

N:o 42.

Af herr **E. P. W. Röing**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående revision af reglementet för trafiken på statens järnvägar.

De nu gällande bestämmelserna rörande trafiken på statens järnvägar äro angifna i Kungl. Maj:ts nådiga reglemente af den 4 april 1862.

Detta reglemente innehåller enligt mitt förmenande en del olämpliga och obilliga föreskrifter, hvilka kräfva en revision. För att visa befogenheten af detta mitt påstående tillåter jag mig framdraga följande belysande exempel.

I § 37 af nämnda reglemente föreskrifves, att gods, hvars emottagande förvägras af den, till hvilken det är adresserad, eller hvars emottagare ej kunnat anträffas, eller som är destineradt att kvarligga till dess efterfrågan sker, men ej afhämtas inom 48 timmar efter ankomsten, förblifver liggande för afsändarens räkning och risk. Visserligen åligger det stationsbefälet att så fort ske kan underrätta afsändaren om sådant förhållande, men redan afstånden äro numera ofta så stora, att en varuafsändare till följe af de nu gällande bestämmelserna omöjligen kan skydda sig från förlust i den händelse godset, som magasineras af statens järnvägar och ej inom 48 timmar af adressaten afhämtats, därefter på ett eller annat sätt skulle ha för statens järnvägar förkommit.

Huru en godsafsändare utan egen förskyllan på grund häraf kan utsättas för förlust, torde följande nyss inträffade fall utvisa. Den 18 maj i fjol afsände en Göteborgsfirma — herrar Hagberg, Hedenlund & C:o — till Stockholms södra station 1 kolly väf och erhöll från järn-

vägen omkring en vecka därefter underrättelse, att varuemottagaren vägrade utlösa godset. Göteborgsfirman satte sig ofördröjligen i förbindelse med godsemottagaren i Stockholm, hvilken upplyste, att hans vägran att mottaga godset var beroende på försenad leverans af kollyt i fråga. På grund häraf anhöllo herrar Hagberg, Hedenlund & C:o genast hos järnvägen, att godset ofördröjligen skulle returneras till Göteborg. Först den 18 juni erhöll firman i stället för varan följande underrättelse från Stockholms södra station:

»Det af eder till Södra Klädesmagasinet hitsända ett kolly väf, som med anledning af emottagarens vägran att utlösa samma begärdes retur, har på obekant sätt försvunnit från härvarande ankommande godsmagasin, antagligen bortstulet. Lämpligt torde därför vara att, med bifogande af ursprungliga fakturan, ingifva Edra ersättningsanspråk till distriktsförvaltningen vid I distriktet, adress Stockholm.»

Denna skrifvelse besvarades af herrar H., H. & C:o med följande bref:

»I anledning af ingånget meddelande från Stockholms södra stations ankommande godsexpedition, dat. den 17 d:s, hvori meddelas, att ett af oss den 18 sistl. maj till Klädesmagasinet å Söder, Stockholm, afsändt kolly väf på ett för dem oförklarligt sätt försvunnit, och i följd däraf icke kan till oss återställas, få vi med bifogande af ursprungliga fakturan, hvilken kunden återsändt, jämte järnvägsfraktsedel, härmed anhålla, det ni håller oss skadelösa och ersätter oss fakturabeloppet kr. 152: 75.»

Den 3 september ingick från trafikinspektören i Stockholm följande

»Beslut

i målet angående af herrar Hagberg, Hedenlund & C:o begärd ersättning för gods förkommet under järnvägstransport.

Sedan anmaldt blifvit, att en packe väf, hvilken som fraktgods den 20 sistlidne maj från Göteborg ankommit till Stockholms södra och emottagande af Klädesmagasinet å Söder, förkommit å sistnämnda stations godsmagasin, och afsändaren, herrar Hagberg, Hedenlund & C:o, i anledning häraf anhållit om ersättning med 152 kronor och 75 öre, har undersökning gjorts, hvaraf framgått, att emottagaren vägrat utlösa godset, hvarom afsändaren i vederbörlig ordning underrättats; att då godset på afsändarens begäran den 29 samma månad skulle returneras till Göteborg, detsamma icke kunde återfinnas; att oaktadt efterforskningar och efterlysningar genom allmänna telegram och anmälan hos

vederbörande polismyndighet godset icke kunnat tillrättaskaffas, samt att järnvägspersonalen icke visat vårdslöshet eller försumlighet, så att den samma kan anses skyldig gälda förlusten. Vid dessa förhållanden och då jämlikt § 37 i Kungl. Maj:ts nådiga reglemente för trafiken på statens järnvägar den 4 april 1862 gods, hvars emottagande förvägras af den, till hvilken det är adresserat, ej afhämtas inom 48 timmar efter ankomsten, förblifver liggande för afsändarens räkning och risk, finner jag med stöd af sagda §, jämförd med § 39 d. mom. I i ofvan åberopade reglemente, bifall icke kunna lämnas till ifrågavarande ersättningsanspråk, ägande firman Hagberg, Hedenlund & C:o i händelse af missnöje med detta beslut att jämlikt § 41 af ofvan åberopade reglemente senast inom 14 dagar efter erhållen del af beslutet hos distriktschefen tillkännagifva sin önskan att hänskjuta frågan till afgörande af gode män samt därvid uppgifva namn och adress på den person, firman för sin del utser till god man.»

Herrar Hagberg, Hedenlund & C:o hänsköto frågan till afgörande af gode män, hvilka enligt § 37 i gällande reglemente underkände det framställda ersättningsanspråket.

Då statens järnvägar debitera afgift för magasinering af godset, bör ansvarstiden för statens järnvägar enligt mitt förmenande icke blott utsträckas till dagen efter den, då statens järnvägar underrättat varuafsändaren om emottagarens vägran att utlösa godset, utan staten bör äfven ytterligare ansvara för godset under några dagar t. ex. en vecka, på det godsafsändaren möjligen skall kunna undanröja orsaken till adressatens vägran att mottaga godset.

Enligt § 39 d. mom. I rörande statens ansvarighet för gods föreskrifver reglementet, att statens ansvarighet räknas ifrån den tid, då godset blifvit jämte fraktsedel till vederbörande expedition inlämnadt och därstädes emottaget, samt upphör, då godset blifvit på bestämmelsestationen ställdt till emottagarens förfogande samt i hvarje fall som helst senast 24 timmar efter ankomsten. Äfven denna bestämmelse fritager staten efter en alltför kort tid från allt ansvar, därför att ej godset blifvit ofördröjligen afhämtadt efter ankomsten. Mången gång torde det knappast vara möjligt för en godsemottagare af en eller annan anledning att inom loppet af 24 timmar afhämta godset, och bör därför tiden utsträckas, då statens ansvar i dylika fall upphör.

Samma paragraf föreskrifver rörande statens ansvarighet för bagage, som förkommit eller blifvit förstördt, i mom. 2, att högsta ersättning för

hvarje bagage-persedel, såsom kappsäck, nattsäck, hattfodral o. d., som förkommit eller blifvit i allo förstörd eller ohjälpligt skadad under transporten å järnvägen, utbetalas med 2 rdr per skålpund af persedels annoterade eller genom beräkning utrönta vikt, och i mom. 3, att inträffad skada på en bagage-persedels innehåll ersättes, endast då skadan står i omedelbart sammanhang med en på persedelns yttre betäckning synbar åverkan samt ej högre än efter 2 rdr per skålpund af dess vikt, sedan afdrag skett för hvad af innehållet återstår oskadadt. Att bestämma en dylik ersättning efter vikt är i hög grad olämpligt och oriktigt, då de skadade sakerna oafsedt sin vikt kunna ha ett ofantligt olika värde. Staten bör i stället själfklart lämna bagageägaren full ersättning för den verkliga skada, som på detta sätt uppstått. Godkännes ej af trafikinspektören det af bagageägaren åsatta värdet, bör detta afgöras af gode män i öfverensstämmelse med § 41 i reglementet.

Dessa exempel torde vara tillräckliga för att visa behovet af ändrade bestämmelser för trafiken å våra statsjärnvägar, och hänvisar jag dessutom till den af herr J. O. V. Lindgren i Örebro vid 1905 års riksdag väckta motionen i samma fråga. Långt dessförinnan framhölls likväl i ett betänkande från kommittén för revision af statens järnvägstaxa af den 1 oktober 1888 behovet af en omarbetning af 1862 års trafikreglemente. Kungl. järnvägsstyrelsen ansåg dock enligt sitt betänkande af den 5 september 1889, att med revisionen af detta reglemente borde anstå, till dess det under utarbetning varande internationella trafikreglementet för banorna å kontinenten blifvit antaget. Trots att berörda internationella fördrag ratificerades af vederbörande länders regeringar, så att detsamma kunde träda i kraft den 1 januari 1893, ha vi ännu ej här i landet fått ett nytt trafikreglemente till stånd.

Visserligen hänsköts frågan därpå till särskilda kommitterade, hvilka dock läto arbetet i hufvudsak ligga nere till 1901, då en särskild föredragande för taxeärenden förordnades inom järnvägsstyrelsen, hvilken föredragande skulle utarbeta ett utkast till alla detaljer i ett nytt reglemente. Enligt 1905 års tillfälliga utskotts utlåtande n:o 14 ansågs då arbetet ha framskridit så långt, att utkastet kunde vara fullt färdigt inom en eller två månader, men såvidt jag erfarit, föreligger ännu ej inom järnvägsförvaltningen något utarbetadt förslag till nytt trafikreglemente.

Då förarbetet till nytt reglemente således enligt lämnade upplysningar skulle afslutas inom den närmaste tiden, föreslog 1905 års utskott,

som behandlade herr Lindgrens motion, att oaktadt det delade motionärens uppfattning, att reglementet onekligen var föråldradt och i många afseenden olämpligt, motionen icke skulle till någon Andra Kammarens åtgärd föranleda.

Tre år äro sedan dess förgångna, men fortfarande lider, som sagdt, den trafikerande allmänheten af de föråldrade bestämmelserna. För att inom den närmaste tiden, för att använda 1905 års utskotts egna ord, vinna ändring i dessa bestämmelser, hemställer jag vördsamt, på grund af hvad jag sålunda anført,

att, Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om revision af Kungl. Maj:ts nådiga reglemente för trafiken på statens järnvägar af den 4 april 1862.

Stockholm den 22 januari 1908.

Erik Röing.