

PERSONTRAFIK

TAXOR

Resumé från Historik I.

Taxa för personbefordran fastställdes av K. Maj:t den 29.10 1875 till för I klass 80 öre och för III klass 40 öre per mil med en minsta avgift av 50 resp. 25 öre.

Den 13.1 1879 medgav K. Maj:t höjning av biljettpriset i III klass till 50 öre per mil. För att bringa priset till överensstämmelse med å Frövi—Ludvika järnväg tillämpad taxa nedsattes dock priset till 45 öre per mil från station å linjen Falun—Gräsberg till station å Frövi—Ludvika järnväg söder om Ställdalen, från B:s Ludvika till bolagets stationer söder om Ställdalen till och med Kil samt från B:s Ställdalen till stationer norr om B:s Ludvika.

Metersystemets införande krävde ny taxa, som av K. Maj:t fastställdes den 19.11 1880 att gälla från 1881. Enligt denna blev biljettpriset för I klass 7,5 öre och för III klass 4,5 öre per kilometer.

Från den 1.6 1888 nedflyttades I klass vagnar och kupéer till II klass, dock så, att I klass biljetter fortfarande tillhandahöllos i nattsnälltågen mellan Göteborg och Mellerud. Den med anledning därav av K. Maj:t

PERSONTRAFIK

den 31.5 1888 gillade taxan bestämde ett biljettpris av för I klass 8,5 öre, för II klass 6,5 öre och för III klass 4,5 öre per kilometer. Den 14.11 1890 utkom ny taxa men utan ändring av biljettpriserna.

För att höja resandeantalet hade under tiden en del biljetter med prisreduktion införts.

Så beslöts den 30.5 1877, att enkel biljett, köpt på sön- eller helgdag, s. k. "söndagsbiljett", vid station på linjen Göteborg—Trollhättan, finge gälla för återresa samma dag. Medgivandet utsträcktes den 31.5 1880 att gälla även vid alla andra stationer men endast för sommarmånaderna juni—augusti. Detta medgivande utsträcktes den 15.4 1882 att gälla för hela sommartidtabellen eller från 15 maj till 15 november och slutligen den 23.11 1885 att gälla för hela linjen hela året om.

I samma riktning gick det den 16.4 1883 fattade beslutet, att s. k. torgbiljett, varmed avsågs biljett köpt för vissa tåg på vardag å station fr. o. m. Nygård till Göteborg, finge användas för återresa samma dag.

Första införandet av *tur- och returbiljetter* ägde rum den 30.5 1877, då dylika beslötos för linjen Göteborg—Trollhättan att gälla i två dagar till pris, motsvarande 50 % förhöjning för enkel resa. Under de närmaste åren infördes tur- och returbiljetter å ett flertal sträckor. Sedan styrelsen den 1.4 1889 biträtt järnvägsföreningens beslut, att tur- och returbiljetter skulle i samtrafik gälla

för väglängd av till och med 100 km 4 dagar

” ” ” 101—200 ” 5 ”

o. s. v. med ökning av 1 dag för varje begynnande nytt hundratal kilometer, beslöts, att denna giltighetstid skulle fr. o. m. 1.1 1890 tillämpas även å bolagets egen järnväg, och att försäljning av tur- och returbiljetter finge äga rum såväl från Göteborg till bolagets samtliga stationer som även från dessa till Göteborg.

Månadsbiljetter, gällande för 1, 2 eller 3 månader, infördes den 12.5 1879.

Andra lättnader hade efter hand även vidtagits, såsom nedsättning av III klass biljettpriset mellan stationer norr om Daglösen (jämte Filipstad) och Göteborg (15.4 1882) samt beräkning av avgiften från och till hållplatser mellan Nygård och Göteborg efter verkliga väglängden i st. f. från närmaste station (11.6 1883).

*

Till komplettering av ovanstående torde böra nämnas, att styrelsen i ett stort antal fall hade ansett sig böra bevilja nedsättningar i biljettprisen för föreningar, dövstumma, norska emigranter vid emigrering över Göteborg samt för s. k. billighetsresor Göteborg—Trollhättan. Den 6.12

1897 hade dessutom beslutats, att giltighetstiden för tur- och returbiljetter vid jultiden skulle utsträckas till 14 dagar.

De av styrelsen sålunda vidtagna anordningarna hade givetvis bidragit till persontrafikens höjande och torde av allmänheten även hava i hög grad värderats.

Det kan emellertid i detta sammanhang vara av intresse erinra därom, att styrelsen dock fick mottaga *en* skrivelse, uttryckande missnöje med söndagsbiljetterna.

I skrivelsen, som är undertecknad av ett stort antal personer vid en av stationerna och daterar sig från 1883, framhålles, hurusom på grund av det billiga priset ett stort antal arbetare från några andra stationer på söndagarna kommo till orten och tillställde stort obehag, då "de veta sig vara obekanta och fria från alla band" och därför "låta sina passioner och våldsamheter bryta löst, icke hysande respekt för varken lagar eller varnande ord". Situationen försvårades därigenom, att polisstyrkan var svag, och att allmänna åklagaren på söndagarna ofta måste för ordningens upprätthållande vistas *vid en i trakten liggande hälsobrunn*.

Styrelsen fann sig emellertid ej böra för somliga fridstörares skull göra inskränkningar i en eljest allmän förmån.

Under åren 1900—1901 vidtogos beträffande söndags- samt tur- och returbiljetter ett par förändringar.

Så beslöts den 12.3 1900, att söndagsbiljetter i vissa tåg endast finge säljas för minst 50 kilometers avstånd.

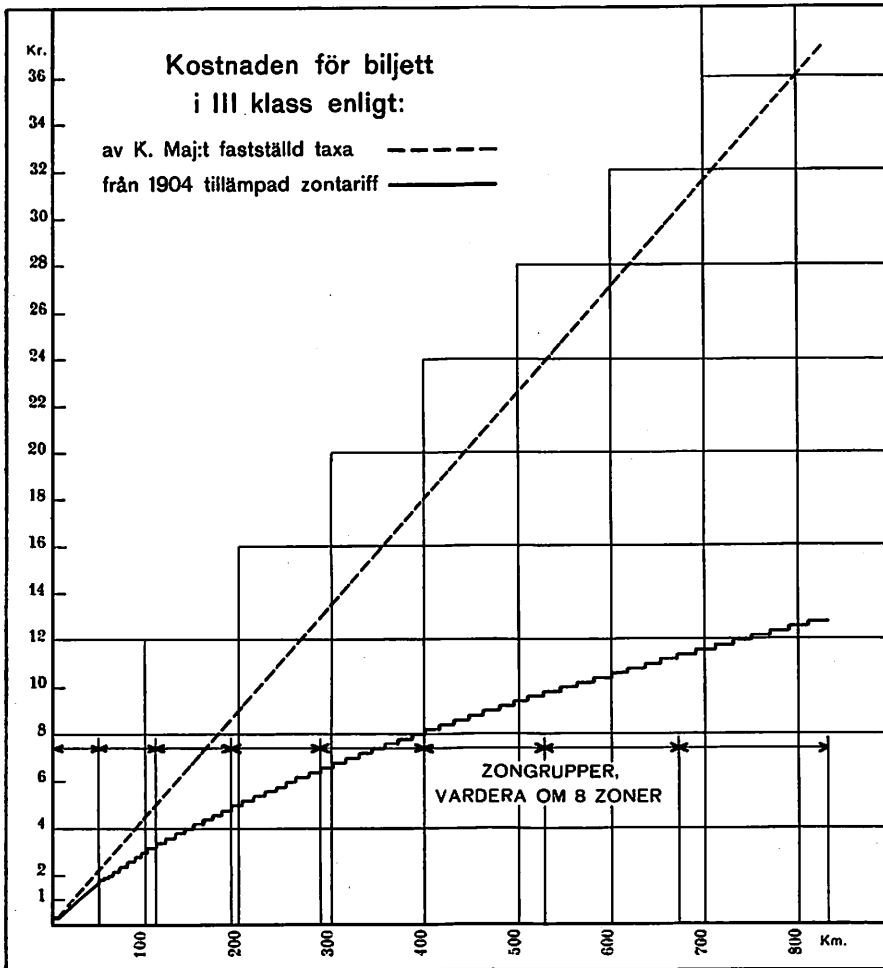
Beträffande tur- och returbiljetter beslöts den 18.3 1901 att biträda K. Järnvägsstyrelsens förslag, att giltighetstiden skulle, oberoende av väglängden, bliva 14 dagar, vilket skulle gälla såväl i samtrafik som för resor i allmänhet å B. J.

Den av K. Maj:t 1890 fastställda taxan, vars giltighetstid utgick med år 1900, har sedermera blivit åter fastställd

den 21.12 1900	att gälla från 1901 till utgången av år 1910,
„ 28.10 1910	„ „ „ 1911 „ „ „ 1915,
„ 31.12 1915	„ „ under år 1916,
„ 22.7 1916	„ „ „ åren 1917 och 1918,
„ 20.9 1918	„ „ „ år 1919,
„ 31.7 1919	„ „ „ „ 1920,
„ 6.8 1920	„ „ „ „ 1921,
„ 7.7 1921	„ „ „ „ 1922,
„ 28.7 1922	„ „ „ „ 1923,
„ 29.6 1923	„ „ „ „ 1924.

Såsom synes har K. Maj:t under de senaste åren på grund av de egenartade tidsförhållandena fastställt taxan endast för ett år i sänder.

PERSONTRAFIK



Diagr. 17.

För det i praktiken tillämpade personbiljettpriset har emellertid den fastställda taxan sedan år 1904, då *zontaxa* infördes, icke haft annan betydelse än att angiva tillåtna maximiavgifter.

Den 29.3 1901 väckte verkst. direktören J. D. SIMONSSON förslag om införandet av zontariff. Denna viktiga reform utgick från det sakförhållandet, att kostnaden för transportarbetet är sammansatt av en fast och en variabel kostnad. Den fasta kostnaden representeras av de utgifter, järnvägen har för den resande oavsett resans längd, såsom kostnaden för biljetten, dess försäljning och visering samt för viss del av administrationen. Den variabla kostnaden åter motsvarar den egent-

TRAFIKENS UTVECKLING

liga framdragningskostnaden. Grundprincipen blir sålunda, att en resa skall *per enhet resväg* kosta mindre, ju längre resan är.

Reformen förutsatte avsevärt sänkta biljettpriser, och det måste grundligt övervägas, huruvida förutsättningar funnos, för att resandeantalet skulle vid reformens eventuella genomförande ökas i sådan grad, att inkomsten för persontrafiken icke minskades.

Förslaget blev av styrelsen antaget den 6.7 1903 att tillämpas från 1.1 1904. Då priserna genomgående voro lägre än de av K. Maj:t fastställda, erfordrades ej något tillstånd från K. Maj:t för tillämpningen.

Den antagna zontaxan, som ännu gäller, omfattar 64 zoner, fördelade på en väglängd av 832 km på sådant sätt, att inom de första 8 zonerna är "zonbredden" 6 km, inom nästa grupp av 8 zoner 8 km o. s. v. med 2 km:s förhöjning av zonbredden inom varje efterföljande grupp av 8 zoner.

Genom denna förlängning av zonbredden erhålles den önskade sänkningen i biljettpriset utan att priset per zon behöver minskas.

Zonavgiften bestämdes till 30 öre i II klass och 20 öre i III klass.

Zonerna 2—10 skulle kunna tudelas.

Vilken betydande reform införandet av zontaxan var, framgår bäst av diagr. 17, vars övre linje angiver biljettpriset i III klass för olika avstånd enligt den av K. Maj:t fastställda taxan och den undre motsvarande pris enligt zontaxan. Å diagrammet visas även förlängningen av zoner och zongrupper i och med stigande väglängd.

Såsom av ovanstående framgår omfattar zontaxan avsevärt större avstånd än järnvägens längd. Avsikten härmed var, att taxan skulle kunna användas i samtrafik med andra järnvägar, vilket även blivit fallet.

Redan från början blev sålunda taxan tillämpad i samtrafik med Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg, och den 13.11 1905 godkändes överenskommelsens utvidgande att även omfatta Filipstads Norra Bergslags, Karlstad—Munkfors, Nordmark—Klarälvens och Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägar (Bergslagens Zontarifförening). Sedermera hava även Gäfle—Dala och Södra Dalarnes järnvägar anslutit sig till föreningen. Zontaxan omfattar numera 72 zoner.

I samband med införandet av zontaxan ändrades den 7.9 1903 bestämmelserna om söndags-, tur- och retur- samt månadsbiljetter.

Söndagsbiljetterna blevo sålunda borttagna, och tur- och returbiljetter skulle endast gälla för återresa samma dag samt säljas till ett pris, motsvarande 1 ½ gånger avgiften för enkel biljett. Minsta avgiften bestämdes till 75 öre i II klass och 50 öre i III klass. Priset för de ovan nämnda s. k. torgbiljetterna å sträckan Nygård—Göteborg bibehölls oförändrat. Månadsbiljetter skulle gälla för jämna kalendermånader och av-

PERSONTRAFIK

giften sättas lika med 10 enkla biljetter med ett fast tillägg av 5, 3 och 2 kronor för resp. I, II och III klass. Minimiavgiften bestämdes till resp. 15, 9 och 6 kronor, och skulle tudelning av zonerna icke få förekomma.

De stigande trafikutgifterna föranledde verkst. direktören att den 24.5 1909 till styrelsen ingiva förslag om höjning av personbefordringsprisen. Någon förhöjning kom dock ej till stånd förrän 1915, då K. Maj:t biföll en provisorisk förhöjning att tillämpas från den 10.9 s. å.

Förhöjningen utgick med visst tillägg per biljett och utgjorde i öre:

	I kl.	II kl.	III kl.
för enkel biljett 1—48 km	20	10	5
„ „ „ över 48 km	50	30	20
„ tur- och returbiljett 1—48 km	40	20	10
„ „ „ „ över 48 km ..	100	60	40
„ månadsbiljett per kalendermånad ..	—	150	50

Det visade sig emellertid snart, att krigstidens höga driftkostnader betydade avsevärt högre tillägg.

De av K. Maj:t — efter de ovannämnda — beviljade tilläggen å grundtaxan resp. de av järnvägen tillämpade tilläggen å zontaxeavgifterna återfinnas i följande tabell.

Gällande fr. o. m.	Av K. Maj:t beviljade tillägg Å grundtaxan			Tillämpade tillägg Å zontaxeavgifterna			A n m.
	I kl.	II kl.	III kl.	I kl.	II kl.	III kl.	
	%			%			
5.5 1917*	20	20	20	20	20	20	{ Minsta tillägg i I kl. 30 och i II kl. 20 öre.
1.9 1917	50	40	30	50	40	30	
1.1 1918	150	110	70	150	110	70	
1.10 1919	230	170	120	230	170	120	
1.11 1920	—	—	—	140	100	100	
1.8 1922	140	100	100	140	100	100	

* Uttogos fr. o. m. 7.5 1917.

I samband med ovan angivna höjningar i biljettprisen blevo år 1917 torgbiljetterna borttagna och fr. o. m. 1.11 1920 grunderna för priset å månadsbiljetter ändrade. Sålunda höjdes fasta tillägget till 6 kr. för II kl. och till 4 kr. för III kl. utom för zonerna 2 och 3, där det för III kl. bestämdes till 3 kr. Minsta avgiften skulle utgöra 18 kr. i II kl. och 11 kr. i III kl.

TRAFIKENS UTVECKLING

Man finner av ovanstående, att järnvägen sedan 1904 icke endast kunnat hålla lägre grundpriser än de av K. Maj:t fastställda utan även under kristiden *samma* eller — under tiden 1.11 1920 till 31.7 1922 — *lägre* procentiska tillägg å zontaxeavgifterna än som medgivits för de av K. Maj:t fastställda högre grundtaxeavgifterna.

Enligt den först fastställda taxan berättigade I kl. biljett till medförandet av resgods till 70 skålpunds vikt och III klass biljett till 50 skålpund. Överviktsavgift beräknades efter 2 öre per mil för varje begynnande tiotal skålpund. Minsta avgift var 10 öre.

I 1881 års taxa var frivikten bestämd till högst 25 kg, och övervikt skulle betalas med 15 öre för varje begynnande 10 kg och varje begynnande väglängd av 50 km.

År 1891 nedsattes avgiften till 10 öre, vilken avgift fortfarande är den fastställda grundavgiften, men räknas väglängden, sedan zontaxan införts, efter varje påbörjad zongrupp om 8 zoner.

Under kristiden hava särskilda tillägg beviljats och tillämpats med upp till 200 %.

Från det vanliga resgodset har så småningom avskilts velocipeder, motorcyklar och sparkstöttingar, som draga särskild avgift.

Denna avgift var under åren 1904—15 50 öre för sparkstötting och ensitsig tvåhjulig velociped samt 1 kr. för annan velociped. Från den 1.1 1916 bestämdes särskild avgift för velociped med motor med 3 kr. för ensitsig, tvåhjulig sådan och 5 kr. för övriga. Å dessa avgifter hava av K. Maj:t för olika perioder medgivna tillägg tillämpats. Under tiden 1.11 19—20.7 21 uppgick tillägget till 200 %. Tillägget har sedermera sänkts för sparkstöttingar och velocipeder utan motor, så att det numera utgör 100 %. För velocipeder med motor har avgiften fr. o. m. 21.7 21 gjorts beroende av transportvägens längd.

Det skulle föra för långt att här redogöra för alla de nedsättningar, som beviljats för vissa resande. Men det bör dock nämnas, att nedsättning i biljettprisen i likhet med vid S. J. m. fl. järnvägar äro medgivna för vissa dövstumma, folkskolebarn, annan skolungdom, boyscoutgrupper, sjuksköterskor, militärer m. fl. med de villkor, som äro för resp. resor särskilt fastställda.

ATGÄRDER TILL PERSONTRAFIKENS HÖJANDE

Persontrafikens utveckling vid B. J. har givetvis icke enbart varit beroende av den taxepolitik, som följts, och den stegring, som är en naturlig följd av utvecklingen inom det område, järnvägen genomlöper.

Fastmera torde man kunna säga, att andra omständigheter och åtgärder i hög grad inverkat på den så gott som ständiga ökningen av persontrafiken.

Redan året efter järnvägens öppnande i sin helhet underhandlades mellan Altona—Kielbanan, Danska Statsbanorna, S. J., B. J., D. J., Smaalenenesbanan och agenten för ångbåtsförbindelsen Fredrikshamn—Göteborg om anordnandet av direkt expedition av personer och gods mellan norska, tyska, event. danska stationer via Mellerud—Göteborg—Fredrikshamn samt om införandet av rundresobiljetter från Hamburg och Berlin över vissa danska, svenska och norska stationer. Ehuru anordningarna krävde avsevärda nedsättningar i biljettpreisen, antogos de gjorda förslagen den 7.6 1880, och överenskommelse träffades med tre månaders uppsägningstid.

Förbindelsen över Fredrikshamn torde hava varit av en viss betydelse såsom förberedelse för dragandet av en större utlandstrafik över B. J., men den blev i och för sig icke särskilt givande.

När Västkustbanan närmade sig sin fullbordan, dryftades därför frågan om den norska trafikens dragande över denna nya samfärdsled samt vidare över Hälsingborg—Helsingör till kontinenten. Denna förbindelse kom också till stånd år 1888.

Routen över Fredrikshamn förlorade därmed sin betydelse för utlandstrafiken, och "Det Forenede Dampskibsselskab" uppsade 1892 kontraktet men förklarade sig villigt fortsätta trafikeringen mot subvention. Detta förslag blev dock av styrelsen avslaget.

Förbindelsen med kontinenten via Västkustbanan har sedermera utvidgats såväl via Malmö—Köpenhamn som via Trälleborg—Sassnitz.

B. J. tillhandahåller i de i "kontinentaltågen" gående tågsätten efter överenskommelse vagnar i förhållande till kilometer banlängd.

Under särskild avdelning redogöres för de åtgärder, bolaget träffat för att befordra tillkomsten av anslutningsbanor. Den första av dessa var Göteborgs—Hallands järnväg, vilken sedermera övergick i statens ägo, och utgör en av de banor, som betraktade som ett helt fått namnet "Västkustbanan".

I sin mån hava till persontrafikens höjande även bidragit övriga banor, för vilkas tillkomst bolaget intresserat sig.

Av större betydelse i detta avseende har den samtrafik blivit, som ordnats mellan B. J., G. D. J. och S. W. B., bestående dels i tidtabellernas ordnande på sådant sätt, att lämpliga anslutningar erhållits vid övergångsstationerna, dels i framförandet av direkta vagnar.

Redan den 1.5 1905 insattes genomgående personvagn och 1906 restaurangvagn å sträckan Göteborg—Ludvika—Stockholm. Sedermera ha ge-



Fig. 230. Tåg n:r 2.

nomgående vagnar insatts på flere andra sträckor, såsom Göteborg—Gävle, Kil—Ludvika—Stockholm, Orsa—Falun—Ludvika—Stockholm.

Då under kriget turisttrafiken i utlandet till stor del upphörde, gjordes från Trafikförvaltningen G. S. G. sida en kraftig insats för dragandet av turistströmmen till Dalarne. Snabbgående tåg insattes under åren 1915—16 å linjen Göteborg—Falun ävensom å linjen Stockholm—Ludvika—Falun. Å sistnämnda sträcka medföljde restaurangvagn. På grund av den sedermera inträdda knappheten på kolbränsle måste dessa tåg indragas från den 15.2 1917. I ersättning har sedan år 1921 nattåg å linjen Göteborg—Falun sommartid anordnats.

För turisttrafikens höjande har järnvägen i övrigt gjort en del uppoffringar i form av understöd till Turisttrafikförbundet, deltagande i kostnad för broschyrer och tidskrifter, uppgörelse med resebyråer om försäljning av biljetter o. s. v.

För järnvägens medverkan till åstadkommandet av hotell å föreningsstationer redogöres under särskild avdelning.

PERSONTRAFIKEN, STATISTISKT BELYST

I diagr. 18 visas persontrafikens storlek under resp. år från 1880 t. o. m. 1922. (Diagr. 18—20 gälla inkl. K. F. J. och L. L. E. J.)

Såsom kurvorna visa, har persontrafiken ökats ganska jämnt ända till de sista två åren, då avsevärd minskning inträtt. Ett par "hack" förekomma dock. År 1909 finna vi sålunda nedgång för såväl antal resande som personkilometer, beroende på storstrejken, och 1918 hava personkilometerna nedgått under fortsatt stegring av antalet resande. I senare fallet har alltså resornas längd varit avsevärt mindre än under de föregående åren. Orsaken härtill torde kunna utläsas i diagr. 19 i kurvan över inkomst för personkilometer i öre, som 1918 visar en betydande stegring, beroende på det kraftiga provisoriska tillägg, som nämnda år tillämpades.

Denna kurva har liksom kurvan över antal personkilometer i III klass i % av hela antalet åtskilligt mera att förtälja.

Såsom förstnämnda kurva visar, hade järnvägen 1880 en inkomst per personkm av 4,65 öre. Denna inkomst sjönk under de närmast följande åren till c:a 4,3 öre på grund av införandet av söndags- samt tur- och returbiljetter. Under tiden hade procenttalet III-klass resande hållit sig uppe i omkring 88. Då I klass ersattes med II klass, överflyttade ett större antal resande från III klass till II klass, så att procenttalet III klass resande under åren 1889 och 1890 hastigt sjönk till c:a 80.

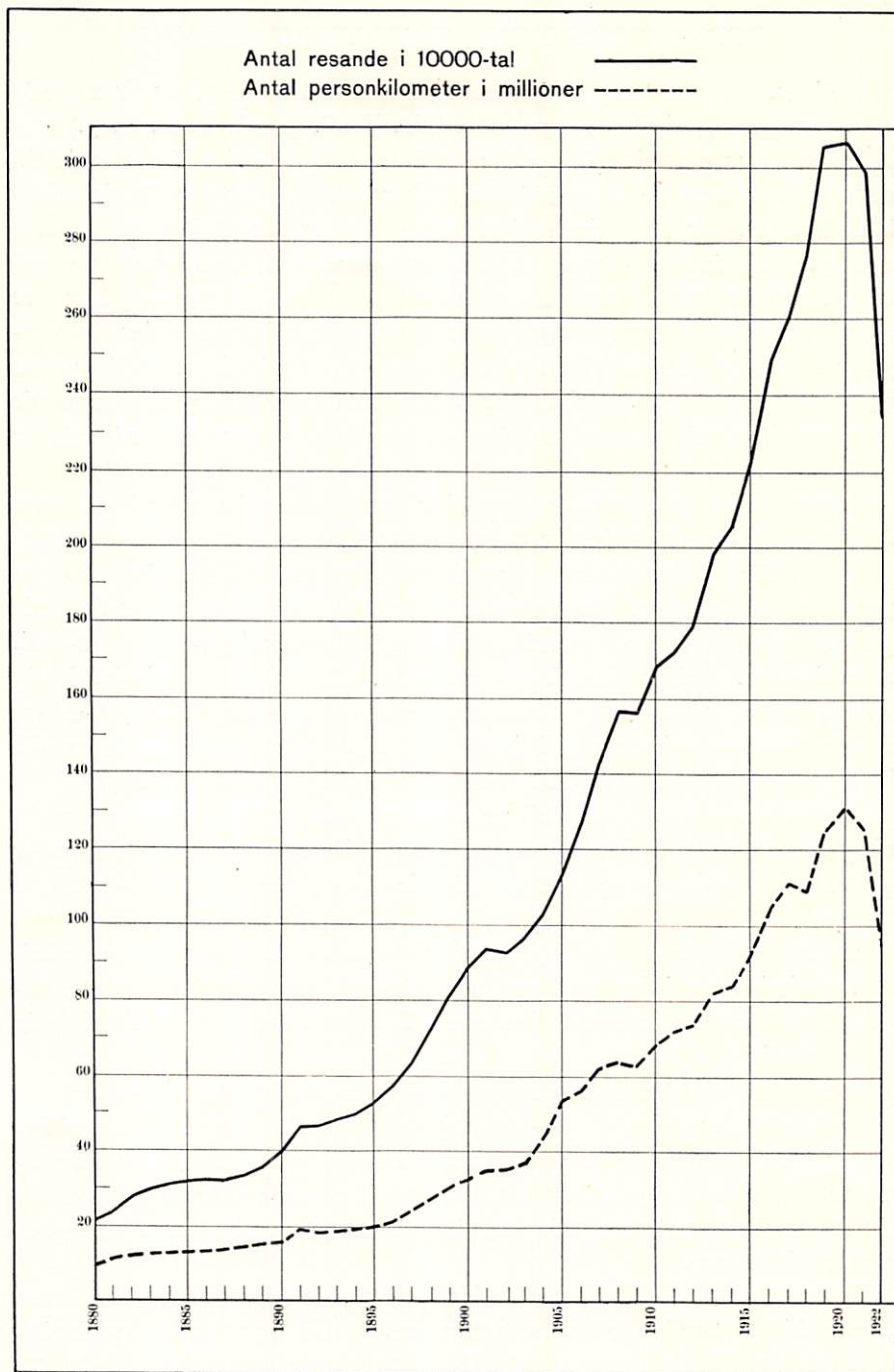
Genom beslutet, att tur- och returbiljetter skulle få i större utsträckning säljas, nedgick inkomsten per personkilometer år 1891 till under 4 öre och sjönk under 90-talet och de första åren av 1900-talet till c:a 3,8 öre.

Införandet av zontaxan 1904 medförde såsom kurvan visar en våldsam sänkning av inkomsten per personkm till under 3 öre under samtidig höjning av procenttalet resande i III klass. 1915 hade sistnämnda tal stigit till 85 %.

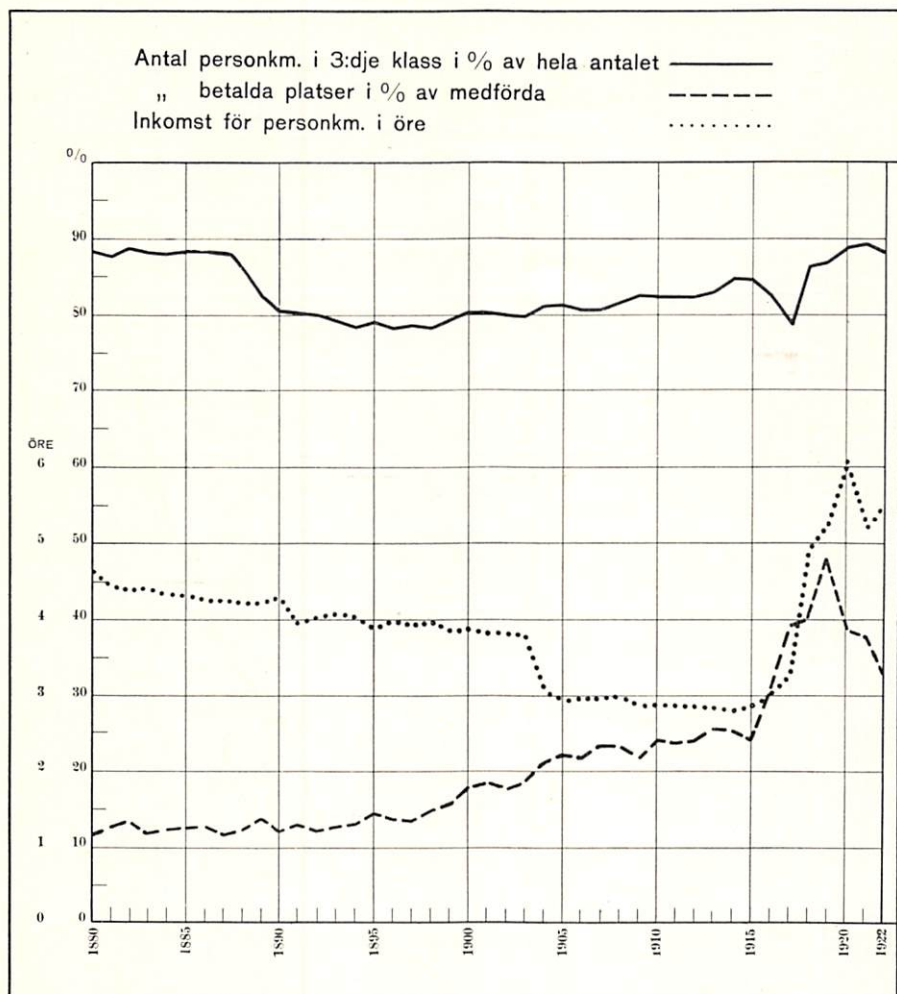
Samma år började de provisoriska tilläggen, varigenom inkomsten per personkm under åren 1916—17 steg från 2,8 till 3,25 öre. Samtidigt finner man emellertid, att procenttalet III-klass resande nedgår från 85 till 78 %, vilket betyder, att ett stort antal resande övergingo från III till II klass trots prisförhöjningen, vilket pekar på den då i allmänhet goda penningtillgången.

De provisoriska tillägg, som under de följande åren tillämpades, blevo emellertid så kraftiga, att överflyttningen till III klass snabbt verkställdes, och 1921 hade procenttalet III-klass resande åter stigit till 89 %.

Å samma diagram återfinnes ännu en kurva, visande antalet betalda



Diagr. 18.



Diagr. 19.

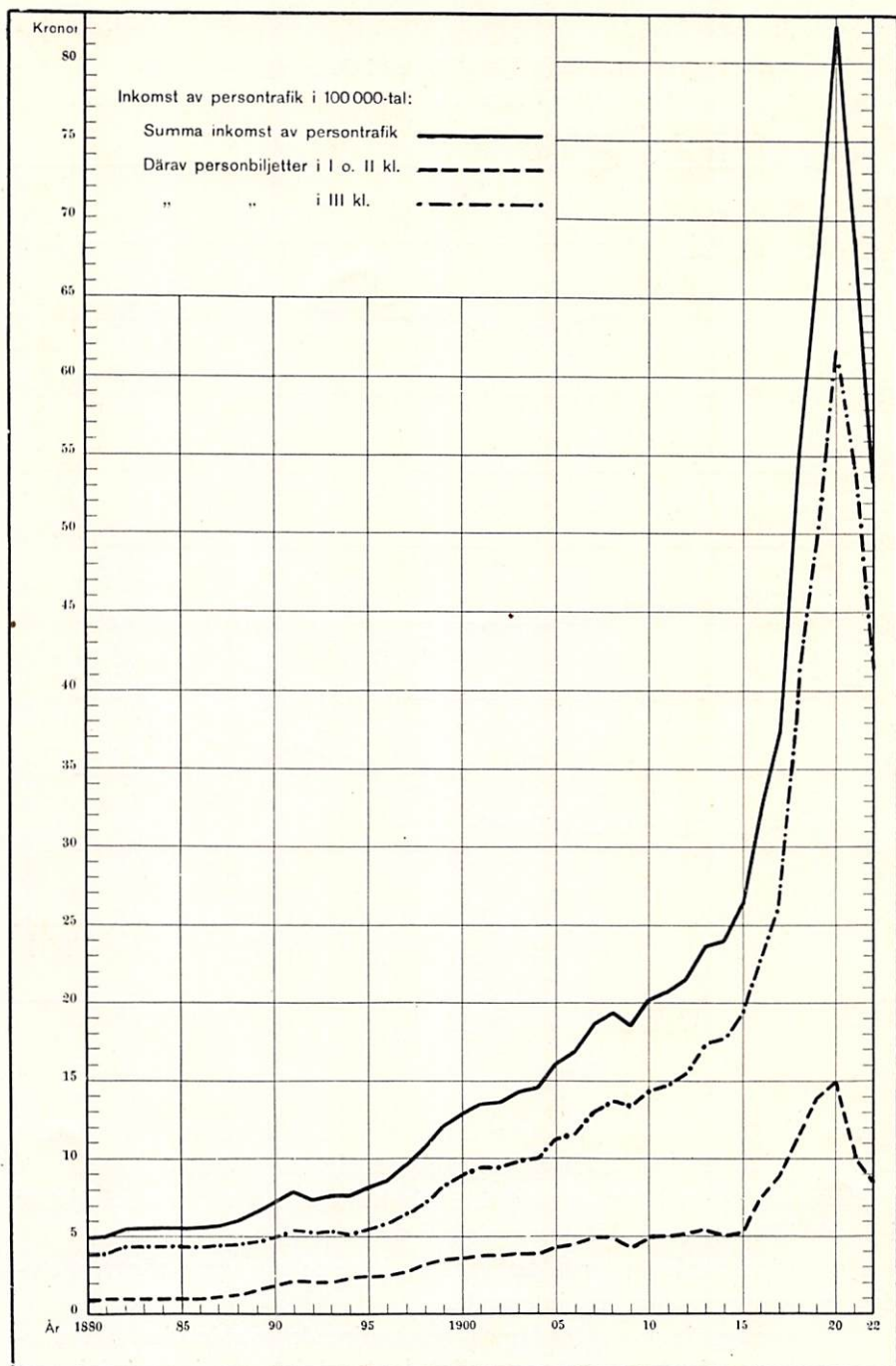
platser i % av antalet i tågen medförda. Utnyttjandet av platserna har, såsom av kurvan framgår, högst väsentligt förbättrats.

Inkomsterna från persontrafiken i sin helhet samt för personbiljetter i I och II klass resp. III klass visas i diagr. 20.

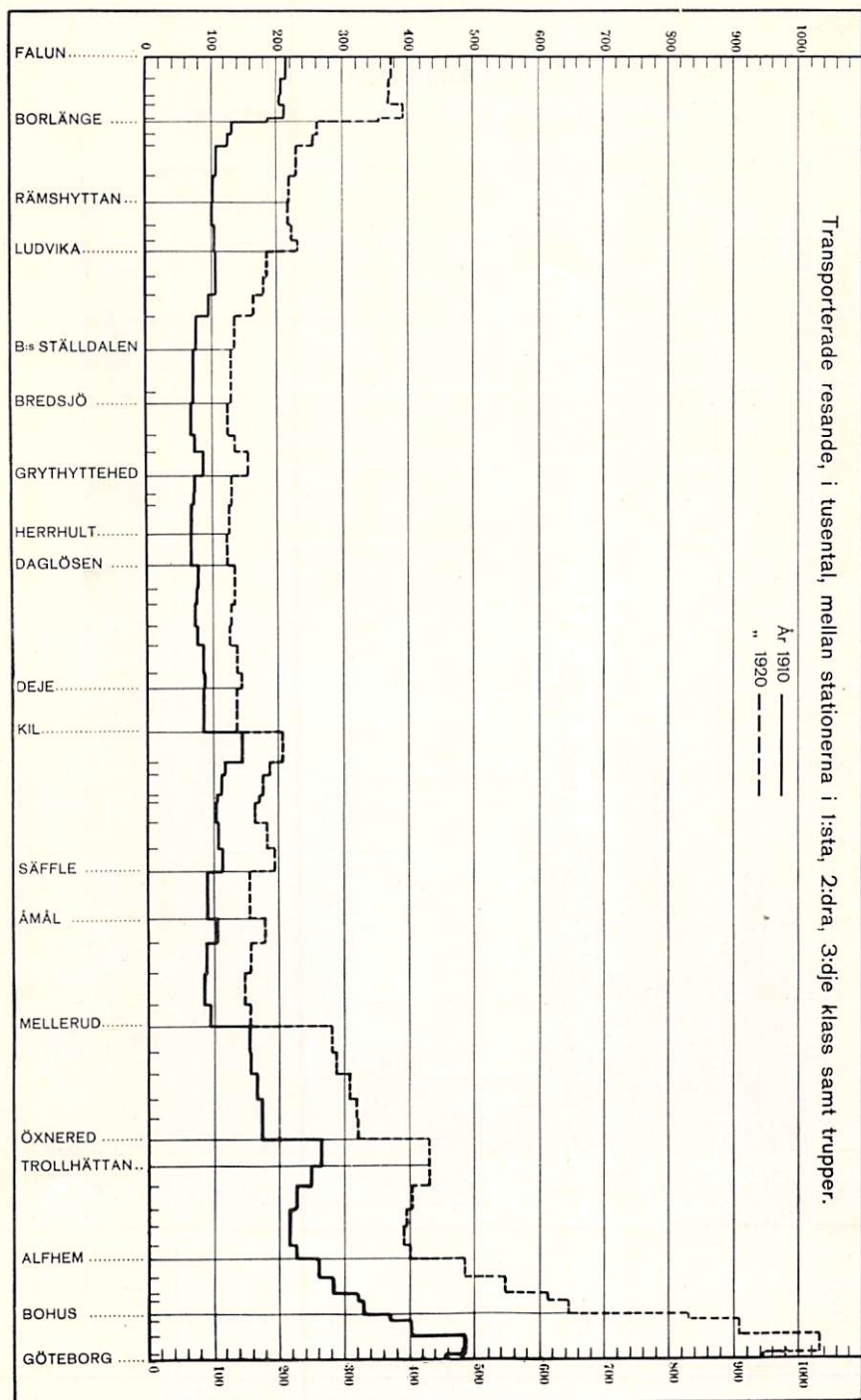
I detta sammanhang torde det vara av intresse att något närmare studera verkan av zontaxans införande.

Vid överläggning om förslagets genomförande meddelades, att zontaxan, tillämpad på 1902 års trafik, skulle givit en minskad inkomst av 124.358 kr., motsvarande c:a 10 %. Denna siffra torde ha framlagts

TRAFIKENS UTVECKLING

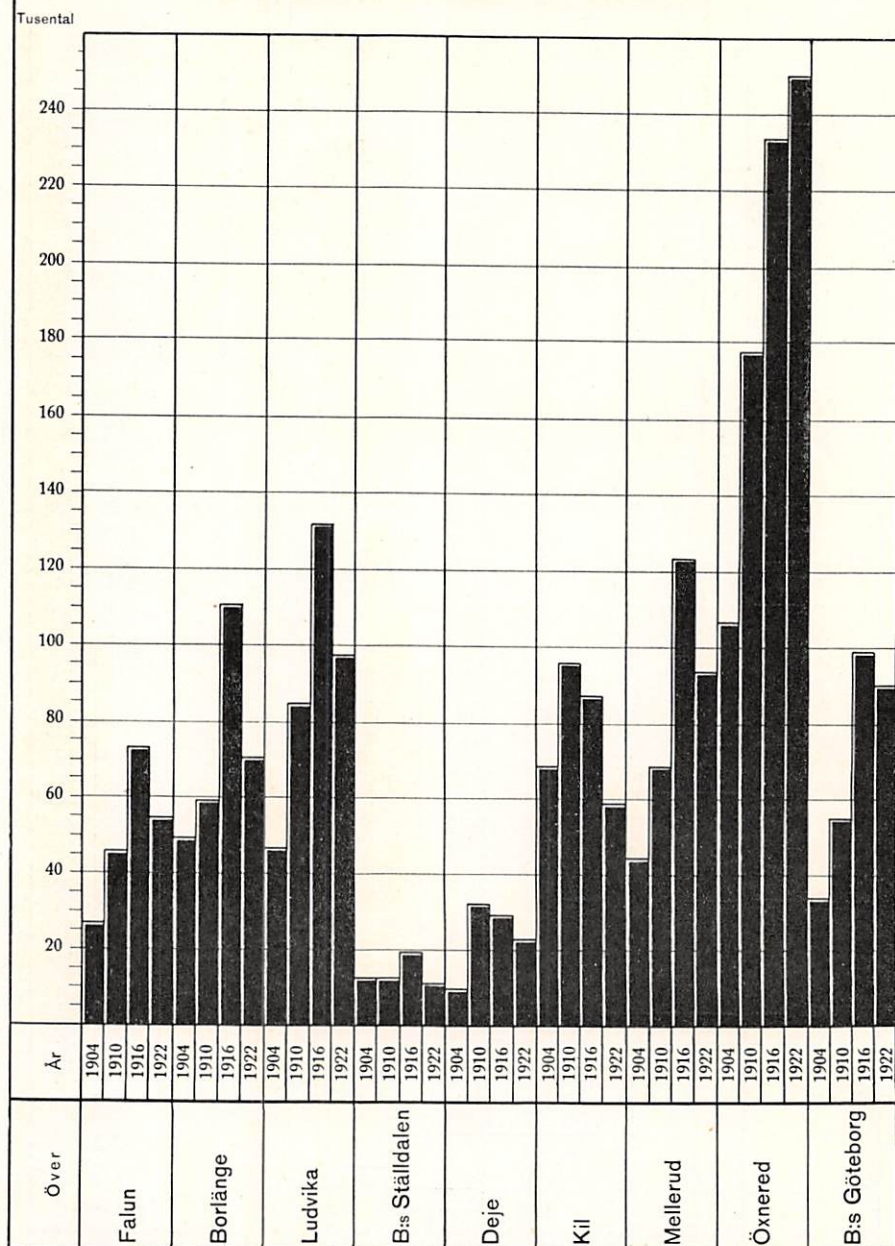


Diagr. 20.



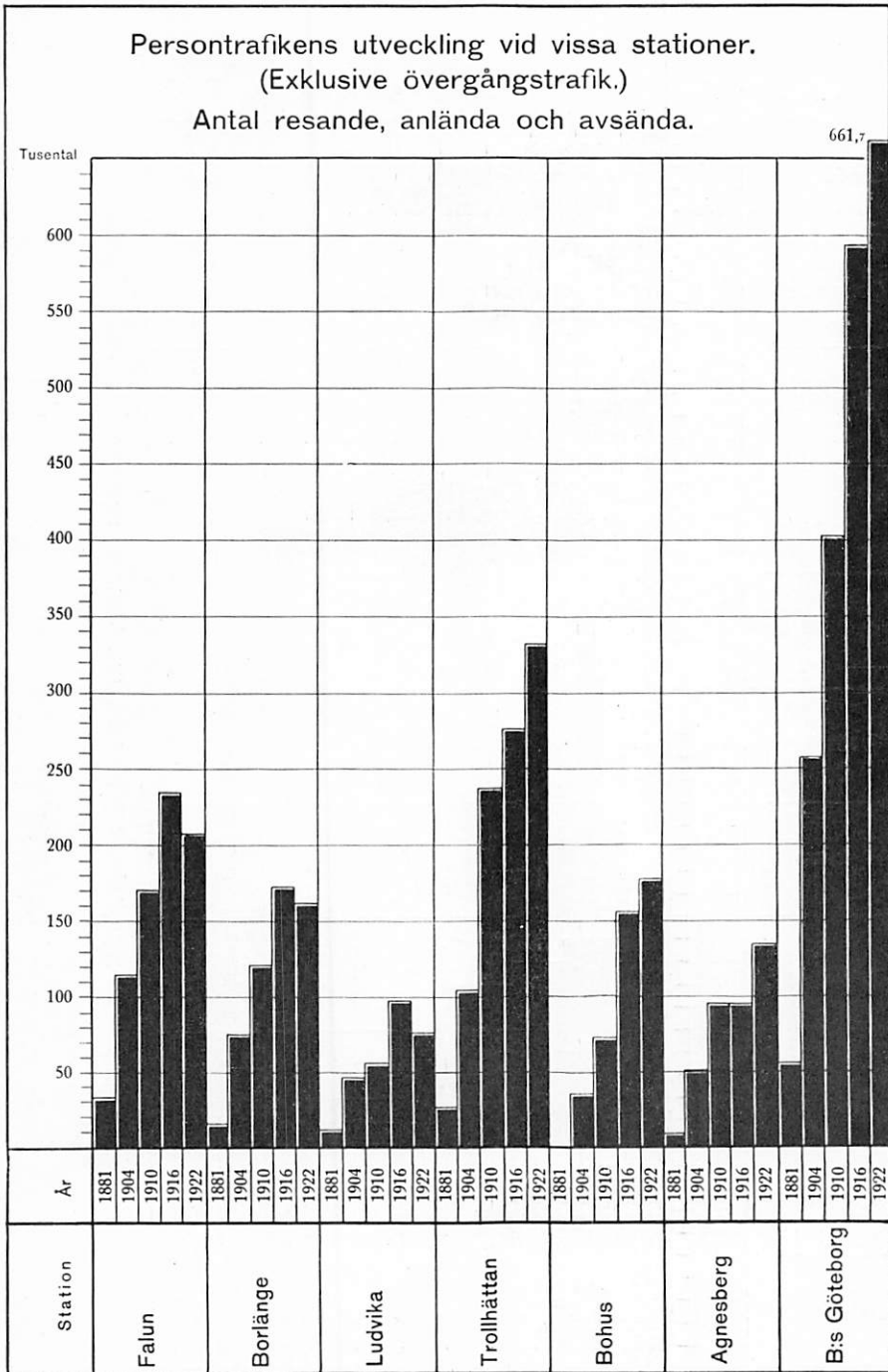
Diagr. 21.

Övergångstrafik.
Antal resande, anlända och avsända.

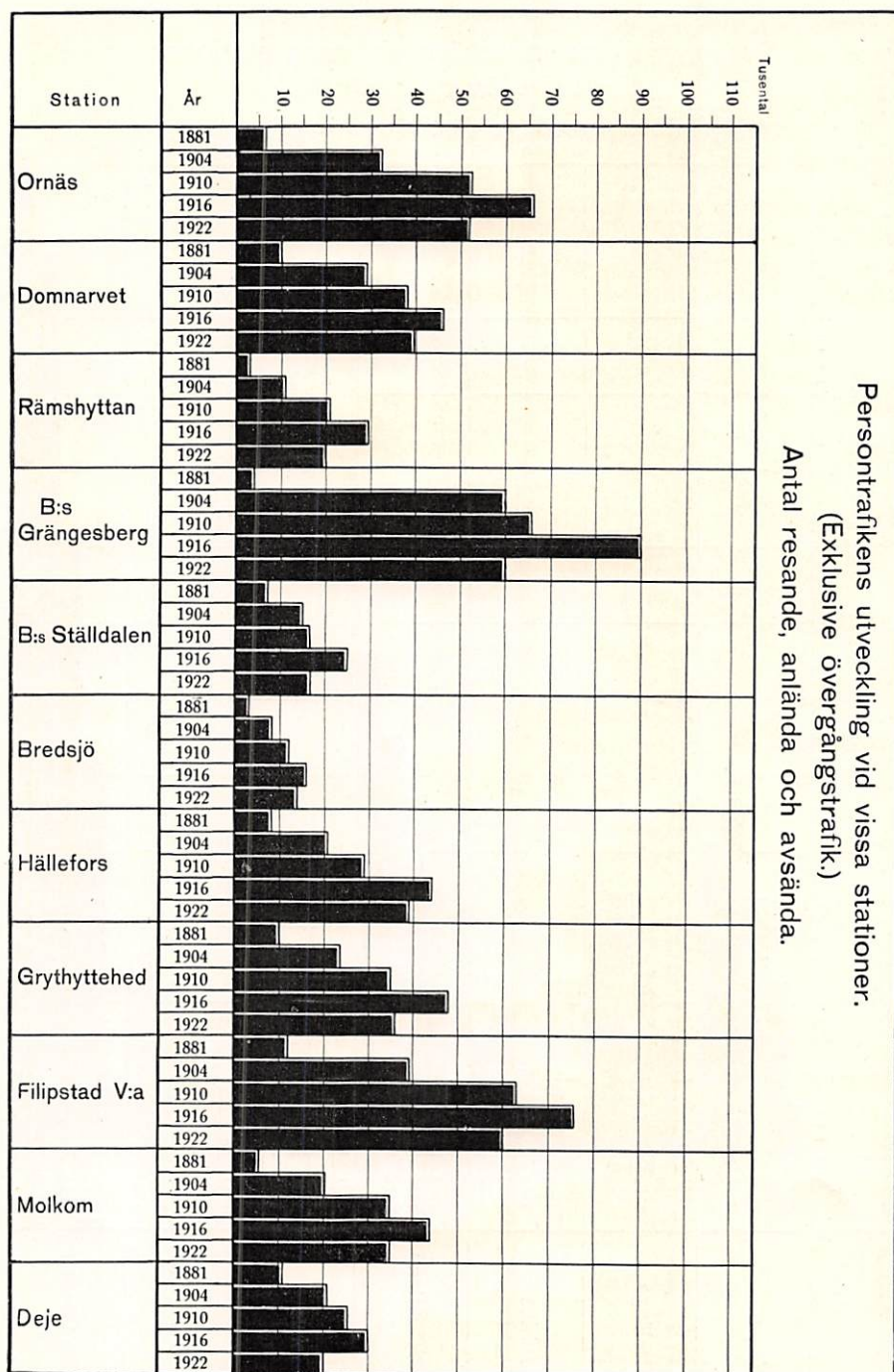


Diagr. 22.

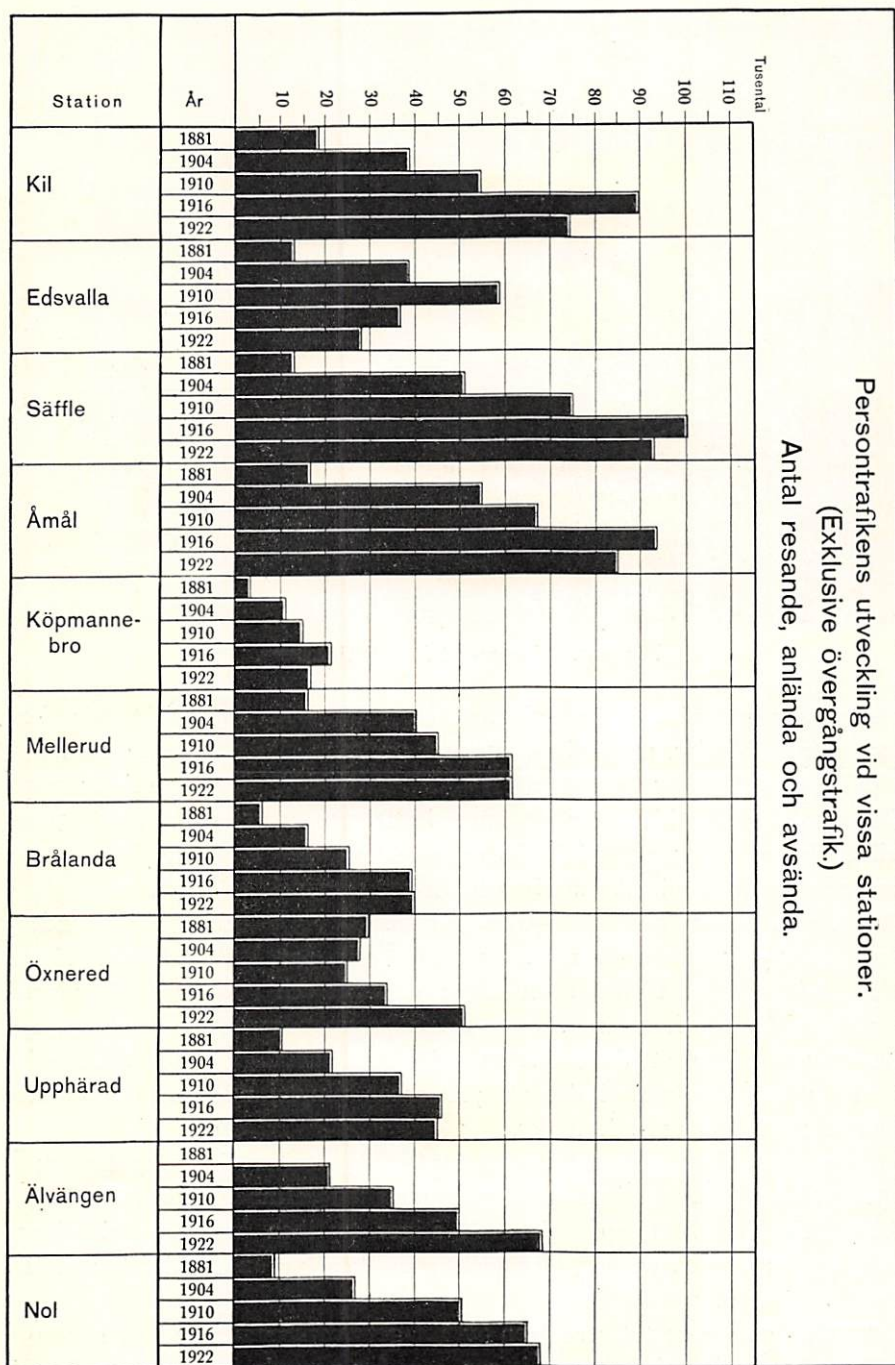
PERSONTRAFIK



Diagr. 23.



Diagr. 24.



Diagr. 25.



Fig. 231. Personplattform i Göteborg.

endast för att visa riskmarginalen, då sannolikheten dock talade för sådan trafikökning, att nedsättningen i priserna skulle kompenseras.

Å diagr. 18 visar kurvan för antalet resande en kraftig och kurvan för antalet personkilometer en ännu kraftigare stegring från år 1904, vilket betyder, att resandeökningen skedde under samtidig ökning av resornas medellängd. Av statistiken finner man också, att denna medellängd, som under åren 1901—03 var resp. 36,9, 37,5 och 39,9 km, under åren 1904—06 ökats till resp. 44,8, 46,7 och 44,7 km. Inkomstsiffran blev under sådana förhållanden *högre* än förut och uppvägde säkerligen merkostnaden för framförandet av det större resandantalet. Av diagr. 19 framgår nämligen, att det större resandetalet i huvudsak kunde framföras med samma vagnantal, i det att platsernas utnyttjande steg i ungefär samma grad som resandantalet.

Diagr. 21 visar persontrafikens fördelning utefter linjen under åren 1910 och 1920. Den minst trafikerade sträckan befinner sig mellan Ståldalen och Kil. Mot ändstationerna stiger trafiken avsevärt och visar från 1910 till 1920 en betydligt kraftigare stegring än för den mellersta delen av banan.

Statistiken för de tidigare åren av bolagets verksamhet är icke så uppställd, att man kan framlägga siffror, som för nämnda år visa övergångs- trafikens storlek. I diagr. 22 belyses därför denna trafiks utveckling

GODSTRAFIK

från år 1904 genom angivandet för vissa år av antalet i övergångstrafik anlända och avsända resande å de föreningsstationer, som i detta avseende hava betydelse. Å en del av dessa stationer är 1916 "toppår". Vid Öxnered finna vi dock fortsatt stegring, under det att Deje och Kil visa nedgång från 1910 års trafik. Minskningen av resandena över Kil torde emellertid endast vara skenbar. Före Fryksdalsbanans anläggning förmedlades en avsevärd persontrafik båtledes via Fryksta. Resande å denna route, som kommo från eller fortsatte å B. J., betraktades som övergångsresande. Största delen av Fryksdalens persontrafik ombesörjes numera av K. F. J., vars resande i Kil icke räknas som övergångsresande i förhållande till B. J.

Den lokala persontrafikens utveckling är för vissa stationer visad i diagr. 23—25. För utrymmets skull hava icke alla stationer medtagits. Såsom synes hava stationerna å övre linjen varit mera påverkade av kristiden (nedgång efter 1916), under det att nedre linjens stationer i allmänhet visa fortgående stegring.