

Nr 26.

Av herr **Leander**, om förenklade taxor och bestämmelser rörande de enskilda järnvägarnas trafik.

Bestämmelserna rörande de enskilda järnvägarnas trafik innehålla en hel vetenskap, och den, som icke närmare studerat dessa bestämmelser, blir lätt lurad vid inköp av biljett. I »Sveriges kommunikationer», den officiella tidtabellen för våra järnvägar, hänvisas man till resp. järnvägars chefsexpeditioner eller stationer för erhållande av uppgifter angående resgodsavgift, pris och bestämmelser för familje-, månads-, parti- och sovvagnsbiljetter ävensom angående provisoriska tilläggsavgifter, enär allt detta är olika vid de olika järnvägarna. Emellertid vill det ibland förefalla, som om icke ens järnvägstjänstemännen själva kände till alla de skilda bestämmelserna eller kunde giva resande och trafikanter, som önska upplysningar, klart besked. Men då ändringar av ifrågavarande bestämmelser titt och ofta lära förekomma, vilka först rätt lång tid efter ikraftträdandet meddelas i »Sveriges kommunikationer», kan det vara förlätligt, om även tjänstemännen ertappas med en viss okunghet i berörda hänseende.

I fråga om tur- och returbiljetter torde numer sådana försäljas å de flesta enskilda järnvägar, dock icke å alla, till nedsatt pris. Men även där rabatt å dylika biljetter är medgiven, är denna högst olika och detsamma är förhållandet också beträffande giltighetstiden. Skall man företaga en resa fram och åter, därunder man har att befara flera järnvägar, måste man, så vitt man vill göra resan så billigt som möjligt, på förhand ha gjort sig noga underrättad om, hur man skall lösa biljett. Ty på en järnväg gäller returbiljetten samma tid som å statens järnvägar, d. v. s. 2 söckendagar jämte de sön- och helgdagar, som infalla närmast före, mellan eller närmast efter desamma, på en annan järnväg 3 dagar, utan att ökning äger rum på grund av mellankommande sön- och helgdagar, på en tredje järnväg åter 4 dagar. Eller ock får man för undvikande av besvär med oupphörliga biljettköp avsta från att begagna sig av returbiljett, oaktat sådan kunnat användas å viss sträcka, och därmed också ikläda sig den högre kostnaden. Det senare torde vara det vanligaste förnämligast av den anledningen, att den resande icke haft tillfälle att taga reda på de olika regler i nämnda hänseende, vilka gälla för resp. järnvägar, som skola befaras.

Ett exempel på de något egendomliga förhållanden, som uppstå genom de olika trafikbestämmelserna, må anföras, och jag väljer därvid detta från två av de järnvägar, som ha sin ena ändpunkt i Karlskrona, nämligen Blekinge kustbanor och Östra Blekinge järnväg. Å den förra är giltighets-

tiden för tur- och returbiljetter densamma som å statens järnvägar, å den senare 4 dagar över lag. Här medför alltså mellankommande helgdagar icke någon utsträckning av giltighetstiden. I fråga om denna är, såsom synes, Östra Blekinge järnväg i allmänhet mera liberal än Blekinge kustbanor, men vid högtiderna, då flera sön- och helgdagar följa på varandra, blir förhållandet omvänt. Löser man t. ex. torsdagen före långfredag å kustbanorna tur- och returbiljett till Kristianstad (eller medelst samtrafik annan plats i Skåne och Blekinge), får man stanna till annandag påsk, men reser man samma dag å Östra Blekinge järnväg till Torsås, måste man återvända redan påskdagen, om man vill begagna sig av returbiljett. Skall man emellertid fortsätta till någon station å Kalmar—Torsås järnväg, nödgas man göra återresan redan påsklördag, ifall returbiljetten skall gälla. Dennas giltighetstid är nämligen här 3 dagar. Dock lär en uppgift, som jag erhållit, å denna senare järnväg skillnad göras ifråga om de returbiljetter, som lösas ända fram till Kalmar, och dem, som lösas till stationer, belägna mellan Torsås och Kalmar. Endast i förra fallet gäller den 3 dagar men i senare fallet 2 söckendagar eller den tid, som är stipulerad för statens järnvägar. En tur- och returbiljett, löst i Karlskrona t. ex. en tisdag till Hossmo eller till och med till Kalmar Västra, gäller blott till onsdagen, men löses den fram till Kalmar, gäller den till och med torsdagen. Exemplet, som är taget ur högen, är icke enastående, utan genom en närmare undersökning av de skilda trafikbestämmelserna skulle andra dylika fall kunna framvisas.

Somliga bland de enskilda järnvägarna ha träffat avtal med varandra om genomgående avståndsberäkning ifråga om biljettavgifter, andra däremot icke. Åtskilliga kräva särskild biljett vid uppehåll under resan, medan andra nöja sig med endast anteckning å den vanliga biljetten om uppehållet. Flera olikheter skulle kunna framletas, men det anförda må vara nog för att visa den olikformighet, som förekommer.

Vad de olika zontaxorna angår, äro de som bekant 80 st. Om också olikheten med avseende å trafikförhållanden och ekonomisk bärighet kan motivera viss olikhet även beträffande taxorna, tycker man dock, att dessas antal kunde betydligt reduceras. Det måste anses obehövt, att varje järnväg har sin särskilda taxa, utan liksom de enskilda järnvägarna med hänsyn till avlösningsförhållanden äro indelade i vissa grupper, skulle en dylik gruppering likaledes kunna äga rum ifråga om taxorna. Åtminstone skulle enhetliga bestämmelser kunna införas rörande priset och giltighetstiden för returbiljetter samt ifråga om vissa andra här ovan berörda skiljaktigheter. Som det nu är, verkar det fullkomligt kaos och kan förefalla mången, som om de olika järnvägarna hade mera lust att sätta krokben för och motarbeta varandra än betjäna allmänheten. Under tiden klagas det över den hårda konkurrens med järnvägarna, som biltrafiken framkallat. Säkert är, att denna konkurrens icke mildras till järnvägarnes favör genom de invecklade trafikbestämmelser, som tillskapats för dessa. Då Kungl. Maj:t fastställer taxor och reglementen för de olika järnvägarna, borde till bättnad för såväl tjänstemän

som trafikanter och utan skada för järnvägarna själva det vara möjligt att få förenklingar och större likformighet till stånd.

Jag vågar vördsamt föreslå,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller, det täcktes Kungl. Maj:t gå i författning om, att taxor och bestämmelser rörande trafiken för de enskilda järnvägarna måtte bringas till största möjliga enhetlighet.

Stockholm den 18 januari 1926.

Ulrik Leander.
