WILEY

The Scandinavian
Journal of Economics

Biljettsystemet vid järnvägarna

Author(s): I. Flodström

Source: *Ekonomisk Tidskrift*, Årg. 8 (1906), pp. 321-333

Published by: Wiley on behalf of The Scandinavian Journal of Economics

Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/3437164>

Accessed: 07-06-2016 03:45 UTC

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at

<http://about.jstor.org/terms>

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Wiley, *The Scandinavian Journal of Economics* are collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Ekonomisk Tidskrift*

Biljettsystemet vid järnvägarna.

Af I. Flodström.

När i slutet af 1880-talet yrkanden på införande af fallande tariff (»zontariff») för persontrafiken å järnvägarna började framkomma, anfördes såsom ett vägande skäl för reformer i denna riktning, att biljettsystemet därmed äfven skulle kunna betydligt förenklas. Sålunda skulle särskildt s. k. tur- och returbiljetter samt en del andra biljetter med rabatteradt pris blifva öfverflödiga. Och när zontariffsförslagen småningom började antaga fastare former, förknippades med dem sedan äfven biljettreformen så intimt, att hvar och en, som vågade framkomma med en antydan om att biljettförenklingen strängt taget icke hörde dit och att det kanske — i den resande allmänhetens intresse — vore skäl att betänka sig en smula i det afseendet, betecknades såsom reaktionär, saknande vidsträcktare vyer m. m., såsom vanligt är i dylika fall.

Knappt var emellertid zontariffen genom K. förordningen den 7 april 1905 blifven en verklighet, åtminstone i författningsväg (tillämpningen vidtog, som bekant, först med början af 1906), förrän man tydligt fann, att »förenklingen» gått för långt, särskildt med afseende å s. k. månadsbiljetter, och att tillåtelsen att köpa tur- och returbiljetter fortfarande kunde äga sitt värde. Detta medförde i sinom tid vissa reformer bakåt, nämligen ytterligare rabatter vid köp af månadsbiljetter för flera månader äfvensom återinförande af tur- och returbiljetter å vissa sträckor, dock utan särskild prisnedsättning; och hufvudbestämmelserna i nu gällande tariff- och biljettsystem hafva blifvit följande:

Det ordinarie *biljettpriset per zon* är i I klass 50 öre, i II klass 30 öre och i III klass 20 öre. De första tolf zonerna i en resa hafva en längd af 8 km. hvar, nästa tolf zoner en längd af 9 km. hvar, nästa tolf zoner en längd af 10 km. hvar o. s. v., så att zonlängden i hvarje grupp af tolf zoner alltid är 1 km.

större än i den närmast föregående. För III klass minskas biljettpriset för de fyra första kilometertalen af zonerna 2—12 med 10 öre.

Månadsbiljetter, gällande under en månad för viss person vid resor mellan två bestämda stationer, säljas till resp. 90 och 60 öre pr km. i II och III klass (dock för minst 8 km.). För dylika biljetter, gällande under sex, åtta, tio och tolf månader, utgår afgiften med resp. fem, sex, sju och åtta gånger nämnda belopp, och kunna dylika biljetter erhållas genom successiva inbetalningar.

Partibiljetter, gällande för 20 resor, säljas mellan sådana stationer, »där järnvägsstyrelsen finner trafiken sådant kräfv», dock icke på afstånd öfver 70 km., till pris beräknadt efter resp. 3 och 2 öre pr personkilometer i II och III klass. Minsta priset är resp. 3 och 2 kronor pr biljett.

Biljett (utom månadsbiljett) *gäller* tre månader, afstämplingsdagen inberäknad.

För hvarje *afbrott* i resa af öfver 20 zoners (168 km.) längd, som ej är allenast en följd af tågförbindelserna, erlägges en afgift i I klass af 1 kr. 25 öre, i II klass af 75 öre och i III klass af 50 öre. Afbrott i resa af högst 20 zoners längd må göras utan särskild afgift. I båda fallen måste vid afstigandet anmälan göras hos vederbörande stationsföreståndare för påteckning å biljetten.

Tur- och returbiljetter kunna vid vissa stationer erhållas till vissa närbelägna stationer, dock utan någon nedsättning i priset.

Kombinerade biljetter (i utländsk trafik) och *kupongbiljetter* (i svensk trafik) försäljas vid vissa större stationer.

För snälltågs-, resgods- och sofvagnsafgifter m. m. redogöres icke här, då bestämmelserna härutinnan icke skola i denna uppsats beröras.

* * *

Att biljettsystemet vid järnvägarna icke endast berör järnvägarna och deras personal, utan äfven är af stor vikt för den resande allmänheten, torde i själfva verket knappast kunna bestridas. Det är ur sistnämnda synpunkt som det här skall behandlas, och om därvid af författaren såsom icke järnvägsman något mindre misstag skulle begås, torde det kunna ursäktas på grund

af den goda afsikten. Måhända skulle till och med en ytterligare »reform bakåt» till dem, som redan vidtagits, kunna få jämförelsevis strafflöst passera.

Man har, åtminstone förr, ofta motiverat zon- eller rabatt-tariffsystemet därmed, att järnvägarnas utgifter för resandes befordran skulle konstitueras af en fast och en föränderlig del, den förra oberoende af resans längd, den senare ökande sig i förhållande till det tillryggalagda kilometertalet, och att därför biljettpriset endast till viss del borde vara proportionellt mot väglängden men i det hela utgå efter en fallande skala.¹ Att en sådan motivering dock icke är tillfyllestgörande åtminstone för förklaring af hos oss införda tariff, är lätt uppvisadt. Resan Stockholm—Älfsjö (om 8 km.) kostar (i III klass, som i det följande alltid afses, när ej annat säges) 20 öre, resan Stockholm—Södertälje (om 38 km.) kostar 1 kr., resan Stockholm—Nässjö (om 350 km.) 7 kr. 80 öre, resan Stockholm—Malmö (om 618 km.) 12 kr. 40 öre, resan Stockholm—Luleå (om 1,180 km.) 20 kr. 20 öre och resan Malmö—Luleå via Mjölby och Krylbo (1,629 km.) 25 kr. 60 öre. Jämföras nu biljettpriserna Stockholm—Älfsjö (20 öre) och Malmö—Luleå (25 kr. 60 öre), finner man, att den fasta delen af dessa båda biljettpris måste vara beräknad till omkring 7,4 öre och den föränderliga delen (kilometerpriset) till omkring 1,57 öre. Med beräkning af sistnämnda afgiftsdel pr kilometer skulle man emellertid komma till en fast afgiftsdel för Stockholm—Södertälje af ungefär 40 öre, för Stockholm—Nässjö af 2 kr. 31 öre, för Stockholm—Malmö af 2 kr. 70 öre och för Stockholm—Luleå af 1 kr. 67 öre — i stället för 7,4 öre. Med beräkning å andra sidan af 7,4 öre såsom fast afgiftsdel erhåller man en kilometerafgift för samma resor af resp. 2,44, 2,21, 1,99

¹ »Den afgift, som af en resande bör erläggas för betäckande af de med hans transport å järnväg förknippade utgifter, sönderfaller, i stort sedt, i två delar: den ena delen oberoende af resans längd, den andra däremot proportionell mot denna. Ju längre sträcka den resande färdas, desto mindre blir den förra delen af afgiften och följaktligen också afgiften i dess helhet, pr längd-enhet räknadt. Utom denna afgift för betäckande af de med transporten förenade utgifterna bör den resande ock erlägga en afgift till beredande af skälighet å det i järnvägen nedlagda kapitalet. Men då järnvägen ej rättvisligen bör hafva en mot resans längd proportionell vinst [hvarför icke det?], utan denna tvärtom bör vara jämförelsevis högre för resor på kortare sträckor än för längre sådana, så följer häraf, att den tariff, enligt hvilken de afgifter skola utgå, som erfordras för betäckande af den på persontrafiken skäligen sig belöpande andelen af driftkostnaderna och af räntan å anläggningskapitalet, bör blifva fallande.» 1898 års persontariffkommittés betänkande, sid. 30.

och 1,71 öre — i stället för 1,57 öre. Och hvilka utgångspunkter för beräkningen man än väljer, skall man finna, att åtminstone hvarken de mycket korta eller de mycket långa resornas priser låta bringa sig i harmoni med teorien.¹

Skall biljettpriset vid zontariffen förklaras genom beforderingskostnadernas uppdelning i fasta — eller, såsom de vanligen kallas, affärningskostnader — och föränderliga eller egentliga transportkostnader, så böra naturligtvis inga andra persontariffer vid järnvägarna få förekomma än sådana, å hvilka en liknande uppdelning af priset är tillämplig. Men faktiskt förekomma i stor utsträckning tariffer, som omöjligen låta sig förklaras efter dylika beräkningsgrunder utan att därför deras berättigande ifrågasatts, såsom t. ex. månadsbiljetts- och partikortstarifferna, för att ej nämna de gamla tur- och returbiljetterna med begränsad giltighetstid. I fråga om små afstånd blifva ju biljetter efter dylika tariffer så ytterst billiga, att priset icke på långt när betäcker ens den antagna affärningskostnaden (af N. Ahlberg i Ekon. Tidskrift 1899 beräknad för åren 1893—1897 vid de svenska statsbanorna till lägst 15 öre i III klass), och skall man kunna tänka sig någon på alla våra gällande olika slag af järnvägstariffer tillämplig beräkningsgrund, så lär man visserligen blifva nödsakad att helt och hållet kasta »affärdandet» öfver bord, såsom en prestation, hvilken ej bör ingå i kalkylen vid de särskilda prisernas fixerande annat än såsom »allmänkostnad». Återstår då endast transporten pr väglängdsenhet såsom den arbetsprodukt, för hvilken järnvägarnas kunder böra beräknas betala; och på denna grundval låta sig sedan de olika slagen af nedsättningar i priset — vare sig för månads-, parti- eller zonbiljetter — samtliga förklaras enligt den vanliga, i all handel och vandel förekommande rabatteringsprincipen, en visserligen mycket komplicerad princip, i hvilken den för zontariffen använda förklaringen delvis torde kunna sägas ingå — jämte åtskilligt annat.

Enligt rabatteringsprincipen nedsattes det ordinarie styckepriset vid köp i mån af myckenheten inköpta prestationer eller sakliga nyttigheter af likartadt slag på en gång eller inom viss begränsad eller kontrakterad tid. Vid partiköp tillförsäkras säljaren af en vara i allmänhet hastigare omsättning med min-

¹ Jfr G. CASSEL i Ekon. Tidskrift, årg. 1899, sid. 64 o. 65.

skad ränteförlust å i rörelsen nedlagdt kapital, genom regelbunden rabatterning vid sådana köp tillförsäkrar han sig äfven större omsättning med nedbragta s. k. allmänkostnader pr produktenhet, och företagervinsten ökas. Detta gäller all affärsverksamhet, den allmänna lika väl som den enskilda; men vid den allmänna tillkommer ytterligare det nationalekonomiska motiv, som ligger i större prisbillighet.¹

Men är det den vanliga rabatteringsprincipen, som ytterst ligger till grund äfven för vår zontariff, så framställa sig en del frågor. Hvarför skall rabattperioden vara så besynnerligt begränsad, att man — principiellt — ej får åtnjuta rabatt utan att i en sträcka resa upp den biljett man köpt, att man alltså ej, utan en del extra besvär och kostnader, får stiga af hvar man behagar för ens det kortaste uppehåll, att man ej åtnjuter samma rabatt för en fram- och återresa (tur- och returreisa) som för en enkelresa af lika längd åt annat håll och att man ej får någon rabatt för många resor inom kortare tid å olika sträckor (jfr månadsbiljetter å samma sträcka)? Det skäl, som plägar anföras, är betecknande nog icke, att man genom förnyadt af- och påstigande skulle förorsaka järnvägen ökad utgift, utan att man, om man tillåtes obehindradt afbryta resan hvar man behagar, skulle kunna till annan person sälja sin biljett för återstående sträcka och sålunda göra en vinst på järnvägens bekostnad. Men hvarför skall rabatträtten nödvändigt med afseende på biljettens tillgodogörande vara inskränkt till en och samma person, när järnvägen i alla händelser får sin prestation efter aftal såld? Icke gälla sådana villkor annars i handeln. Och för öfrigt, äfven om någon princip skulle fordra en sådan inskränkning, är man icke alltför småaktig i sitt kontrollerande af dylika saker i vårt kära fädernesland? Är det icke mycket sämre, än en hop små hinder och förtretligheter ställas i vägen för fortskaffningen af resande, hvars befrämjande på allt vis dock är af så stort nationellt intresse, än att järnvägarna möjligen få lida en eller annan förlust af detta slag af alldeles försvinnande betydelse för deras ekonomi?

Dessa och dylika frågor — som säkerligen mången gjort sig — framkalla tankar på andra möjligheter än dem vårt nuvarande biljettsystem erbjuder.

¹ Jfr CASSELS ofvan citerade uppsats, sid. 75 och 76.

De flesta svårigheterna skulle kunna öfvervinnas genom ett system med *seriekort* jämte *kilometerbiljetter*, som jag nu går att närmare beskrifva. Dess förutsättningar äro, att afstånden mellan alla större järnvägsstationer (»zonstationer») fastställas i hela tal zoner, hvarje zon räknad till (omkring) 10 kilometer — under bibehållande af kilometerberäkningen mellan småstationerna — samt att konduktörerna förses med märktänger, medelst hvilka de kunna å biljetterna eller korten instämpla såväl sin järnvägs signatur som sitt eget konduktörsnummer.

Första kortet i serien, hvars utseende, i förminskad skala, blefve ungefär följande:

Grupp I. 10 zoner å 10 km. III kl. 2,40
1:a zonen
2:a zonen
3:e zonen
4:e zonen
5:e zonen
6:e zonen
7:e zonen
8:e zonen
9:e zonen
10:e zonen
Gällande t. o. m. 31 aug. 1906

skulle gälla för 10 zoner (= 100 km.) och kosta i III klass 2 kr. 40 öre. Det andra kortet, likaledes såldt till ett pris af 2 kr. 40 öre, skulle gälla för 11 zoner (= 110 km.), det tredje, äfvenledes betingande 2 kr. 40 öre, för 12 zoner (= 120 km.), det fjärde för 13 zoner eller 130 km. o. s. v., så att antalet zoner, för hvilket ett kort i serien — alla lika dyra — gäller, ökas med 1 för hvarje kort, ända tills man kommer till det sextonde, som gäller för 25 zoner (250 km.). Härefter ökas ej antalet zoner pr kort vidare. För exemplifiering af kortens utseende framställas här ytterligare det andra och det sjuttonde:

Grupp II. 11 zoner à 10 km. III kl. 2,40	
11:e zonen	21:a zonen
12:e zonen	
13:e zonen	
14:e zonen	
15:e zonen	
16:e zonen	
17:e zonen	
18:e zonen	
19:e zonen	
20:e zonen	
Gällande t. o. m. 31 aug. 1906	

Grupp XVI: 2. 25 zoner à 10 km. III kl. 2,40		
281:a zonen	291:a zonen	301:a zonen
282:a zonen	292:a zonen	302:a zonen
283:e zonen	293:e zonen	303:e zonen
284:e zonen	294:e zonen	304:e zonen
285:e zonen	295:e zonen	305:e zonen
286:e zonen	296:e zonen	
287:e zonen	297:e zonen	
288:e zonen	298:e zonen	
289:e zonen	299:e zonen	
290:e zonen	300:e zonen	
Gällande t. o. m. 31 aug. 1906		

Å kortens baksida kunna upplysningar meddelas om zonafstånden mellan zonstationerna m. m. dylikt, som kan tjäna till ledning för de resande.

Afgifterna i III klass för olika afstånd ställa sig enligt denna tariff och enligt nu gällande zontariff på följande vis:

Med seriekort					Enligt gällande zontariff	
Zongrupp	Antal zoner i gruppen	Summa kilometer	Hela afgiften, kr.	Pris i öre pr km.	Hela afgiften, kr.	Pris i öre pr km.
1	10	100	2,40	2,4	2,60	2,47
2	11	210	4,80	2,28	5	2,33
3	12	330	7,20	2,18	7,40	2,2
4	13	460	9,60	2,08	9,80	2,09
5	14	600	12	2	12	2
6	15	750	14,40	1,92	14,40	1,9
7	16	910	16,80	1,84	16,60	1,82
8	17	1,080	19,21	1,77	19	1,74
9	18	1,260	21,60	1,71	21,20	1,67
10	19	1,450	24	1,65	23,60	1,6
11	20	1,650	26,40	1,6	25,80	1,55
12	21	1,860	28,80	1,54	28	1,49
13	22	2,080	31,20	1,5	—	—
14	23	2,310	33,60	1,45	—	—
15	24	2,550	36	1,41	—	—
16: 1	25	2,800	38,40	1,37	—	—
16: 2	25	3,050	40,80	1,33	—	—
16: 3	25	3,300	43,20	1,3	—	—

O. S. V.

Serietariffen är alltså något billigare än gällande zontariff för afstånd intill 600 km., där priset är lika. För längre afstånd blir den något dyrare. Prisen pr kilometer äro:

	enligt serietariff:	enligt gällande zontariff:
vid 100 kilometer	2,40 öre	2,47 öre
» 600 »	2,00 »	2,00 »
» 1,260 »	1,71 »	1,67 »
» 1,860 »	1,54 »	1,49 »

och medan en 100-kilometersresa enligt serietariff blir 20 öre billigare än enligt gällande zontariff, blir en 1,860-kilometersresa enligt den förra tariffen 80 öre dyrare än enligt den senare. I ersättning inträder enligt serietariffen för ännu längre resor ytterligare rabatter, hvilket icke torde vara fallet enligt zontariffen.

Seriekortens giltighetstid har begränsats till tre månader, såsom enligt senaste bestämmelser för nu gällande tariff, från inköpet af första kortet i serien räknadt. Den utgår alltså på samma dag för alla i samma serie köpta kort; detta datum inskrifves å hvarje kort af försäljaren, när kortet köpes.

Man har rätt att köpa ett kort åt gången eller flera på en gång i serieföljd. För att ett kort af någon af grupperna II—XVI skall få köpas, måste dock alltid ett kort af närmast föregående grupp uppvisas, hvarvid säljaren för kontrollens skull afklipper den i öfversta kanten af detta kort sittande kupongen (med gruppnumret, priset m. m.). Säljas flera kort samtidigt, hvilket väl blir det vanligaste, afklippas kupongerna på alla korten utom det sista. Äfven konduktörerna böra måhända hafva kort till salu, för den händelse att någon resandes förråd af sådana skulle ta slut midt under resan. Annars kunna ju dock behöfliga nya kort köpas vid närmaste station, där tåget stannar.

Inom en serie bör öfvergång från en vagnsklass till annan obehindradt kunna ske, så att t. ex. uppvisandet af kort n:r 10 i III klass berättigar till inköp af kort n:r 11 vare sig i III eller II klass.

När den resande tagit plats, granskar konduktören hans kort, särskildt med afseende på giltighetstiden, stämplar med sin tång första obegagnade zonmärke och begär uppgift om vid hvilken station resanden närmast ämnar afstiga. Ligger den uppgifna stationen inom konduktörens distrikt, stämplar denne ytterligare det

sista zonmärke, som behöfver tagas i anspråk för resan (äfvensom alltid, om flera kort åtgå, sista märket å hvarje förbrukadt kort och första märket å hvarje följande); ligger resans mål utom konduktörens distrikt, stämplar denne så många zoner, som tillhöra distriktet, och öfverlåter åt nästa konduktör att fortsätta stämplingen. Sker på- eller afstigning vid annan station än »zonstation», tages ett zonmärke för hvarje påbörjadt 10-tal kilometer — så vida den resande ej föredrar att betala med biljett, som gäller visst antal kilometer.

Systemet fordrar nämligen en komplettering med kilometerbiljetter. Det skall ju ofta komma att inträffa, att någon vill göra en resa på mindre än 100 kilometer utan tanke på att inom de närmaste tre månaderna göra någon annan resa, och i sådant fall vore det naturligtvis ingen idé med att köpa ett seriekort. Eller ämnar någon göra en resa om 92 zoners längd. Skulle hela denna resa betalas med seriekort, behöfdes därtill 8 sådana, enär 7 kort blott gälla för 91 zoner. Men det vore tydligen öfverflödigt att offra 8 kort, som gälla 108 zoner, för en resa om 92 zoner, och den resande bör därför få betala med 7 kort och därtill en 10-kilometersbiljett för den öfverskjutande zonen. Eller man vill börja en resa vid en station, som ej är zonstation och som ligger 12 km. från första zonstationen på resan. Detta skulle egentligen kosta 2 zonmärken, men bör i stället också kunna få betalas med ett zonmärke och en biljett, gällande för 2 km. Eller vill man afstiga 4 km. efter det en zonstation passerats, och bör man då kunna få betala med en 4-kilometersbiljett i stället för det hela zonmärke, som annars skulle tagas i betalning. Kilometerbiljetter — till 1, 2, 4 och 10 kilometers valör — böra alltså tillhandahållas, äfven af konduktörerna, till pris af resp. 3, 5, 10 och 25 öre i III klass. De stämplas af konduktörerna på vanligt vis.

Kontrollen öfver försäljningen af seriekort består däruti, att försäljare måste redovisa lika många lösklippta kuponger af en föregående grupp som han redovisar sålda kort af en efterföljande. Utan denna kontroll kunde det tänkas, att en försäljare gjorde sig orättmätig vinst genom att sälja kort af högre serie-nummer (och sålunda högre resevärde) åt därtill icke berättigade personer till pris, som i någon mån öfverstege det verkliga priset.

Fördelningen af genom försäljning af seriekort och kilometerbiljetter influtna medel mellan de olika järnvägar, som förenat sig om tillämpning af systemet, skulle ske proportionellt efter hvarje järnvägs utgjorda antal personkilometer, hvilket åter finge beräknas med ledning af de stämplade korten och biljetterna. Då märkena efter konduktörernas stämplingstänger angifva den järnväg vederbörande konduktör tillhört, ses ju strax af dessa märken, hvilka järnvägar det är, som fått utgöra transportarbetet, och huru många zoner (kilometer) hvarje särskild järnväg utgjort. Seriekort och biljetter insamlas på vanligt sätt genom konduktörerna; skulle vid uppgörelsen några kort eller biljetter visa sig hafva förkommit, fördelas den på dem belöpande summan mellan de skilda järnvägarna i samma proportioner som de tillvaratagna biljetterna angifva, såvida ej någon särskild gemensam kassa bildas, till hvilken de ofördelbara medlen kunna ingå. — Det bör anmärkas, att systemet tillåter en sådan öfverenskommelse de olika järnvägarna emellan, att en eller annan järnväg undantagsvis kan betinga sig ett proportionsvis högre belopp pr kilometer än de öfriga, om detta på grund af särskilda omständigheter skulle finnas vara motiveradt.

Fördelarna af här föreslagna biljettsystem vore: 1) att resande ägde fullkomlig frihet att använda sina biljetter när och för hvilka resor som helst (inom den bestämda tiden) utan att behöfva vara bundna vid vissa på förhand bestämda vägsträckor; 2) att sålunda rabatt finge åtnjutas äfven för tur- och returesor, hvilket nu icke är fallet; 3) att kupongbiljetter blefve öfverflödiga, och att rabatt äfven för sådana resor, för hvilka kupongbiljetter nu användas, finge beräknas efter hela väglängden i stället för efter de särskilda delarnas längd; 4) att afgiften finge inbetalas successive, hvilket naturligtvis innebure en lättnad för mindre förmögna personer; samt 5) att biljettinköpet ej alltid behöfde ske i allra sista stunden, hvilket ofta förorsakar obehag.

Äfven ur järnvägsteknisk synpunkt skulle sist antydda frihet med afseende på tiden för biljettköpet utan tvifvel vara en lättnad. Antalet biljettsorter, som behöfde tryckas, skulle, i och med det att resornas utgångs- och slutpunkter ej vidare angäfves å biljetterna, nedgå till ett fåtal. Huruvida datumstämpling borde ske vid anträdandet af en resa — såsom nu — eller icke, är ur

systemets synpunkt likgiltigt; hvartill den egentligen skulle tjäna, är för en utomstående svårt att fatta. Den enda tekniska svårighet, man kan skönja, vore den, att tvist stundom kunde komma att uppstå mellan konduktören och en resande angående den väglängd, för hvilken afstämpling skett. Med hänsyn till resande, som påstiga vid samma station som konduktören eller som redan innehafva plats å tåget, när ny konduktör tillträder — och dessa äro naturligtvis flertalet —, kunna visserligen tvifvel i detta afseende icke yppas, då slutpunkten för resan tydligt angifves genom antalet med konduktörens nummer stämplade zonmärken. Men om en resande påstiger vid en mellanstation, belägen t. ex. 2 zoner från konduktörsdistriktets begynnelsestation, och anmäler sig skola resa en sträcka af 6 zoner samt därför får 6 zonmärken stämplade, kan det ju under resans fortgång inträffa, att konduktören menar sig hafva sett denna resande stiga på vid begynnelsestationen och därför fordrar, att han afgår 6 zoner från denna station räknadt, d. v. s. efter en resa af blott 4 zonlängder. I händelse sådan tvist skulle uppstå, borde kanske vitsord tillerkännas de medresande — såvida ej stadgas, att resande, som påstiga vid en mellanstation, böra hafva åtecknat denna stations namn å första obegagnade zonmärke eller något dylikt.

Tvekar man att införa ett seriekort- och kilometerbiljettsystem i ett slag i stället för zontariffbiljetterna — och annat kan naturligtvis ej väntas, i synnerhet som det icke är det berömda »utlandet», hvarifrån förslaget hämtats — kunde man göra en början med att försöksvis införa det i stället för de nu brukliga kupongbiljetterna.

* * *

Det har förut påpekats, att seriekortsystemet skulle medgifva en rabatt för tur- och returesor, som nu icke förekommer. Tur och retur Stockholm—Göteborg (afstånd 458 km.) kostar nu kronor $9,80 + 9,80 = 19,60$ (men skulle, om man finge beräkna samma pris som för en enkelresa om 916 km., kosta 16 kr. 80 öre). Enligt serietariffen skulle Stockholm—Göteborg kosta 9 kr. 60 öre och tur- och returpriset för samma sträcka bli 16 kr. 95 öre. Detta kan knappast sägas vara annat än hvad den enklaste konse-

kvens fordrar. Ty att gynna bortresor på bort- och hemresors bekostnad är en tariffpolitik, som ej förtjänar rekommenderas.

Men seriesystemet lämpar sig, såsom man snart finner, hufvudsakligen endast för längre resor eller ett flertal resor å skilda sträckor inom begränsad tid. Den lilla nedsättningen från 2,50 till 2,40 kr. vid 100 kilometer spelar ju ingen afsevärd roll, och någon egentlig besparing uppstår ej förr än vid en reselängd af 210 km., som med kilometerbiljetter skulle kosta 5,25 (zontariff 5 kr.) men med två seriekort 4,80 kr. För tur- och returesor af mindre väglängd skulle alltså genom systemet icke vinnas någon rabatt, och dock torde man kunna säga, att om någon trafik bör i vårt land uppmuntras framför annan, så är det just denna, den s. k. marknads-, lokal- eller närtrafiken. Ty det är den, som framför allt befordrar befolkningens hopslutning inom de skilda orterna; och hopslutning, förtätning är just hvad vårt glest befolkade land behöfver.

Månadsbiljetterna äro ju af god verkan härutinnan; som bekant hafva dock dessa icke blifvit billigare än förut, utan motsatsen. Partibiljetterna (om 20 kort), sålda till resp. 3 och 2 öre pr kilometer i II och III klass, d. v. s. samma pris som för s. k. rabattbiljetter före zontariffreformen, göra ock sin oförnekliga nytta. Hur skulle det vara, om man nu medgäfvade ett biljettpris af 2 öre pr kilometer äfven för tur- och returbiljett inom marknads trafikens område, 40 eller högst 70 kilometer? Medgifvandet kunde inskränkas till III klass, om man så ville. Men genom det samma kunde äfven fattigt folk på landsbygden, som endast då och då behöfver göra en stadsresa, få tillgodonjuta partibiljetternas nedsatta pris; och funne man tillkomsten af en ny biljett-typ ovälkommen, kunde partibiljetterna, som på sätt och vis blefve obehöfliga, för enkelhetens skull indragas. Alltför äfventyrlig eller våldsamt kunde prisnedsättningen för smärre tur- och returesor i och för sig knappast anses vara; järnvägsföreningens kommitté af 1895 och flera reservanter i 1898 års persontariffkommitté uttalade sig t. o. m. för ett allmänt begynnelsepris vid zontariffen af 2 öre pr kilometer III klass.

Denna »reform bakåt» — återinförandet (bibehållandet) af tur- och returbiljetter å korta sträckor — är mitt præterea censeo i fråga om järnvägstariffer sedan 10—12 år tillbaka.

Biljettsystemet vid våra järnvägar, som nu omfattar:

- 1) vanliga biljetter (zontariffbiljetter),
- 2) kupongbiljetter,
- 3) partibiljetter och
- 4) månadsbiljetter,

skulle enligt ofvanstående förslag i stället omfatta:

- 1) *seriekort* för långa resor, vare sig i en riktning eller tur- och retur, samt för flera resor på olika sträckor inom begränsad tid;
- 2) *kilometerbiljetter* såsom komplement till seriekorten samt för korta enkelresor i allmänhet;
- 3) *tur- och returbiljetter* (III klass) för korta fram- och återresor; samt
- 4) *månadsbiljetter*.