

N:o 83.

Af herr **A. Brodin**, om *skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utarbetande af ny jernvägstaxa vid samtrafik mellan statens och enskilda banor och utredning om inköp för statens räkning af enskilda jernvägar m. m.*

Då svenska staten började bygga jernvägar, synes den princip hafva antagits, att statsbanorna skulle såsom pulsådorr gå igenom landet, hvaremot enskilda bolag och kommuner fingo sörja för bibanorna till utskeppningsorterna, hvartill likväl staten i allmänhet lemnade bidrag i form af lån. Denna princip synes varit den bestämmande ända till under de sista åren, då staten genom inköp och ombyggnad af trenne norrländska banor skaffat sig egna utfartsvägar till afskeppningshamnar. Denna princip framkallade nödvändigheten för hvarje kommun af någon betydelse, som varit utskeppningsort för inlandets produkter, att söka blifva förenad med statens stambanor, och såväl kommuner som enskilda personer ansträngde sig till det yttersta för att kunna få jernvägsbolag till stånd, som byggde jernväg från ifrågavarande utskeppningsort till statsbanan. En liffig täflan uppstod härigenom mellan de olika utskeppningsorterna att först blifva förenad med statsbanan, och följden blef, att en stor del jernvägar tillkommo ganska snart.

Allt efter som flera jernvägar började trafikeras, visade sig svårigheter på grund af att hvarje bana hade sin egen taxa, och vid samtrafik banorna emellan blefvo dessa svårigheter större allt efter som trafiken ökades. Detta framkallade spørgsmålet, om icke en gemensam taxa kunde upprättas och vissa principer bestämmas att gälla vid samtrafik emellan de olika jernvägarne. Efter långvarigt arbete framlades af kongl. styrelsen för statens jernvägstrafik den 22 mars 1882 förslag

Bih. till Riksd. Prot. 1887. B. 1 Saml. 2 Afd. 2 Band 18 Häft.

till en samtrafiksöfverenskommelse mellan statens och de enskilda jernvägarne jemte en samtrafiktaxa med dertill hörande reglementariska bestämmelser jemte tabell rörande de reducerade väglängder, i förhållande till hvilka transportafgifterna för samtrafikgodis skulle delas. Kongl. trafikstyrelsen uttalade i motiven för samtrafiktaxan som ett önskningsmål, att de enskilda jernvägarne skulle deltaga i samtrafiksöfverenskommelsen.

Efter mycken tvekan och oaktadt många betänkligheter med anledning af de betydliga nedsättningar i frakterna, som för de enskilda jernvägarne blefvo en följd af den föreslagna samtrafiken, ingingo efter hand en stor del af dessa jernvägar i samtrafikföreningen. Kontrakter att gälla med sex månaders ömsesidig uppsägning afslutades mellan kongl. trafikstyrelsen å ena sidan och hvar och en af de enskilda jernvägsförvaltningarne å andra sidan, hvilka anslutit sig till samtrafikförslaget och således antagit berörda samtrafiktaxa, dess fraktfördelningsgrund och öfriga bestämmelser, allt under den förutsättningen, att reda och enkelhet skulle ernås i de invecklade trafikförhållandena, på samma gång som de genom de ingångna aftalen ansågo sig fullt betryggade för att icke någon i samtrafikföreningen deltagande banförvaltning skulle kunna ensidigt och utan de öfriges hörande vidtaga sådana fraktnedsättningar, att trafiken derigenom kunde förryckas från de genom samtrafiktaxan fastställda trafikvägarne. Att denna de enskilda jernvägsförvaltningarnes uppfattning hade fulla skäl för sig, framgår af samtrafiktaxans bestämmelse i dess 1:sta afdelning, punkt g, som stadgar, att inom hvarje, enligt taxan bestämd, samtrafiklinie skulle jernvägsförvaltningarne vara »oförhindrade att *gemensamt* medgifva nedsättning af samtrafiksfrakter, dock med förbehåll, att annan till samma slutstation ledande samtrafiksväg, som tillämpas i denna samtrafiktaxa, såmedelst icke förnärmas genom afledning af densamma förut tillhörande trafik».

Kongl. trafikstyrelsen synes vid uppgörandet af samtrafikstaxan och dess bestämmelser hafva velat införa enkelhet och ordning i samtrafikförhållandena, på samma gång som betydliga fraktnedsättningar bereddes trafikanterna. De enskilda jernvägsbolagen, som ingingo i samtrafikföreningen, tillförsäkrades, genom ömsesidigt bindande kontrakt, fördelen att ej genom ensidiga fraktnedsättningar å statsbanorna blifva beröfvade den trafik, som de på grund af sitt läge emellan statsbanan och utskeppningsorter eller eljest kunde hafva skäl anse vara deras naturliga tillhörighet.

Allt efter som flera jernbaneförvaltningar ingingo i samtrafikföreningen och systemet fick utveckla sig, syntes att kongl. trafikstyrelsen var

mycket angelägen att få sådana banor att biträda samtrafikförslaget, som genom sin anslutning till samtrafikföreningen tillförde statsbanan fördelar, hvaremot svårigheter gjordes för andra banförvaltningar, som möjligen sjelfva kunde hafva fördelar af en dylik anslutning. Denna kongl. trafikstyrelsens motsägelse i handling, tvärt emot sina i samtrafiktaxans bestämmelser uttalade motiv, har till och med gått så långt, att jernväg, som genom fullständig samtrafik skulle hafva erhållit någon större fördel af att få ingå i samtrafikföreningen, helt enkelt fått afslag på sin hemställan i sagde afseende, oaktadt stora fördelar derigenom skulle bereds den trafikerande allmänheten. Kongl. trafikstyrelsen har äfven allt mer och mer syntes tyda de med de enskilda banorna träffade aftalen såsom för dem bindande, men genom fraktnedsättningar och andra bestämmelser i och för trafiken på statsbanorna har jernvägstrafiken förryckts, hvarigenom träffade samtrafikafताल förlorat sin betydelse till stor förlust för de enskilda banorna.

Kongl. trafikstyrelsen har beviljat trenne olika slag af fraktnedsättningar:

1:o genom en nedsättning af gällande taxa under benämning undantagsfrakter;

2:o genom godsets nedflyttning i billigare tariffklass; och

3:o genom medgifvandet att trafikanter fått lasta jernvägsvagnarne intill deras fulla bärförmåga, ehuru frakt beräknats för betydligt mindre vikt.

Genom kongl. bref, dateradt d. 15 oktober 1880, har kongl. trafikstyrelsen tillerkänts rättighet att för särskilda fall bevilja nedsättning med högst 20 procent uti de i gällande taxa bestämda fraktafgifter äfvensom att förändra godsindelningen, d. v. s. nedflytta gods från taxans högre tariffer till lägre dylika.

Kongl. trafikstyrelsen har äfven i mycket stort omfång begagnat sig af denna rättighet. I Riksdagens revisorers berättelse om den 1886 verkställda granskningen af 1884 års räkenskaper finnas uppräknade de undantagsfrakter, som under 1884 af styrelsen beviljats, och framgår deraf, att nedsättningar af fraktsatser genom undantagsfrakter i stor mängd och af varierande beskaffenhet beviljats. Sålunda finner man genast vid hastigt påseende, att en firma lyckats erhålla nedsättning till 155 öre för 100 kilogram i ett fall, då taxan bestämmer 305 öre såsom den normala fraktafgiften. Möjligen kunna ännu större nedsättningar upptäckas vid en noggrannare granskning af uppgifna undantagsfrakter.

Af godsnedflyttning i billigare tariffklass till förmån för enskilde trafikanter finnas några fall likaledes i revisorernas beträttelse anteck-

nade. Sålunda har till exempel en firma erhållit nedsättning ifrån tariff 6 med fraktsats 208 öre till tariff 8 med fraktsats 132 öre. Att frakt beräknats för mindre vikt än på vagnarne lastats, derom finnes ingenting nämnt i sagde revisorers berättelse, men dock hafva under de senast förflutna åren enskilde personer hugnats med dylika fördelar. Sålunda har frakt betalats för 7,500 kilogram, men 8,500 kilogram fått pålastas, hvilket beredt trafikanten nära 12 procent nedsättning; frakt har vidare till exempel betalats för 8,500 kilogram, men betydligt mer fått lastas, så att fraktnedsättningen i detta fall motsvarat nära 25 procent. Detta slag af nedsättning synes vara det minst rättvisa, ty det blir naturligtvis till stor del beroende på stationsinspektors afgörande, om vederbörande erhåller den ena eller den andra vagnen och i följd deraf den större eller mindre fraktnedsättningen.

Då dessa nedsättningar i många fall beviljats enskilda firmor och ej varit allmänna undantagsfrakter, hafva dessa gynnats framför andra, möjligen konkurrerande, firmor, som ej haft kunskap derom. Att dylika nedsättningar äfven inverkat skadligt för andra jernvägar, som på grund af samtrafiksaftal ansett sig fredade för dylik onaturlig konkurrens, är äfven tydligt. Att nedsättningarne äfven verkat skadligt för kommuner på så sätt, att gods, genom fraktnedsättningar, dragits från gamla naturliga utskeppningsorter till mer aflägsna, sådant är äfven bevisligt, och fall kunna framdragas, då fraktnedsättning skett i den tydliga afsigt att gynna den ena kommunen såsom afskeppningsort på en annan kommuns bekostnad. Jag tillåter mig att här anföra ett sådant exempel. Emellan Avesta och Värtan är vägen 168 kilometer, mellan Avesta och Gefle 100 kilometer. Sedan Värtabanan blifvit färdig, nedsatte kongl. trafikstyrelsen frakten till Värtan å Avesta sågverks tillverkningar till samma belopp, som frakten enligt samtrafiktaxan utgjorde för samma varors transport till Gefle, och detta har oförändradt under flera år fortgått, ehuru Gefle—Dala jernväg står i full samtrafiksförening med stambanan. Avesta tillverkning af trävaror, som förut skeppats öfver Gefle, drogs härigenom till Värtan, hvarifrån de sedermera utskeppats.

Med anledning af de i ofvannämnda revisionsberättelse för år 1884 anmärkte fraktnedsättningar säga herrar revisorer:

»Af tabellen synes, att trafikstyrelsen i vissa fall beviljat nedsättning i gällande taxor med högre belopp än 20 procent».

»Ehuruval de gjorda nedsättningarne torde hafva varit fördelaktiga för statens jernvägar, då dessa derigenom antagligen tillförts en ej obetydligt ökad trafik, torde dock kunna ifrågasättas, huruvida icke

trafikstyrelsen i de fall, då den medgifvit en fraktafgiftsnedläggning utöfver 20 procent, öfverskridit sin befogenhet».

»I sammanhang härmed hafva revisorerna velat hemställa, huruvida icke en revision af jernvägarnes trafiktaxor borde verkställas, så att lämplig nedläggning gjordes för de varor, som, sedan fraktsatserna år 1880 höjdes, varit underkastade större prisfall, och att sålunda beviljandet af undantagsfrakter i möjligaste mån kunde inskränkas.»

Genom cirkulär n:o 932 och 933, daterade 23 december 1886 kungör trafikstyrelsen en del nya nedläggningar att, förutom förut gällande undantagsfrakter, tillämpas under 1887; genom ett ytterligare cirkulär n:o 937, dateradt 26 januari 1887, kungjordes vidare i 11 tabeller uppsatta fraktafdrag, som å frakter skola tillämpas under vissa villkor.

Dessa senaste fraktnedläggningar hafva den fördelen att vara allmänna och gynna sålunda icke, såsom en del undantagsfrakter, några enskilda firmor framför andra. De enskilda jernvägarne blifva deremot ovilkorligen lidande genom dessa nedläggningar. Dels blifva nemligen vid samtrafik deras andelar af hela samtrafikfrakten mindre än förut, dels framkallas genom dem hos trafikanterna fordringar på motsvarande fraktnedläggningar vid godstransport på de enskilda banorna. Medvetandet härom och öfvertygelsen om att detta är en orättvis behandling af de enskilda banorna har äfven gifvit sig ett uttryck i en till Kongl. Maj:t stäld underdånig skrifvelse, som för närvarande cirkulerar för underskrift af de enskilda jernbanestyrelserna.

Enligt allmän svensk jernvägsstatistik, utgifven af kongl. trafikstyrelsen, beräknades kostnaden för de enskilda banorna till 258 millioner vid 1885 års slut, hvaraf enligt samma källa staten bidragit i form af anslag med 3,952,500 kronor samt genom lån kr. 47,425,795: 24, och hafva sålunda enskilda och kommuner för byggandet af enskilda jernbanor offrat i rundt tal 207 millioner. Då detta för våra förhållanden ofantligt stora kapital i många fall lemnat mycket dålig afkastning och i de flesta fall ingen utdelning alls åt aktieegare, så är tydligt, att bindandet af så stort kapital, då det ej lemnar afkastning, betydligt inverkar på det nuvarande ekonomiska betrycket i de orter, det berör. Statsbanorna hafva deremot stor fördel af dessa enskilda banor, som i de flesta fall frakta de efter statsbanorna uppsamlade produkterna till afskeppningshamnarne och tvärtom. Det synes sålunda som om rättvisa och billighet fordrade, att staten på ett eller annat sätt bistode dessa banor och ej, såsom nu är fallet, genom oupphörliga fraktnedläggningar å statsbanorna ökade deras ekonomiska svårigheter, som, om det får fortfara, komma att förorsaka mångas ruin.

Då nuvarande många undantagsfrakter, fraktafdrag m. m. så invecklat gällande jernvägstaxa, att svårigheter för jernvägstjenstemän och omöjligheter för trafikanter förefinnas för att rätt kunna taxera och beräkna jernvägsfrakter; då de ständiga fraktnedsättningarne å statens banor menligt och ruinerande inverka på de enskilda jernvägsbolagen, samt då slutligen omförmälda nedsättningar gynna vissa enskilde och kommuner på andra enskildes och kommuners bekostnad, så att ärlig konkurrens omöjliggöres, tager jag mig friheten vördsamt föreslå,

att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhåller, att en komité af sakkunnige får i uppdrag att utarbete en ny jernvägstaxa, att gälla vid all samtrafik emellan statens och enskilda banor, samt att föreslå de principer, som skola vara bestämmande för val af transportvägar samt för fraktnedsättningar, der sådana kunna anses böra förekomma, samt att åt samma komité måtte uppdragas att tillse, om och i hvad mån vissa enskilda banor möjligen böra af staten förvärfvas, der detta för genomförande af gemensamma taxebestämmelser kan vara nödvändigt.

Stockholm den 14 maj 1887.

A. Brodin.
