

N:o 53.

Ank. till Riksd. Kansli den 4 April 1881, kl. 3 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckt motion om rätt för enskilda jernvägsbolag till samtrafik med stambanorna utan särskild ersättning.

(R. A.)

Uti en inom Andra Kammaren väckt, till Stats-Utskottet remitterad motion (N:o 51) har Herr *N. J. Boström* — med uppgift, att Styrelsen för statens jernvägstrafik, i afsigt dels att bringa de enskilda jernvägarne till en trafiktaxa lika med statens, dels ock att fordra en högre afgift af de enskilda jernvägarne för samtrafiken och göromålen bestridande å föreningsstationen, uppsagt alla med de enskilda jernvägsbolag uppgjorda kontrakt om samtrafik, och enär statens jernvägs- trafiktaxa innehölle oegentligheter samt statens jernvägstrafik i tillförandet af passagerare och gods från de enskilda banorna till stambanorna åtnjöte ersättning för samtrafikens besörjande — föreslagit, att de enskilda jernvägsbolag, hvilka med ändpunkt sammanslöte sig till stambanorna, måtte tillåtas samtrafik med dem samt att vid föreningspunkten få såväl stationsgöromålen som expeditionen i öfrigt af statens tjenstemän utan ersättning besörjd.

Den af ofvannämnde motionär sålunda förebragta fråga om samtrafik mellan statens och enskilda jernvägar har redan tillförene gjorts till föremål för Riksdagens uppmärksamhet. Vid 1876 års riksdag väcktes ett förslag, liknande det af Herr Boström nu framlagda. I

sitt deröfver afgifna Utlåtande (N:o 46) anförde 1876 års Stats-Utskott, att visserligen åtskilliga bibanor tillförde statsbanorna ökad trafik, men att å andra sidan sådana funnes, hvilka täflade med statsbanorna, äfvensom sådana, hvilka hade en särskild lokaltrafik, oberoende af statsbanans; att derjemte de enskilda banorna erhöles en betydlig trafik från statsbanorna, i följd hvaraf den fördel, som dessa senare af de förra kunde erhålla, ej i och för sig påkallade befrielse från förvaltningsbidrag; att dessa bidrag utgjorde en till beloppet ganska billig ersättning för arbete, som statens jernvägspersonal åt de enskilda bolagen utförde, bestående i åtskillig bokföring, emottagande af gods, biljettförsäljning, ordnande och afsändande af tåg, omlastning, varu-transport och dylikt; samt att en eftergift af berörda förvaltningsbidrag så mycket mindre syntes böra medgifvas som statens jernvägs- trafik borde skötas såsom en affär för sig, utan afseende på det understöd, staten kunde vara benägen att bevilja de enskilda bolagen. På dessa med flera skäl afslog 1876 års Riksdag det då väckta förslag, att Riksdagen måtte medgifva att enskilda jernvägsbolag finge utan ersättning ansluta sig till och ingå på statens jernvägar.

Sedan härefter Riksdagens år 1879 församlade Revisorer i sin berättelse angående statsverket fäst uppmärksamheten på frågan om enskilda jernvägsbolags samtrafik med statens jernvägar samt dervid uttryckt den mening, att äfven de jernvägsbolag, som då ännu vore befriade från förvaltningsbidrags erläggande, borde utgifva sådant, afgaf jernvägstrafikstyrelsen häröfver underdånigt utlåtande, deri framhölls, bland annat, att berörda fråga icke vore en sådan, som af staten ensam kunde eller borde afgöras. Betraktade man densamma rätt, så måste erkännas, att staten i sjelfva verket endast vore den ena parten, hvilken hade till uppgift att söka träffa en öfverenskommelse med den andra, d. v. s. den främmande jernvägen. Denna senare hade då att öfverväga, hvilket för honom vore fördelaktigare, att betala det pris staten begärde, eller anordna en sjelfständig station vid föreningspunkten. Det läte tänka sig, att detta senare alternativ valdes af den främmande jernvägen, och det vore obestridligt, att staten borde i det längsta söka förekomma en sådan eventualitet, hvilken icke vore önskvärd för någondera parten och utgjorde en olägenhet för den trafikerande allmänheten.

Efter det Revisorerens omförmälda framställning af sistlidne års Riksdag tagits under öfvervägande, förklarade Riksdagen, i underdånig skrifvelse den 11 Maj 1880 (N:o 38), sig visserligen icke förbise de af trafikstyrelsen påpekade svårigheter vid beräkningen af de afgifter, som borde af enskilde jernvägar erläggas för deras samtrafik å statens;

dock förestälde sig Riksdagen, att större öfverensstämmelse härutinnan möjligen kunde åvägabringas, helst förändrade förhållanden torde hafva inträffat, som syntes föranleda dertill, att jernvägsbolag, hvilka dittills varit helt och hållet befriade från afgifter, billigtvis torde böra tillförbindas att erlägga sådana. På grund häraf hemställde Riksdagen i nyssnämnda underdåniga skrifvelse, att Kongl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, huruvida icke, allt eftersom gällande kontrakter sådant medgåfve, större öfverensstämmelse i afscende å de afgifter, som af enskilde jernvägsbolag erlades för samtrafiken å statens jernvägar, kunde åvägabringas, och jemväl huruvida icke de jernvägsbolag, som då vore från erläggande af förvaltningsbidrag befriade, kunde tillförbindas att sådant efter i allmänhet gällande grunder utgifva.

Utskottet har från Kongl. Styrelsen för statens jernvägstrafik erhållit en uppgift öfver de förvaltningsbidrag, de enskilda jernvägsbolagen för samtrafik med statsbanorna erlägga, varande denna uppgift, som jemväl utvisar, hvilka bolag äro från förvaltningsbidrag fria, af följande innehåll:

“Bergslagernas jernvägar	Kihl	4,800 kronor per år.
D:o D:o	Göteborg	{ 4,800 ” ” ” jemte halfva kostnaden för rangeringsstationen Olskroken.
Borås jernväg (se U. V. H. J.)	Herrljunga	{ 1,080 kronor per år som lön åt en bokhållare å godsexpeditionen. Aflöning till 2 stationskarlar; kost- naden för den omlastning, som ej af 2 stationskarlar medbinnes.
Christianstad—Hessleholms jernväg	Hessleholm	{ Ingen afgift, på grund af Kongl. brevet den 13 December 1867.
Gefle—Dala jernväg... ..	Storvik	2,400 kronor per år.
Helsingborg—Hessleholms jernväg	Hessleholm	2,400 kronor per år.
Hjo—Stenstorps jernväg	Stenstorp	{ 1,500 kronor per år och halfva kostnaden för den personal, som användes i och för godsets om- lastning.
Köping—Hult jernväg	Örebro	9,000 kronor per år.
Krylbo—Norbergs jernväg	Krylbo	{ Ingen afgift för föreningsstationen. Staten besörjer trafiken mot 7,50 kronor per lokomotivmil; 30 öre per vagnmil; 5 procent till lo- komotivmilen för vagnvexling. Se Kongl. brefven $4\frac{1}{9}$ 74 och $22\frac{2}{3}$ 80.

Karlshamn—Vislanda jernväg... ..	Vislanda	2,800 kronor per år; halfva om- lastningskostnaden.
Landskrona och Helsingborgs jern- vägar	Eslöf	2,100 kronor per år.
Lidköping—Skara—Stenstorps jernväg	Stenstorp	{1,500 " " " jemte halfva kostnaden för den extra personal, som användes vid omlastningen.
Lund—Trelleborgs jernväg	Lund	2,400 kronor per år.
Mariestad—Moholms jernväg	Moholm	{1,200 " " " jemte halfva kostnaden för den extra personal, som användes vid omlastningen.
Norska jernvägarne	Charlottenberg	Halfva kostnaden för Charlotten- bergs station.
Nora—Karlskoga jernväg	Karlskoga	Ingen afgift på grund af Kongl. brevet den 27 Juni 1873.
Norsholm—Vestervik—Hultsfreds jernväg... ..	Norsholm	1,500 kronor per år och halfva omlastningskostnaden.
Näs—Morshyttan jernväg	Morshyttan	600 kronor per år.
Nässjö—Oskarshamns jernväg	Nässjö	{Ingen afgift på grund af Kongl. Brevet den 1 Juni 1872.
Oxelösund—Flen—Vestmanlands jernväg	Flen	2,400 kronor per år.
Pålsboda—Finspongs jernväg	Pålsboda	{2,800 " " " och halfva om- lastningskostnaden.
D:o D:o	Eksund	{600 kronor per år; omlastnings- kostnaden för det, som ej med- hennes af stationspersonalen.
Sala—Tillberga jernväg... ..	Sala	2,400 kronor per år.
Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg	{Stockholm Ctr. {och Norra	{17,000 " " "
Söderhamns jernväg... ..	Kilafors N.	{400 kronor i månaden under den tid trafik eger rum.
Upsala—Gefle jernväg	Upsala	3,000 kronor per år.
Upsala—Lenna jernväg... ..	D:o	1,500 " " "
Uddevalla—Venersborg—Herrljun- ga jernväg... ..	Herrljunga	Ingår i Boråsbanans ersättning.
Ulricehamn - Vartofta jernväg... ..	Vartofta	1,500 kronor per år; halfva om- lastningskostnaden.
Vexjö—Alfvesta jernväg	Alfvesta	{Ingen afgift för föreningsstationen. Staten besörjer trafiken mot 4 kronor per lokomotivmil och 30 öre per vagnmil.
Vadstena—Fogelsta jernväg.....	Fogelsta	{600 kronor per år jemte halfva kostnaden för den extra personal, som användes vid omlastningen.
Vikern—Möckeln jernväg	Degerfors	1,000 kronor per år.
Vislanda—Bolmen jernväg... ..	Vislanda	{1,000 " " " halfva om- lastningskostnaden.
Ystad—Eslöf jernväg	Eslöf	2,100 kronor per år.
Östra Vermlands jernväg	Kristinehamn	6,000 kronor per år.

Af ofvanstående redogörelse för ifrågavarande ärendes föregående behandling torde framgå, att den af Herr Boström i förevarande motion väckta fråga är ganska invecklad samt att densamma redan är, om ock i en annan riktning än motionären afsett, af sistlidne års Riksdag gjord till föremål för Kongl. Maj:ts nådiga uppmärksamhet.

Vid sådant förhållande och då, såsom Utskottet har sig bekant, ordnandet af samtrafiken mellan statens och enskildes jernvägar för närvarande är under vederbörande myndighets handläggning och samtliga kontrakt om samtrafik blifvit af jernvägstrafikstyrelsen uppsagda, har Utskottet ej ansett sig böra tillstyrka Riksdagen att, beträffande ifrågavavarande, jernvägstrafiken rörande förvaltningsdetalj nu fatta något beslut, utan hemställer Utskottet,

att Herr Boströms förevarande motion må af Riksdagen lemnas utan afseende.

Stockholm den 4 April 1881.

På Stats-Utskottets vägnar:

E. KEY.

Herr *O. B. Olsson* har begärt få antecknadt, att han i Utskottet icke deltagit i behandlingen af ärendet.
