

OLIKA SLAG AV SPÅRVÄGS- OCH OMNIBUSSTAXOR.

Föredrag av direktör C. A. Reuterswärd,
Göteborgs spårvägar.

Under förra året gjordes vid Göteborgs spårvägar en undersökning över möjligheten att införa rabatt vid partiköp av biljetter för spårvagnsresor, t. ex. att tillhandahålla 11 st. biljetter för 1 krona och 50 öre (vilket skulle utgöra en rabatt av ca 1,4 öre per resa). Utredningen visade emellertid att en dylik rabatt skulle medföra en driftsförlust för spårvägen på ett par hundratusen kronor per år, under det att rörelsen nu, affärsmässigt sett, går med ungefär lika stort överskott. Detta visar, att taxan i Göteborg redan är så låg att den icke medgiver någon rabatt, om icke en motsvarande förhöjning samtidigt vidtages på annat håll, så att den genom rabatten åstadkomna inkomstmiskningen kan tagas igen på något annat sätt (såsom zontaxsystem, tilläggspris för övergång eller dylikt).

Utredningen omfattade även en del jämförelser mellan Göteborgstaxan och taxorna i några andra spårvägsstäder, särskilt Stockholm, Malmö, Köpenhamn och Oslo.

Då jag nu kommer att lämna en kort redogörelse över de taxor som tillämpas icke blott i de nämnda städerna utan även vid några andra företag, vill jag från början framhålla, att jag icke kommer att ingå på någon sorts historisk taxeutveckling eller på specialtaxor, utan egentligen endast på vad jag skulle vilja kalla grundtaxan, samt slutligen att jag ej kan ingå på någon kritik av de olika taxorna, av det skälet, att jag ej kan åstadkomma någon dylik, samt att enligt min mening den ena taxan är lika god som den andra, och det är inte alls säkert, att en taxa, som är bra på en plats, kan med samma framgång tillämpas på en annan. Det ena samhället är ej det andra likt och en mångfald faktorer inverka på taxebildningen, såväl rent lokala som allmänt politiska, förutom naturligtvis den viktigaste faktorn, trafikföretagets ekonomi.

Beträffande taxornas utveckling, så tror jag ej man tar fel om man säger att de ursprungligen grundats på zontariffprincipen, utan rätt till övergång mellan olika linjer, samt därefter småningom undergått en mera liberal utveckling, om jag så får säga, mot den s. k. enhets-taxan, vilken helt naturligt är den enklaste och bekvämaste för såväl trafikanterna som för trafikpersonalen, nota bene, om den kan hållas tillräckligt låg, utan att äventyra trafikföretagets ekonomi.

Enhetstaxan har nämligen också sina nackdelar. Man kan inte bortresonnera att enhetstaxan gynnar långvägstrafikanterna på kortvägstrafikanternas bekostnad.

Håller man nu på att trafikföretaget skall gå med vinst, eller åtminstone icke med förlust samt att varje trafikmedel skall bära sina kostnader; och detta gör man nog numera överallt, så får man gå försiktigt fram med enhetstaxan, eljest kan det lätt komma bakslag av ekonomisk art.

Dess bättre är dock enhetstaxan i praktiken icke så farlig för ekonomien, som man teoretiskt sett kan hava anledning befara, ty det antal trafikanter, som utnyttjar hela linjen eller ens större delen av densamma, är lyckligtvis synnerligen ringa i förhållande till hela trafikantalet.

Innan jag går vidare, skall jag be få redogöra för taxorna i några städer, som jag för överskådlighetens skull har sammanfört i tabellform. Tabellen upptager, som synes, olika kolumner för de två olika taxeformerna: enhetspris eller zontariff; dels för spårvägar och dels för omnibussar, varjämte kostnaden för övergångsresor finnes angiven.

Zontariff betyder ju egentligen att avgiften för en resa, vilken som helst, inom en och samma zon eller område är densamma, d. v. s. ett enhetspris samt att i regeln avgiften blir billigare per längdenhet räknat, ju flera zoner man genomreser. Om man i ett trafikområde endast har ett fåtal zoner, kan det således inte undvikas att avgiften från platser som ligga nära zongränsen i en zon till platser belägna nära utanför samma zon bliva jämförelsevis dyra i förhållande till reselängden. För att undvika denna, för många trafikanter avsevärda olägenhet, brukar man ofta indela linjerna i s. k. delsträckor (»Teilstrecken»), d. v. s. icke hava fasta zongränsar, utan beräkna avgiften efter det antal delsträckor som beröras av resan. Resan betalas sålunda ungefär efter samma zontariffsystem, som brukar tillämpas vid järnvägarna.

Stockholm.

Spårvägsnätet är uppdelat i en central zon och en ytterzon. Den centrala zonen sammanfaller i stort sett med en cirkel om 3 kms radie. (Spårvägskarta med denna cirkel visades.)

I vardera av dessa zoner är taxan 15 öre utan övergång och 20 öre med övergång. Överfares zongränsen utgår taxan med 25 öre utan och 30 öre med övergång.

För omnibusslinjerna gäller en enhetstaxa av 15 öre utan övergång.

Göteborg.

Här tillämpas en enhetstaxa om 15 öre, gällande å såväl spårvagn som omnibuss, med fri övergång. Mellan spårvagn och buss är övergången fri beträffande den s. k. Lundbylinjen, för vilken stadsfull-

mäktige beslutat fri övergång fr. o. m. år 1929 samt att spårvägen skall subventioneras förlusten medelst skattemedel.

Detta stadsfullmäktiges beslut torde hava grundat sig på i huvudsak följande skäl:

att Lundby från början utlovats spårvagn med fri övergång,

att den nuvarande förbindelsen över den genom staden framflytande Göta älv är otillfredsställande och att staden därigenom besparat sig en utgift, som i högre mån bör komma de å Lundbydelen boende innevånarna tillgodo än innevånarna i den egentliga staden, vilka icke hava så stor olägenhet av den dåliga förbindelsen samt att befolkningen inom Lundby då sades vara i mera brydsamma ekonomiska omständigheter än i någon annan stadsdel.

Däremot är övergång icke fri till och från den i sommar inrättade linjen till Kärralund; utan helt ny avgift betalas vid övergång till spårvagn eller vice versa.

Den å kartan inritade cirkeln har 3 kms radie och visar att man för enhetstaxan kan resa rätt avsevärda sträckor utanför denna cirkels periferi.

Vid resa utanför stadens gräns gäller ett tillägg av 15 öre (till Långedrag och Mölndal).

Malmö.

Spårvägsnätet är uppdelat i tre zoner med en avgift av 15 öre för resa inom två zoner och 20 öre för resa i alla tre zonerna eller riktigare resa över 2 zongränsar, samt 5 öres tillägg för resa utom stadens gräns, allt med fri övergång.

Den inre zonen har 1.4 kms radie och mellanzonen har 3 kms radie. Den senare motsvarar således samma område, inom vilket i Stockholm gäller en taxa av likaledes 15 öre.

För omnibusstrafiken gäller en enhetstaxa à 15 öre med fri övergång till spårvagn.

Norrköping.

Spårvägen tillämpar en enhetstaxa om 15 öre med fri övergång samt vid färd över stadsgränsen i Borgs villastad, ett tillägg av 5 öre. Omnibusstrafik bedrivs ej av spårvägen.

Hälsingborg.

Spårvägsnätet är uppdelat i två zoner med en avgift av 15 öre för resa i en zon och 25 öre i två zoner med fri övergång.

Zon I omfattar den egentliga staden och zon II omfattar Råå—Ramlösa med gräns vid Folkskolan vid Tallgatan.

Omnibuss: Enhetstaxa om 20 öre utan övergång.

Oslo.

Här tillämpas en enhetstaxa à 15 öre, utan övergång, gällande å såväl spårvagn som omnibuss.

Denna taxa är typen för den mest tänkbara enkelhet och jag skulle nästan vilja kalla den för idealtaxa. Även beträffande specialtaxorna tager Oslo priset; några sådana, med undantag av barntaxan, 10 öre för barn under 14 år, finnes nämligen icke, icke ens fribiljetter.

Betalningssystemet å omnibussarna, vilka alla äro enmansvagnar, är ordnat så att avgiften endast kan erläggas med s. k. 15-öres poletter. Systemet lär ha visat sig vara synnerligen paktiskt och bekvämt. För att underlätta växlingen för det fåtal trafikanter, som i förväg ej hava försett sig med poletter, har spårvägsledningen utexperimenterat en växelapparat, för 25-öres, 50-öres och 1-kronas mynt, som vid nedstoppning av resp. mynt, automatiskt tager avgiftsbeloppet och återlämnar resten.

Bergen.

Avgifterna äro fastställda som enhetspris på varje linje för sig beroende på resp. linjers längd.

Nu finnes en linje med 10-öres avgift, en linje med 15-öres avgift och två linjer med 20-öres avgift.

Vid den högsta avgiften, d. v. s. 20 öre, är övergång fri till annan spårvägslinje.

På omnibuss gäller 20 öre men utan övergång; vid övergång mellan spårvagn och buss, betalas ävenledes ny avgift.

Trondhjem.

Spårvägen har enhetstaxa om 15 öre med fri övergång.

Omnibusstrafik bedrivs ej av spårvägen.

Köpenhamn.

För spårvägstrafiken gäller en enhetstaxa à 15 öre utan övergång och 20 öre med övergång till annan spårvägslinje samt 25 öre med övergång till omnibuss.

På omnibusslinjen är avgiften 20 öre utan övergång och 25 öre för övergång till spårvagn.

Lilje 16, som går ca 1,5 km. utanför stadsgränsen har en taxegräns vid Bispebjerg och om denna gräns överfäres måste ny avgift av 15 öre erläggas mellan Bispebjerg och ändpunkten vid Söborg.

På kartans teckenförklaringar lägger man märke till en för oss synnerligen intressant sak, nämligen att »Endestation för Rutebiler» ligga i stadens utkanter vid spårvägslinjernas ändpunkter. De privata omnibusslinjerna till utanför staden belägna förorter få således icke, i

motsats till vad som brukar vara fallet hos oss, köra in i staden, utan måste stanna vid den närmaste spårvägslinjens ändpunkt.

Odense.

För spårvägen gäller enhetstaxan å 15 öre med fri övergång.

Omnibusstrafiken är överlåten på ett bolag, som har två linjer i trafik med resp. 15- och 20-öres enhetstaxa samt 5-öres tillägg för övergång mellan busslinjerna.

Avgiften för övergångsresa spårvagn/buss eller omvänt är 25 öre.

Helsingfors.

Spårvägsavgiften är 100 penni (1 Fmk.) med fri övergång inom staden, samt tilläggspriser på förortslinjer.

Omnibusstrafiken omhänderhaves av ett privatbolag och taxan är 125 penni med fri övergång.

Men övergång spårvagn/buss är ej fri, utan helt ny avgift erlägges.

Åbo.

Avgifterna å spårvagn är 100 penni med fri övergång.

Busstrafik bedrivs ej av spårvägen utan av flera privata företag utan samtrafik. Avgiften är 100 penni utan övergång.

Övergång mellan spårvagn och omnibuss eller omvänt är icke heller tillåten, utan ny avgift erlägges.

Warschau.

Spårvägen: Enhetspris å 25 groschen utan övergång och 40 groschen med övergång till annan spårvagn.

Omnibuss: zontariff beräknad efter 15 groschen per påbörjad km. utan övergång vare sig till buss eller spårvagn.

Lemberg.

För spårvägen: enhetspris å 25 groschen utan övergång och 30 groschen med övergång till annan spårvagn.

Omnibuss: enhetspris av 50 groschen med en fri övergång vare sig det gäller spårvagn eller annan omnibuss.

Krakau.

För spårvägen tillämpas enhetstaxa å 25 groschen med fri övergång.

Omnibuss: på varje linje gäller ett enhetspris, vars storlek beräknas efter 13 gr/km. och avrundas till jämnt 5-tal groschen.

Vid övergång betalas ny avgift.

Posen.

Spårvägen har enhetspris à 25 groschen med en fri övergång.

På omnibuss gäller en zontariff-taxa beräknad efter 30 gr. per 3 km. samt därtill 10 gr. per ytterligare påbörjad km. utan övergång.

Prag.

Enhetspris å spårvagn à 120 heller med fri övergång.

Omnibuss: zontariff: 50 heller pr 3 »delsträckor» utan övergång till annan buss eller spårvagn.

På kartan är omnibusslinjerna särskilt kraftigt markerade med sina delsträckor (spårvägslinjerna äro de svagt prickade linjerna). Den kortaste omnibusslinjen har, som synes, 6 delsträckor och den längsta 24 delsträckor.

Wien.

För spårvagn gäller enhetstaxan, vilken 1 juli 1929 höjts från 30 till 32 groschen med fri övergång till annan spårvagn samt till »Stadtbahn» eller undergrundsbanan. På denna gäller samma avgifter som på spårvägen.

Vid *förutköp* av 5 biljetter var priset 30 gr. Sådana parti- eller rabattbiljetter tillhandahållas på ett stort antal platser, varje viktigare trafikknut, till ett pris av 1,50 schilling för 5 st. Dessutom ett stort antal specialtaxor av allehanda slag.

På omnibuss beräknades priset efter 10 gr. per delsträcka om mellan 900 à 1 000 meter och en minimiavgift av 20 gr. med undantag för resa på *en* delsträcka inom »Ringarna», då priset var 10 gr. Maximipriset, 50 gr. berättigade till övergång såväl till annan buss, som till spårvagn och »Stadtbahn».

Ordinarie busstrafik pågick ej längre än mellan kl. 7.30—19.30, men natt-trafiken ombesörjdes av omnibussar.

Kartan har jag egentligen tagit med för att visa hur spårvägen i själva city, d. v. s. i den gamla trånga staden inom Ringgatorna och Frans Josefs Kai, ersatts med omnibussar. För ett par år sedan, då spårvägstrafiken här upphörde, anordnades först de korta busslinjerna, tvärs över staden inom Ringarna, men då härigenom en avsevärd fördyring av resekostnaderna uppstod för trafikanter, som vid Ringarna måste göra ombyte till buss och betala ny avgift för att komma in i staden, har ytterligare centrala omnibusslinjer anordnats, vilka sträcka sig utanför Ringarna.

Jag kanske icke bör underlåta omnämna att här, liksom för övrigt på flera andra ställen utomlands, prov pågick med s. k. »Schnellverkehr» på en omnibusslinje mellan stadens centrum (Stefenplatz) och centrum i stadsdelen Donauefeld (Floridsdorf am Spitz), en sträcka på över 6 km. Omnibussarna voro små lätta enmansvagnar med

plats för 12 sittande och 8 stående passagerare. Turen kostade 50 gr. och kördes på ca 15 minuter och gjorde sålunda skäl för namnet snabbtrafik (medelhastigheten uppgick till 25 à 30 km. per tim.).

Berlin.

Hade tidigare enhetspris à 20 pf. gällande å alla trafikmedlen, spårväg, undergrundsbana och omnibuss, vilket pris f. o. m. 1 januari i år höjdes till 25 pf. Detta är numera bibehållet endast beträffande spårvägen och undergrund, men för omnibussarna höjt så tillvida, att f. o. m. 1 juli 1930 ej längre fri övergång medges från buss till annan buss eller till spårvagn och undergrund och vice versa utan gäller här ett tillägg av 5 pf.

Breslau.

Enhetspris på spårvägen à 20 pf. gällande även för övergång till annan spårvagn.

På omnibuss: Zontariff beräknad efter 10 pf. per delsträcka om ca 1,5 km. utan övergång.

Detta tillämpades så, att avgiften på de flesta linjerna (B. C, D, G, H, K och L) var 10 pf. för 1 delsträcka, 15 pf. för 2 delsträckor och 20 pf. för 3 delsträckor samt på en linje (linje D) 10 pf. för 1 delsträcka, 20 pf. för 2 delsträckor och 30 pf. för 3 delsträckor.

Dresden.

På spårvagn gäller ett enhetspris à 20 pf. utan övergång och 25 pf. med övergång, även till omnibuss på 25 pf-sträckorna.

Därtill privata förortslinjer, trafikerade av spårvägen och å vilka gällde särskilda tilläggspris utanför det egentliga stadsnätet.

På omnibuss tillämpades en zontaxa på så sätt, att linjerna var för sig voro uppdelade i delsträckor, med 1, 2 eller 4 pris på olika linjer, enligt följande:

Linjerna B, D och F 20 pf., linjerna A, C och J 20 och 25 pf., linjen E 20, 25, 30 och 40 pf. med 25 pf. för övergång från en 20 eller 25 pf-sträcka till en annan d:o eller till spårvagn.

Leipzig.

Enhetspris på spårvagn à 25 pf. med fri övergång, samt tillägg på förortslinjer, vilka ägas av privatbolag, men trafikeras av spårvägen. Två av omnibusslinjerna voro så belägna och anordnade att de i taxehänseende räknades som spårvägslinjer.

Omnibusslinjerna, med undantag av de två ovannämnda, voro uppdelade i delsträckor, med avgifter om 15, 20 och 30 pf. på inomstads-linjer och ända upp till 120 pf. på förortslinjer. För övergång mellan

spårvagn/buss gällde ett tillägg av 10 pf. med undantag av en busslinje (linje P) där tillägget var 20 pf.

Magdeburg.

Spårvagn: Enhetspris à 20 pf. med en fri övergång samt tillägg å förortslinjer (såsom +5 pf. till »Südost», + 20 pf. till »Frohre» och + 35 pf. till »Schönbeck»).

Omnibusslinjer funnos två stycken med zontariff-beräkning, varigenom avgiften blev 10 pf. på den ena linjen som är endast 1,5 km. lång samt 20 och 25 pf. på den andra, som är 5 km. lång, utan övergång vare sig till buss eller till spårvagn.

Hamburg.

Före den 15 oktober 1929 gällde ett enhetspris om 20 pf. med en fri övergång till såväl samma trafikmedel som något av de två övriga (Hochbahn och omnibuss).

Därefter är enhetstaxan för spårvagn ändrad till en sorts zontariff enligt följande:

För spårvagn intill 2 delsträckor 20 pf. och därutöver 25 pf. allt utan övergång, samt 30 pf. med övergång.

För övergångsresa från spårvagn (eller Hochbahn) till omnibuss är avgiften 35 pf.

En delsträcka är i medeltal 1,9 km.

Vid »Hochbahn» äro delsträckorna ersatta med hållplatsavstånd så att intill 5 hållplatsavstånd kosta 20 pf. och resa därutöver 25 pf. utan övergång samt med övergång 30 pf. till annan hochbahnvagn eller spårvagn och övergång till omnibuss 35 pf.

På omnibuss är enhetstaxan bibehållen men höjd till 30 pf. utan övergång och 35 pf. med övergång till vilket trafikmedel som helst (på en förortslinje (linje F) dessutom zoner med tillägg: 35, 40, 45 och 50 pf.).

Hannover.

Ren zontariff-taxa med många delsträckor: pris enl. följande: 4 delsträckor 20 pf., 5 och 6 delsträckor 25 pf. o. s. v. 15 och 16 delsträckor 50 pf. Dessutom på förortslinjer: 60, 70, 80, 90, 100, 110 och 120 pf.

Denna taxa gäller fr. maj 1929 (och var förut 5 pf. lägre). Den gäller även för busstrafiken, där maximipriset blir 60 pf.

Hannover synes vara typen för ett företag, som i alldeles särskild grad bestämt avgiften efter resans längd. Även om detta är rättvist, synes systemet vara synnerligen tungrott för konduktörerna, med en massa olika biljetter till olika pris; för att icke tala om kontrollen av att en trafikant verkligen icke reser en eller annan zon längre än vad hans biljett gäller.

Lübeck.

På spårvagn tillämpades zontariff med delsträckor om ca 1,2 km:s längd och ett pris av 20 pf. för 2 delsträckor, 25 pf. för 3 och 4, 30 pf. för 5 och 6 samt 35 pf. för mera med fri övergång till annan spårvägslinje.

Omnibusslinjerna voro uteslutande jämförelsevis långa förortslinjer och var för sig uppdelade i delsträckor med en avgift beräknad efter 7,5 à 10 pf. per km. och med ett minsta pris av 30 pf. samt ända upp till 220 pf. för den längsta linjen, c:a 30 km. lång.

Vid övergång betalas ny avgift.

Att jag medtagit just dessa spårvägar, beror icke på något annat än att jag i sommar varit i tillfälle studera taxeförhållandena i dessa städer och således har färskta uppgifter och intryck. Detta förklarar också att jag ej medtagit något exempel från t. ex. England. I detta land är emellertid zontariffsystemet så gott som uteslutande förhärskande, utan fri övergång.

Jag nämnde först att jag ej skulle ingå på alla de otaliga specialtaxor, som finnas. Jag vill nu endast i förbigående nämna, att lägre avgift för barn i allmänhet tillämpas; åldersgränsen är i regeln 14 år, men också lägre, t. ex. i Krakau, där den endast är 10 år. Vidare gäller oftast en högre reseavgift efter en viss tid på kvällen, den s. k. nattaxan, i allmänhet dubbelt så hög som dagtaxan.

Förutom den rabatt, som köp av månads- eller årskort o. d. innebär, där dylika kort finnas, lämnas på många ställen rabatt vid partiköp av biljetter, t. ex. 11 biljetter för kr. 1:50, vilket ju blir ca 9 % rabatt, då styckepriset är 15 öre. I Skandinavien äro Göteborg, Malmö, Köpenhamn och Oslo exempel på spårvägar, vars ekonomi icke medgirer dylik rabatt.

Om man nu jämför taxornas storlek med varandra, så ser det ut, som det skulle vara billigt att åka spårvagn i t. ex. Finland, Polen, Tjeckoslovakiet. Men denna jämförelse blir icke så gynnsam om man tager hänsyn till de olika valutornas köpkraft i respektive länder. Den bästa jämförelsen får man genom att jämföra det inbördes förhållandet mellan taxorna och personalavlöningarna. T. ex. i Tjeckoslovakiet är avlöningen till trafikpersonalen omkring 12,000 till 16,000 Tj. kronor per år, vilket omräknat i svenska kronor efter nu gällande kurs, icke blir mera än c:a 1.300 till 1.800 kronor per år, under det att vår trafikpersonal torde hava bortemot 2¹/₂ gånger så mycket.

För Tyskland ställer sig en dylik jämförelse ännu ogynnsammare, ty den förut, enligt våra begrepp höga taxan, blir jämförelsevis ännu högre, om man tager hänsyn till att avlöningarna äro lägre i Tyskland än hos oss. Förklaringen kanske delvis ligger i att företagen belastats med skatter och andra pålagor, som nödvändiggjorts för att åstadkomma medel till avbetalningar å krigsskadeskulden.

1930 års spårvägs- och omnibusstaxor i Skandinavien

Land och stad	Invånare- antal	Spårvagn		
		Enhetspris	Zontariff	Övergång
Sverige:				
Stockholm	490,000	15 och 25 öre*		+ 5 öre
Göteborg.....	240,000	15 öre*	—	fri
Malmö.....	120,000	15 och 20 öre		fri
Norrköping	62,000	15 öre*	—	fri
Helsingborg	56,000	15 och 25 öre*		—
Norge:				
Oslo.....	280,000	15 öre	—	ny avgift
Bergen	100,000	10, 15 och 20 öre*		vid 20 öre fri
Trondhjem	56,000	15 öre	—	fri
Danmark:				
Köpenhamn	700,000	15 öre	—	+5 öre (. 20 öre)
Odense	60,000	15 öre	—	fri
Finland: (100. penny = 9,4 öre)				
Helsingfors.....	235,000	100 penny	—	fri
Åbo	65,000	100 penny	—	fri
Polen: (25 groschen = 11,5 öre)				
Warschau	1.200,000	25 gr.	—	40 gr.
Lemberg.....	260,000	25 gr.	—	30 gr.
Krakau	210,000	25 gr.	—	fri
Posen	240,000	25 gr.	—	fri
Tjeckoslovakien: (120 heller = 13,3 öre)				
Prag	750,000	120 heller	—	fri
Österrike: (32 gr. = 16,9 öre)				
Wien	2,000,000	32 gr.	—	fri
Tyskland: (20 pf. = 17,8 öre)				
Berlin	4,350,000	25 pf.	—	fri
Breslau	615,000	20 pf.	—	fri
Dresden	635,000	20 pf.	—	+5 pf. (. 25 pf.)
Leipzig	700,000	25 pf.	—	fri
Magdeburg	300,000	20 pf.	—	fri
Hamburg	1,150,000	—	20—25 pf.*	{ +10 o. 15 pf.) (. 30 pf.) }
Hannover	440,000	—	20—50 pf.*	fri
Lübeck	135,000	—	20—35 pf.	fri

större städer samt i några av Mellaneuropas städer.

O m n i b u s s			Övergångs- resa Spv./buss	A n m ä r k n i n g a r
Enhetspris	Zontariff	Övergång		
15 öre	—	ny avgift	ny avgift	* 15 öre inom innerzonen eller ytterzonen. 25 öre för resa över zongränsen.
15 öre	—	fri	ny avgift**	* Resa över stadens gräns 30 öre. ** Resp. fri å Lundbylinjen.
15 och 20 öre*		fri	fri	* Resa inom 2 zoner 15 öre och resa i alla tre zonerna 20 öre, med 5 öres tillägg över stadsgränsen.
Busstrafik bedrivs ej ännu av spårvägen				
20 öre	—		ny avgift	* + 5 öre över stadsgränsen i Borgs villastad. * 15 öre till zongränsen vid RÅÅ-Ramlösa. Överfares denna, 25 öre.
15 öre	—	ny avgift	ny avgift	Förortslinjer drivas av särskilda bolag, utan samtrafik.
20 öre	—	ny avgift	ny avgift	* På två linjer 20 öre, på en linje 15 öre och på en linje 10 öre.
Spårvägen driver ej ännu busstrafik				
20 öre	—	—	25 öre	På linje 16, som går utanför stadsgränsen är avgiften 15 öre Bispebjerg—Söborg.
15 och 20 öre		+ 5 öre	25 öre	Omnibussdriften är utarrenderad till ett privatbolag.
125 penny	—	fri	ny avgift	Busstrafiken bedrivs av ett privatbolag.
100 penny	—	ny avgift	ny avgift	Busstrafiken bedrivs av privatbolag.
—	15—35 gr.*	ny avgift	ny avgift	* 15 gr. för ca 1 km och ytterligare 10 gr. per påbörjad km.
50 gr.	—	fri	vid 50 gr. fri	
25—30 groschen*		ny avgift	ny avgift	* Varje linje har sin egen avgift beräknad efter 13 gr. per km, med avrundat pris.
	30—50 gr.*	ny avgift	ny avgift	* 30 gr. för ca 3 km och ytterligare 10 gr. per påbörjad km.
—	50—300 hel.*	ny avgift	ny avgift	* 50 heller per tre delsträckor.
—	10—50 gr.*	vid 50 gr. fri	vid 50 gr. fri	* 10 gr. per delsträcka om ca 1 km. Minimipris utom ringarna 20 gr.
25 pf.	—	30 pf.	30 pf.	Före juli 1930 enhetstaxa med fri övergång.
—	10—30 pf.*	ny avgift	ny avgift	* På korta linjer 10, 15 och 20 pf. för 1, 2 och 3 delsträck. På långa linjer 10, 20 och 30 pf. för 1, 2 och 3 delsträckor.
—	20—40 pf.*	vid 25 pf. fri	vid 25 pf. fri	* Delsträck med 20 pf. på tre linjer, 20—25 pf. på tre och 20, 25, 30 och 40 pf. på en linje.
—	15—120 pf.*	fri	+ 10 pf.	Delsträckor (utom på två linjer A och H) med 15, 20 och 30 pf. för korta och mera, för långa linjer.
—	10—25 pf.*	ny avgift	ny avgift	* En linje (1,5 km) 10 pf. och en annan linje i tre delsträckor (5 km) med 20 pf. för två och 25 för tre.
30 pf.	—	35 pf.	35 pf.	* 20 pf. för två delstr. om ca 1,5 km längd därutöver 25 pf. Före okt. 1929 enhetspris.
—	20—60 pf.*	fri	Avg. beräknas enl. busstaxan	* Ren zontariff-taxa med ytterligare ut- veckling för förortslinjerna.
—	30—220 pf.*	ny avgift	ny avgift	* Varje linje är för sig tarifferad i delstr.

Ehuru icke direkt hörande till detta ämne, kan anföras några relativa tal mellan nu gällande genomsnittslöner i några europeiska land, vilka tal jag uträknat efter primäruppgifter från ett föredrag i sommar på den internationella spårvägs-kongressen i Warschau. Om man sätter genomsnittslönen för förare i Sverige (eller Skandinavien) lika med 100, bliva jämförelsetalen ungefär följande:

Skandinavien	100	Belgien	45
Schweiz	98	Tjeckoslovakiet	41
Holland	84	Polen	40
England	82	Rumänien	34
Tyskland	59	Jugoslavien	33
Frankrike	50	Spanien	31
Österrike	50	Ungern	28
Italien	46	Turkiet	22

Här bör anmärkas att relativtalet för flera land endast avser landets huvudstad, under det att talet för andra länder utgör medeltal för två eller flera städer. Då avlöningarna i allmänhet äro högre i ett lands huvudstad eller största städer än i samma lands övriga städer, bliva de angivna talen i vissa fall missvisande.

Jämför man slutligen taxesystemen, så finner man att enhetstaxan är den förhärskande vid spårvägarna och i allmänhet gäller också fri övergång från en spårvagn till en annan.

Vid omnibusstrafiken däremot, är enhetstaxan endast förhärskande i Skandinavien, under det att utlandet i regeln har zontariff med avgiftsberäkning enligt »Teilstrecken»-systemet. Man kan också tydligt utläsa av tabellen att det oftast är dyrare att åka med omnibuss än med spårvagn, och därav blir man frestad draga den slutsatsen, att omnibussdrift måtte vara dyrare än spårvägsdrift. Huruvida detta verkligen är fallet, måste här lämnas osagt, emedan det är en fråga, som kräver sin egen behandling.

Jag kan, innan jag slutar, meddela att i ett föredrag, som hölls under spårvägs-kongressen i Warschau i sommar, omnämndes, att av 22 företag, vilka bedrevo såväl spårvägs- som omnibusstrafik, hade 12 st. en busstaxa som var högre än spårvägstaxan, 7 st. hade samma tariff och de återstående 3 st. hade vid spårvägen enhetstaxa och vid omnibussarna zontariff. varvid det lägsta zontariffpriset var lägre än spårvägens enhetstaxa (dessa tre städer äro just Warschau, Prag och Wien).

Om man vill roa sig med att göra samma beräkning för de 24 städer, som enligt denna tabellen driva både spårvägs- och omnibusstrafik, så kommer man till att 10 st. företag hava högre omnibussavgift än spårvägsavgift, 8 st. samma avgift och vid de återstående 6 st. är den lägsta zontariffavgiften för omnibuss lägre än den lägsta spårvägs-

avgiften (förutom ovannämnda Warschau, Prag och Wien även Breslau, Leipzig och Magdeburg), men tager man hänsyn till den väglängd man får resa, ställer sig avgiften så gott som undantagslöst högre för omnibuss än för spårvagn.