40. Den utsträckning af tur- och returbiljetternas införande, som med i år egt rum, kommer ock sannolikt att blifva af ganska stor betydelse, oaktadt det för allmänheten betungande, men för jernvägen temligen betydelselösa villkoret af begränsad tidsgiltighet. Betecknande i detta afseende är följande.

Under 1889 reste på det holländska jernbanesällskapets linier (oberäknadt lokalbanor och spårvägar) 7,704,702 resande. Af dessa hade 6,329,309 returbiljetter och blott 1,375,193 enkla biljetter. Frånräknas från de sistnämnda de enkelbiljetter, som utgått för nedsatt pris för trupptransporter, lotsar m. m., återstod endast 13 procent af hela antalet resande, som begagnat enkla biljetter.

Lägger man härtill det betungande i kontrollen vid tur- och returbiljetterna och det trassel de införa vid alla statistiska beräkningar för jernvägstrafiken, är helt naturligt att med de flesta prisförändringar, som nu utomlands stå på dagordningen, är förbundet borttagande af tur- och returbiljetterna eller åtminstone fastställande af deras pris utan annan rabattering, äu den som kan betingas af det förenklade försäljningssättet.

Såsom belysande de oegentligheter, i hvilka man så lätt råkar vid begagnandet af tur- och returbiljetter, må anföras följande. Till helt nyligen fans mellan Stockholm och Malmö endast ett slags tur- och returbiljetter, som gälde *10 dagar* och kostade i I kl. 64,90 och i II kl. 48,70 kronor. En likadan biljett mellan Stockholm och Kiöbenhavn gälde *14 dagar* och kostade i I kl. 67,15 och i II kl. 50,95 kronor. Skilnaden mellan biljettprisen till Kiöbenhavn och Malmö var 2,25 kronor eller jemnt hvad en tur- och returbiljett kostar på de danska ångbåtar, som besörja trafiken mellan Malmö och Kiöbenhavn. Då förekom det rätt ofta, att resande från Stockholm till Malmö löste biljett till Kiöbenhavn för att vinna en förlängning af resetiden från 10 till 14 dagar. Med skäl frågade man sig, hvilken vinst de svenska statsbanorna hade deraf, att de danska ångbåtarna fingo ett par kronor, för att stockholmarne skulle kunna stanna 4 dagar längre i Malmö. Nu lär sedan ett par veckor tillbaka en ändring vara vidtagen, så att jemte de förutvarande tur- och returbiljetter från Stockholm till Malmö dylika äfven säljas med 14 dagars giltighet, dock med bibehållande af Kiöbenhavns-prisen.

Emellertid utgör för utskottet den utsträckning i tur- och returbiljetternas användning, som kongl. jernvägsstyrelsen i år infört, oaktadt man utomlands börjar arbeta på deras borttagande, ett bevis att äfven hos vårt lands jernbanestyrelser börjar framträda önskvärdheten, att icke säga nödvändigheten, af prisnedsättningar äfven uti personbiljetterna. Tur- och returbiljetternas systematiska införande utgör öfvergången till deras afskaffande mot det enkla biljettprisets fastställande till halfva tur- och returbiljettens. Med en dylik prisreduktion komme möjligen att borttagas rätt till fritt bagage och införas en billig resgodstaxa.

Såsom redan ofvan betonats, är dock frågan om en väsentlig prisnedsättnings inverkan på jernvägarnes nettobehållning så svår att afgöra, att äfven om utskottet anser sennolikt, att en nedsättning af de i Sverige rådande ganska höga biljettprisen vore ekonomiskt fördelaktig, det likväl ej tilltror sig att uttala någon på bevis grundad öfvertygelse i detta afseende, utan anser att endast jernvägsstyrelsen med det till dess förfogande stående siffermaterialet och med deras sakkunniga tjänstepersonal kan lemna en i detta afseende tillförlitlig utredning.

Slutligen anser sig utskottet böra framhålla nödvändigheten deraf, att kongl. jernvägsstyrelsen vid behandling af frågan om biljettprisets sänkning i första rummet tager hänsyn till banornas ekonomiska resultat. Det är visserligen sant, såsom ofvan framhållits, att med en

dylik sänkning följa åtskilliga både nationalekonomiska och sociala fördelar, hvilka äro af stor betydelse, men så länge jernvägarnes netto-behållning ganska betydligt understiger anläggningskapitalets förräntning och amortering, anser utskottet det ej vara med en sund utveckling förenligt, om prisnedsättningar skulle ega rum, som väsentligen skulle minska nettobehållningen och sålunda föranleda beskattning af landets invånare till en omfattning; som icke stode i något direkt förhållande till de fördelar, de olika landsändarne af jernvägen erhöle. Nödvändigheten här af framträder så mycket bjertare i ett land, der jernvägsförbindelserna äro så ojemnt fördelade, som fallet måste vara i ett så vidsträckt och glest befolkadt land som Sverige.

Då utskottet sålunda är af den åsigt, att vid bestämmandet af biljettpriset vid statens jernvägar afseende i första rummet bör fästas vid banornas ekonomiska resultat, åtminstone så länge banorna ej gifva så stor nettobehållning, att de förränta och amortera det för dem utlagda kapitalet, och utskottet ej på grund af föreliggande utredning kan afgöra, huruvida någon allmän sänkning af biljettpriset skulle bidraga till nettobehållningens stegring, men då å andra sidan åtskilliga skäl tala för att så skulle vara förhållandet och särskildt både ur principiell synpunkt och på grund af erfarenheten från andra länder det kan uttalas, att afgjorda fördelar skulle framgå af införandet af tariff med fallande skala äfven för Sverige och dess statsbanor, anser utskottet önskvärdt vara, att en fullständig utredning af hithörande frågor verkställdes af kongl. jernvägsstyrelsen snarast möjligt. Utskottet har visserligen allt skäl att antaga, att kongl. jernvägsstyrelsen uppmärksammat den rörelse, som i de flesta länder på de sista åren utvecklats sig allt starkare och starkare för åstadkommande af prisnedsättningar uti jernvägarnes person-tariffer, och för sin del icke skulle hafva något emot stegs vidtagande i denna riktning, derest det utan förlust för jernvägarne kan ske, men då här föreligger en fråga, som är af stor betydelse och nära sammanhänger med viktiga kulturintressen inom landet, och då reformerna äro af så genomgripande art, att möjligen kongl. jernvägsstyrelsen och regeringen skulle draga sig för att på allvar taga i hop med dem, om de icke hade Riksdagens erkännande och stöd bakom sig, anser utskottet för sin del lämpligt, att en skrifvelse aflåtes till Kongl. Maj:t i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det af herr Johansson angifna förslaget. Deremot anser utskottet att en skrifvelse, på sätt herr Thermanius föreslagit, med bestämdt uttalande om reformernas art och omfattning, ej vore lämplig.

På grund af hvad ofvan anförts, hemställer utskottet, med afstyrende af herr Thormøienius' motion och med hufvudsakligt bifall till herr Johanssons motion,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, i hvilken mån nedsatta afgifter för persontrafiken å statens jernvägar och införande af persontariff med fallande skala må kunna bidraga såväl till underlättande af samfärdseln mellan befolkningen i olika delar af landet som till jernvägarnes ekonomiska utveckling, samt med ledning af denna utredning vidtaga de åtgärder, som kunna befinnas lämpliga.

Stockholm den 9 april 1891.

På utskottets vägnar:

AUG. WIJKANDER.
