

N:o 32.

Af friherre v. Otter, angående skrifvelse till Konungen i fråga om meddelande af bestämmelser rörande samtrafik mellan svenska jernvägar.

Bland de villkor och bestämmelser, hvilka under senare åren utfärdats för jernvägsbolag, som sökt koncession och som erhållit låneunderstöd af staten till deras banors anläggning, finnes väl inrymdt, att bolagen skola vara skyldiga underkasta sig »de bestämmelser i fråga om samtrafik, hvilka Kongl. Maj:t kan finna godt bestämma», men några dylika bestämmelser för dessa bolag eller för jernvägarne i öfrigt hafva veterligen icke hittills blifvit gifna. Detta villkor, som påtagligen tillkommit i ändamål att gifva staten medel i sin hand att öfvervaka såväl det allmännas intressen i jernvägsväsendet, som att hvart och ett bland de i afseende å trafiken lika berättigade bolagen erhåller sin rätt gent emot öfriga bolag, har visat sig allt mera behöfligt i samma mån som nya transportleder uppstått, hvilka på kortare väg och därför ock, om samma taxa tillämpades, mot billigare frakter sätta afsändare och emottagare af gods i jernvägsförbindelse med hvarandra. Visserligen har, sedan trafiken utvecklats emellan allt flera jernvägslinier, en samtrafik-förening bildats emellan statsbanorna och en del enskilda jernvägar, hvilken uti sin öfverenskommelse beträffande samtrafiken sig emellan antagit bestämmelser, hvilka, om de följdriktigt tillämpades, skulle på ett tillfredsställande sätt ordna denna för så väl den trafikerande allmänheten som jernvägarne viktiga angelägenhet. Men då erfarenheten

visat att så icke sker, till skada för såväl nämnda allmänhet som åtskilliga mindre mäktiga bolag, och då klagan häröfver hittills icke ledt till rättelse, har det ansetts nödigt påkalla Riksdagens medverkan till att denna för vårt kommunikationsväsende viktiga fråga blifver ledd in på tryggare vägar.

Man tycker — och detta väl icke utan goda skäl — att, när Kongl. Maj:t utan någon inskränkande bestämmelse i afseende å samtrafik med andra jernvägar lemnat koncession åt ett jernvägsföretag med rätt att, sedan vägen blifvit färdig och vederbörligen afsynad, öppnas för allmän trafik, samt anslutning till den allmänna samtrafiksföreningen utan några förbehåll medgifvits, sådan jernväg derefter skulle få deltaga i den allmänna samtrafiken på samma villkor som öfriga i föreningen deltagande jernvägar. Detta är dock ingalunda förhållandet. Den förenämnda samtrafiksföreningen bildades ursprungligen emellan statens och 11 enskilda jernvägar. Beträffande den väg, som vid samtrafikförsändningar orterna emellan skulle följas, heter det i de dessa jernvägar emellan öfverenskomna reglementariska bestämmelserna: »Äro de tvenne stationer, mellan hvilka samtrafikssändningar ega rum, förenade medelst flere i samtrafiken deltagande jernvägslinier, så att fråga kan uppstå om val af transportväg, så skola försändelser mellan dessa stationer befordras *den väg som gifver de billigaste frakterna*, då medeltalet af transportavgifterna för de gifna stationsafstånden uti samtrafikstaxans tio fraktgodstariiffer, ökad med de på hvarje transportlinie belöpande tilläggsavgifterna, lägges till grund för beräkningen i öfverensstämmelse med vidfogade tabell.» Och vidare: »Är samtrafiksväg på förestående sätt bestämd, *får en sändning ej befordras å annan transportlinie emellan vederbörande stationer* i annat fall, än då afsändaren sådant skriftligen begärt på afsändningsstationen,» hvarjemte stadgande lemnas, huru i sistberörda fall skall förfaras. Åt dåvarande kongl. styrelsen för statens jernvägs trafik lemnades ledningen af denna förening. Nämnda styrelse utfärdade den 27 mars 1882 ett cirkulär (n:o 715) »angående delvis förändrade grunder för samtrafik med åtskilliga enskilda jernvägar», som skulle tillämpas vid expedition af den trafik af gods m. m., som vore gemensam för dessa tolf jernvägar, med tillkännagifvande tillika, att de utfärdade bestämmelserna i afseende å samtrafik dem emellan skulle fortfarande lända till efterrättelse i alla de delar, som icke genom samma cirkulär ändrades eller upphäfdes. Allt flere jernvägar auslöto sig till denna förening. Enligt den komité, som den 9 september 1887 tillsattes för revision af då gällande taxa för transporter å statens jernvägar, utgjorde antalet, när densamma afgaf sitt betänkande, 60. Att

förberörda reglementariska bestämmelser och det derpå grundade cirkuläret icke skulle gälla för jemväl de då tillkomna 48 jernvägarne, låter sig väl näppeligen tänkas. Ätminstone synes komitén haft denna uppfattning, då den, efter att hafva omförmålt, att efter hand de flesta då befintliga jernvägar anslutit sig till föreningen, och redogjort för de grunder, hvarpå denna senare hvilar, yttrar: »Stora fördelar för såväl jernvägarne sjelfva som deras trafikanter hafva genom samtrafiken vunnits. För de förra en rättvis fördelning af den gemensamma frakten, för trafikanterna en afsevärd nedsättning i transportkostnaden. Dessutom undvikes en skadlig konkurrens emellan de olika jernvägslinierna, derigenom att bestämda transportvägar blifvit anvisade för all gods-befordran mellan de särskilda banornas stationer.»

Bestämmelserna angående den väg, som enligt samtrafiköfverenskommelsen samtrafikgods skall föras, upphäffvas icke genom förenämnda cirkulär. Men de blefvo delvis på annat sätt affattade, i det att, medan de reglementariska bestämmelserna, såsom ofvan visats, tydligen angifva, att, när flera transportvägar finnes, försändelserna skulle befordras den väg, som efter öfverenskommet beräkningssätt gifve de *billigaste frakterna*, cirkuläret innehåller, att »samtrafiksändning må ej befordras annan väg än den som är i *tariffböckerna* bestämd, derest icke afsändaren sådant skriftligen begärt på afsändningsstationen.» Angåfve nu tariffböckerna den väg, som jemlikt öfverenskommelsen gifve de billigaste frakterna, så vore ju härmed allt godt och väl, emedan i sådant fall en hvar jernväg erhöle den andel af trafiken, som densamma jemlikt samtrafiksöfverenskommelsen tillhörde, och den trafikerande allmänheten finge för varutransporter icke betala mera än som med befintliga jernvägslinier borde betalas. Men så är icke fallet, om än det heter i de »bestämmelser» som åtfölja cirkuläret, att de äro »utfärdade på grund af öfverenskommelse mellan banornas förvaltningar.» Fall kan sålunda angifvas, der vägen, som tariffböckerna bestämmer emellan två föreningsstationer, går öfver tre jernvägar med en sammanlagd längd af 182 km. i stället för öfver tre jernvägar af tillsammans endast 99 km. längd, eller öfver en väg, som är ända till 82 procent längre än den, som gifver de billigaste frakterna, och få följaktligen trafikanterna i proportion derefter betala högre frakt än om öfverenskommelsen rätt tillämpades. Att sådant icke innebär rättvisa vare sig emot det eller de bolag, som på detta sätt gå miste om inkomster, hvilka borde dem tillkomma, eller emot allmänheten, som får betala högre frakter än som vederborde, är väl uppenbart. Om dertill, såsom ofta torde vara fallet, trafikanterna på en ort bidragit till den kortare, fraktbilligare liniens an-

läggning just i ändamål att få lägre frakter, blifver detta slag af rättvisa ännu mera i ögonen fallande.

Den 30 december 1889 utfärdade kongl. jernvägsstyrelsen, i sammanhang med fastställelse af ny taxa för statens jernvägar, ett nytt cirkulär (n:o 1071) »ang. förändrade grunder för samtrafik med främmande jernvägar», hvilkas antal nu hade vuxit till 65, två norska inräknade. Om än ur detta cirkulär uteslutits det nyss åberopade tillkännagifvandet, att de ursprungliga, förut utfärdade bestämmelserna mellan statsbanorna och de i det förra cirkuläret uppräknade enskilda jernvägarne fortfarande skulle lända till efterrättelse, lärers sådant icke kunna förringa de under tiden tillkomna 54 jernvägarnes rätt att fortfarande få anse den ursprungliga, vid tiden för deras inträde i föreningen gällande öfverenskommelsen på dem tillämplig, helst de icke, alla åtminstone, tillfrågats, huruvida de medgäfvit uteslutandet.

Men det är icke endast i denna samtrafik, som en del jernvägsbolag och den trafikerande allmänheten icke komma till den rätt, som borde dem tillhöra. Nästlidet år träffades genom kongl. jernvägsstyrelsens förmedling öfverenskommelse emellan banförvaltningar i Sverige, Norge, Danmark och norra Tyskland angående gemensam samtrafikstaxa och de vägar, hvarpå samtrafiksgods gående emellan dessa länder skulle föras. En banförvaltning, som hos kongl. jernvägsstyrelsen i förut berörda hänseende begärt rättelse men erhållit till svar, att då enligt gällande öfverenskommelse den ifrågavarande trafiken skulle ega rum öfver den ursprungliga vägen, så kunde kongl. styrelsen icke utan medgifvande af styrelserna för de bolag, hvilka egde denna väg, leda transporterna den nya vägen, och som i anseende till de billigare frakterna borde få besörja transporten öfver sin bana samt äfven i detta fall ansåg sin rätt förnärmad, begärde ånyo hos kongl. styrelsen rättelse. Svaret blef, att då i samtrafiken mellan kontinenten och Sverige bibehållits de vägar, som äro fastställda för samtrafiken inom Sverige, trafiken måst upptagas att gå öfver den gamla. Således, emedan den sökande jernvägen icke fått sin rätt i afseende å den inländska samtrafiken, kunde den icke heller deraf komma i åtnjutande beträffande den utländska.

Den förklaring, som kan gifvas åt kongl. jernvägsstyrelsens tillvägagående i ofvan berörda hänsenden, synes vara den, att kongl. jernvägsstyrelsen anser, att då samtrafiksaftalet ursprungligen träffats emellan kongl. styrelsen och vissa jernvägsförvaltningar, bestämmelsen om *samtrafiksvägarne* berör allenast dem och att endast den *lägre taxan* är gemensam. Denna förklaring är väl dock icke hållbar. I främsta rum-

met skulle väl i sådant fall antingen öfverenskommelsen eller de derpå grundade cirkulären eller kongl. jernvägsstyrelsens svar å nya jernvägsförvaltningars begäran att vinna tillträde till föreningen innehålla någon upplysning härom. Men intetdera kan åberopas. Vidare torde det vara uppenbart, att om tillträdet till föreningen icke berättigade till erhållande af den godstrafik, som enligt öfverenskommelsen borde tillkomma en bana äfven till *föreningsstationerna* med andra jernvägar, utan endast rättigheten att mot lägre taxa än om egen följdes befordra samtrafiksändningar till och ifrån *mellanstationerna*, tillträdet i de flesta fall icke skulle begärts, ty det sistnämnda godset måste ju ändock komma till banan. Slutligen skulle i sådant fall kongl. jernvägsstyrelsen ega en magt, som våra grundlagar fränkänner Konungen, nemligen att skapa monopol. Ty hvad vore det väl annat än ett monopol, om kongl. jernvägsstyrelsen kunde, statens och ett knappt dussintal enskilda jernvägar till vinning, från den allmänna transitogodstrafiken afstänga Sveriges öfriga nuvarande och tillkommande enskilda jernvägar? Kongl. Maj:t har visserligen genom nådigt bref den 15 oktober 1880, i sammanhang med fastställelse å förslag till ny taxa för statens jernvägar, förklarat styrelsen dädaneftersåsom dittills »ega handlingsfrihet om träffande af aftal med främmande jernvägsförvaltningar», och med stöd deraf lär samtrafiksöfverenskommelsen vara afslutad. Men detta kongl. bref kan väl på intet vis anses gifva stöd åt en sådan magt som den förenämnda. Den ifrågasatta förklaringen emotsäges för öfrigt deraf, dels att kongl. jernvägsstyrelsen från bana, som ifrån början tillhört samtrafiksföreningen, afvändt en del trafik, som, om förklaringen vore hållbar, bort fortfarande tillkomma den banan, dels att någon konsekvent tillämpning deraf sedan en mängd nya banor tillkommit icke gerna kan vara möjlig.

Frågan har dock äfven en annan och ännu högre betydelse än den nu anförda, som berör allenast allmänhetens och vissa jernvägsbolags enskilda rätt: hon är af vikt i nationalekonomiskt hänseende. Enligt kongl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens senaste berättelse funnos i vårt land vid 1890 års utgång 111 för trafik öppnade enskilda jernvägar med en sammanlagd längd af 5,412 kilom.; 14 enskilda jernvägar med en längd af tillsammans 973 kilom. voro under byggnad, eller koncessionerade, men ännu icke började. Till huru många jernvägsbyggnader och till hvilken längd koncessioner senare lemnats, är mig icke bekant. Att jernvägsbyggandet i Sverige härmed icke är afslutadt torde få anses för gifvet. En del af dessa jernvägar förkorta eller äro ämnade att förkorta afstånden per jernväg emellan stationer

vid redan befintliga jernvägar, som ursprungligen bildade samtrafiksföreningen, och planerna för banornas rentabilitet torde i många fall åtminstone vara grundade på erhållandet af den samtrafik, som en anslutning till nämnda förening på grundvalen af den gällande samtrafiksförverenskommelsen borde bereda dem. Huru många af dessa jernvägar skulle icke uteblifvit eller uteblifva, byggts eller komma att byggas på mindre kostbart sätt än som skett eller är ämnadt att ske, om deras förvaltningar, innan det blifvit eller blifver för sent, underrättats, att deras jernvägar icke finge deltaga i den allmänna samtrafiken? Hvilka jernvägars taxor skulle icke uppsatts eller uppsättas helt annorlunda, om de skulle afse allenast den lokala trafiken? De summor, som, i tron att de skulle erhålla samma rätt som andra samtrafiksföreningen tillhörande jernvägar, nedlagts eller kunna komma att utan motsvarande gagn nedläggas på detta sätt i jernvägar, kunna icke beräknas. Att, i hvad på Riksdagen kan bero, söka förebygga, att så icke sker endast i brist på bestämmelser, som af en hvar måste efterleivas, torde vara förtjent af icke så liten uppmärksamhet.

Det finnes ytterligare en sida af frågan. Skulle i saknad af dylika bestämmelser det komma att fortgå på samma sätt som för det närvarande, måste tydligen en del bolag, som finna sin rätt i ifrågasvarande hänseende förnärmad, sins emellan bilda föreningar i ändamål att på ett eller annat sätt söka komma till denna sin rätt. Äfven de skola på sitt håll genom att kringgå öfverenskommelsen söka bereda sig den godstrafik, som naturligen bör tillkomma dem. Men på sådant sätt skulle man ju återkomma till de svårigheter vid godsbefordringen, som den nu bestående samtrafiksföreningens hufvudändamål varit att afvända, och sådant kan väl icke från någon sida anses önskvärdt.

Denna motion må icke så förstås, som skulle hvarje jernväg, som med några kilometer förkortade afståndet emellan två stationer vid förut befintliga jernvägar, vara berättigad att få utgöra samtrafiksvägen emellan dessa två stationer. Alls icke. En sådan jernväg borde enligt mitt förmenande icke erhålla koncession eller, om den erhåller koncession, erhålla den under uttryckligt vilkor att alls icke få deltaga i den allmänna samtrafiken. Eljest skulle icke allenast äldre jernvägars ekonomiska bestånd kunna lida farlig rubbning, utan äfven lockelse gifvas att nedlägga kapital på företag, som ur samfärdsels synpunkt vore

obehöfliga. Motionen afser allenast att främja åstadkommandet af sådana bestämmelser i samtrafikshänseende, att det nuvarande godtycklighetstillståndet försvinner vid de redan befintliga jernvägarna, och som ordna frågan i hvad mån ännu icke byggda jernvägar, de må redan hafva erhållit koncession eller framdeles få, böra tillåtas deltaga i den allmänna samtrafiken. Att, sedan sådana bestämmelser tillkommit, revision af samtrafiksvägarne periodvis, exempelvis hvarje 5:te år, bör försiggå, synes mig påtagligt.

38 0/2

På grund af hvad sålunda anförts, hemställer jag, att Riksdagen måtte hos Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t tacktes,

dels utfärda bestämmelser i fråga om samtrafik de svenska jernvägarne emellan af beskaffenhet, att alla jernvägar, statens eller enskilda, hvilka i denna trafik få deltaga, må varda likställda, så att samma godstariffer likformigt tillämpas å alla sådana jernvägar till hela deras utsträckning;

dels vid fastställandet af taxor för jernvägar, som erhållit koncession men ännu icke blifvit öppnade för allmän trafik, och vid meddelandet af koncession åt nya jernvägar bestämma, i hvad mån en hvar af dem må få deltaga i den allmänna samtrafiken.

Stockholm den 19 mars 1892.

F. W. von Otter.