

N:o 41.

Ank. till Riksd. kansli den 26 april 1904, kl. 3 e. m.

*Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 6
i anledning af motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t an-
gående revision af frakttaxan för statens järnvägar.*

I en inom Andra Kammaren väckt och till utskottet hänvisad motion n:o 23 har herr Ivan Svensson hemställt,

»att Riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla, dels

att Kungl. Maj:t täcktes anmoda järnvägsstyrelsen snarast inkomma med förslag till reviderad, förenklad frakttaxa för statens järnvägar, samt att vid denna taxas utarbetande järnvägsstyrelsen ville tillse, att sådana billiga godsslag, hvilkas tillhandahållande å konsumtionsorterna till drägligt pris gagna ett större allmänintresse och hvilkas framforslande ej heller åsamkar järnvägen andra omkostnader än själfva transportkostnaden samt skälig andel i förvaltning och underhåll, må beräknas efter så billig tariff som möjligt. Jämväl torde äfven vid ny taxas utarbetande skälig hänsyn tagas till främjande af landets exportindustri;

att vid sändning af sådant gods, hvarå verkliga vikten till följd af brist af vagnsvåg å afsändningsstationen ej kan angifvas, frakten må debiteras efter den vikt, godset i fråga enligt statens järnvägars egen taxa skall anses hafva;

att, då järnvägsstyrelsan af ett eller annat skäl beviljat någon trafikant extra fraktlindring, sådant medgifvande skall offentliggöras, samt att å hvarje statens järnvägsstation skall å lämpligt ställe vara anslaget, hvilka undantagsfrakter till eller från station äro medgifna, samt att, då frakt-taxan medgifver lägre frakt för gods, med villkor att sändningen sker i vagnslast om minst så och så många kilogram, sådan fraktlindring må få åtnjutas, så snart trafikanten begärt sändning på föreskrifvet sätt, oafsedt om stationen i fråga kan tillhandahålla lämplig vagnstyp eller icke.»

I motionens syfte hafva 14 af Kammarens ledamöter instämt.

Motionären har såsom stöd för sin hemställan anfört följande:

»Länge nog har bebådats, att man snart nog skulle ha att motse en reviderad, förenklad frakttaxa för statens järnvägar, men efter hvad nu förspörjes, går arbetet med denna mycket sakta fram, och om Riksdagen icke ingriper, dröjer det nog ännu många år, innan denna reviderade taxa kommer till stånd. De ändringar och tillägg, som då och då gjorts i den frakttaxa, som blef af Kungl. Maj:t fastställd den 29 november 1889 och hvilken i hufvudsak grundar sig på den s. k. taxekommitténs den 1 oktober 1888 afgifna betänkande, kunna icke sägas ha förenklat taxan och icke heller bidragit till proportionellare fraktsatser.

Som bevis för, huru ojämn nu gällande fraktsatser delvis äro, vill jag framhålla följande belysande exempel.

Rundvirke, som, lågt räknadt, har ett genomsnittsvärde å de resp. afsändningsorterna af 30 å 40 öre per kubikfot, fraktdebiteras efter tariff 12 eller 44 öre per 100 kg. och 200 km. väglängd, under det att ved och vedbråte, som i skogstrakterna äfven med gynnsamt läge icke kunna hafva högre värde än 3 å 5 öre per kubikfot, alltså 10 % af rundtimrets värde, debiteras efter tariff 11 med en kostnad för 100 kg. och 200 km. af 52 öre. Följden af detta har också blifvit, att ved å en del förbrukningsorter är orimligt dyr, under det att oerhörda kvantiteter ved och skogsaffall på jämförelsevis korta afstånd få ligga i skogen och ruttna, enär priset icke betäcker framforslingskostnaden.

Detta bevis för nuvarande taxans oegentligheter är ju ganska talande, och strider ofvan påpekade höga fraktsats väl emot den erkända satsen, att man icke får anse vinsten af statsjärnvägarna bestå endast och allenast i hvad som inlevereras till statskontoret. Nej! Den ligger i vida högre grad i de ökade möjligheter till utveckling af landets handel och industri och till utnyttjande af landets naturliga hjälpkällor, som alltjämt förbättrade kommunikationer medföra, och i den därpå följande större möjlig-

heten för landets invånare icke blott att bära skattebördorna, utan äfven att därjämte förkofra sig och lefva under bättre förhållanden, än de skulle kunnat, därest dessa kommunikationer icke funnits.

I nu gällande frakttaxa är bestämdt, att vissa godsslag, då vikten ej kan angifvas, skola anses väga så och så mycket per kubikenhet. Detta ger naturligtvis trafikanten anledning tro, att man skall vid kalkylers uppgörande kunna räkna på att frakten blifver debiterad efter denna vikt. Så är emellertid icke fallet, utan om vid under transporten skeende profvågning vagnen befinner sig väga mera, blir frakten debiterad efter det högre beloppet. Härigenom vidkännes afsändaren ofta en opåräknad, oförskyllad förlust. Vagnsvågar saknas, som bekant, nämligen å ett flertal stationer, så att afsändaren icke är i tillfälle få vikten å sin vara bestämd.

Under sådana förhållanden synes det väl vara rimligt begära, att frakten skulle debiteras efter den vikt, statens järnvägars egen taxa säger att varan i fråga skall anses hafva. Härtill kommer, att en sådan under transporten skeende profvågning ofta visar felaktigt resultat, enär nämligen vagnsvikten beräknas efter å vagnen angifna siffran, men denna är framkommen, då vagnen är torr och nyreparerad. Om nu vagnen vid profvågningen är sur och sålunda väger mer, än å densamma finnes angifvet, blir för låg vagnsvikt beräknad och trafikanten får erlägga afgift för för högt beräknad varuvikt; likaså kan godset vid profvågningen till följd af nederbörd under transporten hafva större vikt än vid afsändningen.

En annan nu rådande oegentlighet är, att, då kungl. järnvägsstyrelsen funnit sig föranlåten att af ett eller annat skäl bevilja extra fraktlindringar mellan vissa stationer eller för gods, kommande från eller gående till enskild bana, sådana fraktlindringar icke komma till allmänhetens kännedom, utan förblifva en hemlighet mellan vederbörande trafikant och järnvägsförvaltningen. Härigenom kommer järnvägsstyrelsen ofta nog, om ock oafsiktligt, att begå mannamån. Det torde vara ett uppenbart statsintresse, att dylika fraktlindringar offentliggöras, samt att å hvarje statens järnvägsstationer finnes på lämpligt ställe anslaget, hvilka undantagsfrakter från stationen i fråga äro medgifna. Meningen är ju, att den fraktlindring, som beviljas en trafikant, skall under likartade förhållanden komma äfven öfriga till godo. Dylika fraktlindringar äro icke så sällsynta, som man skulle kunna tro; de lära för närvarande uppgå till hundratal.

I sammanhang härmed torde äfven en annan sak böra påpekas. Järnvägsstyrelsen har i åtskilliga fall medgifvit fraktlindring för vissa godsslag

med villkor att sändningen sker i vagnslaster om minst så och så många kilogram. Nu inträffar ofta, att då en trafikant vid sändning af sådant gods begär en vagn, lastande så mycket, att den billigare frakten kan erhållas, får den upplysning, att sådan vagnstyp ej är på platsen tillgänglig, hvarför trafikanten får åtnöja sig med en mindre lastande vagn och betala den högre afgiften. Mig synes, att, då järnvägsstyrelsen medgifvit lägre fraktsats för ett varuslag och en trafikant vill göra så stor sändning, som för denna fraktsats är nödvändig, han må få tillgodonjuta fraktlindringen, vare sig järnvägen kan anskaffa lämplig vagn eller icke.

Då ny frakttaxa skall utarbetas, må man väl ha rätt hoppas, att exportgods blir gynnsammare behandlat, än nu är fallet. Som bekant gynna flertalet andra länder väsentligt sin exportindustri genom fraktlindringar. I vårt land har detta endast i obetydlig mån blifvit fallet.»

* * *

Utskottet har funnit sig kunna uppdelat motionärens olika framställningar i följande sex hufvudpunkter:

- 1:o. Revision af gällande frakttaxa;
- 2:o. Anordnande af specialtariffer för vissa mindre värdefulla gods-
slag;
- 3:o. Särskilda fraktlindringar för exportgods;
- 4:o. Fraktdebitering i vissa fall efter taxerad vikt;
- 5:o. Offentliggörande af medgifna undantagsfrakter och fraktrabat-
ter, samt
- 6:o. Tillförsäkrande i vissa fall af lägre fraktberäkning.

* * *

- 1:o. Revision af gällande taxa för transporter å statens järnvägar.

Efter hvad utskottet i denna fråga inhämtat, har kungl. järnvägsstyrelsen för afsikt, att, så fort den vidlyftiga, redan påbörjade behandlingen af detta viktiga ärende medgifver, för Kungl. Maj:t framlägga förslag till reviderad frakttaxa.

Ehuruval det får medgifvas, att arbetena vid ett för hela landets näringslif så betydelsefullt företag som utarbetande af taxa för järnvägs-transporter kan kräfva mycken tid, alldenstund för ett dylikt arbete fordras

en omsorgsfullt utarbetad statistik, ett omfattande studium af andra länders taxeväsen samt noggranna jämförelser mellan de olika varuslagen i afseende å deras värde och betydelse ur trafiksynpunkt, lär dock kunna förmodas, att kungl. järnvägsstyrelsen med lätthet bör öfvervinna hithörande svårigheter och utan allt för långt dröjsmål vid förarbetena låta taxeförslaget snarast blifva verklighet.

Det torde nämligen icke böra förbises, att ett långvarigt uppskof med realiserandet af den å många håll såsom särdeles välbehöflig ansedda taxerevisionen kan komma att menligt inverka på landets näringslif därigenom att införandet af vissa nyttiga taxebestämmelser fördröjes till skada för landtbruk, handel och industri.

Därest vid utarbetandet af det nya taxeförslaget äfven kunde tagas hänsyn till behovet af vissa undantagstariffer till främjande af transitotrafiken, skulle säkerligen icke oväsentliga fördelar vinnas för statsbanedriften.

Utskottet finner emellertid motionärens framställning om Riksdagens skrifvelse till Kungl. Maj:t i fråga om nämnda taxeförslag vara förtjänt af beaktande icke minst i ändamål att sålunda i någon mån påskynda revisionsarbetet, utan jämväl för att Riksdagen på detta sätt må kunna gifva sina önsknings tillkänna beträffande vissa principiella frågor; och vill utskottet för den skull, såsom här nedan nämnes, i samband med andra åtgärder med anledning af motionen göra vederbörlig hemställan.

* * *

2:o. Anordnande af specialtariffer för vissa mindre värdefulla godsslag.

Rörande den af motionären såsom exempel meddelade jämförelsen mellan fraktsatserna för de båda betydande godsslagen rundvirke och ved, vill utskottet visserligen medgifva, att en olikhet råder i afseende å den viktmängd, som af dessa godsslag till följd af olika skrymmande beskaffenhet i regel kan lastas å järnvägsvagn af de för dylika transporter vanliga typerna, samt att denna omständighet kan vara orsak till en högre fraktberäkning för ved än för rundvirke, men utskottet kan dock icke underlåta att framhålla det principiellt oriktiga däri, att det mindre värdefulla godsslaget *ved* skall i förhållande till det dyrbarare *rundvirket* draga en så ansenlig fraktförhöjning per tonkilometer, som motionärens exempel angifver, nämligen nära 20 % högre frakt.

Man kan möjligen förklara detta därmed, att af ved icke kan å godsvagnar af *gamla* typerna lastas mera än c:a 6,000 kg. per vagn och att

man därför på sin tid vid bestämmandet af frakttariffen utgått från denna viktmängd för att erhålla en skälig fraktförhöjning för ved. Åtminstone har denna viktmängd satts såsom villkor för tillämpning af den för ved gällande lägsta tariffen.

I sammanhang med det här anförda vill utskottet fästa uppmärksamheten därpå, att nu gällande frakttaxa tillkommit på en tid, då statens järnvägar för sin trafik uteslutande begagnade mindre lastdryga godsvagnar än de nya, större vagnar, som under senare åren kommit till användning.

Det synes utskottet därför vara i sin ordning, att, enär en väsentlig del af vagnsparken för närvarande utgöres af dylika lastdrygare godsvagnar — och sådana allt fortfarande anskaffas — frakttaxan, med anledning af det allmännare användandet af dessa nya godsvagnstyper, borde undergå sådan revision, att taxan kunde för vissa godsslag anordnas för en högre viktmängd än nuvarande 5,000 respektive 8,000 kg. för åtnjutande af en ännu lägre tariff än den nu gällande.

Utskottet har härvid utgått från den synpunkten, att ett större allmänintresse skulle kunna tillgodoses därigenom att någon del af den vinst, som trafiken, vid användande af godsvagnar med gynnsammare taraförhållande än de gamla vagnarna, obetingadt kan gifva järnvägarna, måtte komma trafikanterna till godo i form af ytterligare lägre tariffer än nu gällande, där godsslag, viktmängd eller andra omständigheter detta rimligen föranleder.

Fördelarna af en dylik åtgärd torde enligt utskottets mening vara fullt ut lika stora för järnvägarna som för trafikanterna, ty genom en taxereglering i antydda riktning skulle utsikterna till nya eller större transporter i viss mån ökas och detta särskildt för sådana godsslag, hvilkas obetydliga varuvärden icke tåla nuvarande höga fraktkostnader, men som vid lämplig fraktlindring kunna blifva goda fraktföremål.

För att visa i hvad mån de nyare godsvagnstypernas taraförhållande ställer sig gynnsammare än de äldre godsvagnarnas, anføres följande uppgifter för vissa godsvagnar utan broms.

Vagnstyp.	Vagnens vikt. kg.	Lastförmåga. kg.	Taras förhållande till maximala lastförmågan.
1/2 Lit N _{n1} (gamla typen)	4,600	12,000	1 : 2,600
1/2 Lit N _{n3} (nya typen)	6,400	18,000	1 : 2,820
1/2 Lit N ₁ (gamla typen)	5,500	11,000	1 : 2,000
1/2 Lit N ₃ (nya typen)	7,200	16,000	1 : 2,220
1/2 Lit G ₁ (gamla typen)	7,300	9,000	1 : 1,230
1/2 Lit G ₃ (nya typen)	8,300	15,000	1 : 1,800

Såsom af tabellen framgår, är det för vissa vagnslag en icke oansenlig förbättring i taraförhållandet, och följderna häraf blifver helt naturligt den, att driftkostnaden per axelkilometer i motsvarande grad nedbringas för de nya vagnstyperna.

Också visar statistiken icke endast en högst afsevärd förbättring i detta hänseende, något som med någorlunda visshet kan tillskrifvas senare årens allmänna användande af de förmånligare nya godsvagnarna, utan äfven att driftkostnaderna såväl per bankilometer som per vagnsaxelkilometer äro mindre vid de svenska än vid flertalet af de utländska statsbanorna.

* * *

Motionären har anført, att det mindre värdefulla godsslaget *ved* får draga en fraktkostnad, som vid 200 kilometers transport uppgår till 52 öre per 100 kg., under det att det mångdubbelt mera värda godsslaget *rundvirke* vid samma väglängd drager allenast 44 öres frakt per 100 kg.

Det kan möjligen hafva sitt värde att anställa en jämförelse mellan fraktsatserna för dessa båda godsslag å statens järnvägar samt å finska statsbanorna, alldenstund å finska järnvägarna liksom å våra artiklarna timmer och ved utgöra betydande transportföremål.

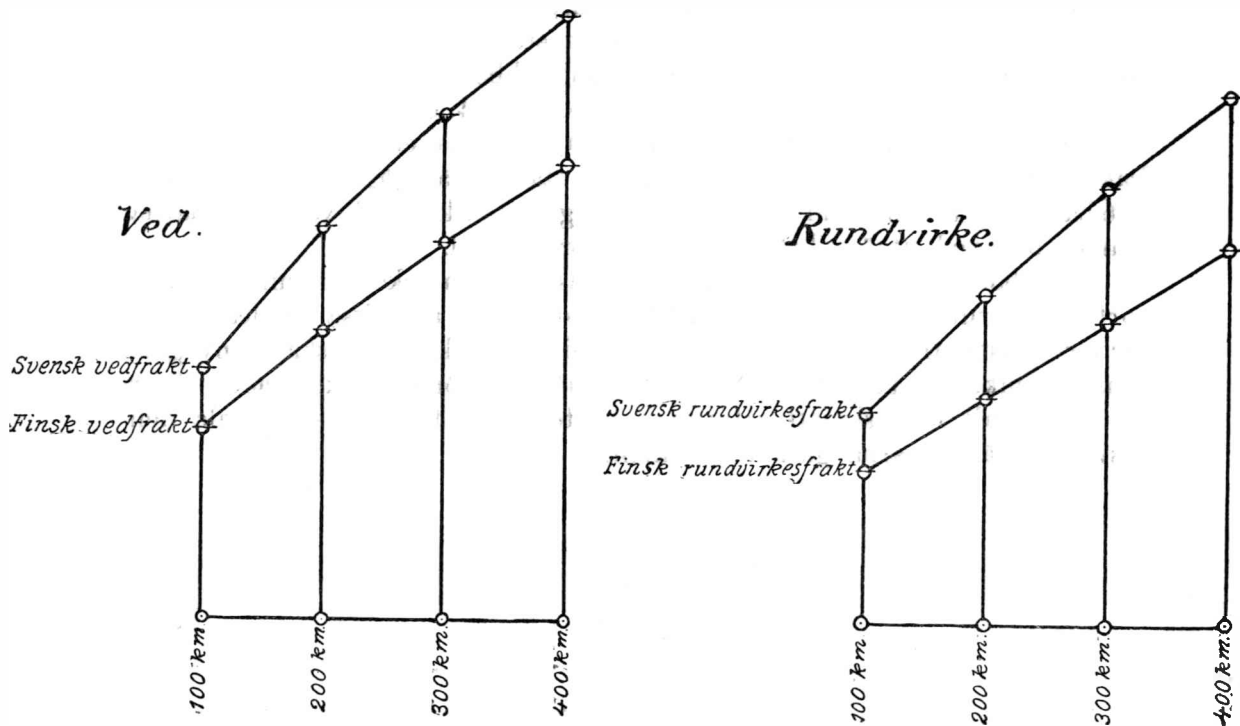
Det bör i detta sammanhang påpekas, att en icke oansenlig vedimport äger rum från Finland till Stockholm och att vissa af dessa vedpartier måste transporterats icke oansenliga sträckor å finska järnvägar, kanske omkring 150 km. Trots alla härmed förenade kostnader, lär det i allt fall löna sig att sålunda importera ved framför att betala den å svenska järnvägarna gällande frakten.

Jämförelse mellan fraktsatserna för VED och RUNDVIRKE å svenska och finska statsbanorna.

(Finska taxan angiver vedfrakten pr kub.-meter, olika för barr- och björkved. Med ledning af uppgiften i svenska taxan om vikten pr kub.-meter äro de finska vedfrakterna reducerade till öre pr 100 kg.)

Finska taxan angiver för timmer i allmänhet en vagnslastrabatt af 25 % och är frakten sålunda reducerad och afrundad i öre pr 100 kg.)

Väglängd	Sverige.		Finland.	
	Ved	Rundvirke	Ved	Rundvirke
100 km.	33 öre.	28 öre 100 kg.	25 öre.	20 öre 100 kg.
200 >	52 >	44 > >	38 >	30 > >
300 >	67 >	57 > >	50 >	40 > >
400 >	80 >	70 > >	60 >	50 > >



Såsom af diagrammen framgår äro de finska fraktsatserna i hastigare fallande än de svenska, utom det att de äro väsentligt absolut lägre.

Utskottet vill i samband med förevarande fråga påpeka, att järnkontorets styrelse nyligen hos Kungl. Maj:t gjort underdånig framställning om nedsättning af järnvägsfrakten för träkol från Norrland i ändamål att öka utsikterna för tillgodogörandet af norrländska skogarnas ofantliga massor af affalls- och gallingsvirke, hvilket skulle kunna utgöra värdefullt material för kolning i stället för att nu till ingen nytta förfaras.

Det är otvifvelaktigt en högst betydelsefull fråga, som härmed väckts på tal, och kan utskottet icke finna annat än att den på ett särdeles kraftigt sätt understödjer förevarande motions syfte, särskildt med hänsyn till den fråga, som i denna afdelning afhandlas.

Efter hvad utskottet erfarit, har den ifrågavarande underdåniga framställningen väckt lifliga sympatier icke allenast i bergslagen utan jämväl hos dem, som genom den påtänkta fraktnedsättningen se nya utsikter till de norrländska skogarnas rationella tillgodogörande.

* * *

Utskottet anser sig med anledning af motionärens framställning i här berörda afseende böra framhålla önskvärdheten däraf, att vid beräkningar för en ny taxa för transporter å statens järnvägar tillbörlig bännsyn måtte tagas icke blott till järnvägarnas hehof af en fraktinkomst, som står i lämpligt förhållande till kostnaderna för en varas framforslande, utan äfven till varans förmåga att draga viss fraktagift, hvarjämte äfven borde beaktas, i hvad mån införandet af lastdrygare godsvagnar kan medverka till beredandet af behöfliga fraktreduktioner för bland annat mindre värdefulla godsslag.

* * *

3:o. Särskilda fraktlinningar för exportgods.

Bland de af motionären anförda önskemålen lär väl beredandet af förmånliga undantagsfrakter för exportgods, särskildt bearbetade eller förädlade varor, kunna anses vara förtjänt af Riksdagens speciella beaktande.

Det torde knappast behöfva här närmare klargöras, att, hvad som på ett rationellt sätt göres för främjande af exportverksamheten, kommer att utöfva ett gynnsamt inflytande på landets handelsbalans, hvartill

kommer att såväl de direkt med exportverksamhet sysselsätta näringarna som vissa kommunikationsföretag härigenom vinna ytterligare förkofran.

Statsutskottet har för icke länge sedan i annat ärende — motion angående höjning af anslaget till handelsstipendier — fast Riksdagens uppmärksamhet på dess underdåniga skrifvelse den 28 februari 1903, hvori bland annat påpekats vikten af åtgärder, »*ägnade att främja svenska alsters afsättning i utlandet*».

Ehuruväl det möjligen kunde förväntas, att Kungl. Maj:t genom detta Riksdagens *generella* uttalande äfven skulle finna sig föranlåten vidtaga åtgärder i det här föreliggande syftet, anser sig utskottet likväl böra framhålla gagnet af ett Riksdagens *speciella* uttalande, att vid upprättande af förslag till ny taxa för transporter å statens järnvägar den af motionären anförda synpunkten måtte komma att beaktas.

Visserligen får man icke förbise, att med särskilda fraktlindringar för exportgods ensamt å statens järnvägar icke kan vinnas sådant allmänt främjande af export af landets olika alster, som finna marknad i utlandet, att därmed kunde gifvas lika förmåner åt alla, men å andra sidan bör man betänka, att det måste vara statens järnvägars plikt att gå före med anvisande af den väg, som af enskilda järnvägar i eget och i landets intresse bör beträdas för vinnande af det behjärtansvärda målet, nämligen ökning af landets export.

Det är ju i regel så, att de fraktlindringar eller de särskilda, allmänt gagnande fraktändringar, som å statens järnvägar från tid till tid vidtagas, äfven vinna nästan omedelbar tillämpning å enskilda i samtrafik med statens järnvägar varande banor. Det torde således vara all utsikt för handen, att eventuella specialfrakter för exportgods snart kunna blifva allmänt gällande i landet och synnerligast i samtrafik mellan statens och enskilda järnvägar. Gifvetvis förutsättes vid anordnandet af dylika undantagstariffer för exportgods, att vissa garantibestämmelser träffas till förhindrande af missbruk af sålunda medgifna förmåner, men öfvervinnandet af härmed förenade olägenheter lära icke möta några svårigheter för kungl. järnvägsstyrelsen, som *dels*, efter hvad utskottet har sig bekant, tidigare träffat internationellt aftal rörande »undantagstariff för papper af alla slag», *dels ock* har tillfälle att taga exempel från det i Tyskland mycket tillämpade systemet af undantagstariffer för exportgods med dess olika bestämmelser om garantiföreskrifter, befordringssätt, fraktrstitutioner m. m.

Rörande tyska exportfrakter kan anföras, att dylika finnas för bland annat följande artiklar och exportmöjligheter:

Glasvaror från tyska glasbruk till Italien,
 Glasvaror från Rhen—Westfalen—Hannoverdistriktet till nordsjöhamnar,
 Råsocker från tyska stationer till Italien,
 Bier i fat från tyska stationer till Italien,
 Trävaror från Hessen—Nassaudistriktet till Frankrike,
 Trävaror från tyska stationer till Italien,
 Trämassa från statsbane- och sydtyska stationer vid transport öfver 100 km
 Hampa från tyska stationer till Italien,
 Bly från tyska stationer till Ryssland,
 Blyhvitt m. m. från tyska industriområdena till Italien,
 Järnvägsvagnar från tyska, belgiska och franska stationer till Ryssland,
 Lera från Casseldistriktet till tyska sjöhamnar,
 Verblendsten från Schlesien till Holland och Belgien,
 Asfalt från tyska stationer till Ryssland,
 Ammoniak från tyska stationer till Ryssland,
 Järnmalm från tyska stationer till Ryssland,
 Tackjärn från Westfalen till holländska och belgiska hamnplatser,
 Tackjärn från tyska industriområden till Danmark, Italien, österrikiska kustområdet, Donau-
 länderna, Polen m. m.
 Järnvaror för fartygsbyggnad till exporthamnar,
 Järnvitriol till tyska nord- och östersjöhamnar samt till holländska och belgiska export-
 hamnar,
 Nürnbergervaror till tyska, holländska och belgiska hamnar samt till Danmark,
 Tungspat till Elbe- och Weserhamnarna,
 Kondenserad mjölk till Elbe- och Weserhamnarna samt till Stettin.

Undantagstariffer finnas äfven för andra varuslag till främjande af tyska exporthandeln och transitotrafiken.

För export af styckegods af alla slag från stationer inne i landet finnes en väsentligt reducerad taxa af allenast 6,7 pf pr tonnkilometer, hvartill kommer en registreringsafgift mellan 10 och 20 pf pr 100 kg. för olika sträckor med högsta afgiften f. o. m. 100 km.

* * *

Då utskottet sålunda funnit motionärens föreliggande förslag mycket behjärtansvärdt och ägnadt att medverka till höjande af landets exportverksamhet, vill utskottet här nedan göra vederbörlig hemställan i förslagens syfte.

* * *

4:o Fraktdebitering i vissa fall efter taxerad vikt.

Motionären har påvisat att enligt föreskrift i mom. 6 i afdelning D af taxans särskilda bestämmelser skall vikten beräknas efter varans rymd, då densamma icke kan genom vägning utrönas, och gäller denna bestämmelse hufvudsakligen en del särskildt angifna trävaror. För denna viktberäkning har också bestämts, huru mycket en kbm. af de olika trävarorna skall anses väga. Motionären har nu förmenat, att den sålunda uträknade vikten under alla förhållanden skall vinna tillämpning, ty densamma lärer i de flesta fall hafva legat till grund för ekonomiska kalkyler vid försäljning af varan och skulle en ändring af vikten efter dess första bestämmande föranleda obehag, särskildt om denna förändring medför en opåräknad fraktökning.

Ehuruval det får medgifvas, att järnvägarna skola hafva ersättning i förhållande till den godsvikt, som transporteras, kan det dock icke förnekas, att sådana fall lätt kunna förekomma, där genom orsaker, som afsändaren icke varit i tillfälle att förhindra, godsets vikt under transporten vinner en icke oväsentlig ökning. Så t. ex. kan en långvarig nederbörd under transporten föranleda att en profvägning långt efter det att lasten afgått från afsändningsstationen visar ett resultat, som betydligt afviker från det, som vunnits genom en tidigare vägning före afsändningen. Emellertid bör väl kunna antagas, att, där under vissa ogynnsamma väderleksförhållanden en eftervägning sker för utrönande af vikten å en förut på grund af ofvan angifna bestämmelser vikttaxerad last, tillbörlig hänsyn lär kunna tagas till den omständigheten, att lasten vid afsändningen icke kunnat hafva den sålunda utrönta ökade vikten, samt att fraktberäkningen sålunda lämpligen modifieras.

Utskottet har därför förmenat sig i denna punkt icke böra göra någon särskild hemställan.

* * *

5:o. Offentliggörande af medgifna undantagsfrakter och fraktrabatter.

Det torde vara allmänt bekant, att en viss olikhet råder mellan statens och enskilda järnvägar i afseende å tillämpningen af vissa fraktnedsättningar. Under det att å statens järnvägar en beviljad fraktrabatt eller

undantagstariff i regel gäller för en hvar, som under likartade förhållanden transporterar det godsslag, för hvilket en fraktförmån medgifvits, lär det å enskilda banor i allmänhet vara så, att dylika fraktlindringar äro personliga eller i allt fall underkastade vissa speciella ansökningsföreskrifter. Det kunde sålunda tyckas, som om ett särskildt offentliggörande af de å statens järnvägar medgifna, i taxan införda eller densamma vidfogade, undantagstariffer och fraktrabatter kunde vara öfverflödigt, men så är likväl icke förhållandet.

Visserligen kan hvarje trafikant genom förfrågan hos stationsbefäl erhålla underrättelse om eventuellt nedsatt frakt, men han kan dock icke på detta sätt så noga följa med, dels alla tillägg och ändringar, som från tid till tid göras, dels de fraktkombinationer, som just med afseende å vissa orters undantagstariffer kunna gifva honom tillfälle att åtnjuta stadgade fraktförmåner genom försändning af gods på särskildt härför föreskrifvet sätt. Det vill därför synas utskottet, som om det skulle vara både för järnvägarna och för trafikanterna till stor nytta, om alla medgifna undantagsfrakter och fraktrabatter offentliggjordes, förutom på det vanliga sättet medelst kungl. järnvägsstyrelsens enskilda cirkulär, som borde å stationerna anslås, äfven genom kungörelse på sådant sätt, att underrättelsen härom kunde förväntas komma till en större allmänhets kännedom.

Utskottet, som visserligen inhämtat, att kungl. järnvägsstyrelsen har för afsikt, att i det förslag till nytt trafikreglemente, som är under utarbetande, intaga en generell föreskrift om publicerande af alla beslut om fraktnedsättningar, har likväl ansett sig, då frågan nu föreligger till Riksdagens pröfning, böra afgifva sitt yttrande i ärendet och vill därför, enär motionärens förslag synes vara af beskaffenhet att gagna såväl järnvägarna som trafikanterna, här nedan göra tillstyrkande hemställan.

* * *

6:o. Tillförsäkrande i vissa fall af lägre fraktberäkning.

Motionären har anført, att ehuruval frakttaxan medgifver lägre tariff under villkor att visst godsslag skall till viss viktmängd lastas å hvarje vagn, det dock kan hända, att trafikanten icke kan få åtnjuta den sålunda stadgade förmånen därför att vagn med bärighet, motsvarande angifna viktmängd eller vagn med lämplig rymd icke finnes tillgänglig.

Utskottet har i denna fråga icke ansett sig behöfva göra något särskildt yrkande, utan får inskränka sig till en anmälan, att utskottet inhämtat, det kungl. järnvägsstyrelsen beslutat medgifva, att, därest vagn af erforderlig bärighet icke finnes tillgänglig, den lägre tariffering, som är beroende af att viss viktmängd lastas å en vagn, får tillämpas, då frakt erlägges för den till disposition ställda vagnens fulla bärighet. Därest således t. ex. för en viss lägre tariffering erfordras att 10,000 kg. lastas å hvarje vagn, men järnvägen icke kan tillhandahålla vagn af högre bärighet än 9,000 kg., får den lägre tariffen tillämpas, såvidt å vagnen lastas eller frakt erlägges för 9,000 kg.

* * *

På grund af hvad utskottet här anfört, får utskottet hemställa, att Andra Kammaren för sin del ville besluta,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t anmoda järnvägsstyrelsen snarast inkomma med förslag till reviderad, förklarad taxa för transporter å statens järnvägar med föreskrift därjämte,

a) att vid utarbetandet af nämnda förslag tillbörlig hänsyn måtte tagas icke blott till järnvägarnas behof af en fraktinkomst, som står i lämpligt förhållande till kostnaderna för en varas framforslande, utan äfven till varans förmåga att draga viss fraktagift,

b) att det måtte särskildt beaktas, i hvad mån det under senare åren verkställda allmänna införandet af godsvagnar af större lastdrygheit än förutvarande kunde medverka till beredandet af vissa behöfliga fraktreduktioner, särskildt för mindre värdefulla godsslag,

c) att till höjande af landets exportverksamhet och till främjande af svenska alsters — särskildt bearbetade och förädlade varors — afsättning i utlandet i taxan måtte, under de i föreskrifter, som kunna anses

nödiga, införas bestämmelser angående vissa frakt-
lindringar för dylikt exportgods, samt

d) att alla undantagstariffer och fraktrabatter
städse måtte på lämpligt sätt kungöras för att komma
till en större allmänhets kännedom.

Stockholm den 26 april 1904.

Å utskottets vägnar:

J. BYSTRÖM.
