

SAMTRAFIK

Under avdelningen "Svenska Järnvägsföreningen" har omnämnts, att frågan om godssamtrafiken inom föreningen varit föremål för ett omfattande arbete. Det anses också, att den överenskommelse, som 1882 kom till stånd om samtrafikstaxa, måste betecknas såsom ett "storverk". Många förslag till ändringar och förbättringar hava under årens lopp framställts och i vissa fall även lett till ändringar eller komplettering, men i allt grundväsentligt har överenskommelsen förblivit oförändrad.

Före samtrafiköverenskommelsens tillkomst måste trafikanterna vid försändelser över flera banor, mellan vilka ingen särskild överenskommelse fanns, anlita kommissionär för omexpediering. Frakterna kunde, då banorna hade olika tariffer, ej i förväg utan mycket besvär beräknas. Det var därför av stor vikt, att en överenskommelse blev träffad i enhetens tecken med bortseende från olikheterna i lokaltaxorna. Genom 1882 års samtrafikstaxa blev detta mål uppnått.

Huvudfaktorerna vid uppgörandet av samtrafikstaxan voro bestämmelserna om samtrafiksfrakterna och samtrafiksvägarna.

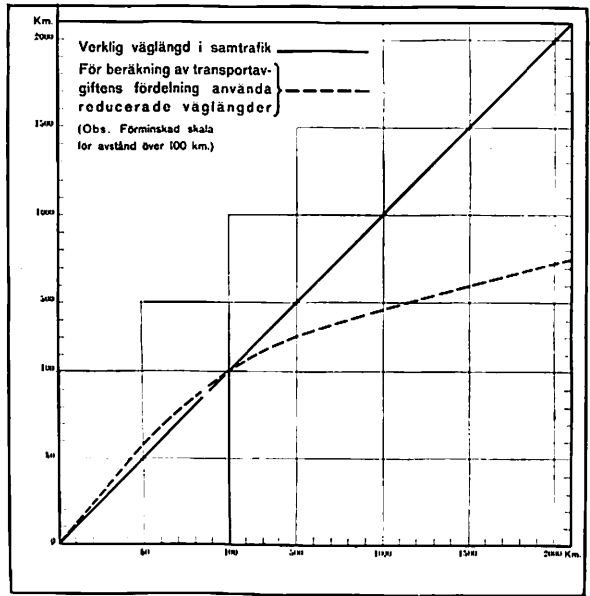
Beträffande de förra enades man om, att de skulle bestå av *transportavgifter* och *tilläggsavgifter* (banavgift). Transportavgifterna beräknas efter tariffer, överensstämmande med Statens järnvägars, och efter sammanlagda avståndet i kilometer mellan avsändningsstationen å ena banan och emottagningsstationen å en annan. Tilläggsavgifterna utgå med vissa i varje tariff bestämda belopp för varje bana, varöver transporten skall framgå, utan avseende på dess längd.

För bestämmelserna om samtrafiksväg var det svårare att finna sådan formulering, att tvister skulle kunna undvikas. Sådana hava även förekommit, varför järnvägsstyrelsen och järnvägsföreningen enats om, att sådana tvistefrågor skola avgöras genom en skiljenämnd. Mot dennas beslut angående samtrafiksvägar må klagan ej föras.

Grundbestämmelsen för samtrafiksvägens bestämmande är, att godset skall befordras den väg, som giver de billigaste frakterna, beräknade efter medeltalet av transportavgifterna för de givna stationsavstånden uti

samtrafikstaxans 12 fraktgodstariffer ökat med de på varje transportlinje belöpande tillläggsavgifterna. Grundbestämmelsen är kompletterad med flere detaljbestämmelser.

Genom K. Järnvägsstyrelsens kontrollkontor i Stockholm uträknas varje i samtrafiken med statens järnvägar deltagande banas andel i det gemensamma avgiftsbeloppet. Samma kontor uppgör även erforderliga avräkningshandlingar.



Diagr. 54.

Fr. o. m. sept. 1917 utföres gransknings- och fördelningsarbetet beträffande godstrafik, som ej berör S. J., för flertalet enskilda järnvägar av Enskilda Järnvägarnas kontrollkontor i Stockholm. Redan tidigare (1909) överlämnades till resp. järnvägars kontrollkontor vissa kontrollarbeten beträffande persontrafiken mellan anslutande enskilda järnvägar.

Fördelningen av transportavgiften verkställles efter olika grunder för olika godsslag.

För åkdon, lokomotiv, tender, järnvägsagnar och lik delas transportavgiften mellan banorna i förhållande till den verkliga väglängd, över vilken sändningen å varje bana befordrats. Samma fördelning gäller i huvudsak vid transport av levande djur. För paketgods erhåller varje bana, som avsänder, mottager eller transiterar detsamma, bestämda avgifter för olika viktklasser, och uppstående överskott tillfaller — då det gäller samtrafik med S. J. — statens järnvägar.

Vid bestämmandet av fördelningen av transportavgifterna för il- och fraktgods, som i samtrafiken utgör största kvantiteten, gick man tillväga på ett omständligare sätt. Tarifferna äro med avstånden starkt fallande och, om man delat efter verklig transportlängd å olika banor, skulle allt för liten del av frakten tillfallit de banor, som av godset passerats en kort sträcka. Fördelningen sker därför efter i en tabell angivna reducerade väglängder. Avstånd under 100 km äro ökade och över 100 km minskade såsom visas i diagr. 54. Grunden för uträknandet av de redu-

cerade väglängderna är, att den minskning av fraktinkomsten, som på grund av den fallande skalan uppstår genom fraktens beräkning för *ett* längre avstånd i st. f. två eller flere kortare, skall drabba resp. banor i den proportion, som deras efter egen transportsträcka uträknade fraktavgift står till summan av de olika banornas på samma sätt uträknade fraktavgifter.

Tilläggsavgifterna tillfalla resp. banor var för sig, varigenom fraktbeloppet för kortare sträckor relativt höjes.

Genom beslut av den 7.5 1883 godkände styrelsen överenskommelse om tillämpning av ovan i korthet beskrivna samtrafikstaxa.

Före denna tid hade B. J. särskild överenskommelse med en del främmande banor. En av dessa överenskommelser, nämligen den med Östra Värmlands järnväg ingångna, uppsades (av Ö. W. J.) först den 13.7 1889 att upphöra den 30.4 1890.

Vilken betydande fråga samtrafiken utgör belyses därav, att tonkilometer i samtrafik å B. J. linjer år 1916 uppgick till icke mindre än 81 % av hela tonkilometertalet. Nämnade år förekom en myckenhet samtrafiksgods i nordgående riktning, varför den höga procenten icke får anses vara den normala. År 1921 var den t. ex. 53,6 %.

Till samtrafiksgods hör även det gods, som befordras via anslutande järnvägar till och från utlandet. För sådant gods äro särskilda överenskommelser träffade.

I likhet med vad som varit fallet med avgifterna för befordran i den lokala trafiken har K. Maj:t under kristiden medgivit tillägg å avgifterna i samtrafik.

De medgivna tilläggen för godsbefordran angivas i följande förteckning, under det att tilläggen för personbefordran utelämnats, emedan de varit lika med de förut för lokaltrafik angivna:

fr. o. m.

10.9 1915 Lika med lokaltrafikförhöjningarna (fasta provisoriska tilläggen). I det följande betecknas ordinarie samtrafiksgavgifterna (exkl. *extra* banavgifter) med A, fasta provisoriska tilläggen (med de ändringar, som nedan angivas,) med B och summan av förenämnda samtrafiksgavgifter och prov. tillägg med C.

1.7 1916 *Ilgods* om minst 2.500 kg samt
fraktgods — extra banavgift 5 öre per 100 kg.

1.2 1917 *Åkdon, levande djur och paketgods* 20 % å A.

TRAFIKENS UTVECKLING

- 17.8 1921 *I samtrafik med S. J.*
Ilgods i vagnslaster samt fraktgods i alla tariffer 3 extra
banavgifter, d. v. s. 15 öre per 100 kg.
- 1.1 1922 *Akdon, levande djur och paketgods 200 % å A.*
Il- och fraktgods enl. tariff 1—5 200 % å C.
Fraktgods " " 6—8 150 % å C.
" " 9 125 % å C.
" " 10-U 100 % å C.
Ilgods i vagnslaster fast prov. tilläggsavgift 20 öre.
Fraktgods enl. tariff 2 fast prov. tilläggsavgift 12 öre.
Gods i förhyrd vagn dels en fast tilläggsavgift av 3 kr. per
vagn, dels 200 % å summan av A och nyssnämnda fasta
belopp.
Samtrafik med S. J. Inga extra banavgifter.
- 1.6 1922 *Akdon, levande djur och paketgods 150 % å A.*
Il- och fraktgods enl. tariff 1—5 150 % å C.
Fraktgods " " 6—7 125 % å C.
Fraktgods enl. tariff 6—7 125 % å C.
" " 8 100 % å C.
" " 9 80 % å C.
" " 10—12 60 % å C.
" " U 80 % å C.
" " 10 fast prov. tilläggsavg. 6 öre.
Gods i förhyrd vagn dels en fast tilläggsavgift av 3 kr. per
vagn, dels 150 % å summan av A och nyssnämnda fasta
belopp.
- 1.8 1923 *Akdon och paketgods 130 % å A.*
Levande djur 110 % å A.
Il- och fraktgods
ilgods 130 % å C.
fraktgods enl. tariff 1—3 130 % å C.
" " 4—5 110 % å C.
" " 6—7 100 % å C.
" " 8 90 % å C.
" " 9 80 % å C.
" " 10—12 60 % å C.
" " U 80 % å C.
Fasta provisoriska tilläggen bestämda till:
ilstyckegods 4 öre per 10 kg.
ilgods i vagnslaster 20 öre per 100 kg.

POSTSKÖTSEL OCH POSTBEFORDRAN

<i>fraktgods</i> enl. tariff	I 20 öre per 100 kg.
„ „	I—15 %
	samt 2 16 „ „ „ „
„ „	3—4 12 „ „ „ „
„ „	5—9 8 „ „ „ „
„ „	10 6 „ „ „ „
„ „	II-U 4 „ „ „ „

Såsom ovan nämnts, är överenskommelse träffad om lösandet av tvister beträffande samtrafiksvägar genom skiljenämnd. För B. J. vidkommande har skiljedom påfordrats, då statens järnvägar i samband med inköpet av Mora—Vänerns järnväg omlade en del förut gällande samtrafiksvägar. Den 10.6 1918 anmäldes till styrelsen, att skiljenämnden genom dom av 15.4 s. å. bifallit bolagets yrkande därom, att av K. Järnvägsstyrelsen vidtagna, av bolaget icke godkända omläggningar av transportvägarna, måtte förklaras ogiltiga.

POSTSKÖTSEL OCH POSTBEFORDRAN

Den 19.4 1876 bemyndigade styrelsen trafikdirektören att, efter stationsinspektorernas hörande och sedan de förklarat sig villiga att ifrågasvara förättning sig åtaga, med K. General Poststyrelsen träffa avtal om deras anställande såsom poststationsföreståndare emot arvoden till de belopp, som i allmänhet för dylika anställningar vore fastställda.

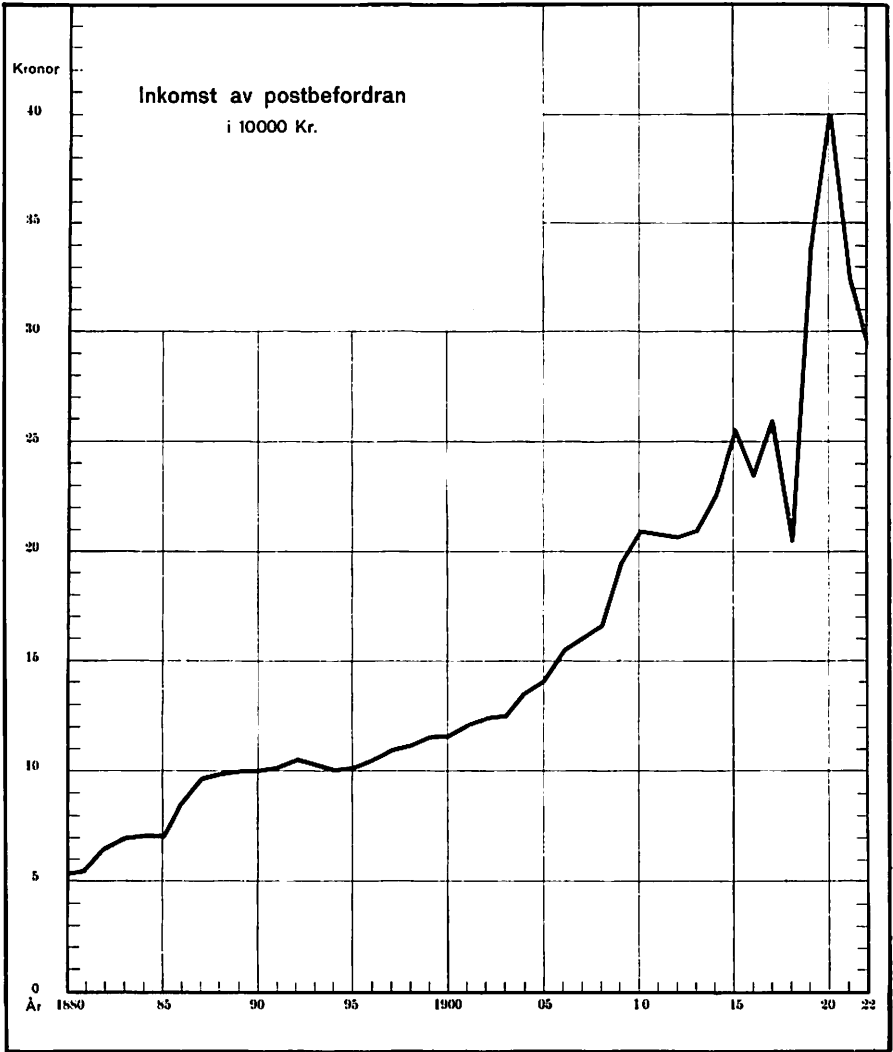
Å alla stationer, där särskilt postkontor ej var anordnat, sköttes där-
efter postgöromålen av stationsföreståndarna.

Av förekommen anledning uppsades emellertid de träffade avtalen om skötseln av postgöromålen å bolagets stationer och bestämdes, att uppsägningen skulle ske så, att stationsföreståndarna från och med in-
gången av år 1909 skulle i allmänhet vara befriade från ifrågasvarande bestyr.

Redan 1876 (10.1) inledde K. General Poststyrelsen underhandling om postbefordran å linjen Falun—Ludvika. Järnvägen disponerade då ej någon lämplig vagn men erbjöd sig snart därefter (8.4) att för daglig postbefordran upplåta $\frac{1}{4}$ 3-klass vagn till postkupé, som skulle inredas på poststyrelsens bekostnad. Till dess K. Maj:t fastställt taxa, skulle kr. 1,50 pr banmil betalas.

Genom K. kungörelse av 3.11 1882 bestämdes de avgifter, postverket skulle till järnvägarna erlagga per kilometer för olika utrymmen. Då

TRAFIKENS UTVECKLING



Diagr. 55.

postkupébefordran i mer än ett tågpar användes, reducerades avgifterna för andra tågparet till $66\frac{2}{3}\%$ och för tredje och följande tågpar till $33\frac{1}{3}\%$ av avgifterna för första tågparet.

År 1891 beslöt styrelsen biträda en av 31 järnvägar gjord underdånig framställning om ändrade grunder för ersättning för postbefordran, gående ut på betalning efter kvadratmeter golvyta i st. f. kubikmeter samt vissa ändringar beträffande avgifterna.

Genom K. kungörelse av 4.10 1895 blevo bestämmelserna visserligen

HOTELL OCH RESTAURANGER

ändrade i den riktningen, att golvytan skulle vara grund för avgiftsberäkningen, men någon förbättring i övrigt erhöles ej.

I maj 1908 överlämnade Sv. Järnvägsföreningen till Konungen framställning om ändrade och fördelaktigare bestämmelser för postbefordran, men föranledde framställningen ej någon åtgärd.

Först under kristiden hava provisoriska tilläggsavgifter beviljats i form av procentiskt tillägg å de 1895 bestämda avgifterna. Dessa tillägg hava varit 1919 — 75 %, 1920—21 — 100 % och 1922—30.6 1923 — 80 %.

Inkomsten av postbefordran har uppgått till de summor, som angivas i diagr. 55. I dessa summor ingå de bidrag, norska statsverket lämnat för anordnandet av för postbefordran till och från Norge lämpliga tåg ävensom inkomsten för befordran å K. F. J. och L. L. E. J.

Redan 1882 började underhandlingarna med norska myndigheter om anordnandet av nattåg för att möjliggöra en snabb postbefordran över Fredrikshamn—Göteborg—Mellerud—Fredrikshald—Kristiania. Den 1.6 1886 kom nattåg till stånd med avgång från Göteborg kl. 7 e.m. mot en överenskommen gottgörelse till B. J. av 55.000 kr. per år, varav från norska statsverket skulle utgå 28.000 kr. Detta bidrag utgick till den 1.6 1896, då det nedsattes till 20.000 kr. Efter hemställan från norska postverket beslöt styrelsen den 9.1 1905 att fr. o. m. 1.4 s. å. avstå från bidraget i fråga.

Sedan under år 1907 fråga väckts om omläggning av nattågen, fördes underhandlingar om särskilt bidrag, resulterande i att norska postverket förband sig att fr. o. m. 1.5 1909 betala 50.000 kr. per år, vilket bidrag indrogs fr. o. m. 1.6.8 1917 i samband med trafikinskränkningar.

HOTELL OCH RESTAURANGER

För tillgodoscendet av de resandes bekvämlighet har bolaget å nedanstående stationer ordnat hotell med restaurang eller enbart restaurang.

Ludvika. År 1875 beslöts uppförandet av hotell, inrymmande restaurang och 10 å 12 rum för resande. Hotellet påbyggdes 1884 med en övervåning samt moderniserades och tillbyggdes 1910. Dessutom har ett annex tillbyggt (1914) och uthusbyggnad uppförts (1917). Rörelsen har allt från början varit utarrenderad.

Grythytted. Ävenledes år 1875 beslöt styrelsen att vid denna station uppföra en restaurangbyggnad med rum för resande. Rörelsen utarrenderades. Sedan tillräckliga hotellmöjligheter ordnats inom samhället,

TRAFIKENS UTVECKLING

blev hotellet överflödigt och ombyggdes 1921 till överliggnings- och bostadsbyggnad.

Kil. Hotellbyggnaden uppfördes, enligt 1879 träffad överenskommelse, av privat person. År 1916 inköptes byggnaderna av bolaget, och avtal träffades med Turisttrafikförbundets Restaurant A.-B. om arrende.

Mellerud. Med privat person träffades 1879 överenskommelse om uppförandet av en hotell- och restaurangbyggnad med förbehållen rätt för Bergslagsbanan och Dalslandsbanan att gemensamt inlösa byggnaden mot ersättning, som till hälften skulle betalas av vardera bolaget. Rörelsen har allt från början varit utarrenderad.

Öxnered. År 1880 överenskoms med privat person om uppförandet i Öxnered av en hotell- och restaurangbyggnad. År 1915 inköptes byggnaderna av bolaget. Rörelsen är sedan dess utarrenderad.

Trollhättan. Därvarande hotell- och restaurangbyggnad förskriver sig från år 1882, då överenskommelse om densamma uppförande och om arrende träffades med privat person.

Göteborg. Sedan 1881 är i stationsbyggnaden anordnad restaurang, som utarrenderats.

Borlänge. År 1884 beslöts att upplåta tomt för ett tidsenligt hotell. Först fr. o. m. 1889 blev saken ordnad, då plats uppläts för en restaurangbyggnad, uppförd i förbindelse med det vid stationen belägna järnväshotellet.



TVÅ MÄRKESMÄN

I det föregående har trafikens utveckling vid B. J. i ord och bild blivit belyst. Även om denna utveckling i mångt och mycket måste tillskrivas för densamma gynnsamma yttre omständigheter, må här särskilt bringas i erinran ett par av de män, som i nämnda utveckling varit drivande krafter.

Genomgår man de äldre handlingarna i B. J. arkiv, får man ett särdeles livligt intryck av det utmärkta arbete, som av B. J. förste trafikdirektör, kaptanen A. G. J. SVEDELIUS, utfördes för trafikarbetets organisation och ledning.

Den hängivenhet för järnvägsfacket, varom dessa handlingar bära vittne, slappades icke, sedan SVEDELIUS lämnat bolagets tjänst. Såsom ordförande i Svenska Järnvägsföreningen nedlade han under många år, såväl under som efter sin landshövdingetid, ett intresserat arbete till de enskilda järnvägarnas bästa.

Kapten SVEDELIUS efterträddes av J. D. SIMONSSON, som först såsom trafikdirektör, sedan såsom verkställande direktör såväl vid B. J. som från 1909 vid Tfv. G. S. G. djupt och framgångsrikt ingrep i ledningen och utvecklingen av B. J. De egenskaper, som skapa den fullödige järnvägsmannen, funnos hos honom på ett lyckligt sätt förenade.

När han den 27.3 1923 avled, nämndes han med rätta såsom de enskilda järnvägarnas "grand old man".