

N:o 19.

Ank. till Riksd. kansli den 16 mars 1908, kl. 11 f. m.

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 2, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående revision af reglementet för trafiken på statens järnvägar.

Herr *E. P. W. Röing* har i en inom Andra Kammaren väckt och till utskottet för förberedande behandling hänvisad motion, n:o 42, hemställt, 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.

Till stöd för denna hemställan anför motionären:

»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 adresseradt, 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 järnvägen 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 detsamma 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 adresseradt, 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 anoterade 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 innehålltet 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. Långren 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 taxeürenden förordnades inom järnvägsstyrelsen, hvilken föredragande skulle utarbete 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 avslutas 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.»

Frågan om omarbetning af 1862 års trafikreglemente har, såsom motionären i sin motion omförmäلت, vid 1905 års riksdag varit föremål för Andra Kammarens pröfning. I en då af herr Lindgren i Örebro väckt motion föreslogs, att Riksdagen måtte besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta utarbete nytt reglemente för trafiken på statens järnvägar och motiverades detta förslag på följande sätt:

»Sedan järnvägar för omkring 50 år sedan börjat anläggas i vårt land af såväl staten som enskilda bolag, utgaf Kungl. Maj:t den 4 april 1862 ett reglemente för trafiken på statens järnvägar, hvilket reglemente med vissa tillägg och ändringar än i dag är gällande, och detta äfven för enskilda banor.

Det är ju gifvet, att med det stora uppsving, järnvägarne fått i vårt land under ett halft sekel, de bestämmelser, som 1862 fastställdes, innan man ännu hunnit få en mera djupgående inblick i järnvägsdriften, måste efter nuvarande förhållanden anses otillfredsställande, och tillåter jag mig dessutom fästa uppmärksamheten på en del missförhållanden,

som kanske kunna vara tillräckliga för att påvisa behovet af ett nytt reglemente.

För den, som endast helt ytligt ögnar igenom reglementet, visa sig sådana uttryck såsom mil, riksdaler, skålpund, centner och dylikt, hvilka för längesedan äro föråldrade och därför endast bidraga att göra reglementet ännu otydligare och svårare att tillämpa för såväl järnvägspersonal som allmänhet.

Vid litet närmare skärskådande skall man finna, att delar af reglementet, såsom bestämmelsen angående transport af sjuka (§ 11), skrymmande gods (§ 27) ej längre äga tillämpning.

Uti § 9 äro bestämmelserna rörande utväxling af främmande mynt så snävt tilltagna, att de för längesedan upphört hafva någon tillämpning i praktiken.

Önskligt vore ju äfven, att bestämmelserna i § 11 angående transport af sjuka finge en tydligare och bestämdare form, så att allmänheten kunde utan svårighet skaffa sig upplysning om kostnaderna för alla förhållanden vid dylika transporter, vare sig de äga rum i boggievagnar, korta personvagnar eller delar däraf samt i godsvagnar.

Den i § 20 fastställda bestämmelsen om tillvaratagandet af upphittade eller kvarglömda effekter lärer väl näppeligen längre äga tillämpning, ej heller kan det anses lämpligt, att t. ex. en resväska, kvarglömd i ett tåg, som stannar i Örebro, skall efterhöras i Stockholm, där alltså kvarglömda effekter från ett helt distrikt skola hopa sig. Den resande allmänheten, som har förlorat något, vänder sig helt visst i första hand till stationsbefälet å den station, där tåget stannar, eller också till närmaste trafikinspektör, och borde väl dessa svara för å deras trafiksektioner kvarglömda eller upphittade effekter samt dessa ej skickas till Stockholm, Göteborg, Malmö, Östersund och Luleå att där försäljas, för den händelse de ej afhämtas inom behörig tid. Föreskriften i § 32, att afsändare skulle själf vara skyldig underskrifva inlämnad fraktsedel å gods, äger ej längre tillämpning i praktiken. Man behöfver bara tänka sig jultrafiken på Stockholms central med flera tusen paket om dagen.

Uti § 35 tillåtes visserligen afsändare att i vissa fall och mot vissa villkor återfå till transport å järnväg angifvet och aflämnadt gods, men å andra sidan saknas bestämmelse, huruvida afsändare äger dispositionsrätt öfver gods, som redan frankommit till mottagningsstationen, men ännu ej hunnit utlämnas till emottagaren. Att detta har sin synnerligt stora betydelse, inses lätt, om man betänker, att en köpman,

som sändt varor till ansenligt värde till en kund och omedelbart efteråt träffas af underrättelse, att personen i fråga är insolvent, just genom bristande bestämmelser ser sig utsatt för en afsevärd förlust, som dock skulle kunnat undvikas. Nuvarande reglemente lämnar enligt § 37 afsändaren dispositionsrätt endast i det fall, att emottagaren vägrar utlösa godset eller emottagaren ej kan anträffas, men förbigår helt möjligheten, att afsändare skulle kunna vilja disponera af honom afsändt gods, som ej hunnit öfverlämnas till emottagare. Föreskrifterna i § 36 om emottagares underrättande, att gods anländt, gifva ofta nog anledning till klagomål och missnöje. Det synes mindre berättigadt, att person, som af en eller annan anledning ej önskar emottaga notiser om ankommet gods, ej härvidlag äger bestämmanderätt, utan skall detta helt och hållet vara beroende på *afsändaren*. Detta står visserligen i förbindelse med förut omnämnda äganderätt, men borde mycket lätt kunna lösas alldeles oberoende däraf. Äfvenledes torde bestämmelserna i samma paragrafs stycke 3 rörande sättet och kostnaden för underrättande af emottagare, som är bosatt på ett längre afstånd från stationen, tariffva omändring. I nära samband härmed och af ej så liten betydelse är frågan, huruvida någon som helst *notislösen* bör erläggas af en emottagare och om ej den afgiften, som egentligen afsett att bereda järnvägen ersättning för aflönande af den personal, hvilken användes i och för detta arbete, egentligen borde ingå i de sedvanliga omkostnader för drifvande af det stora affärsföretag, som ju all järnvägsdrift i grund och botten är. Lång tid har nu förfutit, sedan t. ex. kungl. postverket fann sig föranlåtet att gå i författning om afskaffande af utbäringsafgiften (3 öre) för bref m. m.

Den del af trafikreglementet, som från allmänhetens sida tilldragit sig största uppmärksamheten, är § 39 med bestämmelser rörande statens och äfven enskilda järnvägars ansvarsskyldighet rörande gods, som skadats eller förkommit under transporter. Här är man inne på ett område, som i hög grad berör hela den trafikerande allmänheten.

Då ersättningar för skador eller förluster enligt denna paragraf endast utbetalas i de fall, att de förorsakats genom banbetjäningens oaktsamhet eller försummelse, genom stöld, eldsvåda eller olyckshändelse, hvilken uppenbarligen varit föranledd af tjänstemänneus eller banbetjäningens försummelse eller vårdslöshet, är gifvet, att många ersättningsanspråk, som moraliskt sedt bort af järnväg godtgöras, ej fallit inom ramen för reglementets bestämmelser och därför afslagits. Exempel härför skulle kunna

framdragas i hundratal. Jag nämner emellertid endast ett, som dock upprepats flera gånger.

Genom tullkammarens i Stockholm försorg hade i en järnvägsvagn inlastats ett visst antal kaffebalar samt vagnen härupå blifvit ej mindre tilläst med hänglås och af tulltjänstemän i vederbörlig ordning plomberad än äfven af statens järnvägar emottagen för befordran till en större station i mellersta Sverige. Emellertid hade ur vagnen, som under natten fick kvarstå å Stadsgården, tillgripits en bal kaffe, och då sedermera ersättningsanspråk i vanlig ordning framställdes, underkändes dessa af såväl distriktschef som tillsatt kompromiss på den grund, att »tillgreppet ej föranledts af stationsbetjäningens uppenbara vårdslöshet eller sådan olyckshändelse, som berott på stationsbefälet att förekomma».

En följd af det föråldrade reglementet har blifvit, att mången kompromiss tillerkänt ersättning, där klaganden ansetts *moraliskt* berättigad därtill, då däremot annan kompromiss endast hållit sig till bestämmelserna, sedda från *juridisk* synpunkt, hvaraf följt, att likartade förhållanden erhållit olika domar, hvilket är beklagligt.

Rörande sättet för beräkning af ersättningens storlek kunna ju finnas många önskemål.

Exempelvis må framhållas, att 2 riksdaler pr skålpund ej kan anses tillräckligt för en kappsäck, som innehåller en paraduniform, en ny frack eller sidenklädning.

Af det anförda torde tydligt framgå, att berättigade kraf finnas på ett nytt och tidsenligt trafikreglemente. Helt säkert skulle ej blott allmänheten, utan äfven järnvägarnes personal med tillfredsställelse emotse en förändring af det nu gällande, som redan fört en mer än fyratioårig tillvaro och därför ej *kan* -- i sitt nuvarande skick -- vara tillfredsställande för nuvarande förhållanden och nutida kraf.

Det Andra Kammarens tillfälliga utskott, som afgaf utlåtande öfver denna motion, yttrade:

»Enligt hvad utskottet inhämtat, lär tanken på utarbetandet af ett nytt trafikreglemente första gången hafva kommit till uttryck i det betänkande, som den 1 oktober 1888 afgafs af kommittén för revision af statens järnvägstaxa, i hvilket betänkande kommitterade bland annat uttalade den åsikt, att gällande trafikreglemente behöfde omarbetas. I anledning häraf yttrade kungl. järnvägstyrelsen i underdånigt betänkande den 5 september 1889, att förslag till ett internationellt trafikreglemente för banorna å

kontinenten nyligen blifvit upprättadt af därtill utsedde delegerade, hvadan kungl. styrelsen, med afseende på den alltmera växande samfärdseln med nämnda banor, ansåg lämpligast, att med omarbetning af statsbanornas reglemente finge anstå, till dess att förstnämnda reglements-förslag blifvit antaget.

Berörda *'Internationella fördrag angående godsbefordring å järnväg'* ratificerades på sin tid af vederbörande länders regeringar och trädde i kraft den 1 januari 1893.

Sedan fördragets bestämmelser hunnit under några år visa sina verkningar, återupptogs frågan om nytt trafikreglemente för de svenska järnvägarna och föranledde densamma tillsättandet af en kommitté, representerande såväl kungl. järnvägsstyrelsen som enskilda järnvägarnas förening, åt hvilken kommitté lämnades uppdrag att uppgöra förslag till nytt trafikreglemente. Arbetet härvid låg emellertid i hufvudsak nere, till dess i slutet af år 1901 en särskild föredragande för taxeärenden förordnades inom kungl. järnvägsstyrelsen. För att arbetet å trafikreglementet skulle få ett bestämdt underlag och därigenom kunna mera koncentreras, ha inom kungl. järnvägsstyrelsen träffats anstalter för utarbetandet af ett i alla detaljer fullständigt utkast, att utgöra stomme för det förslag, som de utsedde kommitterade skulle slutligen uppgöra. Arbetet å detta utkast har flera gånger blifvit åsidosatt till följd af andra viktiga och brådskande ärenden, men lär dock nu hafva framskridit så långt, att utkastet om en eller två månader kan vara fullt färdigt. Sedan härefter kommitterade med ledning af nämnda utkast uppgjort förslag till trafikreglemente, samt kungl. järnvägsstyrelsen och de enskilda järnvägarnas förening behandlat ärendet, lär det vara kungl. styrelsens afsikt att ingå till Kungl. Maj:t med hemställan om fastställelse af det slutliga förslag, som kan blifva frukten af berörda förhandling och granskning.

Af ofvanstående framgår således, att man inom en icke allt för aflägsen framtid torde kunna förvänta en lösning af den numera rätt gamla frågan om nytt trafikreglemente i stället för det onekligen föråldrade och i många afseenden olämpliga reglementet från år 1862 med dess särskilda tillägg och ändringar.

Rörande det förenämnda internationella fördraget angående gods-befordring å järnväg, som på sätt och vis ställts i samband med frågan om nytt inrikes trafikreglemente, har utskottet inhämtat,

dels att kungl. järnvägsstyrelsen den 21 april 1903 hos Kungl. Maj:t i underdånighet anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes vidtaga de åtgärder,

som kunna finnas behöfliga för förvärfvande af medlemskap för Sveriges räkning i ifrågavarande förbund,

dels att den utredning, som i anledning af denna framställning föranstaltats, lär hafva gifvit vid handen, att för Sveriges anslutning till förenämnda internationella konvention vissa förändrade lagbestämmelser kunna till vinnande af reciprocitet vara erforderliga i syfte,

1:o) att uti tvister, som uppkommit på grund af nämnda konvention, ernå verkställighet här i landet af domar, som meddelats utomlands;

2:o) att åstadkomma rätt, att i visa fall kunna instämma utländska banförvaltningar till svenska domstolar; samt

3:o) att inskränka rätten till utmätning och kvarstad å utländska banors här i landet befintliga rullande materiel och trafikmedel.

Kungl. järnvägsstyrelsen förklarar sig i förenämnda underdåniga skrifvelse redan hafva förvärfvat en icke obetydlig erfarenhet om verkningarna af de principer, på hvilka det internationella fördraget är byggt, och om de särskilda bestämmelserna däri, alldenstund sedan år 1897 för viss trafik å statens järnvägar redan tillämpas med det internationella fördraget öfverensstämmande regler. Denna anordning, som blifvit en följd af Danmarks anslutning till nämnda fördrag, gäller befordran af il- och fraktgods samt lefvande djur i internationell trafik mellan Sverige, Norge och Danmark å ena samt Tyskland å andra sidan, och har visat sig dels medföra mycken reda och ordning i godstrafiken med Tyskland, dels ock på ett rättvist sätt tillgodose såväl trafikanternas intressen mot järnvägarna som järnvägarnas intressen mot trafikanterna i en del fall, där svenska trafikreglementet antingen icke alls innehåller några bestämmelser, eller där bestämmelserna äro otydliga eller ofullständiga.

Hvad nu beträffar arbetet a ett inrikes trafikreglemente, så är detsamma i fråga om tiden alls icke beroende af frågan om Sveriges anslutning till det internationella fördraget, utan sambandet mellan dessa bada frågor ligger endast däri, att kungl. järnvägsstyrelsen, enligt hvad utskottet inhämtat, ansett sig böra vänta med att framlägga förslag till svenskt trafikreglemente, till dess erfarenhet vunnits om lämpligheten af att lägga det internationella reglementets principer till grund för vårt inrikes trafikreglemente.

Da således förarbetet till nytt trafikreglemente för statens järnvägar lär blifva afslutadt inom den närmaste tiden, och kommitténs verksamhet därefter kan obehindradt fortgå, torde skäl icke vara för handen, att

Riksdagen i anledning af förevarande motion hos Kungl. Maj:t anhåller om utarbetandet af nytt reglemente för trafiken på statens järnvägar.

Utskottet får därför hemställa, att herr Lindgrens ifrågavarande motion icke måtte till någon Andra Kammarens åtgärd föranleda.»

Denna hemställan blef af kammaren bifallen.

Då det syntes utskottet nödigt att erhålla tillförlitlig kännedom om i hvilket läge frågan om revision af trafikreglementet nu befunne sig, har utskottet hos kungl. järnvägsstyrelsen begärt uttalande i ämnet, därvid utskottet från sagda styrelse erhållit en så lydande

»Promemoria.

I järnvägsstyrelsen har utarbetats en jämförande sammanställning af de svenska, danska, tyska och schweiziska trafikreglementena att tjäna till ledning vid utarbetande af det tillämnade nya reglementet.

Utkastet till 'Allmänna bestämmelser' och till de paragrafer, som afse befordringen af personer och resgods föreligga färdiga.

I fråga om de paragrafer, som afse befordringen af gods, har styrelsen, efter det 1906 års Riksdag bifallit Kungl. Maj:ts proposition om Sveriges anslutning till det internationella fördraget angående godsbefordring å järnväg, hvilken anslutning emellertid ägde rum först den 1 november 1907, velat tillgodogöra sig den erfarenhet, som i Tyskland föranledt, att det för de tyska järnvägarne gällande trafikreglementet, ehuru baserat å nämnda fördrag, f. n. är under omarbetning i syfte att de önskemål, som från representanter för den tyska handeln och näringsgarne uttalats, skulle kunna bättre tillgodoses än som med det nuvarande reglementet vore fallet. Enligt hvad styrelsen inhämtat, skall förstnämnda reglemente träda i kraft den 1 januari 1909, hvarför detsamma inom den närmaste tiden torde föreligga i definitiv gestalt.

Med beaktande af det 'I Entwurf' till 'Eisenbahnverkehrs-Ordnung' som styrelsen under hand förskaffat sig, pågår f. n. utarbetande af utkast till de paragrafer, som afse befordringen af gods.

Under tiden skola särskilda tillkallade linjetjänstemän underkasta det föreliggande utkastet en förberedande granskning för att, sedan utkast till de paragrafer, som afse befordringen af gods, jämväl föreligger, underkasta äfven denna en förberedande granskning.

Det sålunda granskade förslaget skall därefter undergå pröfning hos distriktsförvaltningarna och svenska järnvägsföreningen, för att slutligen handläggas i styrelsen och underställas Kungl. Maj:ts godkännande.»

Beträffande här ofvan intagna promemoria anser sig utskottet böra erinra, hurusom i Tyskland vederbörande insett betydelsen af att vid omarbetning af för järnvägarne därstädes gällande trafikreglemente beakta de önskemål, som framställts af representanter för handel och näringar. I anslutning härtill vill utskottet uttala den fasta förhoppningen, att äfven i vårt land representanter för näringar och handel måtte beredas tillfälle att yttra sig öfver det nu under utarbetande varande nya trafikreglementet, innan detsamma fastställles.

*Utskottets
yttrande.*

Vidkommande själfva motionen finner utskottet i likhet med motionären det synnerligen viktigt, att det nu gällande otidsenliga reglementet för trafiken på statens järnvägar snarast möjligt varder ersatt med ett nytt och efter nutida förhållanden afpassadt reglemente. Anmärkningsvärdt är, att detta önskemål, som af trafikanter så länge närts och hvarom af en kommitté framställning för snart 20 år sedan gjorts, ej af vederbörande ägnats större uppmärksamhet. Det här förut omnämnda internationella fördraget, angående godsbefordring å järnväg, kan emellertid ej längre åberopas såsom skäl för vidare undanskjutande af denna angelägenhet. 1906 års Riksdag godkände nämligen Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag i anledning af Sveriges anslutning till den internationella godstrafikkonventionen. Denna lag promulgerades den 22 sistlidne november att gälla från och med den 1 därpå följande december, från hvilken dag Sveriges anslutning till den internationella godstrafikkonventionen ägt rum.

Vid sådant förhållande och då af kungl. järnvägsstyrelsens här ofvan intagna promemoria, rörande det läge, i hvilket frågan om revision af trafikreglementet nu befinner sig, framgår, att det uppenbarligen är styrelsens afsikt att utan tidsutdräkt bringa denna revision till fullbordan, synes det utskottet, som om den af motionären föreslagna skrifvelsen i ämnet icke skulle vara behöflig.

Andra Kammarens Tillfälliga Utskotts (N:o 3) Utlåtande N:o 19.

Utskottet hemställer fördenskull,

att herr Röings förevarande motion icke måtte
till någon Andra Kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 13 mars 1908.

På utskottets vägnar:

AXEL RUNE.