

## Nr 292.

Av herr **Nilsson** i Antnäs **m. fl.**, *angående skyldighet för innehavare av tillstånd till linjetrafik med motorfordon att transportera post.*

*Otillfredsställande postgång.*

Det är en känd sak, att postföringen å rikets landsbygd och särskilt i Norrland icke hunnit med i den raska utvecklingen å andra områden. I åtskilliga byar inne i de stora ödemarksdistrikten har man postgång en gång i veckan, men det händer också, att byar och folkrika bygder i mera centralt belägna områden, som ligga endast ett par mil eller mindre från residensstäderna i övre Norrland, måste vänta på sina postprenumererade länstidningar så länge, att samma tidningsnummer kan läsas väsentligt tidigare i Berlin och än längre bort belägna orter, de dagar då postgången är som mest ogynnsam i dessa närbelägna men i postalt hänseende misslottade svenska orter. Att viktiga brev, paket och andra försändelser erhålla samma långsamma befordran är självklart. Detta trots att dagliga turbilslinjer från huvudorten gå fram genom här antydda bygder.

*Daglig post endast vid huvudvägar.*

Det är visserligen så, att befolkningen vid de huvudvägar, som förbinda städer och större samhällen, erhålla post varje dag, men å övriga vägar framföres postskjuts, eller utföres lantbrevbäring, i stor utsträckning endast 2 à 3 gånger i veckan. Postverket anser sig i allmänhet icke kunna bekosta tätare postföringsturer.

*Allmänheten kan icke anlita postverket för alla postförsändelser.*

Allmänheten har numera blivit van att reda sig, även om postgången är rätt otillfredsställande, genom att övergå till budsändning med turbils- och bussförare, mjölkbud o. s. v., antingen det nu gäller brev- eller pakettransporter, bankärenden och annat, som lämpligen kan och bör skötas per post, där postföringen är tillfredsställande. Exempelvis vid rekquisition av en lättare reservdel till en motor måste man nu ofta dela upp transporten i etapper, så att varan först går med tåg, båt eller post till huvudorten, där den avhämtas med särskilt bud, även om adressaten bor i samma hus, där landsbygdens postanstalt är belägen. Har man

brått kan man helt enkelt inte vänta på postförsändelser. Medicintransport är av stor nytta i bygder, där postgången är välordnad. I sådana trakter, där posten befordras endast ett par gånger i veckan, måste befolkningen vidkännas stora kostnader för särskilda bud vid behov av medicin och dylikt.

*Befolkningen tvingas till olagliga brevtransporter.*

I orter, där postgången icke följer med i utvecklingen av övriga kommunikationer, blir det ofta nödvändigt att anlita chaufförer och andra dagliga bud till huvudorten för brevförändning. Buden måste givetvis ersättas för sitt besvär och arbete och löpa ständigt den risken att få ett åtal för olaga posttransport. Helt nyligen har åtal för sådana förseelser notiserats i pressen.

*Tidningar måste ofta sändas med turbilslinjerna; alltså icke med post.*

Genom den otillfredsställande postgången måste nu tidningarna i stor utsträckning försändas till landsbygden med särskilda bud för att allmänheten inom rimlig tid skall få del av de dagliga tidningarnas innehåll.

*Postverket är icke orsak till den onödigt långsamma postföringen.*

Postverket, som å sin sida måste anlägga strängt affärsmässiga principer, saknar befogenhet att tvinga turbilslinjernas koncessionsinnehavare att medtaga post, trots sådan skyldighet åvilar exempelvis järnvägarnas koncessionsinnehavare. Att detta tvång är allmänheten, postverket och järnvägarnas ägare enbart till nytta är ostridigt.

*Postföringen bör ske med turbilar, där sådant är möjligt.*

Det vore av stor nytta för allmänheten — och antagligen även för postverket — om sådana anordningar vidtoges, att postföring utfördes varje dag en turbilslinje, som berör ortens huvudpostanstalt, trafikeras. Den bästa och den enklaste lösningen vore säkerligen den, att det inrymmes i koncessionsvillkoren för varje turbilslinje, att innehavaren av trafikstillståndet är skyldig att, om så av postverket påfodras, föra och distribuera post, mot ersättning som av vederbörande länsstyrelse fastställs i samråd med postverket och postföraren.

*Postavlämningen bör underlättas, så att linjetrafiken ej onödigt hindras.*

Vid postföring med turbilslinje böra sådana anordningar vidtagas, att linjetrafiken ej onödigtvis hindras. Postutväxlingen med postanstalter å linjen bör ske med minsta besvär för bilföraren, och avlämning av tid-

ningar och annan löspost bör genom lämpliga anordningar kunna avlämnas utan uppehåll, därest varken passagerare eller post vore att avhämta på avlämningsstället.

*Postföringen är till nytta för koncessionsinnehavaren.*

En postföring, för vilken koncessionsinnehavaren å viss turbilslinje erhåller skäligen ersättning, är till stor nytta för ekonomien i företaget. Det faller av sig själv, att det för honom, som ändock skall vägen fram, ställer sig fördelaktigare att medföra posten än för särskild postförare att göra en särskild tur för ändamålet. Därför kan koncessionsinnehavare utan egentlig olägenhet medföra post vid varje tur för samma totalpris per år som den postförare måste betinga sig, som visserligen har färre turer men måste göra dessa med postföringen som huvudinkomst. Turbilstrafiken stärkes av en dylik fast inkomst och har lättare att ge levebröd åt utövaren än om å samma linje uppträder en postskjuts (med bil eller häst), som också plockar upp passagerare och andra inkomster, som eljest tillfallit turbilsägaren.

*Kostnaderna för postverket.*

Man kan knappast befara, att kostnaderna för postföring varje dag, efter här föreslagna linjer, bleve dyrare än nu. Då posttransporten här bleve biförtjänst, skulle postföringen kunna ökas till att omfatta varje dag turbil trafikerar linjen, utan mera avsevärt ökad kostnad för det allmänna. Skulle något ökade omkostnader uppstå vid postanstalterna, genom i någon mån ökat expeditionsarbete, torde dessa utgifter kompenseras genom ökade inkomster.

*Postverkets inkomster skulle ökas.*

Det kan utan vidare fastslås som ett faktum, att postverket skulle öka sina inkomster på en sålunda förbättrad postgång. Särskilda budsändningar med saker, som lämpligen kunna försändas per post, bleve då onödiga. Direkta försändningar från avsändare till adressat per post bleve säkerligen populärare än nu, och både giro- och postsparbanksrörelsen skulle säkerligen få fördel av den nya anordningen.

*Nyttan för tidningsutgivarna.*

Utgivarna av dagliga tidningar lida mera än andra av att postföringen till landsbygden icke går med snabbaste lägenhet. De tvingas till dyrare försändning, de mista fördelen av en stor postupplaga, och desstom torde det vara avsevärt lättare att få avlämna upplagan vid postanstalten än att

distribuera den till ett flertal turbilar med olika station och varierande avgångstid. Allmänheten blir också obenägen att prenumerera på tidningar, som anlända med tre eller flera nummer per posttur.

*Med rättighet kan lämpligen förbindas skyldighet.*

Den rättighet en innehavare av trafik tillstånd har att utan intrång av andra tillförsäkra sig viss trafik är av så stor betydelse för honom, att det ingalunda är oskäligt att förbinda den rättigheten med viss skyldighet, synnerligast då skälig betalning utgår och denna stärker hans ekonomi. Det är vidare av ett visst reklamvärde för honom, att med turbilslinjen förbindas så många intressen som möjligt för befolkningen. Det populariserar förbindelsen och ger denna bättre ekonomisk stadga än om detta intresse splittras mellan flera av varandra oberoende lägenheter för resor, varor och post till huvudorten.

*Fördelar för allmänheten.*

En väl ordnad postföring med turbilslinjer ger allmänheten stora fördelar. Förutom tätare postturer och den fördel de föra med sig ernås den lättnaden, att passagerare, som anlända från huvudorten, eller resa dit, kunna ombesörja postföringen fram till vägen från mera avsides belägna gårdar. Man vinner också säkrare tidtabeller för turbilarna och en viss säkerhet för att inte koncessionsinnehavaren, som nu alltför ofta sker, helt enkelt inställer trafiken. Det är numera vanligt, att mjölk från de olika gårdarna försändes med turbil fram till huvudorten varje dag bilen går turer. När de tomma krukorna på aftonen avhämtas vid vägen, är det lämpligt att samtidigt hämta tidningar och annan post. För allmänheten är det av stor betydelse, att passagerare-, post- och godstrafiken koncentreras till samma tid på dagen. Härigenom spilles minsta möjliga tid på budsändningar och transporter fram till den kommunikationsled, som för den bygden ersätter järnväg.

*Nyttan vid anslutande linjer.*

Vid sådana turbilslinjer, som icke nå fram till huvudorten utan ansluta till från sådan ort löpande linje, ställer det sig nu ofta svårt att få den anslutande linjens förare att hålla någon egentlig samtrafik. Med den nya anordningen framtvingades en dylik för allmänheten och turbilstrafiken nyttig samtrafik, så att den genomresande allmänheten icke som nu ofta blir fallet tvingas att leja särskild bil över sträckor, där nyss en ej fullt utnyttjad turbil gått fram. Genom tätare postturer å de större vägarna erhåller man den fördelen i bygder med särskilda brevbäringslinjer, som ansluta till nyssnämnda vägar, att sådan post som avlämnas

till postanstalten vid vägen kan befordras till adressaten så mycket tidigare, att svar eller rekvirerade varor kunna anlända till dessa bygder med sämre postgång en postföringstur tidigare än nu.

#### *Kontrollen över koncessionernas utnyttjande.*

Det är av vikt, att eftersyn hålles från det allmänna över att de som ha tillstånd till viss linjetrafik också utnyttja detta, så att allmänheten icke förgäves beger sig fram för att utnyttja lägenheten. Nu händer det, att koncessionsinnehavare försumma sina turer i månaden och år utan påföljd. Allmänheten vill icke gärna figurera som anmälare. Med den nya anordningen kan dylik ansvarslöshet från linjetrafikantens sida icke komma i fråga, I varje fall blir försumlse genast upptäckt.

#### *Fördelar för vägdistrikten.*

Då det kan förväntas, att en koncessionsinnehavare, som också forslar post, har en stor fördel av att hålla turbilstrafiken i gång året runt, kunna vägdistrikten räkna på att han också är villig att hålla så stark vagn, att därmed kan utföras lättare snöröjning. Kan man hålla vägarna öppna för biltrafik året runt, vinner man beaktansvärda fördelar för läkare, sjuka och andra, som äro beroende av snabba reselägenheter i orter, som sakna järnväg. Genom sammanslagning av inkomster från postföring, person- och godstransport, snöplogning o. s. v. spurras koncessionsinnehavaren att ge invånarna ett kommunikationsmedel, som finnes i funktion året om. Vad en sådan trafik betyder förstår var och en, som bor i kommunikationsfattiga bygder.

#### *Tiden för övergång till den nya postföringen.*

Det torde behöva bestämmas en viss övergångstid, under vilken det ankomme på postverket att bestämma, huruvida postföringen skulle ske på samma sätt som förut. Skyldigheten att medföra post för koncessionsinnehavare skulle således icke innebära skyldighet för postverket att anlita denna möjlighet, annat än då detta är till fördel för postverket och det allmänna. Vid anlåtande av turbil eller buss för posttrafik skulle postverket äga rätt att å fordonet anbringa brevlåda utan annan avgift därför än vanlig postbefordringsavgift.

#### *Resultatet av tidigare postföring med turbil.*

I de fall, då postverket redan träffat godvillig överenskommelse om postbefordran med turbil, torde inga olägenheter hava uppkommit för postverket. På särskild fråga till en del sådana postförare ha dessa upplyst,

att de känna sig belåtna med resultatet och skulle icke ha något emot att postförings skyldighet vore intagen i koncessionsvillkoren. Postföringen ger en jämn om än liten inkomst och är en verkningsfull reklam för andra grenar av deras förvärvsverksamhet. I samma riktning ha en hel del innehavare av trafiklinjer, som icke ombesörja postföring, uttalat sig.

*Nyttan för det allmänna.*

Här har framhållits posttrafikanternas syn på postföringsfrågan och vissa önskemål från deras sida. I någon mån har det framförts skäl även ur koncessionsinnehavarnas och postverkets synpunkt. Att det finnes fullt fog för ett statligt ingripande i denna för landsorten så betydande kommunikationsfråga är uppenbart för var och en, som erfarit den nu rådande anordningens ofullständighet. Tidningarna uppvaktas ofta med insändare och personliga hänvändelser, i vilka begäres medverkan till förbättrad postgång. Tidningarna ha dock i regel ej annat råd att giva vederbörande än att de, genom hänvändelse direkt till postverket, böra få bättre postförbindelser. Resultatet blir då oftast ett svar, vari framhålles, att frekvensen vid vederbörandes postanstalt är så liten, att postverket av ekonomiska skäl icke kan öka postföringsturerna. Det är klart, att en bättre postgång småningom tvingar sig fram även i här antydda fall. Det faller sig dock svårare att erhålla en dylik uppgörelse, därest koncessionsinnehavaren å turbilstrafiken icke är villig föra post för skälig avgift. Har han skött sin trafik utan anmärkning, torde det bli svårt att neka honom fortsatt trafik även i det fall postverket skulle nödgas inrätta diligenstrafik för posttransporten. Det ligger tydligen i alla parters intresse att åstadkomma en bestämmelse, enligt vilken postföringen komme att ske på snabbaste och billigaste sätt utan onödiga diskussioner om taxor.

Undertecknade äro av den uppfattningen, att det är ett allmänt intresse av största betydelse, att åtgärder redan nu vidtagas för att postföringen till landsbygden må ordnas fullt tidsenligt, enligt här skisserade förslag. En sådan anordning skulle hälsas med tillfredsställelse i alla orter, där postgången är sämre än nödigt, ävensom av alla dem, som ligga i affärsförbindelse eller på annat sätt äro beroende av en god postföring till landets olika delar.

I anledning av det anförda hemställes,

att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla därom, att i § 27 mom. 1 av gällande förordning om motorfordon införes den bestämmelsen, att länsstyrelse vid utfärdande av tillstånd till linjetrafik skall stadga skyldighet för tillståndsinnehavaren att i samband med den ordinarie trafiken, om från postverkets sida påfordras, befordra post intill en av länsstyrelsen med

hänsyn till fordonets beskaffenhet och andra omständigheter bestämd maximikvantitet mot den ersättning, som, därest godvillig överenskommelse mellan postverket och tillståndsinnehavaren icke kunnat träffas, fastställas av länsstyrelsen.

Stockholm i januari 1930.

*N. E. Nilsson.*

*H. Lundström.*

*Ernst Hage.*

*Jöran Grapenson.*