

## **N:o 6.**

Ank. till Riksd. kansli den 9 mars 1907, kl. 1 e. m.

*Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 1, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående beredande af lättnader i fråga om aflämnande af gods vid anhaltstationer och sidospår å statens järnvägar.*

Utskottet har till behandling emottagit en inom Andra Kammarerna af herr Ol. Olsson i See väckt motion, n:o 86, däri han föreslår, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t vidtaga sådana åtgärder rörande trafikförhållandena vid statens järnvägar, att villkoren för upptagande af gods vid anhalter och sidospår hädanefter blefve för allmänheten fördelaktigare än hittills.

Till stöd för motionen anför motionären: »En glädjande företeelse är det, att under de sista årtiondena utvecklingen i vårt land i många afseenden gått framåt, hvilket är fallet både på landbrukets såväl som industriens och handelns områden; dessa med flera näringars uppblomstring torde i hög grad bero på bland annat lättade kommunikationer, särskildt genom det nät af järnvägar, så enskilda som statens, hvarigenom varuutbytet de olika orterna emellan underlättats och landets naturprodukter kunnat bättre tillgodogöras för de olika näringarnes behof äfvensom för afsättning till främmande länder.

Vid inrättande af nämnda kommunikationsmedel, järnvägarne, beräknar man vanligen, att de, såvidt möjligt är, skola i en ej alltför aflägsen framtid ekonomiskt bära sig, att de få sådana lägen, att de

på bästa sätt bidra till landets uppodling och industriens utveckling samt i möjligaste mån stå allmänheten till tjänst med att upptaga frakter å lämpliga platser; desto bättre det i så fall är ordnad, så tillföres järnvägarne mera gods, trafikinkomsterna blifva då större och landets naturtillgångar tillvaratagas samt tillgodogöras till ekonomisk vinst för vårt land. Om det däremot är olämpligare ordnad i detta afseende, då försummas en del möjligheter, till förlust för den enskilde såväl som för landet i sin helhet. I nu nämnda afseende tillmötesgå i allmänhet de enskilda järnvägsbolagen den trafikerande allmänheten med byggande icke blott af stationer i mera befolkade trakter efter sina järnvägslinjer, utan däremellan utlägga de ofta sidospår samt anordna anhalter för att stå allmänheten till tjänst på bästa sätt med upptagande af frakter, hvilket äfven tillför nämnda bolag en ekonomisk vinst. Kungl. styrelsen för statens järnvägar synes icke i samma mån som de enskilda järnvägsbolagen tillmötesgå allmänhetens behof i ofvannämnda afseende; visserligen kan det förekomma anhalter och sidospår äfven efter statens järnvägar, men dessa få då i många fall bekostas samt underhållas af enskilda intresserade, hvilka dessutom få vidkännas en viss årlig afgift vid begagnandet af platsen, de själfva till stor del, ja, kanhända helt bekostat. I många fall blir detta i längden för betungande, så de måste med tiden afstå att begagna lastplatsen.

Ett exempel må nämnas: Enligt kontrakt mellan kungl. järnvägsstyrelsen och enskilda intresserade anlades 1897 mellan Byvalla och Hästbo stationer efter norra stambanan en lastplats, benämnd Baggå, hvilken varit använd hufvudsakligen under vintermånaderna, och har afgiften för användande af densamma samt villkoren för att den i fortsättningen skulle få användas efter hand blifvit alltför höga och stränga, för att intresserade i längden skulle kunna uthärda därmed och därför fått lof att afstå därifrån. För öfrigt är att märka, att en del af en statens kronopark ligger så till, att utlastningen af dess produkter lämpligast försiggår vid ifrågavarande lastplats, men har nu denna del af kronoparken nästan kommit utom all konkurrens vid försäljning af skogsprodukter från densamma.

Liknande olägenheter som de nu nämnda förspörjas från flera håll, och vore det väl, om ändring till något bättre kunde i detta afseende komma till stånd.»

För att vinna tillförlitlig kännedom om de i motionen berörda förhållandena har utskottet hos kungl. järnvägsstyrelsen begärt upplysning om af kungl. styrelsen uppställda allmänna villkor vid medgifvande åt enskilda intressenter att anlägga lastplats vid statsbanan,

och har kungl. järnvägsstyrelsen meddelat, att sådana anläggningar vanligen medgifvas på följande villkor:

»1. Statens järnvägar få ej drabbas af några kostnader för lastplatsens anläggning.

2. Intressenterna skola själfva tillhandahålla den mark utom statsbaneområdet, som enligt vederbörande bandirektörs bepröfvande för lastplatsen erfordras, utan att kostnad därigenom åsamkas statens järnvägar. Inom statsbanans område få däremot intressenterna afgiftsfritt disponera för anläggningen erforderlig mark.

3. Alla för lastplatsens anordnande erforderliga arbeten skola utföras i noggrann öfverensstämmelse med vederbörande banbefäls föreskrifter, därvid de arbeten, hvilka, enligt bandirektörens bepröfvande, kunna menligt inverka på trafiksäkerheten vid banans trafikerande, på intressenternas bekostnad verkställas genom banbefälets försorg.

4. Öfverbyggnadsmaterialierna till spåranläggningarna skola vara af vid statsbanan brukliga modeller och af beskaffenhet, som af vederbörande banbefäl godkänts.

5. Ur såväl säkerhets- som jämväl besparingssynpunkt åläggas intressenterna numera i regeln bekosta genom kungl. styrelsens försorg anskaffade tidsenliga signalinrättningar med därtill hörande förreglingsanordningar för växlar och stoppbommar enligt plan och system, som af kungl. styrelsen godkänts.

6. Intressenterna åligga att om så erfordras i närheten af lastplatsen å plats, som af bandirektören godkännes, och enligt af honom fastställd ritning låta uppföra och åt platsvakten kostnadsfritt upplåta bostadslägenhet om ett rum och kök jämte källare och uthus.

7. Invid lastplatsen och med läge, som närmare af bandirektören bestämmes, skall likaledes af intressenterna uppsättas en med värmeapparat försedd vaktkur. Därest så prövas erforderligt, åligger det ock intressenterna att på egen bekostnad inrätta telefonförbindelse mellan vaktkuren och närbelägen station.

8. Spårväxlar med tillhörande korsningar samt växel- och signal-säkerhetsanläggningar öfverlämnas till statens järnvägar med äganderätt att därefter, så länge lastplatsen trafikeras, underhållas af kungl. styrelsen och på kungl. styrelsens bekostnad.

9. Anläggningen i öfrigt underhålls af intressenterna och på deras bekostnad, på sätt som af vederbörande bandirektör godkännes.

10. Intressenterna äro skyldiga ersätta all skada, som kan drabba statens eller i dess vård varande rullande materiel under den tid, densamma för intressenternas räkning befinner sig å intressenternas spår,

för så vidt icke skadan uppstått genom förvällande af personal, anställd i statens järnvägars tjänst.

11. Statsverket får ej göras ansvarigt för den skada, som genom eld från dess lokomotiv kan åkomma anläggningar eller upplag af varor å eller i närheten af lastplatsen.

12. Endast gods i hela vagnslaster plägar till eller från lastplatsen försändas.

13. Fraktaafgiften för gods till lastplatsen beräknas såsom försändning till eller från den närmast bortom lastplatsen i tågets vägliggande fullständiga stationen.

14. Jämväl andra trafikanter än intressenterna pläga få begagna lastplatsen, vanligen likväl med rätt för intressenterna att af dessa uppbära särskild afgift, och må ock för statens räkning lastning och lossning där verkställas, allt dock endast i den mån detta kan ske utan hinder i intressenternas trafik.

15. Endast de tåg, som af vederbörande trafikbefäl bestämmas, skola göra uppehåll vid lastplatsen. I öfrigt skola vederbörande trafikinspektörs föreskrifter lända till efterrättelse vid lastplatsens trafikerande.

16. Såsom bidrag till aflönande af platsvakt skola intressenterna erlägga viss afgift per månad för den tid, hvarunder trafik vid platsen för intressenternas räkning uppehålles. I stället för dessa bestämmelser kan ock aftalas, att intressenterna skola vid hvarje månads slut enligt aflämnad räkning gälda af statens järnvägar hafda kostnader för tillsyn, bevakning och signalering vid platsen.

17. De arbeten, som sålunda åligga intressenterna att utföra, skola vara fullbordade och till afsyning och begagnande färdiga före viss angifven dag, vid äfventyr, att eljest det lämnade tillståndet till platsens anläggande och trafikerande anses återtaget.

18. Därest de föreskrifna villkoren icke af intressenterna uppfyllas, skall kungl. styrelsen äga rätt att när som helst låta tills vidare afstänga trafiken å lastplatsen.

19. Lastplatsens trafikerande skall upphöra och det till lastplatsen använda statsbaneområdet i förutvarande skick återlämnas till kungl. styrelsens förtogande senast viss angifven tid (vanligen ett år) efter från kungl. styrelsens eller intressenternas sida gjord uppsägning.

20. Beträffande lastplatser af mera tillfällig natur bar kungl. styrelsen dessutom plägat bestämma, att spårväxlarna skola kvarligga i hufvudspåret och signalering äga rum vid lastplatsen endast under de tider af året, då platsen för intressenternas räkning begagnas, med skyldighet för intressenterna att minst 14 dagar i förväg underrätta distrikts-

chefen om dagen, då de önska börja eller afbryta trafik å platsen, hvar efter växlarnes nedläggning eller upptagning verkställes genom banbefällets försorg på intressenternas bekostnad.»

Angående den i motionen omförmälda lastplatsen vid Baggå, hvilken är belägen vid norra stambanau omkring 4 kilometer från Byvalla och omkring 7 kilometer från Hästbo stationer, har kungl. järnvägsstyrelsen på därom framställd begäran tillställt utskottet följande redogörelse:

»Efter framställning af Lindebergs Trävaru- och Materialaffär i Gäfle och med stöd af förutgången skriftväxling mellan kungl. järnvägsstyrelsen och firman angående villkoren för anläggning af en lastplats vid Baggå mellan Byvalla och Hästbo stationer afslöts den 8 april 1897 kontrakt med firman rörande anläggning och trafikering af en lastplats vid Baggå, i hvilket aftal såsom hufvudvillkor uppställdes, att firman skulle utan någon kostnad för statens järnvägar utföra anläggningen i sin helhet.

Då emellertid kostnaderna för lastplatsens anordnande enligt det afslutade kontraktet visade sig blifva större än firman synes hafva beräknat, anhöll densamma i skrifvelse den 18 maj 1897 om lindringar i kontraktsvillkoren och, sedan vederbörande intendent yttrat sig öfver ansökningen och under hand upplyst, att virkessändningar från lastplatsen ej vore att i vidsträcktare mån påräkna mer än under dåvarande år, medgaf äfven kungl. styrelsen i skrifvelse till vederbörande intendent den 8 juni 1897 afsevärda lättnader i de förut uppställda villkoren bland annat, att för lastplatsanläggningen erforderliga spårmaterialier m. m. skulle få såsom lån till firman utlämnas mot säkerhet dels för effekternas återställande i oskadadt skick eller inlösande till bokförda värden och dels för årligt erläggande af 6% ränta å samma värden; förbehållande sig dock kungl. styrelsen rätt att när som helst återtaga nämnda medgifvanden, i hvilket fall bestämmelserna i kontraktet af den 8 april 1897 skulle utan inskränkning tillämpas.

Sedan under år 1899 från några personer vid Baggå inkommit en framställning om anordnande därstädes af fullständig station, hvilken anhållan efter distriktsförvaltningens hörande af kungl. styrelsen afslagits, och ofvannämnda firma samma år upphört med sin trafik å lastplatsen, hemställde en del trafikanter å platsen att få öfvertaga det med firman träffade kontraktet, hvilken anhållan distriktsförvaltningen tillstyrkte.

Firman Lindeberg öfverlät därpå sitt kontrakt till herrar A. Lindström, C. A. Westlund och P. O. Pettersson såsom ombud för ett flertal intressenter vid Baggå, hvilken öfverlåtelse sedermera godkändes af

distriktsförvaltningen efter bemyndigande från kungl. styrelsen den 12 mars 1900.

Under hänvisning till af kungl. styrelsen begärd utredning rörande utrekvirering af i spår nedlagda räler m. m., hvilka voro påförda distriktets förslag af sådana effekter, föreslog distriktsförvaltningen i skrifvelse den 14 december 1903 bland annat, att inlösning af de till intressenterna vid Baggå lastplats utlånade effekterna skulle påfordras, och bemyndigades med anledning häraf distriktsförvaltningen den 15 januari 1904 att med stöd af träffadt aftal och därvid fogadt tillägg hos vederbörande anhålla, att de effekter, som på sin tid utlånades vid lastplatsens anläggning, måtte till bokförda värden inlösas.

Härpå svarade de nuvarande kontraktsinnehafvarne i skrifvelse den 15 december 1904 afvisande, hvarefter distriktsförvaltningen hemställde hos kungl. styrelsen, att kontraktet med anledning däraf måtte uppsägas. Så skedde ock enligt kungl. styrelsens beslut den 5 januari 1905.

Efter en del underhandlingar med vederbörande distriktsförvaltning hemställde emellertid intressenterna i skrifvelse till kungl. styrelsen den 9 januari 1906 om nytt kontrakt rörande trafikering af Baggå lastplats, och förklarade i skrifvelse den 22 juni samma år kungl. styrelsen sig villig att på vissa villkor fortfarande trafikera lastplatsen.

De af kungl. styrelsen härvid uppställda villkoren äro desamma, som, enligt närlagda särskilda promemoria, numera af kungl. styrelsen i regel fastställas vid hvarje öfverenskommelse om enskild lastplats, och innebära dessa i vissa afseenden en skärpning af de vid tiden för det ursprungliga kontraktets upprättande brukliga villkoren. I de nya villkoren intogs nu jämväl bestämmelse om att den, på sätt ofvan angifvits, vid lastplatsens anläggning till intressenterna af statens järnvägar utlämnade materielen skulle af nuvarande intressenter inlösas med dess bokförda värde, 2,277 kronor 64 öre, jämlikt förut träffadt aftal.

Emellertid visade sig sökandena ej heller nu vara nöjda med kungl. styrelsens erbjudande, och synes orsaken därtill hufvudsakligen hafva legat i sist angifna villkor äfvensom i dem enligt kontraktet åliggande skyldighet att underhålla anläggningen samt ersätta utgifterna för bevakning och signalering m. m. vid lastplatsen. Kostnaden för aflöning af platsvakt, ursprungligen fastställd till allenast 15 kronor för månad, hade nämligen under de sista åren stigit till allt högre belopp, hvilket förhållande emellertid af distriktsförvaltningen uppgifvits hafva sin grund däri, att på grund af nattågen numera bevakning vid lastplatsen måste finnas dygnet om. Intressenterna hade också svårt att finna sig i det, enligt den för alla lastplatser gängse praxis, af kungl.

styrelsen uppsatta villkoret, att kungl. styrelsen skulle kunna när som helst, då kungl. styrelsen funne trafikförutsättningarna för lastplatsen vara i aftagande, uppsäga kontraktet och viss tid därefter afbryta trafiken utan att inlösa de af intressenterna därstädes bekostade spår- och signalanläggningar m. m., hvilka då redan enligt kontraktet öfvergått i statens järnvägars ägo.

I skrifvelse den 24 september 1906 förklarade intressenterna sig icke kunna ingå på kungl. styrelsens villkor, och hemställde att antingen vissa ändringar i ofvan anmärkta hänseenden måtte i de föreslagna kontraktsvillkoren vidtagas eller ock trafiken å lastplatsen få tills vidare fortgå på förut gällande villkor.

Härpå afgaf kungl. styrelsen svar i skrifvelse den 23 november 1906, däri kungl. styrelsen förklarade sig i hufvudsak ej vilja medgifva ändring i de bestämda villkoren.

Enligt från vederbörande trafikbefäl inhämtade uppgifter hafva vid Baggå lastplats under år 1906 expedierats 2,370 ton gods med sammanlagdt fraktbelopp af 6,139 kronor 35 öre. Till lastplatsen hafva under samma tid anländt 67 ton gods, motsvarande ett fraktbelopp af 18 kronor 70 öre.

Det under år 1905 från Baggå afsända godset utgjorde sammanlagdt 3,181 ton.»

Från banbyrån vid statens järnvägar har erhållits upplysning, att den här ofvan omförmälda kostnaden för aflöning af platsvakt — ursprungligen fastställd till allenast femton kronor — efter hand ökats, så att den slutligen belöpt sig för tiden emellan den 15 oktober och 16 april till omkring 108 kronor och under återstoden af året till vid pass 120 kronor, allt beräknadt för månad.

Vidare har utskottet från statsbanornas trafikbyrå förskaffat sig uppgift å afsändt gods från Baggå lastplats, utvisande att därifrån afsändts

år 1897 .....	3,807 ton
» 1898 .....	7,190 »
» 1899 .....	2,182 »
» 1900 .....	1,687 »
» 1901 .....	1,838 »
» 1902 .....	826 »
» 1903 .....	466 »
» 1904 .....	1,501 »
» 1905 .....	3,181 »

Med anledning af motionärens påstående, att de enskilda järnvägsbolagen vanligen mera än kungl. järnvägsstyrelsen tillmötesgå den

trafikerande allmänheten med utläggande af sidospår och anordnande af anhalter, har utskottet från målsmän för enskilda järnvägar sökt uti berörda afseende erhålla upplysningar och därvid inhämtat, att de enskilda järnvägarnes förvaltningar, utan att i sådana fall strängt fasthålla vid fastslagna principer, i hvarje särskildt fall uppställa de villkor, som kunna anses lämpliga med hänsyn tagen till både järnvägarnes och trafikanternas berättigade intressen, därvid förvaltningarne dock städse sökte i görligaste mån skydda järnvägarne från ekonomisk förlust på sådana anläggningar.

Kungl. järnvägsstyrelsen har slutligen i skrifvelse till utskottet närmare utvecklats sin uppfattning af de uti motionen omnämnda förhållanden och därvid hufvudsakligen påpekat:

*att* statens järnvägar hade att tillgodose såväl fjärrtrafikens som den lokala trafikens kraf, under det att de enskilda järnvägarnes uppgift i regel vore att tjäna ortsintressena;

*att*, då vid lastplatserna ett eller flere växelspår måste inläggas i hufvudspåret och rubbningar i trafiken vållades genom vagnväxling samt lastning och lossning af gods, det med hänsyn till de snabbgående persontåg, som å statens järnvägars hufvudlinjer insatts för befrämjande hufvudsakligen af fjärrtrafiken, vore nödvändigt att iakttaga försiktighet vid medgifvandet af rätt till dylika anläggningar;

*att* de för anordnandet af lastplatser uppsatta villkoren, såsom de genom småningom uppkommen praxis gestaltat sig, i allmänhet visat sig så afvägda, att deras godtagande af vederbörande intressenter inneburit garanti såväl för ett verkligt trafikbehof på platsen som emot enskilda spekulationer och obefogade privatintressen;

*att* det af statsfinansiella skäl vore nödigt tillse, att trafiken koncentreras vid stationerna och icke afledes därifrån genom anläggandet i närheten af lastplatser;

*att* de af kungl. järnvägsstyrelsen sålunda uppställda ursprungliga villkoren för anläggande af lastplats icke sällan sedermera, då omständigheterna sådant föranledt, i ett eller annat afseende mildrats eller frångåtts; samt

*att* statens järnvägar ofta, sedan sig visat att respektive orter representera ett stadigvarande och växande trafikbehof, öfvertagit skötseln och underhållet af vederbörande lastplats i dess helhet eller också utvidgat densamma till station.

De villkor, kungl. järnvägsstyrelsen sålunda vanligen uppsätter för anordnande af lastplatser och sidospår vid statsbanan, synas vid första påseende verkligen vara för den trafikerande allmänheten nog så hårda.



Kungl. styrelsen har emellertid upplyst, att dessa villkor, då omständigheterna sådant föranledt, icke sällan i ett eller annat afseende mildrats, och styrelsen synes sålunda, i likhet med hvad de enskilda järnvägarnes förvaltningar bruka, äfven i hvarje särskildt fall, så långt ske kan, taga hänsyn till ej mindre statsbanans än äfven trafikanternas berättigade intressen. Det torde dock vara uppenbart, att statsbanan med dess större uppgifter icke kan i fråga om lastplatser och sidospår mot trafikanterna visa samma tillmötesgående som de enskilda järnvägarna, särskildt de mindre bland dessa. Om anläggandet af lastplatser och sidospår vid statsbanan mera uppmuntrades, skulle helt visst så många framställningar om en sådan förmån göras, att det med hänsyn till statsbanans både ekonomi och lämpliga trafikerande komme att visa sig omöjligt att tillfredsställa alla dessa kraf, och svårt blefve att opartiskt afgöra, hvilka bland dessa framställningar skulle bifallas. Man kan ju icke på förhand veta, huru stor och framför allt huru varaktig trafik vid en ifrågasatt lastplats kan påräknas, och därför synes det befogadt, att för en sådan anläggning statsbanan icke ådrager sig några utgifter, utan att i stället den allmänhet, som genom anläggandet af en lastplats eller ett sidospår afsevärdt gynnas, vidkännes de ekonomiska uppoffringar, som måste blifva en följd af anläggningen. Och detta är enligt utskottets uppfattning så mycket mera berättigadt, som det ju är uppenbart, att en mängd sidospår med växlar utefter statsbanan skulle i rätt afsevärd grad minska trafiksäkerheten å densamma, då — utom andra däraf härflytande risker af olika slag — det ju med fog kan ifrågasättas, om säkerheten är fullt tillgodosedd vid ett sidospår, hvars bevakning i de flesta fall är anförtrodd åt en enda person. Att en lastplats med sidospår i hvarje fall menligt inverkar på möjligheten att å banan framföra snabbgående tåg, är ju tydligt.

Utskottet förbiser icke den stora betydelsen af att trafiken vid statsbanan upprätthålles på ett sådant sätt, att näringslivets berättigade kraf på lätt tillgängliga och i alla afseenden lämpligt anordnade kommunikationer så mycket som möjligt tillgodoses, och utskottet vill uttala den förhoppning, att kungl. järnvägsstyrelsen måtte oafåtligt hafva sin uppmärksamhet riktad därå, att trafiken, i den mån sådant utan olägenhet kan ske, på allt sätt främjas; men då en skrifvelse i det syfte, motionären afsett, skulle, på sätt här ofvan visats, kunna för statsbanan medföra vådor och olägenheter af olika slag, får utskottet hemställa,

att Andra Kammaren icke måtte bifalla ifrå-  
varande motion.

Stockholm den 8 mars 1907.

På utskottets vägnar:

AXEL RUNE.

---

### **Reservation**

af herr *Ol. Olsson* i See.

---