

N:o 14.

Ank. till Riksd. kansli den 21 mars 1905, kl. 4 e. m.

*Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 3, i
anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl.
Maj:t angående nytt reglemente för statens järnvägar.*

I en inom Andra Kammarerna af herr *G. O. V. Lindgren* väckt motion, n:o 89, har hemställts, att Riksdagen måtte besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta utarbета nytt reglemente för trafiken på statens järnvägar.

Till stöd för berörda hemställan anför motionären följande:

»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 bidraga 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 snävt 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 äga rum i boggivagnar, 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 stationsbefalet 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 i fråga 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 ankommet 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 upprepat flera gånger.

Genom tullkammarens i Stockholm försorg hade i en järnvägsvagn inlastats ett visst antal kaffebalar samt vagnen härupå 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 för anledts af stationsbetjäningens uppenbara vårdslöshet eller sådan olycks-händelse, 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.»

Enligt hvad utskottet inhämtat, lär tanken på utarbetandet af ett nytt trafikreglemente första gången hafva kommit till uttryck i det betänkande, som den 1 oktober 1888 afgafs af kommittén för revision af statens järnvägstaxa, i hvilket betänkande kommitterade bland annat uttalade den åsikt, att gällande trafikreglemente behöfde omarbetas. I anledning häraf yttrade kungl. järnvägsstyrelsen i underdånigt betänkande den 5 september 1889, att förslag till ett internationellt trafikreglemente för banorna å

kontinenten nyligen blifvit upprättadt af därtill utsedde delegerade, hvadan kungl. styrelsen, med afseende på den alltmera växande samfärdseln med nämnda banor, ansåg lämpligast, att med omarbetning af statsbanornas reglemente finge anstå, till dess att förstnämnda reglements-förslag blifvit antaget.

Berörda »*Internationella fördrag angående godsbefordring å järnväg*» ratificerades på sin tid af vederbörande länders regeringar och trädde i kraft den 1 januari 1893.

Sedan fördragets bestämmelser hunnit under några år visa sina verkningar, återupptogs frågan om nytt trafikreglemente för de svenska järnvägarna och föranledde densamma tillsättandet af en kommitté, representerande såväl kungl. järnvägsstyrelsen som enskilda järnvägarnas förening, åt hvilken kommitté lämnades uppdrag att uppgöra förslag till nytt trafikreglemente. Arbetet härvid låg emellertid i hufvudsak nere, till dess i slutet af år 1901 en särskild föredragande för taxeärenden förordnades inom kungl. järnvägsstyrelsen. För att arbetet å trafikreglementet skulle få ett bestämdt underlag och därigenom kunna mera koncentreras, ha inom kungl. järnvägsstyrelsen träffats anstalter för utarbetandet af ett i alla detaljer fullständigt utkast, att utgöra stomme för det förslag, som de utsedde kommitterade skulle slutligen uppgöra. Arbetet å detta utkast har flera gånger blifvit åsidosatt till följd af andra viktiga och brådskande ärenden, men lär dock nu hafva framskridit så långt, att utkastet om en eller två månader kan vara fullt färdigt. Sedan härefter kommitterade med ledning af nämnda utkast uppgjort förslag till trafikreglemente, samt kungl. järnvägsstyrelsen och de enskilda järnvägarnas förening behandlat ärendet, lär det vara kungl. styrelsens afsikt att ingå till Kungl. Maj:t med hemställan om fastställelse af det slutliga förslag, som kan blifva frukten af berörda förhandling och granskning.

Af ofvanstående framgår således, att man inom en icke allt för aflägsen framtid torde kunna förvänta en lösning af den numera rätt gamla frågan om nytt trafikreglemente i stället för det onekligen föråldrade och i många afseenden olämpliga reglementet från år 1862 med dess särskilda tillägg och ändringar.

Rörande det förenämnda internationella fördraget angående godsbe-
fordring å järnväg, som på sätt och vis ställts i samband med frågan
om nytt inrikes trafikreglemente, har utskottet inhämtat,

dels att kungl. järnvägsstyrelsen den 21 april 1903 hos Kungl. Maj:t
i underdånighet anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes vidtaga de åtgärder,
som kunna finnas behöfliga för förvärfvande af medlemskap för Sveriges
räkning i ifrågavarande förbund,

dels att den utredning, som i anledning af denna framställning för-
anstaltats, lär hafva gifvit vid handen, att för Sveriges anslutning till
förenämnda internationella konvention vissa förändrade lagbestämmelser
kunna till vinnande af reciprocitet vara erforderliga i syfte,

1:o) att uti tvister, som uppkommit på grund af nämnda konvention,
ernå verkställighet här i landet af domar, som meddelats utomlands;

2:o) att åstadkomma rätt, att i vissa fall kunna instämma utländska
banförvaltningar till svenska domstolar; samt

3:o) att inskränka rätten till utmätning och kvarstad å utländska
banors här i landet befintliga rullande materiel och trafikmedel.

Kungl. järnvägsstyrelsen förklarar sig i förenämnda underdåniga skrif-
velse redan hafva förvärfvat en icke obetydlig erfarenhet om verkningarna af
de principer, på hvilka det internationella fördraget är byggdt, och om de
särskilda bestämmelserna däri, alldenstund sedan år 1897 för viss trafik å
statens järnvägar redan tillämpas med det internationella fördraget öfver-
ensstämmande regler. Denna anordning, som blifvit en följd af Danmarks
anslutning till nämnda fördrag, gäller befordran af il- och fraktgods samt
levvande djur i internationell trafik mellan Sverige, Norge och Danmark
å ena samt Tyskland å andra sidan, och har visat sig dels medföra myc-
ken reda och ordning i godstrafiken med Tyskland, dels ock på ett rätt-
vist sätt tillgodose såväl trafikanternas intressen mot järnvägarna som järn-
vägarnas intressen mot trafikanterna i en del fall, där svenska trafikreg-
lementet antingen icke alls innehåller några bestämmelser, eller där be-
stämmelserna äro otydliga eller ofullständiga.

Hvad nu beträffar arbetet å ett inrikes trafikreglemente, så är det-
samma i fråga om tiden alls icke beroende af frågan om Sveriges anslut-
ning till det internationella fördraget, utan sambandet mellan dessa båda
frågor ligger endast däri, att kungl. järnvägsstyrelsen, enligt hvad utskottet
inhämtat, ansett sig böra vänta med att framlägga förslag till svenskt trafik-
reglemente, till dess erfarenhet vunnit om lämpligheten af att lägga det inter-
nationella reglementets principer till grund för vårt inrikes trafikreglemente.

Då således förarbetet till nytt trafikreglemente för statens järnvägar lär blifva afslutadt inom den närmaste tiden, och kommitténs verksamhet därefter kan obehindradt fortgå, torde skäl icke vara för handen, att Riksdagen i anledning af förevarande motion hos Kungl. Maj:t anhåller om utarbetandet af nytt reglemente för trafiken på statens järnvägar.

Utskottet får därför hemställa,

att herr Lindgrens ifrågavarande motion icke måtte till någon Andra Kammarens åtgärd föranleda.

. Stockholm den 21 mars 1905.

Å utskottets vägnar:

J. BYSTRÖM.
