

N:o 23.

Af herr **I. E. G. Svensson** i Skyllberg, om *skrifvelse till Kungl. Maj:t* angående revision af *frakttaxan för statens järnvägar*.

Länge nog har bebådats, att man snart nog skulle ha att motse en reviderad, förenklad frakttaxa för statens järnvägar, men efter hvad nu förspörjes, går arbetet med denna mycket sakta fram, och om Riksdagen icke ingriper, dröjer det nog ännu många år, innan denna reviderade taxa kommer till stånd. De ändringar och tillägg, som då och då gjorts i den frakttaxa, som blef af Kungl. Maj:t fastställd den 29 november 1889 och hvilken i hufvudsak grundar sig på den s. k. taxekommitténs den 1 oktober 1888 afgifna betänkande, kunna icke sägas ha förenklat taxan och icke heller bidragit till proportionellare fraktsatser.

Som bevis för, huru ojämna nu gällande fraktsatser delvis äro, vill jag framhålla följande belysande exempel.

Rundvirke, som, lågt räknadt, har ett genomsnittsvärde å de resp. afsändningsorterna af 30 à 40 öre per kubikfot, fraktdebiteras efter tariff 12 eller 44 öre per 100 kg. och 200 km. väglängd, under det att ved och vedbråte, som i skogstrakterna äfven med gynnsamt läge icke kunna hafva högre värde än 3 à 5 öre per kubikfot, alltså 10 % af rundtimrets värde, debiteras efter tariff 11 med en kostnad för 100 kg. och 200 km. af 52 öre. Följden af detta har också blifvit, att ved å en del förbrukningsorter är orimligt dyr, under det att oerhörda kvantiteter ved och skogsaffall på jämförelsevis korta afstånd få ligga i skogen och ruttna, när priset icke betäcker framforslingskostnaden.

Detta bevis för nuvarande taxans oegentligheter är ju ganska talande, och strider ofvan påpekade höga fraktsats väl emot den erkända satsen, att man icke får anse vinsten af statsjärnvägarna bestå endast och allenast

i hvad som inlevereras till statskontoret. Nej! Den ligger i vida högre grad i de ökade möjligheter till utveckling af landets handel och industri och till utnyttjande af landets naturliga hjälpkällor, som alltjämt förbättrade kommunikationer medföra, och i den däraf följande större möjligheten för landets invånare icke blott att bära skattebördorna, utan äfven att därjämte förkofra sig och lefva under bättre förhållanden, än de skulle kunnat, därest dessa kommunikationer icke funnits.

I nu gällande frakttaxa är bestämdt, att vissa godsslag, då vikten ej kan angifvas, skola anses väga så och så mycket per kubikenhet. Detta ger naturligtvis trafikanten anledning tro, att man skall vid kalkylers uppgörande kunna räkna på att frakten blifver debiterad efter denna vikt. Så är emellertid icke fallet, utan om vid under transporten skeende profvägning vagnen befinnes väga mera, blir frakten debiterad efter det högre beloppet. Härigenom vidkännes afsändaren ofta en opåräknad, oförskyld förlust. Vagnsvågar saknas, som bekant, nämligen å ett flertal stationer, så att afsändaren icke är i tillfälle få vikten å sin vara bestämd.

Under sådana förhållanden synes det väl vara rimligt begära, att frakten skulle debiteras efter den vikt, statens järnvägars egen taxa säger att varan i fråga skall anses hafva. Härtill kommer, att en sådan under transporten skeende profvägning ofta visar felaktigt resultat, enär nämligen vagnsvikten beräknas efter å vagnen angifna siffran, men denna är framkommen, då vagnen är torr och nyreparerad. Om nu vagnen vid profvägningen är sur och sålunda väger mer, än å densamma finnes angifvet, blir för låg vagnsvikt beräknad och trafikanten får erlægga afgift för för högt beräknad varuvikt; likaså kan godset vid profvägningen till följd af nederbörd under transporten hafva större vikt än vid afsändningen.

En annan nu rådande oegentlighet är, att, då kungl. järnvägsstyrelsen funnit sig föranlåten att af ett eller annat skäl bevilja extra fraktlindringar mellan vissa stationer eller för gods, kommande från eller gående till enskild bana, sådana fraktlindringar icke komma till allmänhetens kännedom, utan förblifva en hemlighet mellan vederbörande trafikant och järnvägsförvaltningen. Härigenom kommer järnvägsstyrelsen ofta nog, om ocksåfsiktligt, att begå mannamån. Det torde vara ett uppenbart statsintresse, att dylika fraktlindringar offentliggöras, samt att å hvarje statens järnvägsstation finnes på lämpligt ställe anslaget, hvilka undantagsfrakter från stationen i fråga äro medgifna. Meningen är ju, att den fraktlindring, som beviljas en trafikant, skall under likartade förhållanden komma äfven öfriga till godo. Dylika fraktlindringar äro icke så sällsynta, som man skulle kunna tro; de lära för närvarande uppgå till hundratal.

I sammanhang härmed torde äfven en annan sak böra påpekas. Jernvägsstyrelsen har i åtskilliga fall medgifvit fraktlindring för vissa godsslag med villkor att sändningen sker i vagnslaster om minst så och så många kilogram, Nu inträffar ofta, att då en trafikant vid sändning af sådant gods begär en vagn, lastande så mycket, att den billigare frakten kan erhållas, får den upplysning, att sådan vagnstyp ej är på platsen tillgänglig, hvarför trafikanten får åtnöja sig med en mindre lastande vagn och betala den högre afgiften. Mig synes, att, då järnvägsstyrelsen medgifvit lägre fraktsats för ett varuslag och en trafikant vill göra så stor sändning, som för denna fraktsats är nödvändig, han må få tillgodonjuta fraktlindringen, vare sig järnvägen kan anskaffa lämplig vagn eller icke.

Då ny frakttaxa skall utarbetas, må man väl ha rätt hoppas, att exportgods blir gynnsammare behandladt, än nu är fallet. Som bekant, gynna flertalet andra länder väsentligt sin exportindustri genom fraktlindringar. I vårt land har detta endast i obetydlig mån blifvit fallet.

Med stöd af hvad jag nu andragit, vågar jag vördsamt föreslå,

att Riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla, dels att Kungl. Maj:t täcktes anmoda järnvägsstyrelsen snarast inkomma med förslag till reviderad, förenklad frakttaxa för statens järnvägar, samt att vid denna taxas utarbetande järnvägsstyrelsen ville tillse, att sådana billiga godsslag, hvilkas tillhandahållande å konsumtionsorterna till drägligt pris gagna ett större allmänintresse och hvilkas framforslande ej håller åsamkar järnvägen andra omkostnader än själfva transportkostnaden samt skälig andel i förvaltning och underhåll må beräknas efter så billig tariff som möjligt. Jämväl torde äfven vid ny taxas utarbetande skälig hänsyn tagas till främjande af landets exportindustri; att vid sändning af sådant gods, hvarå verkliga vikten till följd af brist af vagnsväg å afsändningsstationen ej kan angifvas, frakten må debiteras efter den vikt, godset i fråga enligt statens järnvägars egen taxa skall anses hafva;

att, då järnvägsstyrelsen af ett eller annat skäl beviljat någon trafikant extra fraktlindring, sådant medgifvande skall offentliggöras, samt att å hvarje statens järnvägsstation skall å lämpligt ställe vara an-

slaget, hvilka undantagsfrakter till eller från station äro medgifna, samt

att, då frakttaxan medgifver lägre frakt för gods, med vilkor att sändningen sker i vagnslast om minst så och så många kilogram, sådan fraktlindring må få åtnjutas, så snart trafikanten begärt sändning på föreskrifvet sätt, oafsedt om stationen i fråga kan tillhandahålla lämplig vagnstyp eller icke.

Stockholm den 25 januari 1904.

Ivan Svensson.

I motionens syfte instämma:

C. J. Berggren.

Henric Öhngren.

C. J. Jakobson.

S. H. Kvarnzelius.

A. P. Gustafsson.

E. Räf.

C. J. F. Ljunggren.

G. O. V. Lindgren.

Carl Burén.

M. Sundström.

Julius Centerwall.

J. G. Forsberg.

Johan Ericsson.

C. Hj. Setterberg.