

## N:o 10.

Ank. till Riksd. kansli den 11 april 1892, kl. 12 midd.

*Första Kammarens fjerde tillfälliga utskotts utlåtande n:o 1, angående skrifvelse till Konungen i fråga om meddelande af bestämmelser rörande samtrafik mellan svenska jernvägar.*

Till Första Kammarens fjerde tillfälliga utskott har blifvit remitterad en motion, n:o 32, af herr friherre *F. W. von Otter*, hvaruti hemställes 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; och *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, bestämman, i hvad mån en hvar af dem må få deltaga i den allmänna samtrafiken. Inom Andra Kammaran har en lika lydande motion, n:o 188, väckts af herr *J. Johansson* i Noraskog.

Såsom stöd för sin hemställan anför motionären följande:

»Bland de vilkor 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 vilkor, 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 vilkor 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 samtrafiksförsändningar orterna emellan skulle följas, heter det i de dessa jernvägar emellan öfverenskomna reglementariska bestämmelserna: »Äro de tvenne stationer, mellan hvilka samtrafiksförsändningar 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 transportafgifterna för de gifna stationsafstånden uti samtrafikstaxans tio fraktgodstariffer, ökad med de på hvarje transportlinie belöpande tilläggsafgifterna, 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 transportlinje emellan vederbörande stationer i annat fall, än då afsändaren sådant skriftligen begärt på afsändningsstationen», hvarjemte stadgande lemnas, huru i sistberörda fall skall förfaras. At dåvarande kongl. styrelsen för statens jernvägstrafik 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 efter rättelse i alla de delar, som icke genom samma cirkulär ändrades eller upphäfdes. Allt flere jernvägar anslöto 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. Atminstone synes komitén haft denna uppfattning, då den, efter att hafva omförmält, att efter hand de flesta då befintliga jernvägar anslutit sig till föreningen, och redogjort för de grunder, hvarpå denna senare hvilat, 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 undvikas en skadlig konkurrens emellan de olika jernvägslinierna, derigenom att bestämda transportvägar blifvit anvisade för all godsbefordran mellan de särskilda banornas stationer.»

Bestämmelserna angående den väg, som enligt samtrafiköfverenskommelsen samtrafiksgods skall föras, upphäfvast 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 funnes, försändelserna skulle befordras den väg, som efter öfverenskommet beräkningssätt gifve de *billigaste frakterna*, cirkuläret innehåller, att »samtrafikssändning må ej befordras annan väg än den som är i *tariffböckerna* bestämd, derest icke afsändaren sådant skriftligen begärt på afsändningsstationen». Angafve 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 samtrafiköfverenskommelsen tillhörde, och den trafikerande allmänheten finge för varu-

transporter 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 bestämma emellan två föreningsstationer, går öfver tre jernvägar med en sammanlagd längd af 182 kilometer i stället för öfver tre jernvägar af tillsammans endast 99 kilometers 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 anläggning 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) »angående 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 efter rättelse, lärer 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 medgifve 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 transportererna 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 förnärnad, begärde å nyo 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 hänseenden, synes vara den, att kongl. jernvägsstyrelsen anser, att då samtrafiksafvalet 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 rummet 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 samtrafikssändningar till och ifrån *mellanstationerna*, tillträdet i de flesta fall icke skulle begärs, 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 dädanefter såsom dittills »ega handlingsfrihet om träffande af aftal med främmande jernvägsförvaltningar», och med stöd deraf läser 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 vigt 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 kilometer; 14 enskilda jernvägar med en längd af tillsammans 973 kilometer 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 samtrafikföreningen, 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 samtrafiköfverenskommelsen 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 samtrafikföreningen 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 ifrågavarande hänseende förnärmat, 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 samtrafikföreningens 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 samfärdselns synpunkt vore obehöfliga. Motionen afser allenast att främja åstadkommandet af sådana bestämmelser i samtrafikshänseende, att det nuvarande godtycklighetstillståndet försvinner vid de redan befintliga jernvägarne, 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.»

---

För åstadkommande af en ordnad samtrafik mellan de svenska statsbanorna och de enskilda vidtog styrelsen för statens jernvägstrafik mot slutet af 1870-talet till bildande af en samtrafiksförening åtskilliga åtgärder och underhandlingar, stödjande sig på den styrelsen medgifna handlingsfriheten i fråga om träffande af aftal med främmande jernvägsförvaltningar. Resultatet af dessa underhandlingar blef en samtrafiksofverenskommelse, hvilken trädde i kraft den 1 april 1882 och omfattade statens jernvägar, med undantag af bandelarne norr om Upsala, och elfva enskilda banor, nemligen Helsingborg—Hessleholm, Kalmar—Emmaboda, Karlskrona—Vexjö, Kristianstad—Hessleholm, Landskrona—Engelholm, Landskrona—Helsingborg, Lund—Trelleborg, Malmö—Ystad, Sölvesborg—Kristianstad, Vexjö—Alfvesta och Ystad—Eslöf.

Enligt den träffade ofverenskommelsen skulle hvarje särskild bana ega att vid lokaltrafik inom sitt eget område tillämpa sin särskilda *lokaltaxa* och vidtaga ändringar i denna, oberoende af de öfriga medlemmarne i föreningen. I samtrafik mellan föreningens banor åter skulle en enda härför uppgjord *samtrafikstaxa* tillämpas och tariffböcker i enlighet dermed upprättas. Denna taxa var hufvudsakligen byggd på den vid statens jernvägstrafik gällande taxan af den 15 oktober 1880, men i följd af det vid samma taxas uppställning tillämpade systemet af fallande afgifter per ton-

kilometer vid växande transportlängd, blef det nödvändigt att jemka fördelningen mellan de i transporten deltagande bansträckorna, så att de kortare ej blefvo för mycket lidande genom tillämpningen af samtrafikstaxan för hela den sammanlagda längden. Dessa missförhållanden hafva undvikits derigenom, att samtrafikfrakterna delas mellan banegarne icke i jemnt förhållande till den på hvarje bana befarna väglängden, utan i det förhållande, efter hvilken taxan faller på de olika afstånden. Vidare skulle enligt de samtrafikstaxan åtföljande reglementariska bestämmelserna en viss tilläggsafgift eller *banafgift*, oberoende af transportvägens längd, utgå till hvarje jernväg, å hvilken gods under transporten emellan afsändningsstationen och den slutliga mottagningsstationen inkommer. Slutligen torde böra tilläggas, att vissa enskilda jernvägar, hvilkas lokaltaxor voro högre än den för statsbanan gällande, förbehållit sig att få beräkna *vägförlängning*, d. v. s. frakt för en större väglängd än den verkliga befarna, hvarigenom en höjning i samtrafikstaxan uppstår.

Då tvenne stationer, mellan hvilka samtrafikssändningar ega rum, äro förenade medelst flera i samtrafiken deltagande jernvägslinier, så att fråga kunde uppstå om val af transportväg, bestämdes att försändelserna skulle mellan dessa stationer befordras *den väg, som gifver de billigaste frakterna*, då medeltalet af transportafgifterna för de gifna stationsafstånden uti samtrafikstaxans dåvarande tio fraktgodstariffer, ökad med de på hvarje transportlinie belöpande tilläggsafgifterna, lägges till grund för beräkningen. Ingå uti en transportlinie från hvarandra skilda delar af någon samma egare tillhörig och under samma förvaltning stående jernväg, skulle längden af dessa bandelar sammanläggas till en summa och uti ofvan nämnda beräkning ingå såsom allenast en enda bana. Uppstår vid transportvägens bestämmande ingen afsevärd skilnad i fraktbeloppen på flera olika linier, upptog öfverenskommelsen, att det skulle bero på de förvaltningar, hvilkas banor vore i fråga att begagnas, att öfverenskomma om den väg, som för sändningarnes befordran skulle användas, t. ex. genom fördelning af transporterna månadsvis eller på annat sätt.

Sedan *samtrafiksväg* på nyss nämndt sätt bestämts, var i öfverenskommelsen vidare fastslaget, att en sändning ej får befordras å annan transportlinie mellan vederbörande stationer i annat fall, än då afsändaren sådant skriftligen begärt på afsändningsstationen, i hvilket fall skulle iakttagas, att, om den valda linien består af endast *en* bana, sändningen skulle befordras direkt till emottagningsstationen efter samma banas egen *lokaltaxa*, men om den önskade transportlinien utgöres af *två* eller *flera* banor, sändningen skulle påföras frakt efter den afsändande banans *lokaltaxa* till förningsstationen med den nästföljande banan och derifrån vidare befordras



medelst ny expedition och fraktberäkning öfver följande jernvägar fram till mottagningsstationen efter dessa jernvägars särskilda lokaltaxor.

Slutligen innehöll öfverenskommelsen, att inom på nyss angifvet sätt bestämd samtrafiklinie deruti deltagande jernvägsförvaltningar vore oförhindrade att gemensamt medgifva nedsättning af samtrafiksfrakten, dock med förbehåll att annan till samma slutstation ledande samtrafiksväg, som tillämpar denna samtrafikstaxa, såmedelst icke förnärmades genom afledning af en densamma förut tillhörande trafik.

Såsom ofvan nämnts, bildades samtrafiksföreningen på grund af underhandlingar emellan styrelsen för statens jernvägstrafik och hvar och en särskildt af de elfva banor, som 1882 ingingo i föreningen. Under årens lopp har antalet af de i föreningen ingående banorna väsentligt ökats — i kongl. jernvägsstyrelsens cirkulär n:o 1071 af den 30 december 1889, angående förändrade grunder för samtrafik med främmande jernvägar, äro uppräknade 67 om samtrafiken gemensamma banor. Enligt lemnad uppgift tillämpades i februari detta år samtrafiksföreningens taxa vid 939 stationer, tillhörande 72 jernvägar inom riket, äfvensom vid 38 stationer vid Norges statsbanor och Norsk Hovedjærnbane. Med hvar och en af de sålunda i föreningen upptagna banorna har särskild öfverenskommelse träffats härom af styrelsen för statsbanorna och några allmänna stadgar för samtrafiksföreningen finnas ej. Intill slutet af 1886 affattades dessa öfverenskommelser i form af skriftliga kontrakt. Uti samtliga dessa skriftliga öfverenskommelser är en uppsägningstid af sex månader fastställd. Uti den till grund för samtrafikstaxan liggande *taxan* för statens jernvägar har under det gångna årtiondet ett par gånger vidtagits mer eller mindre genomgripande förändringar, och den 29 november 1889 har en ny taxa för statens jernvägar utfärdats, hvilken är samtrafikstaxa, utan att någon bana på grund deraf utgått ur föreningen.

Emellertid har af enskilda banor framhållits, att med afseende på *samtrafiksvägarne* de elfva banor, som först tillsammans med statens jernvägar bildade samtrafiksföreningen, hafva företrädesrättigheter, och att de senare tillkomna jernvägarne ej i allmänhet inträda med lika rättigheter som de förutvarande vid valet af samtrafiksvägarne. Då Kongl. Maj:t vid klagomål häröfver hört styrelsen för statens jernvägstrafik, har denna framhållit, att den ej ansett sig kunna ändra med förutvarande banor öfverenskomna trafikvägar utan dessa banors medgifvande, hvilket den i allmänhet ej kunnat erhålla, och att det vore obilligt att annat än under vissa vilkor frångåta äldre banor den trafik, som de lyckats förvärfva sig, för att öfverföra den på nyare banor. Hittills har Kongl. Maj:t afgjort klagomålen på det sätt, att de förklarats icke föranleda till någon Kongl.

Maj:ts åtgärd. Uti kongl. jernvägsstyrelsens cirkulär af den 27 mars 1882 och 30 december 1889 är ock den ofvan upptagna ursprungliga föreskriften om sättet för samtrafiksvägens utväljande utbytt mot den korta bestämmelsen att »*samtrafikssändning må ej befordras annan väg än den, som är i tariffböckerna bestämd*, derest icke afsändaren sådant skriftligen begärt på afsändningsstationen»; varande den sålunda bestämda samtrafiksvägen i åtskilliga fall icke den, som, derest samtrafikstaxa lika tillämpades på båda vägarne, »*gifver de billigaste frakterna*».

Förvaltningarna för landets enskilda jernvägar hafva, med undantag af några få, sammanslutit sig till en annan förening, kallad »jernvägsföreningen», som har till ändamål att underlätta öfverenskommelse mellan deltagarne angående gemensamma fraktbestämmelser samt att afhandla andra ärenden, som beröra deltagarnes gemensamma intressen. Inom denna förening har under senare åren diskuterats frågan: »Under hvilka förutsättningar kan en ny jernväg förorsaka ändring i förutvarande samtrafiksvägar?» Såsom slutresultat har föreningen vid sammanträden den 3 december 1889, den 20 oktober samt den 15 december 1890 för sin del godkänt följande föreskrifter för bestämmandet af samtrafiksvägarne, hvar emot dock anmälts några reservationer af i föreningen ingående jernvägar:

1:o. De enligt samtrafiköfverenskommelsen bestående samtrafiksvägarne få ej, genom ny jernvägs deltagande deri, förändras, så vida ej fraktaafgiften öfver den nya delen, beräknad *lokalt* efter gällande samtrafikstaxa, tillsammans med afgiften (afgifterna) å öfriga delen (delarne) af nya transportvägen, beräknad (beräknade) efter samma taxa och gällande debiteringssätt, ställa sig lägre än samtrafikafgiften å den gamla vägen, hvarvid befintliga vägförlängningar, frakttillägg och extra banafgifter, helt och hållet eller delvis, bortfalla, derest banor i fråga, som hafva sådana, det begära.

2:o. I trafikled, bestående uteslutande af enskilda jernvägar, må ej fraktdebitering enligt den s. k. samtrafikstaxan ega rum, så vida ej förvaltningarna för samtliga deri ingående jernvägar det medgifva, äfven om sådan fraktdebitering tillämpas i deras öfriga samtrafik.

3:o. Vid jemförelsen mellan fraktaafgifterna å de olika vägarne skall beräkningen ske:

för *fraktgoods* efter gällande samtrafikstaxas medeltariff, och

för *öfrig* (ej person-) *trafik* efter samma taxas därför gällande tariffer.

4:o. Anmälan om deltagande i samtrafiköfverenskommelsen göres hos kongl. jernvägsstyrelsen, som eger att föreslå de nya samtrafiksvägarne

i enlighet med hvad i mom. 1 föreskrifves. Förklarar någon af dem, som saken rör, missnöje med hvad af kongl. jernvägsstyrelsen sålunda föreslagits, skall afgörandet hänskjutas till en nämnd, hvartill de banförvaltningar, hvilkas intressen af frågan beröras, ega att utse en representant för hvartdera af dessa intressen och kongl. jernvägsstyrelsen en, hvarjemte, på kallelse af jernvägsföreningens ordförande, i nämnden inträda af de enligt mom. 5 här nedan utsedde förtroendemän en eller tvenne, beroende på om antalet förut är jemnt eller udda.

5:o. För deltagande i afgörandet af tvistefrågor rörande samtrafikvägar utse de i samtrafiköfverenskommelsen deltagande banförvaltningarne årligen, på jernvägsföreningens sista sammanträde för året, 3 förtroendemän och 3 suppleanter; börande så väl de först- som sistnämnde, så vidt möjligt, utses från skilda orter, på det att alltid opartiska personer må vara att tillgå vid frågors afgörande.

6:o. Är af trafikvägar, som leda mellan samma stationer, en väg bestämd till samtrafikväg, och dervid inträffar, att å denna samtrafikfrakten i någon tariff ställer sig högre än det belopp, hvarmed enligt samtrafikstaxan frakten skolat utfalla i motsvarande tariff för annan trafikled, som varit i fråga att väljas till samtrafikväg mellan dessa stationer, då skall den högre fraktafgiften minskas med skillnaden mellan denna afgift och den omförmälda lägre tariffsatsen. Ingår frakttillägg i den högre fraktafgiften, skall den erforderliga minskningen ske främst medelst afdrag å frakttillägget eller dettas bortfallande.

I skrifvelse af den 28 juli 1890 till jernvägsföreningens ordförande förklarade kongl. jernvägsstyrelsen, att hon icke hade något att erinra deremot, att vilkoren för ändring af bestående samtrafikväg i anledning af ny jernvägs tillkomst fastställas i öfverensstämmelse med ofvan anförda mom. 1. Mom. 4 och 5 äro formulerade på grund af förslag, som väckts af kongl. jernvägsstyrelsen i nyss citerade skrifvelse. Enligt lemnad uppgift har äfvenledes mom. 6 af kongl. jernvägsstyrelsen biträdts. I underdånigt utlåtande af den 25 februari innevarande år har ock kongl. jernvägsstyrelsen förklarat sig, att döma af hittills förda förhandlingar, kunna antaga, att flertalet banförvaltningar komma att enas om följande bestämmelser, hvilka i hufvudsak öfverensstämma med mom. 1, 4 och 5 i jernvägsföreningens ofvan angifna förslag: »Att samtrafikväg, hvilken blifvit mellan två stationer bestämd, får mot annan trafikled, som bildats mellan samma stationer genom tillkomsten af ny jernväg, åt hvilken lemnats inträde i samtrafikföreningen, utbytas endast i det fall, att medeltalet af de transportafgifter, som enligt samtrafikstaxans tolf fraktgodstariffer falla å den förstnämnda vägen, ökad med de å samma väg belöpande ban-

afgifter, ställer sig högre än motsvarande medeltal för den senare leden, likaledes ökad, och beräknadt, om denna led består af två eller flera banor, särskildt för den sist tillkomna delen och särskildt för den öfriga vägsträckan, samt att, då banförvaltningar stanna i olika åsikter i fråga om samtrafiksvägar för gods vid transport till och från vissa stationer, frågan bör afgöras af skiljemän, bestående af en representant för kongl. jernvägsstyrelsen, en för jernvägsföreningen, exempelvis dess ordförande, samt en för hvardera af de bankomplexer, hvilkas intressen i fråga kunna vara i viss mån olika.» Härvid erinras, att bestämmelserna i mom. 2, 3 och 6 icke omnämnas.

---

Hvad beträffar statens rätt att ingripa uti de enskilda jernvägarnes förhållande för åstadkommande af en ordnad samtrafik, är att märka följande. De äldsta enskilda jernvägarne i Sverige hafva icke erhållit koncession i vanlig mening, utan deras rättsliga grundval utgöres af »oktroj» eller en af Kongl. Maj:t meddelad fastställelse å uppgjord »plan» för hvarje jernvägsanläggning, hvarjemte förekomma »kontrakt» mellan vederbörande enskilda jernvägsbolag och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i hvilka bolagets rättigheter och skyldigheter upptagas. För bedömandet af ifrågasvarande jernvägars ställning till det allmänna, äro emellertid nämnda akter icke tillräckliga. De flesta jernvägsanläggningar, som här i landet först företogs af enskilda, erhöilo nemligen mer eller mindre betydliga anslag eller lån af staten; och i de Rikets Ständers beslut, enligt hvilka sådana anslag eller lån beviljats, har man att söka de bestämmelser, som angifva hufvudgrunderna för dessa jernvägars skyldigheter gent emot det allmänna och statens befogenheter gent emot dem. Till ifrågasvarande kategori af enskilda jernvägar, för hvilka således egentlig koncession *icke* utfärdats, höra 14 af landets jernvägar. Den äldsta egentliga koncession, som i Sverige utfärdats, är dagtecknad den 22 september 1869 och lemnades Frövi—Ludvika-banan.

Så väl för de oktrojerade som för de koncessionerade banorna finnas föreskrifter, att Kongl. Maj:t skall fastställa taxorna. I synnerhet för de äldre banorna äro dessa föreskrifter i någon mån sväfvande. Alltsedan senare hälften af år 1882 har Kongl. Maj:t i koncessionerna i allmänhet derjemte upptagit stadgande, att vederbörande jernvägsegare eller koncessionsinnehafvare skola vara skyldiga underkasta sig de bestämmelser i fråga om samtrafik med andra enskilda jernvägar eller statens samt om

afgifterna därför, som af Kongl. Maj:t utfärdas. Dessutom har Kongl. Maj:t på de senare åren äfven för tidigare koncessionerade jernvägar vid taxornas bestämmande förbehållit sig rätt att fastställa särskilda afgifter för transporten af gods, som öfvergår mellan den enskilda jernvägen, å ena sidan, samt statsbanan eller annan enskild bana, med hvilken samfärdseln förmedlas genom statsbanan, å andra sidan, således fastställa en verklig samtrafikstaxa.

Om sålunda ock staten kan anses åtminstone i allmänhet hafva rätt att för de enskilda banorna fastställa särskilda lokaltaxor och särskilda samtrafikstaxor, är svårare att bestämma, huru långt statens rätt att under för handen varande förhållanden lemna föreskrifter om samtrafiksvägar och andra till en ordnad samtrafik hörande förhållanden sträcker sig. Äfven med iakttagande af än större försigtighet och omtänksamhet vid utfärdandet af kommande koncessioner, torde ej kunna undanrödjas alla svårigheter i samtrafikshänseenden, så länge ett blandadt system af stats- och enskilda banor förefinnes. Emellertid intaga statsbanorna i Sverige genom sin längd och fördelning en så dominerande ställning och spela särskildt i fråga om samtrafik en så stor roll, att äfven om samtrafikförhållandena ej på rent juridiskt-administrativ väg fullständigt kunna ordnas, en utveckling af nu befintliga förhållanden till det bättre bör kunna ega rum i väsentlig mån på samma grundval och i samma riktning som hittills.

I de flesta främmande länder eger icke någon allmän, systematisk samtrafik rum mellan de olika jernvägarne, om ock på de flesta ställen statsmagtarna sökt åstadkomma en dylik. De olägenheter, som för den trafikerande allmänheten, särskildt för handeln och industrien, derigenom uppkomma, äro påtagliga. Konkurrenten mellan de olika enskilda banorna vållar osäkerhet uti taxorna och försvårar, att icke säga omöjliggör, kontrollen öfver att olika trafikanter behandlas på samma sätt. Finnes icke ett ordnad samarbete mellan de olika banorna, uppstå besvär och kostnader för trafikanten vid öfvergången från den ena banan till den andra. Frågan om ordnandet af samtrafikförhållandena är därför i alla länder af den stora vikt, att den väl förtjenar statsmagternas uppmärksamhet.

---

De hittills träffade anordningarna för åstadkommande af samtrafik emellan landets jernvägar äro, enligt hvad den nu lemnade redogörelsen gifver vid handen, grundade å frivilliga öfverenskommelser. Jernvägsstyrelsen har såsom förvaltare af statens trafikerade jernvägar förmedlat

dess öfverenskommelser, men här dervid icke egt att utöfva någon administrativ myndighet. Den befogenhet, som i fråga om samtrafikens ordnande kan tillkomma jernvägsstyrelsen, har således sin grund endast uti uppdrag från öfriga i öfverenskommelsen deltagande banförvaltningar. Sådan samtrafiken varit ordnad, torde densamma öfver hufvud taget hafva medfört stora fördelar och goda resultat icke blott för de deri deltagande banförvaltningarna utan äfven och ännu mera för den trafikerande allmänheten. Men det kan dock icke gerna förnekas, att de uti motionen antydda förhållanden åtminstone i flera fall innebära oegentligheter af beskaffenhet att kunna medföra fara för samtrafiksöfverenskommelsens bestånd och hvilka så väl på grund häraf som för tillgodoseende af den trafikerande allmänhetens intresse och nyanlagda jernvägars berättigade kraf att få bidraga till detta allmänna intresses tillvaratagande böra, så vidt möjligt, afhjelpas.

Då likväl, såsom redan är anfördt, samtrafiksföreningen för närvarande hvilar på den frivilliga öfverenskommelsens grund, och således förutvarande deltagare i föreningen måste vara berättigade att bestämman, under hvilka vilkor banförvaltningar må i föreningen upptagas, lära de nytillkomna banförvaltningar, hvilka i fråga om sättet för trafikvägarne bestämmande eller i öfrigt finna sina önsknings uppfyllda, icke hafva någon rättslig grund att åberopa till stöd för yrkandet om rättelse. Betraktas saken åter från den trafikerande allmänhetens synpunkt, så måste det utan tvifvel finnas vara stridande mot grundtanken för all samtrafik att begagna öfverenskommelse derom såsom medel att på en väg intvinga eller qvarhålla transporter, hvilka kunna skyndsammare och billigare verkställas på en annan för allmänna samfärdseln behöflig och för dess tillgodoseende åstadkommen väg. Det torde ock innebära en för jernvägsväsendet i dess helhet ingalunda betydelselös misshushållning med ekonomisk kraft, om man för att åstadkomma en viss transportquantitet låter materiel framföras och bana slitas å vida längre sträcka, än behofvet oundgängligen kräfver.

Härmed vill utskottet dock icke hafva sagt, att regeln om väljande af kortaste vägen bör under alla förhållanden undantagslöst tillämpas. Lika med motionären håller utskottet före, att fall kunna förekomma, då en jernväg visserligen må anses i den mån allmännyttig, att expropriationsrätt och öfriga vanligen beviljade förmåner icke skäligen böra förvägras, men deremot ingalunda kan anses erforderlig för tillfredsställande i väsentligare mån af den allmänna samfärdseln behof. Förvaltaren af en sådan lokalbana är naturligtvis berättigad att med anlåtande af vanliga och tillättna medel söka att till banan draga all den trafik, som deröfver kan framgå. Men

det kan ingalunda under alla förhållanden anses billigt eller lämpligt att genom särskilda samtrafiksbestämmelser understödja detta sträfvande så, att äldre i samtrafiken intagna jernvägar, hvilka tillkommit för den allmänna samfärdsels behof, gå miste om trafik, som vid deras anläggning varit påräknad och hvarförutan jernvägarne icke kunna behörigen upprätthållas. Utskottet delar således den af motionären uttalade åsigt, att beträffande lokalbanor bör särskildt prövas, huru vida och i hvad mån de må deltaga i den allmänna samtrafiken, och vill i sammanhang härmed erinra, att vid meddelande af koncession för en ny bana dess karakter af lokal- eller samtrafiksbana bör utan svårighet kunna på förhand bestämmas.

En sådan pröfning kan, såsom motionären antagit, uppenbarligen icke verkställas af någon annan än Kongl. Maj:t. Så väl på grund häraf som af andra lätt insedda skäl håller utskottet före, att, derest samtrafiksfrågan skall kunna på ett fullt tillfredsställande sätt lösas, densamma måste omhändertagas af den högsta administrativa myndigheten, som står öfver alla de parter, statsbanorna inbegripna, hvilka dervid hafva att hvar för sig bevaka sina intressen. Dermed har utskottet likväl alldeles icke åsyftat, att de särskilda banförvaltningarna skulle för den viktiga angelägenhetens ordnande genom administrativt förfogande påtvingas skyldigheter eller uppoffringar, hvartill de icke blifvit genom åtagna koncessionsvilkor förbundna, så mycket mindre som de genom koncession till jernvägsanläggning beviljade rättigheter och förmåner i allmänhet icke äro af den betydighet, att derå skäligen böra grundas några vidtgående anspråk.

Enär emellertid, såsom förut blifvit erinradt, de svenska statsbanorna genom sin längd och fördelning särskildt i fråga om samtrafik, intaga en dominerande ställning, torde med visshet kunna antagas, att alla eller åtminstone de allra flesta enskilda jernvägsförvaltningarna och således jemväl de, hvilka icke genom koncessionsvilkor blifvit tillförbundna att i fråga om samtrafik underkasta sig Kongl. Maj:ts bestämmande, skola finna med sin fördel förenligt att ingå på öfverenskommelse derom, äfven om dervid skulle i ofvan antydda hänseenden behöfva vidtagas en eller annan förändring uti nu gällande bestämmelser, hvilka dock öfver hufvud taget funnits ganska tillfredsställande. Utskottet vågar därför antaga, att det ingalunda skall möta öfvervinneliga svårigheter för Kongl. Maj:t, att utan användande af administrativt tvång åstadkomma en sammanslutning för samtrafik mellan statens och de enskilda jernvägarne och mellan de sistnämnda inbördes, så att å ena sidan jernvägsförvaltningarnas berättigade kraf på afkastning af sina banor och å andra sidan den trafikerande allmänhetens billiga anspråk varda behörigen tillgodosedda.

Under åberopande af hvad sålunda blifvit anfördt, hemställer utskottet alltså,

att Första Kammaren för sin del besluter, att Riksdagen må i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t tacktes dels, efter vederbörande jernvägsförvaltningars hörande och, der så erfordras, efter inhemtande af deras samtycke, utfärda allmänna bestämmelser i fråga om samtrafik emellan de svenska jernvägarne, dels ock vid meddelande af koncession för nya jernvägsanläggningar bestämma, i hvad mån en hvar af dem må få deltaga i den allmänna samtrafiken.

Stockholm den 7 april 1892.

På utskottets vägnar:

C. A. SJÖCRONA.