

## N:o 20.

Ank. till Riksd. kansli den 11 april 1893, kl. 2 e. m.

*Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 6, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t i syfte af nedsättning i afgifterna för persontrafiken å statens jernvägar.*

Till Andra Kammarens tredje tillfälliga utskott har remitterats en motion, n:o 217, af herr *E. Thermanius*, hvori föreslås, »att Andra Kam-maren ville för sin del besluta, att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhåller, det täcktes Kongl. Maj:t taga i öfvervägande, i hvilken mån ned-sätta afgifter för persontrafiken å statens jernvägar och införande af person-tariff med fallande skala må kunna bidraga såväl till underlättande af samfärdseln mellan befolkningen i olika delar af landet som till jernvägens ekonomiska utveckling, samt med ledning af denna utredning vidtaga de åtgärder, som kunna befinnas lämpliga».

I sin motivering utgår motionären från den af jernvägsstyrelsen med-delade jämförelsen mellan de ekonomiska resultaten af trafikrörelsen under fem-årsperioden 1888—1892, hvaraf framgår, att skilnaden mellan bruttoinkomst och driftkostnad per bankilometer under de senare åren varit stadd i jemnt aftagande, och att inbetalningens till statskontoret förhållande till byggnads-kapitalet har under den nämnda perioden utgjort respektive 2,77, 2,63, 2,55, 2,54 och 2,46 procent. Motionären framkastar på den grund frågan: Kan orsaken till ett sådant missförhållande vara att söka endast i de rådande konjunkturerna, eller kunna de må hända äfven spåras i någon af de tariffer, som äro för jernvägstrafiken fastställda? Utan att tilltro sig att kunna exakt besvara detta spørsmål, framhåller motionären åtskilligt, som han anser kunna gifva någon fingervisning om den väg, som bör beträdas för

att ernå ett i ekonomiskt hänsende fördelaktigare resultat af statens jernvägstrafikrörelse än det, som hittills vunnits.

Motionären anför först åtskilligt ur ett betänkande, som den 1 oktober 1888 afgafs af en kongl. komité för revision af statens jernvägstaxa. Med anledning af de vid medlet af 1880-talet i landet rådande tryckta ekonomiska förhållandena beslöt jernvägstrafikstyrelsen, »*manad — — — af sin öfvertygelse om fördelen för statens jernvägstrafik af en snart vidtagen nedsättning i fraktsatserna för en del transportföremål, som i större mängd förekomma till befordran å statsbanorna, att — — — för år 1887 bevilja en allmännare nedsättning i fraktsatserna för transporten å statens jernvägar, omfattande trettiofyra olika varuslag*». Då talrika, på konkurrens-hänsyn grundade klagomål häröfver ingingo till Kongl. Maj:t, tillsattes nyssnämnda år den ofvan vidrörda komitén med uppdrag att, »*efter utredning af verkningarna utaf de under senare tider vidtagna fraktnedsättningarna å statens jernvägar och efter revision af nu gällande taxa för transporter å dessa jernvägar, föreslå de hufvudgrunder, som med hänsyn såväl till trafikanternas intressen som den afkastningsförmåga statsjernvägarne skäligen borde ega samt öfriga intressen, som berördes af fraktsatserna, borde vid trafiktaxans upprättande genomföras*».

Komitén framhöll i sitt betänkande vid redogörelsen för den *samtrafikstaxa*, som gäller för såväl statsbanorna som de enskilda jernvägarne och vid hvars uppställning man tillämpat systemet af fallande afgifter pr tonkilometer vid växande transportlängd, att »*stora fördelar för såväl jernvägarne sjelfva som deras trafikanter hafva genom samtrafiken vunnits*», och att de bestående samtrafiksöfverenskommelserna med dertill hörande fraktagifter, afsedda att möjliggöra transporter på längre afstånd, *påkalla för att fylla denna uppgift en mera fallande taxa*.

Komitén, hvars ledande grundtanke vid den nya taxans upprättande var att »*med billig hänsyn till den trafikerande allmänhetens skäligen anspråk — — — ernå det för staten gynsamaste ekonomiska resultat af jernvägsrörelsen*», visar att 1885, för att till fullo betäcka räntor och omkostnader, förefans en brist, belöpande sig å persontrafiken med 1,269,596 kronor och å godstrafiken med 1,127,396 kronor. För att så mycket som möjligt tillgodose både statsverkets inkomstintresse och anspråken från samfärdselns och industriens sida, är det som komitén *genomfört systemet af fallande fraktsatser i vidsträcktare mån än förut*, hvarjemte komitén äfven framhållit systemets teoretiska berättigande.

Motionären anser att man kunnat vänta, att, då de uttalade allmänna grundsatserna skulle komma att tillämpas på det nya taxeförslaget, tariffen för personbefordringen också skulle komma att omarbetas efter samma

grundsatser, enär enligt hans uppfattning alla de skäl, som komitén åberopar för införande af fallande fraktsatser vid *godstransporter* på längre afstånd, med lika fog kunna anföras för införande af en *persontariff* med fallande afgifter för längre resor, och detta icke blott ur affärssynpunkt, utan äfven med afseende på frekvensen i turistströmmen. Motionären framhåller därför det egendomliga uti komiténs uttalanden angående afgifterna för personbefordringen, då den säger: »Ehuru — — — inkomsterna af personbefordringen icke varit tillräckliga att betäcka de med samma trafik förbundna kostnader, räntan deri inbegripen, har komitén likväl, då en förhöjning i afgifterna möjligen skulle hafva till följd en sådan minskning i frekvensen af resande, att resultatet af ifrågavarande trafik kommer att utfalla ännu ogynnsammare än hvad nu är förhållandet, icke funnit sig böra föreslå någon förhöjning i samma afgifter,» och längre fram: »då med gällande biljettpris jernvägarne under de flesta förhållande utgöra det billigaste befordringssättet för resande, samt en sänkning af biljettprisen med all sannolikhet icke komme att medföra någon nämnvärd ökning af antalet resande, har komitén likaledes ansett någon nedsättning uti nu bestämda afgifter för resande icke böra ifrågakomma.»

Komitén skulle hafva resonerat som så: den som behöfver resa han reser ändå för det nu gällande priset, men en *prisförhöjning* skulle möjligen vara egnad att stäcka reslusten, och detta fastän prisförhöjningen kunde få blifva *ganska betydlig*, innan något annat befordringssätt i den ojemförligt största delen af landet kunde i detta hänseende upptaga konkurrensen med jernvägarne.

För att ådagalägga felaktigheten i komiténs antagande, åberopar motionären erfarenhetsresultat från andra länder, särskildt Ungern, Finland och Holland, samt från andra samfärdselsområden.

Uti Ungern befordrades på jernvägarne följande antal personer:

Före zontariffens införande:		Efter zontariffens införande:	
1886.....	7,000,000.	1889.....	16,200,000.
1887.....	6,200,000.	1890.....	19,000,000.
1888.....	6,100,000.	1891.....	28,300,000.

Inkomsterna af jernvägarne voro i Ungern:

1888.....	9,705,000 gulden.	1891.....	18,320,000 gulden.
-----------	-------------------	-----------	--------------------

I Finland, der persontariff med fallande taxa är införd, ökades inkomsten af statsbanorna under tidrymden 1886—1891 med 1,461,000 kronor, under det att ökningen i Sverige under samma tid blott var 765,000 kronor, hvarvid dock är att märka, att tillökningen i de finska statsbanornas

längd under den nämnda tiden var något större än i Sverige, men likväl långt ifrån dubbelt så stor som den svenska.

Motionären framhåller vidare, att de af kongl. jernvägsstyrelsen införda olika slag af undantagsbiljetter, såsom familjebiljetter, månadsbiljetter, returbiljetter, rundresebiljetter och mötesbiljetter, utgöra ett erkännande från styrelsens sida, att de vanliga biljettprisen äro för höga, men att äfven vid dessa undantagsbiljetter häftar det felet att icke vara utfärdade efter principen om fallande pris vid ökad reseväglängd, oafsedt den utan tvifvel högst afsevärda olägenhet, som dessa biljettformer förorsaka genom kompliceradt distributions- och redovisningsarbete.

Erfarenheten i Holland visar, enligt motionärens åsigt, att den lämpligaste enhetssatsen vid persontariffens uppställning vore halfva priset på tur- och returbiljetterna, att *det för resa å längre än 50 kilometers afstånd vore alldeles gifvet lämpligt att uppställa en relativt låg biljettpris-skala, och att en sådan prisnedsättning skulle obetingadt höja landets ekonomiska framåtskridande, möjliggöra en lifligare handelssamfärdsel för en långt större del af allmänheten än hittills samt befördra befolkningens helse och välfärd.*

Motionären framhåller vidare, att år 1885 totala kostnaden på de svenska statsbanorna för hvarje *personkilometer* var 5,38 öre, under det att normaltariffen för fraktgodstaxan är beräknad efter 5,39 öre per *tonkilometer*, hvadan det märkliga förhållandet skulle förefinnas, att *man kunde använda samma normaltariff för persontrafiken som för godstrafiken* — om man nemligen annars ville tillämpa samma grundsatser för den förra som för den senare. Efter att hafva hänvisat till en motionen bilagd tabell, innehållande en bearbetning af normaltariffen för statsjernvägarnes fraktgodstaxa, anser sig till slut motionären kunna besvara den förut framkastade frågan dermed, att orsaken till det ogynnsamma ekonomiska resultat, som statsbanorna lemna, icke är att söka endast i dåliga konjunkturer, utan att det äfven till stor del får anses härröra deraf att den tariff, som tillämpas för persontrafiken, icke är uppgjord efter samma rationella grunder som den, hvilken gäller för godstrafiken. Vårt lands geografiska beskaffenhet såväl som dess befolkningsförhållanden skulle snarare mana till en reform af persontariffen än att längre fördröja densamma.

---

Vid 1890 års riksdag var en af herr J. Johansson i Noraskog väckt motion om zontariffs införande vid statens jernvägar föremål för Andra

Kammarens behandling. På framställning af det tillfälliga utskott, till hvilket den remitterats, afslog kammaren den utan meningsutbyte.

Vid 1891 års riksdag väcktes inom Andra Kammarerna af tvenne motionärer, herrar J. Johansson i Noraskog och E. Thormænius, med hvilka flere af kammarens ledamöter hade förenat sig, motioner om införande af zontariff vid statens jernvägar. På förslag af det tillfälliga utskott, till hvilket dessa remitterats, beslöt Andra Kammarerna med anledning af motionerna en skrivelse till Kongl. Maj:t med samma hemställan, som af innevarande års motionär upptagits såsom hans egen. Skrifvelseförslaget förföll dock genom Första Kammarernas motstånd.

Utaf den ganska vidlyftiga utredning, 1891 års tillfälliga utskott egnade de nyssnämnda motionerna, anser sig utskottet böra anföra följande såsom af betydelse för bedömandet af äfven den föreliggande motionen:

»*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 mot 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 tonkilometer 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 omkostnader tillväxa proportionellt mot rörelsen. I hvarje tariffsatss ingår således en *föränderlig del*, som minskas vid rörelsens tillväxt och som beror på anläggningskapitalets förräntning 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 tonkilometer 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 fraktpreis, 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 mäktig 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 tariffsatss 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. Antag t. ex., att för de första 100 kilometerna enhetspriset 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 framtråda 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 tidsförkluster och de öfriga reseomkostnaderna, t. ex. för mat och logis. Fallande skala användes i flera länder äfven för *persontrafiken*, hvarom mera längre ned.

---

»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 invånarne 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 tidsutdrägt och af biljettprisets höjd. Vid prisnedsättningar vidgas området, och samtidigt ökas resornas antal och medellängd. Särskildt sommartiden kan förstadstrafiken 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 sevärdheter och nöjen, besöka badorter och för sin helsosamma och friska natur utmärkta 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 ofvan 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 förstadstrafiken som fjerrtrafiken. För förstadstrafiken 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 använt dylika och hvilken erfarenhet de deraf hemtat.

»I *Danmark* hafva de själlandska 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 rundresebiljetter 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 jernbandedirektionerna ett reformprogram med inforande af deras yttrande. Genom detta program, som är resultat af förhandlingar mellan de tyska förbundsregeringarna, föreslås, med borttagande af de nu befintliga vagnarne af fjerdje klassen, följande normalsatser för de tre klasserna 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 förstadsrafiken 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 vexlande tarifferna och för att ytterligare fortgå på den statsocialistiska bana, nämnda land inslagit.<sup>1</sup>

»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	1 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> »
öfver 201 km. ....	3	2,4	1,5 »

»*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 persontrafiken. De franska statsbanorna utgöra likväl exempel äfven här på jernbanor med fallande skala utöfver 50 kilometer.

<sup>1</sup> (Not 1893.) Förslaget ej än slutbehandladt.

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

»Ungerns zontariff är uti 1890 års utskottsbetänkande utförligt beskriafen. För hvarje resa från en station till närmaste station gäller ett visst pris och till den derpå närmast 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 fjerrtrafiken till godo, särskildt den på afstånd, som äro större än 225 km. 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.

»I Österrike är sedan den 1 juni förlidet år införd en zontariff, kallad *kreuzertariff* på den grund, att kreuzern är satt såsom grundtaxa för hvarje

personkilometer. Man betalar nämligen för färd af en km. med persontåg i III kl. 1 kreuzer, i II kl. 2 kreuzer och i I kl. 3 kreuzer, 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.

»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 tillfredsstald man i Österrike varit öfver den väsentliga nedsättning i förutvarande afgifter, kreuzertariffen medfört, lika missnöjd är man öfver sjelfva zonprincipens tillämpning och deröfver, att samtidigt med kreuzertariffens införande borttogs rätten till fritt bagage inom en viss gräns, utan att den förutvarande höga resgodstariiffen nedsatts.

---

»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 obestriddigt, 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 rättas icke blott på fjerrtrafiken, utan äfven på förstadsrafiken. 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.

»I sammanhang härmed torde böra framhållas, att då man afser att införa fallande skala på längre afstånd, är det ur tariffteknisk synpunkt afgjordt 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 inslå 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).

»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. Man har genom vidlyftiga undersökningar och beräkningar af de preussiska jernvägarnes 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 ton.	Per bankilometer.		För tonkilo- meter i Pf.
		Tonkilometer.	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 tonkilometer  
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 tariff-  
teknikerna att lösa, huruvida man skulle kunna genom en väsentlig sänk-  
ning af biljettpriset vid persontrafiken framkalla en stegring i jernvägarnes  
nettobehållning, jämförlig med den som vid godstrafiken vunnits.

»Ofvan 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 roll 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 för lidet 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 persontrafiken 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 roll detta kan spela, då man vill bedöma de der införda zontariffernas inflytande på persontrafiken och deraf draga slutsatser om huru liknande tariffändringar skulle verka uti andra länder.

»Se vi på jernvägsstyrelsernas behandling af tariffsatserna vid persontrafiken under de sista åren, visar det sig ock, att det nästan öfver allt 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 rundresesamt tur- och returbiljetter, ty hvad är detta annat än en maskerad prisnedsättning? 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.<sup>1</sup> Vid dessa tur- och returbiljetter beräknas 25 procents nedsättning, oberoende af afståndet.

<sup>1</sup> (Not 1893). Reformen genomförd sedan nämnda tidpunkt.

»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 förlustesfärder, 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 än den, som kan betingas af det förenklade försäljningssättet.

»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 sannolikt, 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 dess 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 nettobehållning 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 bidra 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 verkställes 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 persontariffer, 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 skrivelse aflåtes till Kongl. Maj:t.

Utskottet anser sig kunna i alla delar instämma uti och ansluta sig till den ofvan anförda utredning och motivering, som 1891 års tillfälliga utskott afgaf med anledning af då föreliggande analoga motioner, och kan under åberopande deraf fatta sig kort.

Hos oss äro persontarifferna uppgjorda så, att biljettpriset växer proportionellt mot väglängden. De grundpris, som härvid följas, innehållas uti följande tabell.

*Biljettpris per kilometer å Statens jernvägar.*

	I Kl.	II Kl.	III Kl.	
	Öre.	Öre.	Öre.	
Enkel biljett, snäll- & persontåg.	8,5	6	4	
D:o    bland.- & godståg	7	5,25	3,5	
Tur- och returbiljett, halfverad	5,25	3,9375	2,625	Gäller till alla tåg utom de sommartiden anordnade snälltågen N:is 1 och 2 mellan Stockholm och Malmö.
Kombinerad biljett.....	6	4,5	3	Ingen frivigt för resgods.
Familjebiljett: för hvarje af de 50 kuponger häftet innehåller.	—	3	2	Till den på grund af vidstående enhetspris uppkommande afgiften lägges en konstant afgift af 50 öre per biljetthäfte.

Tur- och returbiljetter gälla fyra dagar för en väglängd intill 100 km. samt för afstånd derutöfver ytterligare en dag för hvarje påbörjad 100-tal km., så att t. ex. en biljett för 300 km. gäller 6 dygn, en för 301 km. 7 dagar o. s. v. Familjebiljetterna säljas i häften om 50 kuponger. Vid talrika tillfällen beviljas på särskilda framställningar prisnedsättningar för deltagare i större möten o. d.

Motionären framhåller utförligt, huru 1887 års komité för revision af statens jernvägstaxa skarpt betonade nödvändigheten af ett tariffsystem med fallande afgifter vid växande transportlängd för godstrafiken, och anser deraf omedelbart följa att samma system bör tillämpas för persontrafiken. Af den ofvan anförda utredning, som 1891 års utskott lemnat, torde ock framgå såväl det teoretiskt berättigade i ett sådant tariffsystem äfven för persontrafiken som det allmänna erkännandet häraf från de sakkunniges sida, äfven om systemets fördelar ej äro vid persontrafiken så tydligt

framträdande som vid godstrafiken på grund af likaledes ofvan anförda skäl. Tillämpadt med framgång sedan åtskilliga år tillbaka i flera länder, är systemet med fallande taxa fullt bepröfvadt, och något dröjsmål med dess tillämpande hos oss synes utskottet sakna hvarje giltig grund. Dess fördelar framträda tydligare ju större utsträckning det bansystem har, der det tillämpas. I detta afseende erbjuder Sverige i ovanligt hög grad förutsättningen för ekonomisk vinst genom dess införande. Då under de närmaste åren de svenska statsbanorna blifva utsträckta så långt mot norden som till Gellivaara, synes utskottet den tidpunkt vara kommen, då hvarje tvekan måste vika för det trängande behovet att tillgodose fjerrtrafikens intressen genom ett för den samma lämpadt tariffsystem. Utskottet tror sig ock veta, att enskilda banor i landet ställt sig gynsammt mot förslag om samtrafik, baserad på persontariff med fallande skala.

Svårare anser utskottet vara att bestämdt uttala sig om lämpligheten ur ekonomisk synpunkt af en sänkning af grundpriset för den nu vid de svenska statsbanorna gällande persontariffen, äfven om utskottet vid jämförelse med tarifferna i utlandet och i betraktande af erfarenheten från andra håll anser detta helt sannolikt.

De knapphändiga siffror, som motionären anført om förhållandena i Ungern, behöfva betydligt fullständigas för att tillåta slutsatser, som kunna vara af vigt för våra förhållanden. Sedan förlidet är föreligga officiella meddelanden för såväl Ungern som Österrike, hvilka möjliggöra en sådan kritisk behandling. Utskottet anser dock af flera skäl mindre lämpligt att söka ingå på en närmare framställning af den erfarenhet man i de nämnda länderna samlat på grund af de viktiga och genomgripande förändringar uti persontarifferna vid jernbanorna, som under de sista åren der genomförts. Uti båda länderna är det öfver hufvud taget den betydliga allmänna sänkningen i biljettpriset, som framkallat den ökade samfärdseln och erbjuder det största allmänna intresset. Detaljerna uti de nya österrikiska och ungerska persontariffernas uppställning äro ingalunda värda efterföljd i oförändrad form och äro delvis grundade på rent nationelt egendomliga förhållanden, delvis redan utsatta för en svår kritik och föreslagna att redan nu undergå väsentliga ändringar.

För att gifva en föreställning om de svenska biljettprisens höjd i jämförelse med de nya österrikiska och ungerska, har utskottet sammanställt dem i följande tabell, hvarvid utskottet dels tillagt de i Preussen nu gällande och de af förvaltningen för de preussiska statsbanorna föreslagna, men ännu ej antagna biljettprisen och dels vid uppgiften på den ungerska taxan bortsett såväl från förstadsrafiken som från de afstånd, hvilka öfverstiga 225 km., och verkställt reduktionen enligt parikurs.

	Snälltåg			Persontåg			
	I	II	III	I	II	III	IV
Ungern.....	7,0	5,9	3,6	5,9	4,7	2,9	—
Österrike.....	8,1	5,4	2,7	5,4	3,6	1,8	—
Preussen.....	8,1	6,0	4,2	7,2	5,4	3,6	1,8
D:o (föreslagna)....	6,3	4,5	2,7	5,4	3,6	1,8	—
Sverige.....	8,5	6,0	4,0	7,0	5,25	3,5	—

Af ofvan stående tabell visar det sig, att de lägsta biljettprisen i Preussen och Österrike äro ungefär hälften så höga som de svenska och att äfven de ungerska prisen för närtrafiken äro icke obetydligt lägre än våra, om de ock fortfarande äro högre än våra tur- och returbiljetters pris halfveradt.

Att den sänkning, som 1889 vidtogs i de förut synnerligen höga ungerska biljettprisen, medfört icke blott en betydligt ökad samfärdsel, utan ock ett otvetydigt godt ekonomiskt resultat, äfven om man tager i betraktande de ökade utgifterna, är numera fullt konstateradt. Mindre bestämdt framträda de ekonomiska fördelarna af den österrikiska sänkningen i grundpriset för persontarifferna, och det ligger nära till hands att ifrågasätta, att derstädes öfverskridits den gräns, hvarunder en sänkning är ekonomiskt fördelaktig, äfven om ytterligare utredning torde erfordras, innan ett bestämdt uttalande för eller mot en sådan slutsats kan göras.

Den stora betydelse, tur- och returbiljetterna, jemte andra biljetter med reduceradt pris, hos oss numera hafva, framgår tydligt af följande tabell:

*Antal resande å statens jernvägar samt influten uppbörd för sålda personbiljetter år 1892:*

	Klass.	Antal.	Afgift.	
Resor å enkla biljetter.....	I	8,200	195,442	19
	II	202,892	1,369,902	47
	III	1,094,328	2,279,453	42
D:o » tur- & returbiljetter.....	I	11,186	85,620	63
	II	406,134	942,835	65
	III	2,544,904	1,770,355	47
D:o » kombinerade, familje- och månadsbiljetter.....	I	9,138	53,249	13
	II	173,561	335,254	78
	III	337,123	176,689	93
D:o » truppbiljett.....		84,205	119,510	39
Summa		4,871,671	7,328,314	06

Tur- och returbiljetterna, jemte kombinerade, familje- och månadsbiljetter, uppgå således hos oss med afseende på antalet till 72 % af samtliga biljetterna och med afseende på försäljningssumman till 46 %. I öfverensstämmelse med den tankegång, hvaråt 1891 års utskott redan gaf uttryck, synes det då med skäl kunna ifrågasättas, om icke lämpligt vore att med borttagande af tur- och returbiljetterna sänka det allmänna grundpriset till det för dessa gällande. Det synes utskottet i hög grad önskligt, att den utredning, som kan göras för att möjliggöra ett sak-kunnigt bedömande af denna fråga, bragtes till stånd. Utskottet tror sig veta, att inom jernvägsstyrelsen inga förarbeten i detta syfte vidtagits sedan 1891, då frågan sista gången var före vid riksdagen.

På grund af hvad ofvan anförts och med särskild anledning af det snart förestående utsträckandet af stambanenätet till Luleå-Gellivaraabanen, hemställer utskottet,

att Andra Kammaren ville för sin del besluta, att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhåller, det täcktes Kongl. Maj:t taga i öfvervägande, i hvilken mån nedsatta afgifter för persontrafiken å statens jernvägar och införande af persontariff med fallande skala må kunna bidra 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 11 april 1893.

På utskottets vägnar:

AUG. WIJKANDER.

---