

N:o 89.

Af herr **G. O. V. Lindgren** i Örebro, *om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående nytt reglemente för statens järnvägar.*

Sedan järnvägar för omkring 50 år sedan börjat anläggas i vårt land af såväl staten som enskilda bolag, utgaf Kungl. Maj:t den 4 april 1862 ett reglemente för trafiken på statens järnvägar, hvilket reglemente med vissa tillägg och ändringar än i dag är gällande, och detta äfven för enskilda banor.

Det är ju gifvet, att med det stora uppsving, järnvägarne fått i vårt land under ett halft sekel, de bestämmelser, som 1862 fastställdes, innan man ännu hunnit få en mera djupgående inblick i järnvägsdriften, måste efter nuvarande förhållanden anses otillfredsställande, och tillåter jag mig dessutom fästa uppmärksamheten på en del missförhållanden, som kanske kunna vara tillräckliga för att påvisa behovet af ett nytt reglemente.

För den, som endast helt ytligt ögnar igenom reglementet, visa sig sådana uttryck såsom mil, riksdaler, skålpund, centner och dylikt, hvilka för längesedan äro föråldrade och därför endast bidra att göra reglementet ännu otydligare och svårare att tillämpa för såväl järnvägspersonal som allmänhet.

Vid litet närmare skärskådande skall man finna, att delar af reglementet, såsom bestämmelsen angående transport af sjuka (§ 11), skrymmande gods (§ 27) ej längre äga tillämpning.

Uti § 9 äro bestämmelserna rörande utväxling af främmande mynt så snåft tilltagna, att de för längesedan upphört hafva någon tillämpning i praktiken.

Önskligt vore ju äfven, att bestämmelserna i § 11 angående transport af sjuka finge en tydligare och bestämdare form, så att allmänheten kunde utan svårighet skaffa sig upplysning om kostnaderna för alla förhållanden vid dylika transporter, vare sig de ägarum i boggievagnar, korta personvagnar eller delar däraf samt i godsvagnar.

Den i § 20 fastställda bestämmelsen om tillvaratagandet af upphittade eller kvarglömda effekter lärer väl näppeligen längre äga tillämpning, ej heller kan det anses lämpligt, att t. ex. en resväska, kvarglömd i ett tåg, som stannar i Örebro, skall efterhöras i Stockholm, där alltså kvarglömda effekter från ett helt distrikt skola hopa sig. Den resande allmänheten, som har förlorat något, vänder sig helt visst i första hand till stationsbefälet å den station, där tåget stannar, eller också till närmaste trafikinspektör, och borde väl dessa svara för å deras trafiksektioner kvarglömda eller upphittade effekter samt dessa ej skickas till Stockholm, Göteborg, Malmö, Östersund och Luleå att där *försäljas*, för den händelse de ej afhämtas inom behörig tid. Föreskriften i § 32, att afsändare skulle själf vara skyldig *underskrifva* inlämnad fraktsedel å gods, äger ej längre tillämpning i praktiken. Man behöfver bara tänka sig jultrafiken på Stockholms central med flera tusen paket om dagen.

Uti § 35 tillåtes visserligen afsändare att i vissa fall och mot vissa villkor återfå till transport å järnväg angifvet och aflämnadt gods, men å andra sidan saknas bestämmelse, huruvida afsändare äger dispositionsrätt öfver gods, som redan framkommit till mottagningsstationen, men ännu ej hunnit utlämnas till emottagaren. Att detta har sin synnerligt stora betydelse inses lätt, om man betänker, att en köpman, som sändt varor till ansenligt värde till en kund och omedelbart efteråt träffas af underrättelse, att personen ifråga är insolvent, just genom bristande bestämmelser ser sig utsatt för en afsevärd förlust, som dock skulle kunnat undvikas. Nuvarande reglemente lämnar enligt § 37 afsändaren dispositionsrätt endast i det fall, att emottagaren vägrar utlösa godset eller emottagaren ej kan anträffas, men förbigår helt möjligheten, att afsändare skulle kunna vilja disponera af honom afsändt gods, som ej hunnit öfverlämnas till emottagare. Föreskrifterna i § 36 om emottagares underrättande, att gods anländt, gifva ofta nog anledning till klagomål och missnöje. Det synes mindre berättigadt, att person, som af en eller annan anledning ej önskar emottaga notiser

om ankomsten gods, ej härvidlag äger bestämmanderätt, utan skall detta helt och hållet vara beroende på *afsändaren*. Detta står visserligen i förbindelse med förut omnämnda äganderätt, men borde mycket lätt kunna lösas alldeles oberoende däraf. Äfvenledes torde bestämmelserna i samma paragrafs stycke 3 rörande sättet och kostnaden för underrättande af emottagare, som är bosatt på ett längre afstånd från stationen, tariffva omändring. I nära samband härmed och af ej så liten betydelse är frågan, huruvida någon som helst *notislösen* bör erläggas af en emottagare och om ej den afgiften, som egentligen afsett att bereda järnvägen ersättning för aflönande af den personal, hvilken användes i och för detta arbete, egentligen borde ingå i de sedvanliga omkostnader för drifvande af det stora affärsföretag, som ju all järnvägsdrift i grund och botten är. Lång tid har nu förflutit, sedan t. ex. kungl. postverket fann sig föranlåtet att gå i författning om afskaffande af utbäringsafgiften (3 öre) för bref m. m.

Den del af trafikreglementet, som från allmänhetens sida tilldragit sig största uppmärksamheten, är § 39 med bestämmelser rörande statens och äfven enskilda järnvägars ansvarsskyldighet rörande gods, som skadats eller förkommit under transporter. Här är man inne på ett område, som i hög grad berör hela den trafikerande allmänheten.

Då ersättningar för skador eller förluster enligt denna paragraf endast utbetalas i de fall, att de förorsakats genom banbetjäningens oaktsamhet eller försummelse, genom stöld, eldsvåda eller olyckshändelse, hvilken uppenbarligen varit föranledd af tjänstemännens eller banbetjäningens försummelse eller vårdslöshet, är gifvet, att många ersättningsanspråk, som moraliskt sedt bort af järnväg godtgöras, ej fallit inom ramen för reglementets bestämmelser och därför afslagits. Exempel härpå skulle kunna framdragas i hundratal. Jag nämner emellertid endast ett, som dock upprepats flera gånger.

Genom tullkammarens i Stockholm försorg hade i en järnvägsvagn inlastats ett visst antal kaffebalar samt vagnen häruppå blifvit ej mindre tilläst med hänglås och af tulltjänstemän i vederbörlig ordning plomberad än äfven af statens järnvägar emottagen för befordran till en större station i mellersta Sverige. Emellertid hade ur vagnen, som under natten fick kvarstå å Stadsgården, tillgripits en bal kaffe, och då sedermera ersättningsanspråk i vanlig ordning framställdes, underkändes dessa af såväl distriktschef som tillsatt kompromiss på den grund, att »tillgreppet ej föranledts af

stationsbetjäningens uppenbara vårdslöshet eller sådan olyckshändelse, som berott på stationsbefälet att förekomma».

En följd af det föräldrade reglementet har blifvit, att mången kompromiss tillerkänt ersättning, där klaganden ansetts *moraliskt* berättigad därtill, då däremot annan kompromiss endast hållit sig till bestämmelserna, sedda från *juridisk* synpunkt, hvaraf följt, att likartade förhållanden erhållit olika domar, hvilket är beklagligt.

Rörande sättet för beräkning af ersättningens storlek kunna ju finnas många önskemål.

Exempelvis må framhållas, att 2 riksdaler pr skålpund ej kan anses tillräckligt för en kappsäck, som innehåller en paraduniform, en ny frack eller sidenklädning.

Af det anförda torde tydligt framgå, att berättigade kraf finnas på ett nytt och tidsenligt trafikreglemente. Helt säkert skulle ej blott allmänheten, utan äfven järnvägarnes personal med tillfredsställelse emotse en förändring af det nu gällande, som redan fört en mer än fyratioårig tillvaro och därför ej *kan* — i sitt nuvarande skick — vara tillfredsställande för nuvarande förhållanden och nutida kraf.

På grund af hvad jag sålunda anført, hemställer jag vördsamt,

att Riksdagen måtte besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta utarbeta nytt reglemente för trafiken på statens järnvägar.

Stockholm den 27 januari 1905.

G. O. V. Lindgren.

---