

Nr 92.

Af herr **Vahlquist**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående bättre ordnande af samtrafiken mellan statens och enskilda järnvägar.

Från åtskilliga håll hafva berättigade klagomål gjort sig gällande mot utfärdade bestämmelser rörande samtrafik mellan enskilda och statens järnvägar, hvilka bestämmelser i vissa fall såsom hindrande för fullständigt utnyttjande af en del järnvägsanläggningar snarast möjligt behöfva ändras. Vi tillåta oss såsom exempel härå redogöra för förhållandena härutinnan hvad beträffar de smalspåriga järnvägarna i Östergötland.

Den lilla smalspåriga järnvägsanläggningen Linköping—Ringstorp, som öppnades för allmän trafik den 1 maj 1908, utgör en viktig förningslänk mellan de smalspåriga järnvägsnäten i västra och östra delarna af Östergötland, hvarvid bör särskildt anmärkas, att det smalspåriga östra järnvägsnätet har sina förgreningar norrut ända till Örebro och söderut ända till Vestervik och Hultsfred. Att få de västra och östra smalspåriga järnvägsnäten inom vår provins med hvarandra förbundna, ansågs därför vara ett viktigt intresse — och häri låg hela grunden för tillkomsten af Linköping—Ringstorpsbanan.

Detta framhölls också från skilda håll med all möjlig tydlighet, då banan först planerades.

När ortsinvånarne skulle yttra sig öfver koncessionsansökningen, uttalade sig de fleste emot järnvägsförslaget, hufvudsakligen på den grund, att banan i följd af närheten till stambanan och bristen på industriella anläggningar icke hade några utsikter att bära sig.

Konungens befallningshafvande betonade också i sitt utlåtande, att järnvägen i fråga saknade all betydelse för lokaltrafiken, men framhöll

tillika, att banan till följd af sin spårvidd och sitt centrala läge inom länet skulle vara ägnad att blifva en verklig föreningslänk mellan de smalspåriga järnvägarna i västra och mellersta Östergötland. Just af detta betydelsefulla skäl tillstyrktes koncessionen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprepade, att järnvägen skulle bereda sammanbindning emellan de smalspåriga järnvägarna i västra och mellersta Östergötland. Den skulle därigenom framkalla möjlighet till samtrafik å ett vidsträckt smalspårigt järnvägsnät och kraftigt bidra till utvecklingen af trafiken å dessa järnvägar och i samma mån underlätta tillgodogörandet af ortens tillgångar. De skäl, som anförts emot järnvägsföretaget (af ortsinvånarne), syntes icke vara af beskaffenhet att i jämförelse med ofvan angifna förhållanden förtjäna afseende.

Järnvägsstyrelsen tillstyrkte också koncessionen, likaså t. f. chefen för generalstaben, den sistnämnde under framhållande af järnvägens betydelse ur militär synpunkt.

Regeringen hade vid den tiden tillsatt särskilda sakkunnige, som hade att yttra sig om en rad af ansökningar om järnvägskoncessioner. Dessa sakkunnige voro generaldirektören v. Krusenstjerna, landshöfding Svedelius och ingenjören, sedermera statsrådet Biesért. I sitt yttrande förklarade sig dessa anse järnvägen Linköping—Ringstorp uppenbarligen skola blifva en lämplig föreningslänk mellan järnvägslinjerna Linköping—Fogelsta—Ödeshög samt Örebro—Norsholm—Vester-vik—Hultsfred. På denna grund och oaktadt något nämnvärdt lokalt behof icke nödvändiggjorde järnvägens byggande borde densamma få komma till utförande.

Med dessa erinringar ha vi velat klargöra, att det vid denna banas tillkomst från alla håll — icke minst från statens egna organ — enstämigt betonades, att banan icke påkräfdes som lokalbana men att den just ur samtrafikens synpunkt vore ägnad att fylla ett allmänt och verkligt behof. Denna uppfattning har helt säkert legat till grund för Kungl. Maj:ts beslut om koncession å banan. Denna meddelades den 3 juli 1903.

Här tillåta vi oss att för ett ögonblick afbryta vår framställning med frågan: hvad är egentligen meningen med att en järnväg icke får anläggas utan särskild koncession? Den kan väl icke vara annan än den, att staten genom sina organ vill omsorgsfullt utreda och pröfva, huruvida ett framlagdt järnvägsförslag har verkligt fog för sig; staten kan vidare på denna väg hindra, att det uppstår en osund konkurrens mellan skilda järnvägar o. s. v. Den procedur, som föregår beviljandet af en järnvägskoncession, är alltså icke en tom och meningslös ceremoni,

utan den är fastmera uttryck för en statens ansvarskänsla gent emot företaget af dylik allmän art. Att en koncession beviljas, innebär alltså ett erkännande från statens sida, att det ifrågasatta företaget motsvarar ett berättigadt allmänt behof; därför medför ju också koncessionen vissa förmåner, såsom expropriationsrätt till jord, särskildt skydd för anläggningen mot åverkan o. s. v.

Nu komma vi åter till Linköping—Ringstorpsbanan och erinra ännu en gång, att dess koncession helt och hållet är baserad på banans vikt och betydelse som förbindelseled mellan provinsens smalspåriga järnvägsnät. Det är därför angeläget, att denna bandel ofördröjligen kan förverkliga denna sin uppgift.

När Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag i september 1903 öfvertog den beviljade koncessionen, insåg bolaget väl, att den planerade banan icke skulle bära sig som lokalbana, men man hoppades desto mera af öfvergångstrafiken å bandelen mellan de skilda smalspåriga järnvägsnäten. Banan Linköping—Ringstorp öppnades som nämndt den 1 maj 1908 för allmän trafik, sedan järnvägsbolaget i vanlig ordning hos Kungl. järnvägsstyrelsen anhållit om samtrafiktariffers upprättande. Dessa läto emellertid vänta på sig, under det att dagliga klagomål förspordes från den trafikerande allmänheten, att dess gods, ehuru sammanbindningsbanan var färdig och öppnad för trafik, det oaktadt tvingades att gå de gamla vägarne med upprepade omlastningar och åtföljande godsförsening. Samtliga de genom Ringstorpsbanan sammanbundna smalspåriga järnvägar ha till kungl. järnvägsstyrelsen framställt en vördsam förfrågan, huruvida styrelsen hade något att erinra emot, att dessa järnvägar anordnade lokal samtrafik sins emellan, och därpå fingo de nu i november det svaret, att styrelsen visserligen erkände, att vissa olägenheter vore förbunda med användandet af den nu gällande samtrafiksvägen, men liknande olägenheter funnes också på andra håll, och styrelsen kunde därför icke lämna sitt bifall till den åstundade förändringen, förrän sådan ändring kunde komma till stånd i samband med en allmän revision af samtrafiksbestämmelserna.

Denna revision är beroende på en omfattande kommittéutredning, hvars afslutande väntas draga lång tid. Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag, som med stora ekonomiska uppoffringar åstadkommit bandelen Linköping—Ringstorp och gjort detta just med hänsyn till den väntade genomgångstrafiken, har icke kunnat nöja sig med kungl. järnvägsstyrelsens ovissa framtidsloften, utan genom sin styrelse i ärendet vändt sig till Kungl. Maj:t den 23 november 1908. Ur styrelsens

utförliga framställning ha vi hämtat de sakuppgifter, som här blifvit åberopade, och tillfoga allenast, att enligt styrelsens meddelande Mellersta Östergötlands järnväg ser sin ekonomi starkt hotad, därest till en oviss framtid undanskjutes den genomgångstrafik, som ställdes i utsikt under koncessionsförhandlingarna och då med rätta förklarades innesluta banans hela existensberättigande. Då denna öfvergångstrafik eller lokala samtrafik utgör ett livsvillkor för bandelen Linköping—Ringstorp, anhöll styrelsen, att Kungl. Maj:t täcktes i nåder bevilja den samtrafik, hvarom tidigare ansökan gjorts hos Kungl. järnvägsstyrelsen. Emellertid har Kungl. Maj:t den 7 maj 1909 förklarat framställningen icke föranleda någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd.

Vi kunde stanna här, men vilja tillfoga ett par exempel både för att på ett mera levande sätt illustrera det sagda och för att påvisa att denna sak icke blott är en viktig angelägenhet för vederbörande järnvägsförvaltning, utan har sitt stora intresse för näringslivet — icke minst för jordbruket — inom hela vår provins.

All den godstrafik, som från Östergötlands stora importhamn Norrköping går mot orter i västra Östergötland (utefter linjen Fogelsta—Ödeshög), vinner genom att gå öfver de smalspåriga linjerna, alltså öfver Ringstorp—Linköping, 1 kilometer i vägförkortning. Denna vägförkortning spelar naturligtvis ingen roll, men viktigt är, att man undviker den omlastning i Fogelsta, som blir nödvändig, då trafiken som nu går öfver de bredspåriga banorna. Utom det att omlastningen vållar tidsförlust orsakar den gifvetvis ofta, att gods mer eller mindre skadas. Vid omlastning af t. ex. en vagnslast spröda stenkol kan det ej undvikas att godset nedsättes i värde.

Vid Ombergs station nära Vettern ligger den stora Dagsmosse och en lofvande industri för framställning af brännorf och torfströ. Sändas dessa produkter österut mot Vikbolandsbanan öfver det smalspåriga nätet, alltså öfver Linköping—Ringstorp, blir vägen visserligen 1 km. längre, men detta betyder naturligtvis ingenting i jämförelse med den stora fördelen att dubbla omlastningar (i Fogelsta och Kimstad) undvikas. Detsamma gäller t. ex. om försändelser af kalk från västra Östergötland mot provinsens mellersta och östra delar. Sådana varor som brännorf, torfströ, kalk eller spröda kolsorter kunna icke underkastas omlastning, utan att förfaras, skadas och nedsättas i värde.

Det nu anförda synes oss tillfyllest ådagalägga, att samtrafikförhållandena, särskildt i detta fall, äro synnerligen otillfredsställande, hvadan rättelse är af behovet påkallad.

Vi våga därför vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes vidtaga sådana åtgärder, att samtrafikförhållandena mellan statens och enskilda järnvägar snarast möjligt på ett tillfredsställande sätt ordnas.

Stockholm den 27 januari 1910.

Conrad Vahlquist.

Wilh. Andersson.

C. P. Johansson.

Fr. Berglund.

Olof Hellström.

J. A. Peterson.

Israel Lagerfelt.

Ivan Svensson.

Carl Gustafsson.

Axel Ekman.

Axel Rune.

Nr 93.

Af herr **Olsson** i Berg, om sådant tillägg till gällande förordning angående utvidgad näringsfrihet, att rätten att utan anmälan eller tillstånd till salu kringföra lifsförnödenheter, jordbruks- och ladugårdsprodukter, samt alster af inhemsk husslöjd må afse huru små partier som helst.

Förordningen angående utvidgad näringsfrihet af den 18 juni 1864 bestämmer i elfte paragrafen tredje stycket, att »för öfrigt vare det ock en hvar, vare sig i stad, eller på landet, medgifvet att, utan anmälan eller tillstånd som ofvan sägs, till salu kringföra lifsförnödenheter, jordbruks- och ladugårdsprodukter samt alster af inhemsk husslöjd».

Nämnda stadgande innehåller således icke någon begränsning i landtmännens rätt att till salu kringföra lifsförnödenheter, jordbruks- och ladugårdsprodukter. Det har emellertid inträffat, att Göteborgs