
SAMTRAFIKSÄREN DEN

Såsom redan tidigare framhållits föränledde ordnandet av trafikutväxlingen mellan de olika järnvägarna ständiga förhandlingar mellan förvaltningarna, och detta blev även den förnämsta orsaken till bildandet av den sammanslutning, vars tillkomst och verksamhet skildras i denna minnesskrift. Samtrafiksfrågan, här närmast att förstå såsom taxe- och befodringsbestämmelser för trafiken mellan banor, tillhörande olika ägare, var också den första fråga, som upptogs till behandling vid föreningens första egentliga arbetsammanträde, den 28 mars 1877. Den är alltjämt ett av de viktigaste bland alla de spörsmål, till vilka föreningen haft och allt fortfarande har att taga ställning, och det kan därför vara motiverat att låta denna svårösta och vittomfattande frågas utvecklingshistoria inleda redogörelsen för föreningens verksamhet, varvid givetvis den befattning, föreningen och densamma närstående tagit med dessa spörsmål, särskilt kommer att framhållas.

* * *

Redan från våra järnvägars första tid synes man i vårt land hava insett den stora betydelsen av att trafiken mellan olika banor anordnades så, att direkta personbiljetter kunde utställas liksom att försändning av gods kunde ombesörjas utan att särskild förmedling härför krävdes genom trafikantens egen försorg å övergångsstationerna mellan olika järnvägar. Vad *person-* och *resgodstrafiken* beträffar kunde direkt expedition utan väsentligare svårigheter ordnas mellan de olika järnvägarna, sedan dessa väl kommit i spårförbindelse med varandra, och personsamtrafik mellan de större stationerna å vissa banor anordnades också redan under järnvägens första tid. Den första mera allmänna personsamtrafiken, grundad på vederbörande järnvägars lokala

taxor, kom dock till stånd först den 1 januari 1891, då ett tjugotal järnvägar i mellersta och södra Sverige träffade en dylik överenskommelse. Emellertid genomfördes personsamtrafiken, i den betydelse den nu äger, först från och med den 1 maj 1891, då härför gemensamma befodringsbestämmelser infördes. Vad däremot beträffar befodringsavgifterna, tillämpas fortfarande i denna samtrafik, såsom redan från början varit fallet och som längre fram närmare skall visas, i regel de för de olika banorna fastställda eller gällande lokala taxorna. Ett av undantagen härifrån bildar den s. k. Bergslagens Zontariff-förening, som omfattar de till Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle hörande banorna samt Stockholm—Västerås—Bergslagens, Nordmark—Klarälvens och Uddevalla—Vänern—Herrljunga järnvägar. Denna förening tillämpar nämligen genomgående avgiftsberäkning.

GODSSAMTRAFIK

Ordnandet av *godssamtrafiken* mellan de olika banorna har i motsats till personsamtrafiken erbjudit stora svårigheter och är, trots det sjuttio år förflutit sedan landets första järnvägar kommo i spårförbindelse med varandra, ännu icke slutgiltigt löst. Förklaringen härtill är huvudsakligen att finna i det förhållandet, att man hittills icke lyckats vinna enighet om allmänt tillämpliga, enkla och uttömmande regler för bestämmandet av den väg en godssändning, som berör flera olika järnvägar och för vilken mera än *en* väg kan komma ifråga, skall transporterats, ett spörsmål, som blivit alltmera komplicerat och svåröst, ju mera järnvägsnätet utvecklats. I senare tid hava emellertid olika meningar gjort sig gällande även vad beträffar samtrafikstaxans befodringsavgifter.

Vid anordnandet av godssamtrafik mellan två till varandra direkt gränsande olika järnvägar har man emellertid icke haft att räkna med den förstnämnda av dessa svårigheter. »Gemensam trafik», som samtrafiken kallas i K. trafikstyrelsens första officiella berättelse, den för år 1862 — benämningen »övergående trafik» användes några år senare, »samtrafik» förekommer i de officiella berättelserna först år 1873 — ordnades också mellan statens och Köping—Hults samt Nora—Ervalla järnvägar så snart »sammanbindningsbanan» mellan Hallsberg och Örebro öppnats för trafik den 1 augusti 1862. Det är i detta sammanhang intressant att lägga märke till denna benämning på den

av Statens järnvägars linjer, som bildade föreningslänken mellan de tidigare öppnade enskilda järnvägarna och västra stambanan. Ledningen för statsbanorna betraktade tydligen då — med bortseende från ägandeskapet — järnvägsnätet i visst avseende såsom en enhet, och denna uppfattning återspeglas i anordnandet av »gemensam trafik» med de båda nämnda banorna, vilka under en lång följd av år lödo under en och samma förvaltning och därför redan sinsemellan hade löst denna fråga. Denna samtrafik blev genast av förhållandevis stor omfattning; sålunda utgjorde godssamtrafiken mellan de nämnda enskilda järnvägarna och västra stambanan för de två sista månaderna år 1862 icke mindre än 10 % av hela godstrafiken å denna del av statsbanorna, medan resandesamtrafiken stannade vid 0,5 %.

Den godssamtrafik, som sålunda anordnades, innebar, att sändningarna expedierades å direkt för den ifrågavarande samtrafikssträckan utställda transporthandlingar. Fraktavgiften för de olika i transporten deltagande järnvägarna kunde alltså erläggas på en gång, antingen å avsändnings- eller mottagningsstationen, men beräknades och angavs å transport- och redovisningshandlingar i regel särskilt för varje järnväg enligt de för dessas lokaltrafik gällande taxorna — ett tillvägagångssätt, som i stor utsträckning tillämpades för godssamtrafiken inom landet långt in på 80-talet och som ännu praktiseras vid en del banor, där s. k. lokalsamtrafik är anordnad. I den godssamtrafik, som ordnades mellan statens och vissa till dessa anslutande enskilda järnvägar, tillämpades dock den för Statens järnvägar gällande godsklassifikationen liksom dess trafikreglemente.

Såsom längre fram skall visas, blev den nu gällande godssamtrafiken — med tillämpning av genomgående fraktberäkning och av Statens järnvägars med avståndet fallande taxa — allmänt genomförd först från och med år 1890.

Gransknings- och avräkningsarbetet för samtrafiken mellan de här särskilt namngivna järnvägarna utfördes vid statsbanornas kontrollkontor, som i samband med västra stambanans öppnande år 1862 förlades till Stockholm, och dit järnvägarna ifråga hade att insända handlingar rörande denna person- och godssamtrafik. Förhållandet var enahanda för den samtrafik, som senare anordnades mellan statens och enskilda järnvägar, men kontrollkontoret för södra stambanan flyttades dock till Stockholm först år 1864. För den samtrafik, som icke berörde Statens järnvägar, utfördes ifrågavarande gransknings- och kla-

reringsgöromål av någon bland vederbörande järnvägars egna förvaltningar.

Som ett bevis på järnvägsförvaltningarnas strävanden att underlätta trafiken mellan de olika orterna förtjänar anföras i samband med förestående skildring av de äldre samtrafikförhållandena, att direkt expedition av godsförsändelser från år 1866 vintertiden uppehölls mellan norra stambanans dåvarande ändpunkt Uppsala och Gävle—Dala järnvägs station i Gävle ända till dess att spårförbindelse mellan dessa banor vunnits. Denna egenartade samtrafik, som alltså omfattade även den omkring tio mil långa landsvägstransporten, ägde som nämnts rum blott under vintertiden, då sjöfarten på Gävle var stängd, men avsåg icke blott trafiken mellan de båda nämnda stationerna utan omfattade paket- och fraktgodssändningar mellan statsbanornas och Gävle—Dala järnvägs samtliga stationer. Frakten debiterades för järnvägarna enligt varje banas egen taxa liksom för landsvägstransporten utan avseende å godsslaget med i medeltal *en rdr* per centner för riktningen Uppsala—Gävle; för »återfora» tillämpades undantagsvis något lägre avgifter, sålunda 60 öre under januari och februari månader. En liknande kombinerad järnvägs- och landsvägstrafik var under Halmstad—Nässjö järnvägs byggnadstid anordnad mellan dess stationer Lindfors (nuv. Hok) och Tenhult, till dess de olika linjerna hunnit sammanknytas. Resande, post och gods från och till de redan öppnade bandelarna befordrades den 3 mil långa landsvägssträckan på bestämda tider i anslutning till tågen vid de nämnda stationerna, och avgifterna utgingo enligt fastställd taxa utan extra kostnader för trafikanterna.

Om man sålunda redan under järnvägarnas första tid sökte anordna direkt expedition mellan de olika banorna, finnes dock prov på motsatsen. Detta var till exempel förhållandet för trafiken mellan statsbanorna och Mariestad—Moholms järnväg i början av 1870-talet. Före samtrafikföreningens tillkomst år 1882 infördes i regel bestämmelserna om samtrafiken i de kontrakt, som upprättades rörande det ömsesidiga begagnandet av vederbörande föreningsstation. De viktigare föreskrifterna rörande samtrafiken i de två olika kontrakt, ett från början och ett från slutet av sjuttioalet, som träffades mellan statsbanorna och nämnda järnväg, torde såsom typiska böra refereras i detta sammanhang.

Enligt den första överenskommelsen, av år 1873, ägde direkt expedition av resande, gods och telegram *icke* rum mellan järnvägarna

ifråga, utan övergångstrafiken förmedlades av Moholms station, vars föreståndare var den enskilda järnvägens *kommissionär* mot arvode, som utgick »enligt enskild överenskommelse». De olika förvaltningarna tillkommande befordringsavgifter för trafik från den ena banan till den andra gottgjordes dem, vad godstrafiken beträffade, vid godslistornas omskrivning, antingen genom efterkrav till vederbörande järnväg, vilket alltid skulle ske vid de försändningar, för vilka frakten var obetald, eller efter månadsvis av stationsföreståndaren vid Moholm avgiven räkning. För fraktbelopp av sistnämnda slaget åtnjöt den enskilda järnvägen månads kredit = fraktkredit, men den var dock befriad att härför till stationsbefälet betala den eljest fastställda provisionen. Vad persontrafiken beträffar ordnades saken genom att den resande köpte ny biljett på övergångsstationen, där också resgods ompolletterades. Alla frågor, som rörde samtrafiken, skulle av den enskilda järnvägens styrelse hänskjutas för avgörande antingen av vederbörande trafikdirektör eller »vederbörande myndighet». Uppkomna tvister skulle slitas av tre gode män.

Det nya kontraktet av år 1876 innebar emellertid ett framsteg, ty nu anordnades direkt expedition av resande och gods mellan statsbanan och den nämnda järnvägen enligt de tidigare återgivna villkoren för två till varandra direkt anslutande järnvägar. Varje bana tillämpade sina tariffer och sin godsindelning, men statsbanans trafikreglemente skulle däremot gälla för hela transportsträckan. Alla biljetter, listor och redovisningshandlingar skulle vara inrättade i huvudsaklig överensstämmelse med det vid »stambanan» antagna systemet. För den godstrafik, där även andra enskilda järnvägar berördes, fick enligt denna överenskommelse direkt transport äga rum av il- och fraktgods, för den händelse dessa enskilda järnvägar stodo i direkt förbindelse med statsbanan, men i detta fall måste alla listor å dylika försändelser omskrivas vid föreningsstationen mellan avsändande bibanan och statsbanan. Därvid påfördes den avsändande banans andel, om fraktbeloppet var ställt »att betala», den nya listan såsom »utlägg». Var fraktbeloppet däremot betalt vid avsändningsstationen, så hade föreningsstationen att i sin redovisning till avsändande bibanan kreditera sig statsbanan och mottagande bibanan tillkommande belopp. Avräkning uppgjordes för varje månad under loppet av den nästpåföljande månaden av statens järnvägstrafiks kontrollkontor i Stockholm.

Den här skildrade samtrafiksanordningen kunde väl tillämpas utan alltför stora svårigheter, innan järnvägsnätet vunnit någon mera avse-

värd utsträckning. Vid mitten av sjuttioalet hade emellertid, såsom tidigare nämnts, ett stort antal nya banor öppnats för trafik och samfärdseln var stadd i hastig utveckling. Svårigheter av olika slag började därefter allt mera göra sig gällande för godstrafiken mellan de många olika banorna. Sålunda medförde den besvärliga proceduren å vissa övergångsstationer tidsförlust, och det blev allt svårare att avgöra, vilken väg godset rätteligen borde befordras, enär i många fall mera än en väg kunde ifrågakomma för transporten. Då varje bana förbehöll sig befodringsavgift enligt sin lokala taxa, blev frakten, särskilt för de kortare avstånden, då ett flertal banor berördes av transporten, allt för hög, och detta föranledde framställning från trafikant håll, att samtrafiksfrakten måtte beräknas enligt Statens järnvägars taxa. Då allmänt gällande regler saknades för den gemensamma trafiken, inbjöd detta till en strävan hos de olika förvaltningarna att genom fraktnedsättningar draga till sig så mycket sig göra lät av densamma, och de mer eller mindre tillfälliga överenskommelser, som träffades mellan närliggande banor, visade sig icke kunna sammanjämka de olika intressena.

Mot denna bakgrund bör man se det första försök, som gjordes för att söka åvägbringa en bättre sakernas ordning vad det gällde godstrafiken mellan banorna, och det var att döma av nu tillgängliga handlingar Kungl. styrelsen för Statens järnvägstrafik, som tog det första steget härtill. Den 7 oktober 1876 inbjöd nämligen K. styrelsen, som vid denna tid förberedde den fjärde upplagan av taxan för Statens järnvägar — 1880 års taxa — genom en rundskrivelse de enskilda järnvägarnas förvaltningar till gemensamma överläggningar rörande godsamtrafiken å K. styrelsens ämbetslokal i Stockholm den 23 oktober 1876.

Denna skrivelse, som i flera avseenden är av stort intresse, kan sägas utgöra inledningen till den alltsedan fortsatta diskussionen och till förhandlingarna mellan järnvägarna i samtrafiksfrågan. Då skrivelsen icke tidigare torde hava återgivits i tryck införes densamma här i sin helhet.

SVERIGES STATSBANOR.

Kongl. Styrelsen
för
Statens jernvägstrafik,
Stockholm.

Till Styrelsen för Jernvägsaktiebolag.

Under utarbetandet af det förslag till förnyad taxa för transporter på Statens jernvägar, hvarmed Kongl. Maj:t i Nåder anbefallt Styrelsen för Statens jernvägstrafik att i underdånighet inkomma har Styrelsen icke kunnat undgå att fästa en allvarlig uppmärksamhet vid den viktiga frågan om möjligheten att på samma gång lägga grunden till ett för samtliga eller större delen af de särskilda jernvägar, hvilka numera bilda det sammanhängande svenska jernbanenätet, antagligt gemensamt tariffsystem för transporter som direkt i samtrafik befordras öfver flera banor tillhörande särskilda egare.

Med detta mål för ögonen har Kongl. Trafikstyrelsen i underdånighet föreslagit och Kongl. Maj:t i Nåder bifallit, att vederbörande förvaltningar af enskilda jernvägar måtte beredas tillfälle att, sedan grunderna och de hufvudsakligaste detaljerna för en ny taxa blifvit hos Styrelsen utarbetade, gemensamt i ämnet rådpläga; och får med anledning deraf Kongl. Styrelsen härmedelst vänligen inbjuda Eder till deltagande uti de gemensamma öfverläggningar i ämnet, som Kongl. Styrelsen utsatt att hållas uti dess embetslokal å Stockholms Centralstation Måndagen den 23:dje innevarande oktober kl. XI f. m.

För att sätta Eder i tillfälle att före sammanträdet taga kännedom om de hufvudsakligaste bland de bestämmelser, som Styrelsen preliminärt ansett böra läggas till grund för en förnyad trafiktaxa för Statens jernvägar, bilägges en summarisk promemoria deröfver, vid genomgående hvaraf Styrelsen vill påkalla Eder särskilda uppmärksamhet på följande momenter, nemligen:

att det metriskas Systemet för väglängd, vikt och rymdmått derutinnan blifvit tillämpadt;

att afgifterna för transporter af alla slag med undantag af resande, resgoods och paket, blifvit delade uti en *konstant stationsavgift*, oberoende af den väglängd hvarå jernvägsbefordran eger rum, och utgörande ersättning för emottagning, expedition och utlemning, samt *frakt*, utgående i mån af väglängd och motsvarande ersättning för själfva transporten;

att summan af dessa afgifter, sådana de preliminärt blifvit antagna endast i ringa mån afvika från nu gällande fraktsatser;

att ändamålet med afgifternas fördelning särskildt i en konstant stationsavgift och frakt är att, i händelse en sådan form för en allmän samtrafikstaxa vorder antagen, förstnämnda avgift tillfaller de afsändande och mottagande banorna till hälften hvardera, men frakten delas emellan samtliga banor, hvaröfver transporten framgått, i mån af den väglängd af hvarje bana, som för samma transport tagits i anspråk;

att, om en dylik delningsgrund för de på samtrafiken belöpande afgifterna antages banorna emellan, själfva fördelningen eller uträkningen af hvad hvarje bana bör tillkomma, lämpligen torde verkställas på ett för dessa banor gemensamt kontroll- eller afräkningskontor.

I sammanhang härmed har Kongl. Styrelsen ansett sig böra framställa följande speciella frågor såsom hufvudmoment för de gemensamma öfverläggningarna.

1:o) Om sättet att åstadkomma en gemensam samtrafiktaxa för samtliga eller större delen järnvägar, som med hvarandra stå i direkt, medelbar eller omedelbar, förbindelse.

2:o) Angående systemet för uppställningen af en dylik samtrafiktaxa samt för afgifternas beräkning och fördelning; samt

3:o) huruvida, i händelse mera eller mindre vidsträckta föreningar för samtrafik med tillämpning af gemensamma taxebestämmelser tillvägbringas, ett nytt sjelfständigt Kontroll- och afräkningskontor på gemensam bekostnad bör inrättas för fördelningens och afräkningarnes uppgörande, eller om det må anses tillfyllest och lämpligare, att allenast en särskild afdelning för detta ändamål införes vid Statens järnvägstrafiks Kontrollkontor. Stockholm den 7 oktober 1876.

C. O. TROILIUS.

M. Hahr.

I det sålunda utlysta första allmänna sammanträdet för samtrafiksfrågans ordnande företrädde Statens järnvägar av bl. a. generaldirektören TROILIUS och 37 st. enskilda järnvägar voro representerade av 43 ombud. Något protokoll synes icke vara bevarat från detta märkliga möte och något formligt sådant har måhända heller icke förts, ty att döma av en notis från 1876 i »Jernbanebladet», där saken omnämnes, fann man frågan så omfattande och svårlöst, att man vid detta första sammanträde måste inskränka sig till att endast inledningsvis och i stora drag diskutera densamma. Emellertid tillsattes en kommitté för ärendets vidare beredning och invaldes i denna direktören vid Köping—Hults och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar MARCUS AGRELIUS, trafikchefen vid samma järnvägar F. VON KRUSENSTIERNNA, trafikchefen vid Uddevalla—Vänern—Herrljunga järnväg, greve A. TAUBE, trafikchefen vid Ystad—Eslövs m. fl. järnvägar C. V. WALDENSTRÖM samt vice ordföranden i Hjo—Stenstorps järnvägs styrelse, godsägaren, greve G. SPARRE. Kommittén uppdrog emellertid genast vid detta tillfälle åt AGRELIUS och WALDENSTRÖM »att» — såsom det heter i en äldre skildring av händelsen ifråga — »utföra de arbeten, som blefve för ändamålet nödiga», och det synes som om de övriga kommittéledamöterna härmed både börjat och slutat *sitt* direkta arbete med denna fråga. Det förefaller emellertid egendomligt, att Statens järnvägar icke läto representera sig i denna viktiga kommitté, vars samtliga ledamöter tillhörde de enskilda järnvägarna. Detta kan näm-

ligen sägas hava varit fallet även vad beträffar greve SPARRE, som då visserligen var ledamot av riksdagens första kammare och fördenskuil ju företrädde det allmännas intressen, men greve S. representerade även såsom ledamot av styrelsen för Hjo—Stenstorps järnväg de enskilda järnvägarna. Måhända kan man i denna sammansättning av kommittén spåra ett försök från K. trafikstyrelsens sida att undanröja den betänksamhet, man på enskilt järnvägshåll då synes hava hyst mot att vid införandet av samtrafik avsäga sig den dittills obeskurta självbestämmanderätten vad järnvägarnas taxor och befordringsvillkor beträffade. Att direktören AGRELIUS och trafikchefen WALDENSTRÖM erhöilo det betydelsefulla uppdraget att utarbete förslag till samtrafikens ordnande bestyrker antagandet, att de redan då voro särskilt förtrogna med denna fråga samt övertygade om nödvändigheten av en allmän överenskommelse, och det ligger därför också nära till hands att antaga, att K. styrelsen sökt deras medverkan vid upprättandet av det utkast i ärendet, som förelades mötet ifråga.

Den uppgift, som sålunda förelåg att lösa, var emellertid synnerligen omfattande och dessutom — som ovan berörts — ömtålig. Det visade sig också snart, att arbetet skulle komma att kräva avsevärd tid, och detta, liksom nödvändigheten av att snart kunna undanröja de svåraste av de olägenheter, som vidlådde den dåvarande samtrafiken, torde hava varit orsaken till att frågan redan i mars 1877 åter upptogs till behandling, nu inom Mellersta Banföreningen. Föreningen beslöt nämligen då att på den uppställda frågan: »till vilken omfattning kan en samtrafikstaxa, att gälla för järnvägarna inom föreningen, lämpligen upprättas?» göra det uttalandet, »att de taxebestämmelser, som å de särskilda banorna för det närvarande tillämpas, äro för samtrafikens utveckling, i synnerhet över längre vägsträckor, hinderliga, och att därför en revision av dessa bestämmelser vore väl behöfvig». Man beslöt emellertid, att besvarandet av frågan skulle uppskjutas till dess det under utarbetande varande förslaget till en *allmän* samtrafikstaxa blivit offentliggjort.

Vid föreningens sammanträde i mars 1878 diskuterades frågan om lämpligheten att uppställa en ny överenskommelse, som skulle gälla för föreningens alla *bredspåriga* banor med avseende på debiteringen av frakterna för gods i samtrafik mellan flera än två av dessa banor, sålunda: att statsbanans godsklassifikation i allmänhet skulle tillämpas och särskilda tariffer antagas ej blott för den eller de transiterande banorna, utan även mellan var och en yttersta banas föreningsstation

och övriga stationer. Föreningen uppdrog åt trafikcheferna MURRAY och VON KRUSENSTIERNNA samt trafikdirektören SVEDELIUS att förbereda frågan och upprätta förslag till samtrafikens ordnande, och redan den 30 september samma år förelåg kommitténs utlåtande och förslag, som torde vara av så stort intresse, att det förtjänar att med några utslutningar meddelas här:

Till Mellersta Banföreningen!

Med anledning af erhållet uppdrag vid Mellersta Banföreningens sammanträde den 30 Mars 1878 hafva undertecknade förehaft arbeten, för att söka utfinna någon lämplig princip för gemensamma taxor vid samtrafik och fraktfördelningen banorna emellan.

Härvid hafva vi genast funnit huru svårt det är att ordna denna viktiga sak så att allas intressen tillgodoses.

Till en början hafva vi emellertid sökt tillämpa ett af Trafikchefen Waldenström föreslaget sätt till fördelning, hvarvid experimenter gjorts med Statens jernvägars undantagstariffer A, B och E.

Men alldenstund vid tillfällen då olika jernvägar leda till samma platser, gods, enligt detta system, icke *alltid* kan gå den kortaste vägen, hafva vi äfven försökt åstadkomma ett fördelningssätt, som ovillkorligen skall hafva sådant tillfölj.

Men, der 2:ne eller flera vägar af olika längd finnas mellan 2:ne stationer, det kan antagas dels att kortare mellanliggande banor, som erbjuda genaste vägen för transporten, i det längsta skola söka att få trafiken och dels de längre banorna, hvilka tillfölje af taxans fallande ega förmåga att erbjuda billigare frakt än flera kortare banor tillsammans, ej lära vilja avstå från kanske sin största trafik, hafva vi nu ock sökt finna en medelväg för dessa fall, som torde hafva någon utsigt att af samtliga banor antagas, nämligen:

Sedan en bestämd grundtaxa blifvit upprättad på basis af »minskade» fraktpriser pr mil vid »ökade» väglängder, bestämmer denna taxa genom consequent tillämpning på nedanskrifna sätt, såväl hvilken väg som skall följas vid försändelser mellan tvenne stationer, mellan hvilka två eller flera vägar finnas att välja, som äfven fraktpriset för försändelserna, sålunda:

1:0 'Grundtaxan' tillämpas på hvarje bana särskilt, för hvardera vägen ifråga, med tillägg af vederbörliga terminalafgifter — 2 öre för ändbana, 1 öre för mellanliggande bana — och summa kostnad för de olika transportlederna utföres. På den väg, som dervid visar sig billigast, skall godset befordras och på detta sätt uträknas och upprättas, för hvarje station inom föreningen, specialuppgift på hvilka vägar godsbefordran från och till stationen skall ega rum. Ställer sig fraktpriset lika öfver tvenne olika långa vägar skall transporten ske öfver den kortaste.

2:0 Fraktpriset, som för transport skall debiteras, beräknas enligt samma 'grundtaxa' och utgår för sammanlagdt det antal mil, hvartill den på ofvannämnda grunder valda vägens längd uppgår. Härtill lägges sedermera terminalafgifterna för de passerade banorna.

3:o Fördelningen af fraktandelarne till de respektive banorna sker — derest den såsom nu skall af stationerna verkställas — på samma sätt som i Bilagan B är föreslaget med fördelning af grundtaxefrakten lika per mil, men om ett gemensamt kontrollkontor finnes inrättat, kan derstädes fördelningen af samma fraktbelopp göras proportionaliter enligt 'grundtaxan'.

Såsom grundval för öfverenskommelse om gemensamma frakttaxor torde följande villkor böra bestämmas:

1:o Gemensam godsklassifikation antages (statens).

2:o Systemet med 'fallande' taxa för ökade väglängder antages, men torde dervid noga böra öfvervägas huru stort detta 'fallande' skall bestämmas. Måne ej det hittills antagna är för stort? Till utgångspunkt för tariffernas uppgörande föreslås vid användande af Statsbanans ordinarie tariffer för de första 10 milen, men, då statsbanans taxa, enligt vårt förmenande, derefter är för starkt fallande, anse vi följande principer böra tillämpas:

- | | | |
|-----|------|---|
| mil | 1—10 | lika med Statsbanan |
| | » | 11—20 intet fallande |
| | » | 21—30 hälften så stort fallande som Statsbanans |
| | » | 31—40 |
| | » | 41—50 |
| | » | 51—60 |
- } proportionsvis som Statsbanans.

3:o Det förefaller önskligt att samtrafiken granskades vid ett gemensamt kontrollkontor, der äfven fördelningen banorna emellan uppgjordes, utan att dock detta bör anses som ett oeftergifligt vilkor för en uppgörelses åvägbringande.

4:o Hvarje banförvaltning är oförhindrad att vid trafik *uteslutande* mellan sina egna stationer sänka sin taxa huru lågt den till följe af sig företeende omständigheter anser för sig fördelaktigt.

Härvid förväntas dock att dylika nedsättningar icke göras utöfver rimliga gränser, i afsigt att till egen fördel leda trafiken på omvägar.

5:o Samtliga med hvarandra i samtrafik stående banor, böra i gemensamt kontrakt förbinda sig att tillämpa samma taxor och fördelningssätt. Dock bör, det jernvägsbolag, som ej finner med sin fördel förenligt att i föreningen kvarstanna efter viss bestämd uppsägningstid derifrån kunna afgå. Skulle 2:ne eller flera särskilda banor komma att sammanslås till gemensam trafikering, utan att anmälan derom gjorts inom i här omnämnda samtrafiks-kontrakt bestämda uppsägningstid, måste dessa banor anses hafva ur föreningen utträdt.

Nyköping den 30 September 1878.

Adolf Murray.

A. G. Svedelius.

F. von Krusenstierna.

Förestående förslag är belysande bl. a. för de svårigheter, som voro att övervinna för ordnandet av samtrafiksfrågan. Kommitterade hava också som synes här ovan givit ett nog så betecknande uttryck här-

för i sin oförställda klagan över, huru svårt de genast funnit det att kunna framlägga ett förslag, som tillgodosåg allas intressen. Frågan om samtrafiksvägarnas bestämmande kan också sägas ännu stå öppen. Däremot var det AGRELIUS och WALDENSTRÖM beskärt att efter ett långt och helt visst krävande arbete finna den lösning av samtrafikfrakternas fördelning, varom längre fram skall berättas.

Den utredning angående samtrafiksfrågan, som utförts av 1878 års kommitterade, behandlades vid föreningens sammanträde i december samma år. Man erkände därvid det förtjänstfulla i det utförda arbetet, men föreningen fann sig, även därför att de kommitterade själva förklarade sig icke vilja påyrka förslaget godkännande, icke kunna förorda detsamma till antagande. Emellertid beslöts, att en revision skulle företagas av gällande överenskommelser om den samtrafik, som berörde flera än två banor, detta för uppnående av enhetlighet vad beträffade godsklassifikation och taxebestämmelser i övrigt.

Vidare beslöts en hemställan till K. trafikstyrelsen om dess medverkan till nämnda revision samt att K. styrelsen måtte, sedan härför erforderliga uppgifter inkommit till densamma, ställa sig som förmedlare vid träffandet av de samtrafiksöverenskommelser, som kunde finnas behövliga. Denna föreningens hemställan, som bl. a. vittnar om att behovet av ett för samtrafiken gemensamt organ gjorde sig starkt gällande, synes emellertid icke hava föranlett till någon direkt åtgärd från K. styrelsens sida.

På grund av att godssamtrafiken icke var fullständigt ordnad, hade, trots den från järnvägarnas första år hävdade principen, att en godsändning skulle kunna sändas mellan olika med varandra anslutande järnvägar utan särskild förmedling på övergångsstationerna, den praxis mångenstädes innästlat sig, att vid föreningsstation för järnvägar, som icke hade samtrafik med varandra, stationsföreståndaren lämnats tillstånd att utöva kommissionärskap, vad nämnda trafik beträffar. Detta system hade emellertid visat sig vara ur flera synpunkter olämpligt och i sin mån stå hindrande i vägen för ett rationellt ordnande av samtrafiken. Den s. k. »mellanspeditionsavgift», som utogs å dessa övergångsstationer, kunde på många håll uppgå till avsevärda belopp, vilka till stor del blevo eftersträvansvärda extrainkomster för stationsföreståndaren. Detta speditjonsförfarande visade sig medföra avsevärda olägenheter och ökade givetvis transportkostnaderna på ett för trafikanterna kännbart sätt samt framkallade därför missnöje hos dessa. Föreningen fann sig därför föranlåten att upp-

taga frågan vid sitt sammanträde i mars 1879 och gjorde därvid det principuttalandet, »att gods borde fritt från varje särskild speditiionsavgift under vägen framgå från inlämnings- till mottagningsstationen», varjämte beslöts att hemställa hos K. trafikstyrelsen om genomförande av sådana gemensamma bestämmelser, att godsförsändelser, oavsett banorna deltog i samtrafiken eller icke, borde transporteras utan dylik speditiionsavgift. Såsom nyss antytts hade emellertid detta mellanhandssystem hunnit rota sig djupt, och det tillämpades mångentädes, även på grund av förvaltningarnas hänsyn för kommissionärernas ekonomi, ända till den fullt genomförda godssamtrafiken gjorde speditionen onödig.

Frånvaron av bestämda samtrafiksregler förorsakade även andra, ännu svårare olägenheter, i det att ett än fördolt, än öppet fraktkrig fördes mellan vissa transportleder. Detta föranledde föreningen att vid sammanträde i mars 1880 uttala, att förvaltningarna borde närma sig varandra, så att ömsesidigt fördelaktiga uppgörelser kunde komma till stånd, och det framhölls att vederbörande trafikchefer borde meddela sig inbördes angående från trafikanter inkomna framställningar om fraktnedsättningar för gods, vars transport kunde ske över flera olika transportleder.

Emellertid hade arbetet såväl med den nya taxan för Statens järnvägar liksom på en med denna sammanhängande allmän samtrafikstaxa kommit så långt, att direktören AGRELIUS, som på grund av det honom år 1876 lämnade uppdraget samarbetade med K. trafikstyrelsen i dessa frågor, på anhållan av föreningen kunde vid nyssnämnda förningssammanträde meddela grunderna för den nya statsbanetaxan, liksom huru man tänkt sig upprättandet av en allmän samtrafikstaxa. Betecknande för det vaga läge, i vilket samtrafiksfrågan ännu vid denna tid befann sig, är den formulering densamma erhöi å föredragningslistan för sammanträdet ifråga. Frågan löd nämligen: »Om det är önskligt att en allmän samtrafikstaxa kommer till stånd, på hvilken princip bör en dylik taxa vara baserad för att, om möjligt, kunna tillfredsställa alla banors intressen och billiga anspråk?» Föreningen inskränkte sig också vid detta tillfälle till uttalandet av den förhoppningen, »att en samtrafikstaxa måtte kunna uppgöras sådan, att den tillfredsställde de enskilda järnvägarnas intressen och billiga anspråk och sålunda kunde av dessa antagas». Såväl av frågeställningen som av nämnda uttalande framgår, att man, trots de olägenheter saknaden av allmänna samtrafiksbestämmelser förorsakade, synes hava i viss mån

tvekat inför en nyordning och knappast vågat tro på möjligheten av att frågan skulle kunna lösas på ett nöjaktigt sätt.

Vid föreningens sammanträde i juli 1880 var samtrafiksfrågan ånyo upptagen på föredragningslistan, men då det väntade förslaget till samtrafikstaxa ännu icke var tillgängligt, beslöts att hålla ett extra sammanträde härför under oktober månad s. å., och skulle samtliga trafikchefer vid de järnvägar, som hade samtrafik med statsbanorna, inbjudas att delta i detta möte för överläggning om antagligheten av förslaget ifråga. Den 6 och 7 oktober 1880 hölls i Stockholm detta för samtrafiksfrågans lösning så betydelsefulla möte — det s. k. trafikchefsmötet — där 32 st. enskilda järnvägar voro representerade och vid vilket överdirektören HAHR företrädde Statens järnvägar. Visserligen var enligt mötesprotokollet överläggningen endast »att betrakta såsom ett enskilt tankeutbyte trafikcheferna emellan rörande de viktiga frågor, som förelågo till behandling och öfver hvilka de hade att uttala sig hos sina resp. styrelser, samt att, till följd häraf, några beslut med bindande kraft icke komme att vid detta möte fattas», men tvivelsutan hade de synpunkter, som vid överläggningarna framfördes, stor betydelse för samtrafiksfrågans utformning och framtida lösning.

Såsom ett bevis på det goda förhållande, som synes hava varit rådande mellan de enskilda järnvägarnas målsmän och Kungl. trafikstyrelsen, enkannerligen dennas chef, vittnar den uppvaktning, som av de församlade gjordes för denne »såsom en gärd av den vördnad och hjertliga tillgivenhet, de allmänt hyste för Kongl. styrelsens chef, generaldirektören C. O. TROILIUS». Uppvaktningen torde även böra sättas i samband med den stora betydelse den föreliggande samtrafiksfrågan ägde för hela landet och icke minst för järnvägarna. Lösningen av detta spörsmål hade, såsom framgår av det föregående, under flera år varit föremål för gemensamma ansträngningar. Trots den tvekan, som länge gjorde sig gällande inom föreningen inför en rationell ändring av de då gällande lokala överenskommelserna, kände man sig dock helt visst genom det uppdrag, som anförtrotts AGRELIUS och WALDENSTRÖM, på sätt och vis själv såsom förslagsställare i frågan.

Sedan mötet dryftat och fattat ståndpunkt till ifrågasatta ändringar av de s. k. samtrafikskontrakten, vilka dels innehöllo bestämmelser om person- och godssamtrafiken mellan vederbörande järnvägar, dels — och huvudsakligen — reglerade förhållandena på själva övergångsstationerna, redogjorde AGRELIUS, som på anmodan infunnit sig vid mötet, för det nu föreliggande utkastet till samtrafikstaxa.

I samband med denna redogörelse för samtrafikförslagets särskilda delar diskuterades en av överdirektören HÄHR upprättad promemoria, innehållande hans åsikter beträffande den nya samtrafikstaxan och enligt vilka han förklarade sig ämna uttala sig vid ärendets föredragning inför K. trafikstyrelsen. Denna promemoria var av följande lydelse:

»1:0. Sedan det af herrar Agrelius och Waldenström upprättade förslag till samtrafikstaxa blifvit i Trafikstyrelsen behörigen granskadt, har Styrelsen för afsigt att utsända detsamma till Direktionerna för samtliga i spårförbindelse med hvarandra varande jernvägar med inbjudning att på grunderna af detsamma bilda en samtrafikförening och torde kunna medgifvas, att äfven de banor, hvilka af ekonomiska skäl anse sig ej kunna tillämpa lägre afgifter, än de i tariff VII, 8 angifna, må i föreningen ingå.

2:0. Banor, som ingått i samtrafikföreningen, äro ej bundna att tillämpa samtrafikafgifterna i trafik med banor, hvilka ej tillhöra föreningen.

3:0. Sedan svar inkommit från de resp. Direktionerna, skulle de förvaltningar som förklarar sig villiga ingå i samtrafikföreningen, sammankallas till gemensamt möte för att öfverlägga om grunderna för föreningens organisation m. m. samt utse komiterade, hvilka tillsammans med Trafikstyrelsen skulle aftala om frågan i dess helhet. Såsom grundvilkor torde Trafikstyrelsen komma att fordra, att de till föreningen hörande banorna delta i kostnaden för kontrollen af samtrafiken och afgifternas fördelning.

4:0. Normalbestämmelser rörande dels materielens begagnande dels ansvar för densamma och för transportföremål, att tillämpas i samtrafikföreningen, skola uppgöras af Trafikstyrelsen och här ofvan omnämnde komiterade gemensamt.

5:0. Nytt Trafikreglemente, att gälla för samtliga jernvägar, har Styrelsen för afsigt att förelägga Kongl. Maj:t till fastställelse.

6:0. Till dess att den fullständiga trafikföreningen kan komma till stånd, torde Trafikstyrelsen komma att föreslå samtrafik från 1 januari 1881 på de grunder, att statsbanans klassifikation och taxebestämmelser tillämpas samt att afgifterna beräknas efter statsbanans taxa, dock ej för sammanlagda vägen utan särskilt för hvarje banas väglängd. Under detta interimstillstånd torde statsbanan vara villig att, som hittills, afgiftsfritt verkställa kontrollen samt fördelningen af den samtrafik, som berör statsbanan.

7:0. I trafik med banor hvilka stå i spårförbindelse med hvarandra, men ej hafva samtrafik, torde Trafikstyrelsen komma att fordra, det fraktsedeln utställes till bestämmelsestationen och dit framgår, samt att allmänheten genom återexpedition från emottagnings- till afsändningsstationen beredes tillfälle att betala frakten äfven vid afsändningsstationen.

8:0. Kontrakten med de särskilda banorna och Statens jernvägar skulle, efter det samtrafikföreningen kommit till stånd, endast omfatta vilkoren för föreningsstationernas begagnande, och torde det blifva för Trafikstyrelsen nödigt stadga, att de förvaltningar, som ej kunde biträda samtrafikförslaget i någon

form, få betala ungefärliga kostnaderna för handhafvandet af deras trafik samt omexpeditionen å föreningsstationen.

9:o. Till dess att nya kontrakt rörande föreningsstationerna blifvit upprättade, gälla nu varande bestämmelser.

10:o. Rörande nu gällande undantagsfrakter torde Trafikstyrelsen, derest samtrafik ej kommer till stånd, icke kunna fastställa statsbanans andel i undantagsfrakterne lägre än den skulle blifva efter den för samtrafiken gällande fördelningsgrunden. Skulle, derigenom att öfverenskommelse mellan statsbanan och de enskilda jernvägarne ej kan träffas, någon afsevärd förhöjning uppkomma i de nu bestämde undantagsfrakterne, torde statsbanan, i den trafikerande allmänhetens intresse, förbehålla sig, att förhöjning ej får träda i kraft förr än efter sex månaders förlopp.

Stockholm den 6 oktober 1880.»

Promemorian genomgicks punktvis och mötet enade sig därvid om följande uttalanden:

»Beträffande punkten 1:o)

att önskligt vore, det deltagande i samtrafikföreningen medgåfves äfven banor, hvilka ej kunde nedsätta sina befodringsafgifter lägre än till de i statsbanans tariff VII, 6 angifna fraktsatser:

Beträffande punkterna 3:o) och 4:o)

att rättighet måtte förbehållas hvarje särskild banas styrelse att, efter erhållen del af förhandlingarne mellan Trafikstyrelsen och komiterade, i sista hand uppgöra aftal med Trafikstyrelsen i de frågor, som i dessa punkter afses; skolande särskildt i frågan om ansvar för transportföremål, materiel m. m. gälla enahanda bestämmelser, som under § 2 här ofvan finnas rörande ansvar å föreningsstationerna omförmälda.

Beträffande punkten 6:o)

att, då samtrafik syntes högeligen önskvärd, men antagligen icke alla i spårförbindelse med statsbanan varande jernvägar kunde biträda det förslag till samtrafikstaxa, hvilket nu vore framlagdt, det vore synnerligen önskvärdt, om de banor, som sådant begärde, finge bibehålla samtrafik med statsbanan på ungefär enahanda grunder, som för närvarande vore för dylik samtrafik gällande

viljande de närvarande förena sig om den åsigten, att frågan endast kunde lösas på godvillighetens väg, och att hvarje skymt af tvång, såsom för densamma skadligt, borde undvikas.

Beträffande punkten 7:o)

att till slutet af denna punkt borde fogas orden: 'der så anses behöfligt',

Beträffande punkten 8:o)

att man gjorde sig förvissad derom, att statsbanans styrelse — utan allt afseende på, om det af henne framlagda förslaget till samtrafikstaxa blefve af en anslutande enskild bana antaget eller icke — ej skulle komma att för föreningsstations begagnande fordra ersättning till högre belopp, än som motsvarade den genom anslutningen verkligt ökade kostnaden för trafikens skötsel.

Beträffande punkten 10:o)

att till denna punkt borde fogas ett så lydande tillägg: »Derest afsevärda förhöjningar i hittills gällande undantagsfrakter skulle komma att uppstå till följd af den nya taxans tillämpning, skola, vare sig att aftal om samtrafik träffats, eller icke, dessa förhöjningar ej tillämpas, förr än med ingången af juli månad näst kommande år 1881, på det att resp. trafikanter må kunna i tid bereda sig på de sålunda inträffade förhöjningarne.»

Beträffande punkterna 2:o), 5:o) och 9:o) ansågs intet vara att anmärka.»

Man diskuterade därjämte frågan om anordnande av ett gemensamt kontrollkontor för samtliga de banor, som kunde komma att ingå i en samtrafiksförening, varvid påpekades, att ett dylikt kontor vore obehöfligt för den händelse K. trafikstyrelsen kunde finnas villig att åtaga sig utförandet av samtrafikskontrollen och transportavgifternas fördelning genom sitt kontrollkontor. Häremot framhölls såsom alldeles nödvändigt, att ett särskilt kontrollkontor komme till stånd för samtrafiken samt att styrelsen för detsamma borde bestå av representanter för såväl statens som enskilda järnvägar. Man enades emellertid om att intet beslut för tillfället skulle fattas i ärendet, enär detta komme att utredas i samband med övriga samtrafiksfrågor.

* * *

Samtrafiksförslagets utarbetande hade, såsom tidigare berörts, förorsakat de båda kommitterade och särskilt AGRELIUS, vilken såsom boende i Stockholm hade det närmaste samarbetet i frågan med K. trafikstyrelsen, ett synnerligen besvärligt och tidsödande arbete. Det var som nämnts särskilt grunderna för samtrafiksvägarnas bestämmande och fördelningen av de enligt genomgående tariffer beräknade fraktsatserna, som beredde de största svårigheterna. Enligt vad AGRELIUS berättat, fann han lösningen till det senare problemet, då han för taxearbetet en tid år 1880 vistades i Ystad hos sin kollega WALDENSTRÖM. Tanken på lösningen av denna fråga hade förföljt honom dag och natt, den lämnade honom ingen ro. En natt hade han länge legat och spekulerat över olika uppslag, då han med ens kom på en idé, som han förstod skulle kunna innebära en lämplig lösning, och mitt i natten uppsökte han sin vän WALDENSTRÖM, för vilken han framlade sin plan och som även gillade densamma.

Den idé till *fördelning av samtrafiksfrakterna*, som på detta sätt föddes hos AGRELIUS, var tillämpandet vid fördelningen av följande princip: då frakten för en samtrafikssändning bör beräknas enligt en för hela transportsträckan fallande taxa (där avgiften per längdenhet

avtager regelbundet med avståndet) böra alla berörda transportleder (banor) sedan en konstant, av transportlängden oberoende tilläggsavgift, den s. k. banavgiften, avdelats till var och en av dem, vid fördelningen av det återstående fraktbeloppet deltaga i den härigenom uppkomna fraktrabatten med en och samma av transportlängden å de olika lederna oberoende procent. Denna princip lät sig överföras i en för praktiskt bruk mera lämpad form genom införandet i samtrafikstaxan av s. k. reducerade väglängder, d. v. s. avståndstal, proportionella mot de enligt nämnda princip uträknade fraktandelarna. Utförda försök visade, att detta tillvägagångssätt lämnade riktiga resultat, och en tabell över de verkliga och de enligt förestående princip reducerade väglängderna bifogades därför, jämte några exempel på tabellens användning, kommitterades förslag.

För *samtrafiksvägarnas bestämmande* föreslogos följande huvudsakliga grunder: »Då två stationer äro förenade av mer än en järnvägsförbindelse, vare sig att den består av en eller flera banor, skall trafiken mellan dessa stationer, därest avsändaren icke annorlunda skriftligen begär, befordras den väg, å vilken *frakten*, beräknad efter medeltalet av samtrafikstaxans fraktgodstariffer, varder *billigast*.

Uppstår härvid ingen avsevärd skillnad mellan fraktbeloppen, må det bero på de förvaltningar, vilkas banor äro ifråga att begagnas, att överenskomma om, på vilken väg sändningarna skola framgå.

Ingå i samma trafiklinje *skilda vägsträckor*, tillhörande samma förvaltning, skola dessa vägsträckor till längden sammanräknas och anses såsom blott *en bana*.

Inom de sålunda bestämda trafiklinjerna äro banägarna berättigade att gemensamt bevilja nedsättning i samtrafikavgifterna, därest icke därigenom inkräktas på eller tillvinnes en trafik, som tillhör en annan trafiklinje, och för vilken tillämpas de i samtrafikstaxan bestämda tarifferna.»

1882 ÅRS SAMTRAFIKSTAXA

Den granskning, som K. trafikstyrelsen enligt överdirektören HAHRS utsago å trafikchefsmötet förklarar sig skola underkasta AGRELIUS' och WALDENSTRÖMS samtrafiksförslag, var slutförd i november 1880, och den 27 i samma månad utsändes detsamma till förvaltningarna av de i omedelbar eller medelbar förbindelse med statsbanorna då varande enskilda järnvägarna. Av den K. styrelsens skrivelse, som åtföljde förslaget, torde följande utdrag böra återgivas:

Till direktionen för ————— järnväg.

Sedan numera ett nytt förslag till ordnande af samtrafiken emellan de jernvägar, som stå i spårförbindelse med hvarandra, blifvit utarbetadt, hvilande på andra grunder än det äldre förslaget i samma syftning, hvilket af Styrelsen för statens järnvägstrafik framställdes vid mötet emellan samtliga jernvägsförvaltningar i Stockholm den 23. oktober 1876, får Trafikstyrelsen härhos till Direktionen öfverlämna bemälda nya förslag, genom hvars antagande af alla eller ett större antal jernvägsförvaltningar, som i sådant fall skulle bilda en samtrafikförening, en stor lättnad i samfärdseln skulle beredas, lika vigtig för landets ekonomiska och komersiela utveckling som till båtнад för de i samtrafiken deltagande jernvägarne, hvilkas ekonomiska intressen, långt från att lida något intrång tvärtom skola blifva bättre tillgodosedda genom den tillökning i rörelse som bör inträda, om en regelbunden samtrafik med billiga och för allmänheten lätt öfverskådliga fraktvillkor kommer till stånd inom hela eller åtminstone större delen af det befintliga jernvägsnätet, och får Styrelsen tillika vänligen anhålla att Direktionen ville taga förslaget under öfvervägande samt före den 31 Januari 1881 skriftligen underrätta Styrelsen, huruvida Direktionen är villig att biträda förslaget eller icke.

Såsom tillägg till förslaget får Styrelsen meddela

att äfven den eller de jernvägsförvaltningar kunna i samtrafikföreningen ingå, som anse sig icke kunna nöjas med lägre fraktandelar än som skulle erhållas, om de under tariff 8 inbegripna fraktsatser blifvit för sändningens fraktdebitering tillämpade; detta dock under förbehåll att undantagsfrakt, som efter träffadt aftal bestämmes att utgå med lägre belopp än efter nämnda tariff, skall fördelas efter den allmänna regeln för fraktfördelningen, samt att vid bestämmandet av transportväg, i hvilken sådan bana ingår, hvarå den lägsta frakten debiteras efter tariffen 8, medelfrakten, som lägges till grund för nyssnämnda bestämmelse, d. v. s. medeltalet af afgifterna för de gifna väglängderna efter alla tio fraktgodstarifferna, beräknas på det vis att avgifterna uti tarifferna 9 och 10 antagas vara lika med de uti tariff 8,

att jernvägsförvaltning, hvilken ingått i samtrafikföreningen ej är skyldig att tillämpa de för samtrafiken gällande afgifterna i trafik med bana, hvilken föreningen icke biträdt,

att kostnaden för samtrafikafgifternas kontrollering och fördelning skall fördelas emellan alla i föreningen deltagande banor efter grunder, hvarom framdeles kan öfverenskommas.

Under förutsättning att så många bland de enskilda järnvägsförvaltningarne i riket förklara sig vilja biträda det nu framlagda förslaget till samtrafikens ordnande, att en samtrafikförening, omfattande ett större sammanhängande järnvägsnät, deraf kan bildas, har Styrelsen för afsigt att så fort ske kan inbjuda dessa förvaltningar till ett sammanträde i Stockholm för att gemensamt dels överlägga och besluta därom huruvida några modifikationer i avseende på villkoren för inträde i samtrafikföreningen må anses befogade; dels utse kommitterade för de enskilda järnvägarna att tillsammans med Trafikstyrelsen

vidare utarbete alla detaljfrågor och reglementariska bestämmelser, som tillhöra samtrafikens slutliga ordnande.

* * *

Ur taxeförslaget återgivas vidare följande huvudpunkter:

1) Vid samtrafik emellan de järnvägar, som förenat sig om antagandet av nedan uppställda bestämmelser, skall tillämpas ej mindre vad av Kungl. Maj:t blivit för Statens järnvägstrafik stadgat rörande längd- och viktenheter samt indelning av de olika slagen transportföremål, än vad texten till den för sagda trafik fastställda taxan i övrigt innehåller, och vilket icke genom någon härefter följande bestämmelse förändras.

2) Vid befordran i samtrafik av *resande, resgods, trupper, fångar och post*, eller *kronan tillhöriga sändningar* av gods eller andra transportföremål tillämpas de särskilt för var bana gällande lokaltariffer; och innehåller följaktligen den allmänna samtrafikstaxan icke någon bestämmelse rörande avgifterna för denna trafik eller deras fördelning.

3) Frakten för en samtrafikssändning beräknas efter tariffsatsen för hela den väglängd, odelad, som utgör avståndet mellan avsändnings- och mottagningsstationen.

— — — — —

5) Varje frakt, som enligt tarifferna för fordon, levande större djur och även småkreatur, då frakten för dem utgår per vagn, samt för gods, med undantag av paketgods, är bestämd för en sändning, delas i *transportavgift*, som beräknas i förhållande till den sammanlagda väglängd, över vilken på två eller flera banor sändningen skall befordras, och *tilläggsavgift*, som tillkommer var bana särskilt, oberoende av dess väglängd.

— — — — —

Man finner av förestående utdrag av förslaget, att det redan från början ansågs, att olika principer borde tillämpas för bestämmandet av befordringsavgiften i samtrafik för resande och för gods. Denna principiella skillnad blev längre fram — vid införandet av zontariff för persontrafiken — föremål för mycken diskussion, men den kvarstår allt fortfarande.

Uppdelningen av frakten för en samtrafikssändning i en (gemensam) transportavgift och en konstant tilläggsavgift (banavgift) till varje berörd transportled (bana) kan sägas hava en motsvarighet i utkastet av år 1876 till en samtrafikstaxa. Där föreslogs nämligen en likartad uppdelning av frakten, men den senare avgiften kallades där *konstant stationsavgift* samt skulle fördelas mellan den avsändande och den mottagande banan till hälften vardera och avsågs densamma att utgöra ersättning för mottagning, expedition och utlämning av godset.

Även i kommittéförslaget av år 1878 är samtrafikfrakten uppdelad i »grundtaxa» och — till varje bana — en »terminalavgift», varvid av-

sändnings- och mottagningsbanan skulle erhålla en högre dylik avgift än transitobanorna.

Det är emellertid först enligt AGRELIUS' och WALDENSTRÖMS förslag som denna tanke fullt genomförts, och enligt vilket varje transportled (bana) tilldelas en lika hög banavgift för den övervägande delen av alla transporter, nämligen fraktgodssändningarna, medan för vissa andra transportslag en lägre sådan avgift skulle utgå till transitobanorna.

Förslaget, att varje samtrafiksled borde erhålla en konstant avgift, kompletterade på ett lyckligt sätt det tidigare skildrade fraktfördelningssystemet. Den uppvägde, åtminstone i någon mån, de väsentligt minskade fraktandelar, som enligt den nya samtrafikstaxan tillföll de järnvägar, vilka, på grund av sin ringa längd och av andra skäl, förut måst tillämpa en avsevärt högre taxa, och underlättade därför dessa järnvägars anslutning till samtrafiksföreningen.

I samma skrivelse föreslog K. trafikstyrelsen därjämte vissa övergångsbestämmelser rörande den dåvarande samtrafiken, avsedda att gälla till den 1 juli 1881.

Föreningen diskuterade det nya samtrafiksförslaget på sitt januari-sammanträde år 1881, och man förenade sig därvid om den mening, att en på ett eller annat sätt åstadkommen förhöjning i de föreslagna fraktandelarna vore önskvärd för flertalet av de enskilda banorna eller bandelarna samt att en blivande samtrafiksöverenskommelse till en början borde gälla högst två år, varefter dess fortvaro borde vara beroende av en ny överenskommelse. Emellertid beslöts vidare att tillråda de resp. järnvägsstyrelserna att vid besvarandet av K. trafikstyrelsens skrivelse i samtrafiksfrågan framhålla följande:

»Styrelsen, som inser, vilken stor fördel det vore, om en överenskommelse kunde åvägabringas om samtrafik mellan rikets samtliga eller flesta järnvägar *på grunder, som med avseende å varje banas egna intressen vore antagliga*, förklarar sig villig att genom ombud deltaga i de överläggningar om denna fråga, vilka på Kungl. Trafikstyrelsens föranstaltande kunna komma att äga rum; men då frågan i dess närvarande skick ej kan anses tillräckligt utredd, vill Styrelsen förbehålla sig full handlingsfrihet och rätt att framdeles antaga eller förkasta upprättade förslag angående en samtrafiksförening.»

Man lägge märke till den förutsättning, under vilken man ansåg sig kunna tillstyrka anslutning till samtrafiksföreningen! Ännu återstod också ett långvarigt och intensivt arbete från anhängarna av samtrafiksidén innan de olika intressena läto sig sammanjämkas, och vi skola längre fram finna vilka omständigheter, som äntligen förmådde häva betänksamheten hos de tvehågsne.

Samtrafikförslaget upptogs ånyo till behandling vid föreningens marssammanträde år 1881, då man diskuterade, dels vilka viktigare bestämmelser, utöver taxe- och fördelningsföreskrifter, det vore önskvärt få tillämpade genom den föreslagna allmänna samtrafikföreningen, dels om det ansåges behövt eller lämpligt att en järnvägs alla stationer — även de mindre med huvudsaklig lokal trafik — borde förmedla den ifrågasatta utvidgade samtrafiken.

Man ansåg att angående den första frågan följande punkter borde intagas i samtrafiksöverenskommelsen:

»1:o) Ingen i föreningen ingående förvaltning må genom fraktnedsättning draga trafiken ifrån den genom de fastställda fraktpriserna överenskomna, billigaste vägen; och, då en banas förvaltning ej kan förmenas att för sin lokala trafik medgiva fraktnedsättning, bör det åligga förvaltning som finner anledning till sådan nedsättning, att (t. ex. genom att göra fraktnedsättningen personlig eller villkorlig) förebygga, det dylik nedsättning åstadkommer rubbning i de överenskomna trafikvägarne.

Ingen skyldighet förefinnes att i *samtrafik* befordra gods *direkt* annan väg, än den överenskomna, och får icke, om sådan försändelse skulle ske, den för samtrafiktaxan antagna princip för fraktberäkningen tillämpas, utan skall då frakten utgå efter varje banas lokala taxa.

2:o) För försändelser över ordinarie transportled må fraktnedsättningar göras, så vida alla i denna transportled ingående banor det medgiva, men må ingen banförvaltning, mot sitt bestridande, åläggas att delta i sådan fraktnedsättning; skolandet däremot stå varje bana fritt att för berättigad trafik medgiva nedsättning i *sin* andel, även om icke övriga transportleden tillhöriga banor medgiva nedsättning.

3:o) Varje banas förvaltning äger att genom sitt ombud hos kontrollkontoret kostnadsfritt erhålla alla de upplysningar och uppgifter, som kunna önskas rörande egen trafik med vad därtill hörer.

4:o) Överstyrelsen bör bestå av 5 personer, av vilka 2 utses av Styrelsen för Statens järnvägstrafik och 3 av de enskilda banornas Styrelser gemensamt. I sådana allmänna frågor, som beröra även norska banors intressen, böra ytterligare 2 av dessa banors styrelser utsedda personer delta.

5:o) Kontrollkontoret och Överstyrelsen skola vara skyldiga genast anmäla till vederbörande banförvaltningar, så snart försändelse befinnes hava framgått andra, än de bestämda trafikvägarne, på det nödig utredning av förhållandet må kunna ske och erforderliga rättelser för framtiden göras.

6:o) Om, enligt överenskomna samtrafiktaxan, transportvägen mellan två stationer, som båda tillhöra en och samma bana, är bestämd att framgå över en eller flere andra banor i stället för den längre vägen över förstnämnda bana, bör, till undvikande av misstag vid försändelser, icke något fraktpris finnas upptaget i de i fråga varande stationernas specialtariffer för egen bana.»

Rörande frågan om en järnvägs samtliga stationer skulle deltaga i samtrafiken uttalades den åsikten, att intet hinder borde uppställas för en enskild bana att, om så önskades, få undantaga vissa av sina stationer från samtrafiken ifråga.

Av de svar, som de olika järnvägarnas styrelser under första hälften av år 1881 lämnade K. trafikstyrelsen på dess vädjan till bildande av en samtrafiksförening, buro — änskönt att nästan samtliga förvaltningar förklarade sig vara intresserade för åstadkommande av en dylik förening — emellertid flertalet tydliga spår av den ängsliga, om än förklarliga, omtanke om det egna företagets intressen, om vilka det ovan anmärkta uttalandet vid januarimötet vittnar. Dels befarade man, att trafiken skulle ledas över på andra vägar, dels ansågs det, att den på Statens järnvägars taxa byggda samtrafikstaxan skulle för de i regel korta enskilda järnvägarna, trots den föreslagna banavgiften, medföra alltför låga frakter. Statsbanetaxan grundade sig ju på större transportlängder, än man kunde räkna med för de enskilda banorna. Då det därjämte framfördes en hel del skiftande önskemål i frågan, torde utsikterna för samtrafiksföreningens bildande då hava synts de närmast intresserade synnerligen mörka, och detta framgår också med all önskvärd tydlighet av protokollet från Mellersta Banföreningens julisammanträde samma år. Såsom första fråga diskuterades nämligen då, om det kunde anses lämpligt »att nu, sedan den ifrågasatta samtrafikstaxans definitiva ordnande synes komma att för obestämd tid uppskjutas, även övriga därav icke beroende samtrafiksfrågor likaledes uppskjutas, eller anses det önskligt att angående dessa, till en del ganska svävande och obestämda frågor, kunna åvägabringa uppgörelse såväl mellan stats- och privatbanorna som mellan de sistnämnda inbördes och vad bör i sådan händelse göras?»

Detta spörsmål, vars uppställande tyder på, att man resignerat inför svårigheterna att vinna enighet om samtrafikens omdaning, besvarades med följande uttalande:

»När nya lokala överenskommelser om samtrafik upprättas, synas de böra uppställas i överensstämmelse med det vid trafikchefsmötet den 6 oktober 1880 uppgjorda förslag, men för tiden intill dess, att sådana nya överenskommelser träffats, och medan de nu gällande äga giltighet, anses till dessa senare böra beträffande 'banornas inbördes ansvar' göras ett tillägg, grundat på vad vid berörda trafikchefsmöte föreslagits, och så lydande:

'Den bana, som äger föreningsstationen, skall bära ansvaret för penninguppbörden å stationen och för om händer havda transportföremål, men däremot skall ansvar för skada å rörlig materiel drabba den eller de personer, som till

skadan varit vållande, så vida icke rörliga materielen är att anse såsom använd för den banas räkning, som äger föreningsstationen.»

* * *

Det dröjde härefter en tid av nära tre år innan Mellersta Banföreningen nästa gång upptog samtrafiksfrågan till behandling. Vid föreningens marssammanträde år 1884 diskuterades nämligen de erfarenheter, som under tiden vunnits vid de enskilda järnvägar, »vilka villkorligt eller ovillkorligt träffat avtal om allmän samtrafik på de genom Statens trafikstyrelse uppgjorda grunder». Flertalet vid sammanträdet närvarande representanter för banor, som anslutit sig till den allmänna samtrafiken, uttalade därvid sitt erkännande av de fördelar, samtrafikstaxans tillämpning medfört.

K. trafikstyrelsens hemställan av den 27 november 1880 till de enskilda järnvägsförvaltningarna att bilda en samtrafiksförening hade nämligen vunnit beaktande från 11 st. järnvägsförvaltningar i Skåne, Blekinge och Småland. Dessa förvaltningar, som då icke tillhörde Mellersta Banföreningen, vilken först från och med år 1885 utvidgades att omfatta även de norra och södra delarna av landet, voro de för: Hälsingborg—Hässleholm, Kristianstad—Hässleholm, Landskrona—Ängelholm, Landskrona & Hälsingborg, Lund—Trälleborg, Malmö—Ystad, Ystad—Eslöv, Sölvesborg—Kristianstad, Växjö—Alvesta, Karlskrona—Växjö och Kalmar—Emmaboda järnvägar. Mellan dessa förvaltningar och K. trafikstyrelsen, vilken på grund av de många olika önskemål, som rörande samtrafiken framförts till densamma, övergivit planen på det tidigare ifrågasatta allmänna mötet för samtrafiksfrågans ordnande, träffades vid ett sammanträde i Malmö den 22 mars 1882 överenskommelse om bildandet från den 1 april 1882 av en samtrafiksförening på de grunder, som framlagts i den förut berörda skrivelsern av den 27 november 1880. Bestämmelserna härom, som med några förändringar äro desamma som alltfort gälla, intogos i K. trafikstyrelsens cirkulär nr 715 av den 27 mars 1882. Denna samtrafikordning var alltså grundad på principen om tillämpandet för de olika transportlederna (banorna) av gemensam godsindelning och taxa med för hela transportsträckan fallande fraktsatser, sammansatta av en transportavgift och en viss konstant, den s. k. banavgiften, till varje berörd bana.

Föreskrifterna för samtrafiken utfärdades enligt överenskommelse av K. trafikstyrelsen genom dess cirkulär. För att lättare kunna skiljas

från övriga bestämmelser trycktes samtrafiksbestämmelserna under många år med blå färg.

Emellertid hade mellan vederbörande träffats det avtalet, att de av K. trafikstyrelsen i novemberskrivelsen 1880 föreslagna och i överdirektören HAHRS ovan intagna promemoria återgivna och sedermera kompletterade övergångsbestämmelserna skulle tillsvidare tillämpas i all samtrafik. Dessa bestämmelser, vilka infördes i ett trafikstyrelsens cirkulär av den 29 december 1880, gällde till dess vederbörande järnvägar anslutit sig till samtrafiksföreningen.

Sedan ett allmänt samtrafiksavtal sålunda kommit till stånd och en »samtrafiksförening» kan sägas hava trätt i verksamhet, anslöto sig snart allt flera förvaltningar till densamma, så att den vid 1885 års slut omfattade 41 olika järnvägar. Sedermera hava praktiskt taget samtliga enskilda järnvägar av allmän betydelse anslutit sig till samtrafiksavtalet, om än dettas bestämmelser icke i full utsträckning komma till användning i trafik mellan vissa enskilda järnvägar inbördes.

* * *

Förklaringen till att järnvägarna i södra delen av landet först vunnos för anslutning till ett allmänt samtrafiksavtal torde helt visst vara att finna i det förhållandet, att man där, på grund av det tätare järnvägsnätet, kraftigare än i de övriga landsändarna hade kännning av de olägenheter, som frånvaron av ett dylikt avtal förorsakade. Sedan emellertid förvaltningarna för de övriga järnvägarna erhållit bevis om den nya samtrafiksordningens fördelar, och då efter hand de olika önskemål, man tidigare uppställt, synnerligast dem rörande tillförsäkrandet på olika sätt — genom vägförlängning, frakttillägg och extra banavgifter — av för den egna banan tillräckliga fraktandelar, antingen kunnat tillfredsställas eller hade frånfallits, fingo de förut berörda betänkligheterna mot nyordningen vika. Härtill bidrog helt visst i sin mån den upplysnings- och övertygelseverksamhet, som ända från förslagets första framläggande bedrevs av såväl K. trafikstyrelsen genom överkontrollören WIKLANDER och andra liksom av de båda taxekommitterade, AGRELIUS och WALDENSTRÖM. Därjämte ville man, sedan anslutningen till samtrafiksavtalet väl kommit igång, icke riskera att genom ett fortsatt dröjsmål bliva ställd utanför samtrafiksföreningen, vilken redan tidigt ansågs kunna uppställa vissa villkor för en järnvägs upptagande i föreningen. Det torde i detta sammanhang också böra erinras om, att samtrafiksavtalet vid denna tid saknade föreskrifter för

en ny järnvägs deltagande i samtrafik. Den självtagna rätt, som samtrafiksföreningen sålunda på visst sätt gjort gällande, har särskilt under densammas första tillvaro icke lämnats utan anmärkning, och förslag hava ock framställts om att samtrafiksförhållandena borde ordnas genom ingripande från någon utomstående myndighet. Detta sammanhänger med, att samtrafiksföreningen hittills icke erhållit en vederbörligen fastställd organisation, trots det att Järnvägsföreningen, såsom längre fram skall visas, redan tidigt framlagt fullständiga förslag här om. Förutom vad som sålunda framhållits, bidrog även den trafikera-nde allmänhetens anspråk på likartade bestämmelser och transportvillkor till att påskynda anslutningen till samtrafiksavtalet.

* * *

Följande utdrag ur en framställning till Konungen den 25 november 1904 från Svenska Järnvägsföreningen torde förtjäna återgivas såsom lämpliga avslutningsord på denna skildring av förutsättningarna för och tillkomsten av samtrafiksföreningen:

»Vid 1903 års slut hade till föreningen slutit sig enskilda banor tillhörande 106 förvaltningar med en banlängd av 7 412 km. utom (svenska) norska och danska statsbanorna jämte en del ångbåtsleder.

Ifråga om sin tillkomst och sitt verkningssätt kan den svenska samtrafiksföreningen med sitt enkla redovisnings- och avräkningssätt samt lättheten att beräkna avgifterna inom det stora svensk-norsk-danska järnvägsnätet betecknas såsom varande utan motstycke i något annat land.»

Efter att hava återgivit huru trafiken ordnats mellan olika järnvägar i en del främmande länder, av vilka intet trots mångåriga försök då lyckats tillnärmelsevis så väl som här i landet skett lösa samtrafiksfrågan, fortsätter föreningen:

»Utan överdrift kan därför sägas, att ingenstädes i ett land med ett järnvägsnät, vars delar tillhöra ett talrikt antal förvaltningar, samtrafiksfrågan blivit så rationellt och med så liten tidsutdräkt löst som i Sverige. Med detta faktum för ögonen och med tanken fäst på den vittgående betydelsen för svensk industri och svenska näringar, som den svenska samtrafiksföreningen äger, anser Svenska Järnvägsföreningen det vara en skyldig gärd av erkännande att här erinra om de män, utan vilkas initiativ och övertygelsetroga arbete det vunna resultatet ej så snart och kanske aldrig så fullständigt blivit uppnått. Dåvarande generaldirektören och chefen för trafikstyrelsen C. O. Troilius, överdirektören för trafikavdelningen M. Hahr, verkställande direktören vid Köping—Hults järnväg Marcus Agrelius samt trafikchefen vid Ystad—Eslövs järnväg Victor Waldenström hava genom sitt av en vid syn på tingen präglade samarbete planlagt och genomfört bildandet av samtrafiksföreningen och därmed inlagt ännu kanske icke fullt

uppskattade förtjänster om det svenska järnvägsväsendet och därmed även om hela vårt land.»

Erfarenheten av den samtrafiksordning, till vilken det första uppslaget gavs för nära femtio år sedan, har under den tid av tjugu år som gått sedan förestående uttalande gjordes, i stort sett bekräftat riktigheten av de ampla lovord Svenska Järnvägsföreningens styrelse den gången gav upphovsmännen till den mellan järnvägarna anordnade samtrafiken.

SAMTRAFIKSFÖRENINGEN

Såsom tidigare berörts har samtrafiksföreningen, som anses bestå av förvaltningarna för de i godssamtrafiken deltagande järnvägarna, hittills icke erhållit någon fastställd organisation. För den samtrafik, som berörde statsbanorna, hade emellertid redan från början i huvudsak tillämpats samma taxe- och befodringsbestämmelser som för Statens järnvägars lokala trafik. K. styrelsen hade före den nuvarande ordningens införande, på grund av sin ställning i spetsen för det största och viktigaste järnvägsföretaget, förmedlat ärendena angående den trafik mellan olika järnvägar, som berörde statsbanorna, och i övrigt verkat såsom ett centralorgan, vad dessa frågor beträffade. Det föll sig därför helt naturligt, att K. styrelsen även skulle ombesörja de göromål, som voro förknippade med den nyordnade samtrafiken, t. ex. utfärdandet av erforderliga föreskrifter samt utförandet av granskningen och fördelningen av samtrafiksuppbörden, varom formlig överenskommelse senare träffats mellan K. styrelsen och Järnvägsföreningen. De i samtrafiken deltagande enskilda järnvägar, som tillhörde Järnvägsföreningen, hava redan från början företräts av denna vid förhandlingar angående samtrafiksfrågor, och föreningen har därvid tidigare även träffat avtal om sådana allmänna bestämmelser, som även berört banor, vilka icke tillhört densamma. Detta, som får sin förklaring därav, att en formlig överenskommelse rörande samtrafiksföreningens verksamhet saknades, varigenom denna kan sägas hava koncentrerats till K. järnvägsstyrelsen och Järnvägsföreningen, blev dock föremål för anmärkningar, vilka år 1892 föranledde en sådan komplettering av Järnvägsföreningens stadgar, att föreningen som sådan icke finge fatta formliga beslut angående samtrafiksfrågor utan endast uttala sin åsikt om dessa. Numera föreskriva emellertid för-

eningens stadgar blott, att i behandlingen av samtrafiksärende endast den får deltaga, som är ombud för medlem, vars järnväg deltager i allmänna samtrafiken.

Emellertid ifrågasatte K. trafikstyrelsen redan i sin första cirkulärskrivelse den 7 oktober 1876, rörande samtrafikens ordnande, bildandet härför av »mera eller mindre vidsträckta föreningar» liksom av »ett nytt självständigt kontroll- och avräkningskontor på gemensam bekostnad», och i sin skrivelse av den 27 november 1880 utgick K. styrelsen från, att en förening skulle bildas av de förvaltningar, som anslöto sig till samtrafiksavtalet. K. styrelsen säger sig i samma skrivelse därjämte hava för avsikt att, under förutsättning av erforderlig anslutning, inbjuda dessa förvaltningar till ett sammanträde för ordnandet av bl. a. föreningsfrågan. Detta allmänna sammanträde kom emellertid av förut angivna skäl icke till stånd, och därefter har från K. styrelsens sida intet åtgjorts för åstadkommandet av en särskild organisation för samtrafikföreningen.

Denna fråga var däremot upprepade gånger föremål för behandling inom Järnvägsföreningen, första gången vid marssammanträdet år 1881, då föreningen uttalade sig för inrättandet av en överstyrelse för samtrafikföreningen. Denna styrelse borde enligt föreningens mening bestå av fem personer, av vilka två skulle utses av styrelsen för Statens järnvägstrafik och tre av de enskilda banornas styrelser gemensamt. Man ansåg därjämte, att i sådana allmänna frågor, som berörde även norska banors intressen, ytterligare två, av dessa banors styrelser utsedda personer, borde beredas plats i styrelsen. Detta föreningens förslag torde emellertid, på grund av att det allmänna sammanträde för samtrafikens ordnande, som K. styrelsen ifrågasatt, icke kom till stånd, icke hava förts vidare, och det föranledde ej heller då till någon åtgärd. Det var först sedan en allmännare anslutning till samtrafiken ägt rum, som frågan — år 1886 — åter upptogs av Järnvägsföreningen. Vid sitt marssammanträde nämnda år beslöt föreningen nämligen uppdraga åt tre kommitterade att å föreningens vägnar träda i förberedande underhandling med K. trafikstyrelsen om tillsättandet av en gemensam direktion, som skulle äga att enligt en given instruktion handhava samtrafikföreningens angelägenheter — en anordning, mot vilken man trodde sig veta, att K. styrelsen intet hade att erinra.

Kommitterade avlämnade vid föreningens sammanträde i juli samma år följande rapport över sina förhandlingar med K. trafikstyrelsen och förslag till huvudsakliga bestämmelser för en dylik direktion:

Till Jernvägsföreningen.

Med anledning af det åt oss af Jernvägsföreningen lemnade uppdrag, att tråda i underhandling med Kongl. trafikstyrelsen rörande tillsättande af en gemensam direktion för handhavande af Samtrafikföreningens angelägenheter, få vi härmed, efter öfverläggning med öfverdirektören för trafikafdelningen afgifva följande yttrande:

att vi anse tillsättandet af en sådan direktion högst nödvändig och att åt densamma uppdrages att behandla alla förekommande frågor rörande samtrafiken samt villkoren för nya jernvägars ingående i föreningen;

att denna direktion bör utses för år och bestå af fyra ledamöter, hvaraf en utses af Trafikstyrelsen och tre af Jernvägsföreningen, som dessutom utser en suppleant;

att frågor inom direktionen afgöras genom omröstning, hvarvid, då lika röster stanna mot lika, den mening blir gällande, som den av Trafikstyrelsen utsedde ledamot biträder;

att åt denna direktion bör gifvas så stor beslutanderätt som möjligt, hvarifrån dock torde böra undantagas fraktbestämmelser rörande artiklarne Jern, stål, kol, malm, spanmål och trävaror;

att frågor rörande ofvannämnda transportföremål, äfvensom andra frågor, hvilka direktionen anser sig böra hänskjuta till föreningen, erfordra för afgörande en pluralitet utgörande minst två tredjedelar af närvarande röstande medlemmar. Frågor af sådan beskaffenhet skola för att kunna afgöras vara upptagna å föredragningslistan, som till föreningens medlemmar utsändes.

Wid öfverläggningen uttryckte Öfverdirektören önskvärldheten af att denna fråga afgöres snarast, hvari vi instämma och föreslå dess upptagande och, om möjligt, afgörande vid nästa ordinarie sammanträde.

Förslaget ifråga vann föreningens gillande, utom vad beträffade att fraktbestämmelser rörande vissa godsslag skulle undantagas från direktionens beslutanderätt. Föreningen utsåg därjämte till interimsdirektion de fyra av sina medlemmar, som väl avsetts skola för de enskilda jernvägarna ingå i den blivande direktionen, nämligen herrar WALDENSTRÖM, O. KAMPH, WALLNER och J. D. SIMONSSON, av vilka de tre förstnämnda upprättat det framlagda förslaget. Uppdraget gällde nu att efter underhandling med K. trafikstyrelsen utarbeta förslag till instruktion för samtrafiksdirektionen och till reglemente för samtrafikföreningen, och föreningen godkände vid marssammanträdet 1887 följande av de nämnda kommitterade upprättade

Stadgar för samtrafiksföreningen.

§ 1. Samtrafiksföreningen består af alla de jernvägsförvaltningar, som fullständigt eller delvis tillämpa nu gällande samtrafikssystem.

§ 2. Föreningens ändamål är att åstadkomma gemensam behandling af till samtrafiken hörande frågor för vinnande af enhet eller största möjliga öfverensstämmelse i besluten.

Föreningen tillkommer dock ej beslutanderätt i frågor, som afse frakterna för artiklarne jern och stål, kol, malm, spanmål och trävaror, öfver hvilka hvarje järnvägsförvaltning för sig bestämmer.

§ 3. De förvaltningar, som tillhöra föreningen, ega att representeras hvar för sig af ett eller utaf hvarje förvaltning utsedt ombud, men må endast ett från hvarje förvaltning i besluten delta.

§ 4. Vid omröstning tillkommer ombud en röst för hvarje begynnande 100 kilometer af den representerade järnvägens längd, dock må ingen rösta för högre än tiondedelen af representerade röstantalet.

§ 5. För frågans afgörande erfordras en pluralitet af minst tre fjerdedelar af afgifna röster, samt att minst halfva antalet föreningen tillhörande järnvägar är representeradt.

§ 6. Föreningen sammanträder till ordinarie möte i Stockholm tre gånger årligen, nemligen i mars, juli och november månader på dag, som af ordföranden bestämmes och tillkännagifves i kallelse, hvilken 21 dagar före mötet skall utfärdas och vara åtföljd af uppgift på de ärenden, som skola föredragas.

Extra sammanträde utlyses af ordföranden, då sådant påfordras, och skall hållas å 14:e dagen efter den, på hvilken kallelsen utgått.

§ 7. Föreningen rörande frågor upptagas till behandling af ett samtrafiksråd för att direkt afgöras eller till föreningen hänskjutas, allt i enlighet med gifven instruktion.

Föreningen rörande skrivelser adresseras till sekreteraren.

§ 8. Samtrafiksrådet skall bestå af fem ledamöter på det sätt valde, att kongl. trafikstyrelsen utser *en* jemte en suppleant för denne och de till föreningen hörande enskilda järnvägar *fyra* jemte en suppleant för hvardera af dessa.

Ledamöterna och suppleanterna utses för kalenderår vid näst föregående års sista ordinarie sammanträde.

Ledamot eger att för resor till och från sammanträden samt medan dessa pågå uppbära traktamente af 10 kronor per dag.

Den af kongl. trafikstyrelsen utsedde ledamoten är ordförande och har för omröstning två röster.

§ 9. Utgifter för föreningen fördelas på dit hörande järnvägar i förhållande till röstetal.

§ 10. Vid sista ordinarie sammanträde hvarje år utses ordförande, vice ordförande och sekreterare för nästkommande kalenderår.

§ 11. Vid föreningens sammanträden föres protokoll, som, sedan det blifvit af två dertill utsedde ledamöter justeradt, i tvenne exemplar utdelas till hvarje föreningen tillhörande banförvaltning.

§ 12. Alla val ske med slutna sedlar, hvaremot alla omröstningar ske öppet.

Instruktion för samtrafiksrådet.

§ 1. Rådet sammanträder i Stockholm i februari, juni och oktober på dag, som af ordföranden bestämmes.

Extra sammanträde hålles på kallelse af ordföranden, då han anser sådant behöfligt, eller tvenne andra ledamöter derom hos honom gjort framställning.

§ 2. Följande frågor tillkomma rådet att behandla och eventuellt afgöra:

1:o) att bestämma samtrafiksvägarne;

2:o) att bestämma villkoren för jernvägs intagande i samtrafiksföreningen;

3:o) att behandla alla frågor rörande allmänna samtrafikstaxan men afgöra endast sådana, som ej afse frakterna för artiklarne jern och stål, kol, malm, spanmål och trävaror;

4:o) att afgöra sådana frågor rörande ersättningsskyldighet för skadadt eller förkommet gods samt skadad jernvägsmateriel, hvarom parterna icke kunnat enas.

§ 3. Frågor, hvilka rådet ej anser sig böra afgöra, eller sådana, som vid omröstning ej kommit till afgörande, hänskjutas till samtrafiksföreningen, hvars ordförande ofördröjligen derom underrättas.

§ 4. Frågor inom rådet afgöras genom enkel röstpluralitet, hvarvid den af kongl. trafikstyrelsen utsedde ledamoten eger två röster och hvar och en af öfriga ledamöter *en* röst.

Stanna lika röster mot lika, anses frågan oafgjord, och hänskjutes afgörandet till samtrafiksföreningen.

§ 5. För frågors afgörande erfordras, att fullt antal ledamöter är närvarande.

Dessa av Jernvägsföreningen godkända stadgar och instruktioner underställdes K. trafikstyrelsens prövning, men denna förklarade i skrivelse av den 27 oktober 1887, »att hon med afseende på den revision af statsbanans taxa med hvad dermed står i sammanhang, som nu är å bane, finner sig icke för närvarande kunna ingå i svaromål på eder ifrågavarande framställning». Detta K. styrelsens svar i den så betydelsefulla frågan är undertecknat av dåvarande generaldirektören TROILIUS samt av överdirektören HÄHR. Då, såsom framgår av det föregående, Jernvägsföreningens kommitterade förhandlat med den sistnämnde i ärendet och även synes hava vunnit hans godkännande av de framlagda förslagen, kan det nu förefalla egendomligt, att man inom K. styrelsen, från vilken uppslaget till bildandet av en formlig samtrafiksförening ju utgått, nu ställde sig avvaktande härtill. Detta torde dock, åtminstone delvis, kunna förklaras av de reservationer, som framförts inom Jernvägsföreningen mot den föreslagna instruktionen för samtrafiksrådet. Man ansåg, att rådet skulle få för stor befogenhet och yrkade bl. a. på, att den princip måtte angivas i instruktionen, en-

ligt vilken rådet skulle äga att bestämma samtrafiksvägarna. Några förvaltningar anmälde, att de icke ville på samtrafikrådet eller någon som helst annan myndighet överlåta sin rätt att själva bestämma över sina järnvägars taxor, och styrelsen för Bergslagens järnvägar förklarade sig för sin del »för närvarande och i avvaktan på ett mera tillfredsställande ordnande av samtrafiken icke böra avgiva något yttrande rörande förslaget till bildande av ett s. k. samtrafikråd».

Efter att hava mottagit K. trafikstyrelsens avböjande svar, beslöt föreningen »att med behandlingen av förslagen ifråga skulle tillsvidare anstå», och så har även — med undantag för det år 1890 träffade avtalet rörande samtrafiksvägar — blivit fallet, ty organisationsfrågan har därefter icke i sin helhet behandlats och har alltså ännu icke vunnit sin lösning. När den godssamtrafikstaxa, som är under arbete, då detta skrives, i sinom tid blivit fastställd, är det att hoppas, att i samband därmed skapats ett lämpligt organ, som med auktoritet kan avgöra de många och viktiga spörsmål, som röra godssamtrafiken.

1890 ÅRS SAMTRAFIKSTAXA

K. trafikstyrelsens tvekan att biträda de av Järnvägsföreningen framlagda organisationsförslagen torde emellertid huvudsakligen berott på, att man fann de dåvarande förhållandena mindre lämpliga för ett överlämnande av beslutanderätten angående taxan och samtrafiksvägarnas bestämmande till den ännu unga samtrafikföreningen. Denna hade ju grundats på 1880 års statsbanetaxa, och de dittills vunna erfarenheterna av samtrafiken lämnade, om de än i stort sett voro löfresrika, dock icke tillräckligt tydliga anvisningar i alla avseenden angående de nämnda viktiga frågorna. Det hade därjämte, såsom framgår av fortsättningen, dragit ihop till en första allvarigare tvist mellan K. styrelsen och Järnvägsföreningen angående den förstnämnda frågan och i samband därmed om K. styrelsens befogenhet rörande samtrafiken i övrigt.

Under de för landet ekonomiskt brydsamma åren vid mitten av åttiotalet hade nämligen enträgna fordringar framförts från industriens och jordbrukets målsmän om lägre järnvägsfrakter, och dessa framställningar föranledde K. M:t att anmoda trafikstyrelsen att undersöka möjligheterna för en nedsättning av fraktsatserna för vissa varuslag. Järnvägsföreningen, som lämnades tillfälle att yttra sig härom,

beslöt i februari 1886 göra det uttalandet, att de enskilda järnvägarnas ekonomiska ställning icke medgav en allmännare nedsättning av fraktavgifterna, varemot enligt föreningens mening en ändring i vissa fall av godsindelningen m. m. kunde göras utan avsevärt men för järnvägarna. Föreningen framlade också, på hemställan av K. trafikstyrelsen, i januari 1887 av särskilda kommitterade utarbetade förslag till dylika ändringar. I den skrivelse, med vilken förslaget ifråga överlämnades, framhöll föreningen bland annat önskvärdheten av, att, då fraktnedsättningar å Statens järnvägar ansågos nödvändiga, desamma måtte ställas så, att de även kunde tillämpas i samtrafiken för att härigenom komma även sådana trafikanter till godo, som icke uteslutande trafikerade Statens järnvägar. Nedsättningarna skulle härigenom komma att omfatta en dubbelt så stor trafikmängd som eljest bleve fallet, och föreningen hemställde därjämte, att K. trafikstyrelsen, för möjliggörandet i samtrafik av ifrågavarande fraktändringar, skulle avstå från den banavgift, som för dessa sändningar tillkomme Statens järnvägar. Betecknande för situationen är emellertid det beslut, föreningen samtidigt härmed — den 10 januari 1887 — fattade: att, om dess hemställan icke skulle bifallas av K. trafikstyrelsen, en skrivelse till K. M:t skulle uppställas i frågan och utlämnas till samtliga (i samtrafiken deltagande) enskilda järnvägars styrelser för erhållande av deras underskrifter och skulle skrivelsen därefter överlämnas till K. M:t.

Att föreningen, som dittills haft det bästa samarbete med K. styrelsen rörande samtrafiken, nu ansåg sig nödsakad — att för värnande av de enskilda järnvägarnas liksom sin egen ställning — för första gången vädja till högsta myndigheten, förklaras av följande omständigheter. K. styrelsen hade, sedan den erhållit svar från en del järnvägsförvaltningar i nedsättningsfrågan men utan att avvakta det från föreningen infordrade förslaget i ärendet, för år 1887 beviljat nedsättning för ett stort antal olika varuslag. Dessa nedsättningar gällde först i Statens järnvägars lokala trafik och för sådana sändningar emellan två statsbanestationer, som transiterade enskild järnväg, men utsträcktes snart, med anledning av ovan nämnda hemställan från föreningen, till sändningar, som i samtrafik med enskild järnväg berörde statsbanan. K. styrelsen hade emellertid förklarat sig förhindrad att biträda föreningens förslag om avstående från den Statens järnvägar tillkommande banavgiften för ifrågavarande samtrafikssändningar. Trafikstyrelsen hade därefter hemställt hos K. M:t, att det tillsvidare måtte få bero med vidare åtgärder i frågan.

De sålunda företagna fraktnedsättningarna kommo emellertid huvudsakligen trafikanterna vid Statens järnvägar till godo, vilket föranledde klagomål från sådana vid de enskilda järnvägarna. K. trafikstyrelsens åtgärd att företaga så omfattande fraktnedsättningar i sin lokala trafik och även i den trafik, som transiterade enskilda järnvägar — angående vilken senare nedsättning dessa järnvägar icke beretts tillfälle att yttra sig — föranledde föreningen till det uttalandet, att de enskilda järnvägarna ansågo sig äga skydd i de ingångna samtrafikkontrakten mot dylika åtgärder, vilka föreningen på det högsta beklagade.

Den under vissa förutsättningar beslutade framställningen till K. M:t kom också till stånd. Den undertecknades av förvaltningarna vid trettio enskilda järnvägar och utmynnade i en hemställan, att K. M:t måtte anbefalla trafikstyrelsen att i samråd med delegerade från de enskilda järnvägarna verkställa en omarbetning på billiga och ändamålsenliga grunder av bestämmelserna i samtrafikstaxan med dithörande tariffer och fraktfördelningsgrund. K. M:t tillsatte också den 9 september 1887 en kommitté med uppdrag att efter revision av Statens järnvägars taxa föreslå de huvudgrunder, »vilka med hänsyn till trafikanternas intressen som den avkastningsförmåga statsjärnvägarna skäpligen borde äga samt övriga intressen som berördes av fraktsatserna, borde vid trafiktaxans upprättande genomföras».

Kommittén, inom vilken de enskilda järnvägarna företrädades av AGRELIUS, SVEDELIUS och WALDENSTRÖM, var den 1 oktober 1888 färdig med sitt betänkande och framhöll i detta rörande samtrafiken bland annat, att de sedan 1882 gällande fraktavgifterna nu borde sänkas, vilket fordrade en mera fallande taxa, varvid dock avgifterna för de kortare väglängderna icke behövde sättas lägre än de voro. Till avhjälpan av de olägenheter, som de å Statens järnvägar företagna mer eller mindre tillfälliga nedsättningarna skapat, föreslog kommittén införandet av en ändrad godsindelning samt av flera och delvis modifierade godstariffer, vid vilkas utarbetande förvaltningarna vid ett antal enskilda järnvägar biträtt. Kommittén framhöll till slut de uppenbara fördelar, den bestående samtrafiksöverenskommelsen tillskyndat såväl statens som de enskilda järnvägarna, liksom deras trafikanter och förklarade sig anse det vara av största vikt, att en på likartade grunder fotad samtrafik bibehölls för framtiden, med statsbanans taxa såsom grundval. Kommittén, som funnit det nödigt, att de enskilda järnvägsförvaltningarna bereddes tillfälle att yttra sig över huvudgrun-

derna för en eventuell förändring av statsbanetaxan, delgav alla i samtrafik med Statens järnvägar varande förvaltningar sitt förslag, vilket även innehöll en efter de ändrade tarifferna lämpad reduktionstabell för samtrafiksfrakternas fördelning.

Den motsättning, som i dessa frågor gjort sig gällande mellan K. styrelsen och de enskilda järnvägsförvaltningarna, kan skönjas i kommitténs förslag till inrättande av ett järnvägsråd, i vilket de sistnämnda enligt förslaget borde företrädas av fem representanter. Kommittén, som tydligen försökte undanröja denna första misshällighet, säger nämligen i sin motivering för detta förslag: »vidare skulle den växelverkan emellan de enskilda järnvägarna och trafikstyrelsen, som hittills varit förbunden med vissa svårigheter, och vilken dock för visso är av största vikt, i hög grad underlättas, då behöriga ombud för de enskilda järnvägarna med trafikstyrelsen finge en gemensam anknytningspunkt i järnvägsrådet.»

De enskilda järnvägarnas förvaltningar, som ansågo sig hava vunnit det mål de eftersträvat med sin framställning till K. M:t, godkände med några undantag förslaget, och K. M:t fastställde därefter den 29 november 1889 ny taxa för Statens järnvägar att gälla från och med år 1890. Efter direkt mellan K. järnvägsstyrelsen — som den numera benämndes — och vederbörande enskilda järnvägsförvaltningar träffade avtal utfärdade K. styrelsen den 30 december 1889 det särskilt för äldre järnvägsmän välbekanta cirkuläret nr 1071, »angående förändrade grunder för samtrafik med främmande järnvägar». I det sålunda förnyade samtrafiksavtalet bestämdes bl. a., att en bana till ersättning delvis för det belopp, varmed dess andel av samtrafiksfrakten understeg den frakt, banan ägde uppbära enligt sin lokaltaxa, kunde erhålla tillökning i sin fraktandel med antingen en ytterligare banavgift eller särskilda i förhållande till banans stationsavstånd under benämning »frakttillägg» utgående belopp, eller därigenom att banans väglängd medelst s. k. vägförlängning räknades längre, än den var i verkligheten. Detta hänsynstagande till de enskilda järnvägarnas intressen bidrog såsom tidigare berörts till att förut tveksamma järnvägsförvaltningar anslöto sig till samtrafiksföreningen, och samtrafiken kan först nu — från år 1890 — sägas hava blivit fullt allmän.

* * *

SAMTRAFIKSVÄGAR

I det av AGRELIUS och WALDENSTRÖM utarbetade förslaget till samtrafikens ordnande föreskrevs angående *bestämmandet av en viss samtrafiksväg* i huvudsak endast att sändningen, för så vitt avsändaren icke annorlunda begärt, skulle befordras den väg, som var *billigast*. I den första samtrafikstaxan liksom i K. trafikstyrelsens cirkulär nr 715 av år 1882 kompletterades denna grundföreskrift emellertid med följande: »Samtrafikssändning må ej befordras annan väg, än den som är i tariffböckerna bestämd, därest icke avsändaren sådant skriftligen begärt på avsändningsstationen. Denna åligger då att, om den valda linjen består av endast en bana, befordra sändningen direkt till mottagningsstationen efter samma banas egen taxa, men utgöres den önskade transportvägen av två eller flera banor, skall sändningen påföras frakt efter den avsändande banans lokaltaxa till föreningsstationen med den näst följande banan och därifrån vidare befordras medelst ny expedition och fraktberäkning fram till mottagningsstationen.» Denna ordalydelse, som — dock icke i sak — skiljer sig något från den i samtrafikstaxan, upprepades i den nya samtrafikordern nr 1071 av 1889.

Emellertid hade valet av samtrafiksvägar redan tidigt föranlett till anmärkningar och klagomål från många håll, och detta icke minst från järnvägar, vilka ännu icke deltog i samtrafiken och som därför berövades en del av den trafik, de ansågo sig äga rätt till. Såsom ett exempel härpå kan anföras, att samtrafiksvägen mellan Lidköping och Uddevalla var förlagd över Stenstorp och Herrljunga, vilket i jämförelse med vägen över Håkantorp medförde en betydande vägförlängning och fraktfördyring. Anledningen att denna omväg valts var, att Lidköping—Håkantorp och Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägar sins emellan då icke deltog i samtrafiken, och transportvägen mellan de båda nämnda städerna förlades då i tariffböckerna över de järnvägar, som deltog i samtrafiken. Nu hade ju en trafikant visserligen rätt att själv få bestämma den väg, han önskade sitt gods transporterat, men då denna rätt dock var på visst sätt begränsad, är det icke att förvånas över, att dylika åtgärder av samtrafikföreningen, vilka betraktades såsom påtryckningsmedel, skulle framkalla gensagor från dem, som funno sig styvmoderligt behandlade.

I mitten av senare hälften av åttiotalet slöto sig såsom förut nämnts — även av nyssberörda skäl — allt flera järnvägar till samtrafikföreningen. Härigenom uppstodo synnerligen stora svårigheter att till de

olika parternas belåtenhet kunna företaga de i samband härmed påfordrade förändringarna av samtrafiksvägarna, och samtrafiksvalet innehöll ju icke någon direkt bestämmelse om, under vilka förutsättningar en ny järnväg eller en nytilträdande medlem av samtrafikföreningen borde förorsaka ändring av förut bestämda transportvägar. Visserligen föreskrev samtrafikstaxan, att den billigaste leden skulle äga företräde vid val av samtrafiksväg, men då ett ovillkorligt tillämpande av denna princip skulle medföra, att samtrafik, även om fraktskillnaden vore än så obetydlig, skulle avledas från en äldre till en ny tillkommande järnväg, föranledde detta krav på skydd för de äldre järnvägarnas intressen. Denna fråga upptogs till behandling första gången av Järnvägsföreningen å dess oktobersammanträde år 1888, och föreningen uppdrog då åt sin beprövade samtrafikexpert, trafikchefen WALDENSTRÖM, samt åt trafikcheferna VON KRUSENSTIERNA och O. KAMPH, att i samråd med K. järnvägsstyrelsen överenskomma om de förutsättningar, under vilka ändring i bestående samtrafiksväg skulle kunna föranledas av en ny järnvägsanläggning. Kommitterades utlåtande, som föredrogs vid föreningens sammanträde i februari 1889, var av följande lydelse:

Bestående samtrafiks-öfverenskommelse gäller endast för och emellan de jernvägar, som tillhöra samtrafikföreningen, och kan således ej tillämpas på annan jernväg, med mindre den samma blir i Föreningen intagen, hvarom Föreningen, på derom framställd begäran, beslutar.

Tillämpning af denna samtrafiks-öfverenskommelse på inbördes trafiken mellan i direkt förbindelse med hvarandra stående enskilda jernvägar är beroende på aftal dem emellan, äfven om de tillhöra samtrafikföreningen.

De genom denna öfverenskommelse bestämda trafikvägar få ej, genom ny jernvägs intagande i Föreningen, förändras, med mindre sammanlagda lokalfrakterna å den nya vägen ställa sig lägre än samtrafiksfrakten den bestående vägen, hvarvid befintliga vägförlängningar och frakttillägg få, helt och hållet eller delvis, bortfalla, derest banor i fråga, som hafva sådana, det begära.

Ändring af trafikväg och dermed sammanhängande frågor afgöras af tre förtroendemän, hvaraf Kongl. Jernvägsstyrelsen utser en och samtrafikföreningen tvänne.

Vid jemförelse mellan fraktafgifterna de olika transportvägarne skall beräkningen ske:

för den bestående vägen, efter gällande samtrafikstaxas normaltariff, och

för den nya vägen, efter samma tariff, tillämpad på hvarje deri ingående bana för sig.

Sammanstående, i hvad beträffar fraktdebitering, får härvid ej tagas i beräkning, så vida ej sådant debiteringssätt förut (före nya transportledens tillkomst) varit gällande i dessa banors inbördes trafik, och detta af förtroendemännen godkännes.

Första punkten av utlåtandet är betecknande för den befogenhet, samtrafikföreningen förbehöll sig. Genom de föreslagna villkoren för att en nytillkommande järnväg skulle få övertaga trafik från föreningens äldre medlemmar hade man sökt resa ett verksamt skydd för dessa senares intressen. Man betraktade tydligen denna viktiga fråga såsom en inre angelägenhet, och detta bestyrkes av det förhållandet, att man ansåg sig icke böra taga någon hänsyn till, att tillkomsten av en ny järnväg kunde vara ägnad att nedbringa transportkostnaderna för trafikanterna. Denna brist i förslaget föranledde också Järnvägsföreningen vid sitt nästa sammanträde såsom sin åsikt uttala, att samtrafiksvägarna borde ordnas så, att godset i allmänhet framfördes den väg, som enligt samtrafikstaxan bleve *billigast för trafikanten*. Detta borde ske genast och hänsyn därvid tagas till alla järnvägar inom landet, *som redan vore eller till den 1 januari 1890 bleve öppnade för allmän trafik*, varefter revision för ordnande av samtrafiksvägarna kunde ske vart femte år. Förslaget återremitterades till de kommitterade, vilka förstärktes med företrädaren för den mera liberala ståndpunkt, som flertalet i föreningen hyllade, ledamoten av Karlshamn—Vislanda järnvägs styrelse, häradshövdingen EKENMAN.

Det nya förslag, som med anledning härav utarbetades, föredrogs och godkändes vid föreningens sammanträde i december 1889 och hade följande lydelse:

1:o) De enligt samtrafiksöfverenskommelsen bestående samtrafiksvägarne få ej, genom ny järnvägs deltagande deri, förändras, så vida ej fraktaafgiften öfver den nya delen, beräknad lokalt efter gällande samtrafikstaxa, tillsammans med afgiften (afgifterna) å öfriga delar (delarne) af nya transportvägen, beräknad (beräknade) efter samma taxa och gällande debiteringssätt, ställa sig lägre än samtrafiksafgiften den gamla vägen, hvarvid befintliga vägförlängningar, frakttillägg och extra banafgifter, helt och hållet eller delvis, bortfalla, derest banor i fråga, som hafva sådana, det begära.

2:o) I trafikled, bestående uteslutande af enskilda järnvägar, må ej fraktdebitering enligt den s. k. samtrafikstaxan ega rum, så vida ej förvaltningarna för samtliga deri ingående järnvägar det medgifva, äfven om sådan fraktdebitering tillämpas i deras öfriga samtrafik.

3:o) Vid jemförelsen mellan fraktafgifterna de olika vägarne skall beräkningen ske:

för fraktgods efter gällande samtrafikstaxas medeltariff, och

för öfrig (ej person-) *trafik* efter samma taxas därför gällande tariffer.

4:o) Anmälan om deltagande i samtrafiksöfverenskommelsen göres hos kongl. järnvägsstyrelsen, och afgöras alla dermed sammanhörande frågor af 4 förtröendemen, hvaraf kongl. styrelsen utser *en* och de i öfverenskommelsen del-

tagande järnvägsförvaltningarna årligen, på järnvägsföreningens sista ordinarie årssammanträde, *trenne*, jemte tre suppleanter.

Den af kongl. järnvägsstyrelsen utsedde är ordförande och eger vid omröstning två röster.

5:o) Förtroendemännen, äfvensom deras suppleanter, böra, så vidt möjligt, utses från skilda orter, på det alltid *trenne* opartiske må vara att tillgå vid frågors afgörande.

Till punkt 4) beslöts emellertid att göra följande tillägg:

»Såväl de ordinarie ledamöterna som deras suppleanter inkallas till hvarje sammanträde, och eger suppleant deltaga i öfverläggningarna men ej i beslutet, derest han ej inträdt i stället för ordinarie ledamot.»

Häradshövdingen EKENMAN reserverade sig mot lydelsen av första punkten och föreslog i stället, att en samtrafiksväg icke skulle få ändras, om fraktavgiften den nya vägen icke ställde sig minst 5 % lägre än för den förutvarande. Detta förslag vann emellertid endast 3 anhängare.

En principfråga rörande samtrafiksvägarna förekom vid föreningens marssammanträde 1890, då ett uttalande gjordes angående anordnandet i vissa fall av *alternativa samtrafikstariffer*, varvid en trafikant skulle, för att erhålla snabbare befordran för en sändning, äga rätt att få välja en väg med högre frakt. Föreningens beslut i denna fråga blev: att alternativa samtrafikstariffer icke borde upprättas vad beträffade *fraktgods*; dylika tariffer borde däremot, där sådant vore av behovet påkallat och efter bestämmande av den tidigare beslutade förtroendenämnden, kunna inrättas för *ilgods*.

I skrivelse av den 28 juli 1890 meddelade K. järnvägsstyrelsen, att densamma, under förutsättning att grunderna för sammansättningen av den föreslagna skiljenämnden ändrades på visst angivet sätt, godkände föreningens förslag rörande villkoren för ändring av bestående samtrafiksväg. Efter förhandling beslöts: »att dylikt avgörande skulle hänskjutas till en nämnd, i vilken de banförvaltningar, vilkas intressen beröras, äga att utse en representant för vardera av dessa intressen, och K. järnvägsstyrelsen likaledes en, varjämte, på kallelse av Järnvägsföreningens ordförande, i nämnden inträda av de enligt föreningens stadgar särskilt utsedda förtroendemännen, en eller tvänne, beroende på om antalet förut är jämmt eller udda».

Det sålunda träffade avtalet erhöll emellertid år 1911 ett tillägg, som betingades därav, att, då skiljedomsförfarande från ena parten begärts, andra parten hade vägrat att utse representant i nämnden. Detta föran-

ledde, efter förhandlingar mellan K. järnvägsstyrelsen och föreningen, att tredje stycket av samtrafikstaxans mom. g nämnda år kompletterades med följande bestämmelse:

»Tredskas järnvägsförvaltning, som antingen ensam eller tillsammans med annan förvaltning skall välja skiljeman att fullgöra vad honom i sådant avseende åligger, skall skiljemannen utses av överexekutor i den ort, där endera parten har sitt bo och hemvist. Över skiljenämndens beslut angående samtrafiksvägar må klagan ej föras.»

Ett av K. järnvägsstyrelsen ifrågasatt ytterligare tillägg, att förvaltning, som motsatte sig genomförandet av skiljenämnds utslag angående samtrafiksväg, borde av järnvägsstyrelsen uteslutas ur samtrafiksföreningen, gillades däremot icke av föreningen. Denna förklarade sig emellertid kunna biträda en sådan bestämmelse, att *de stationer* vid en järnväg, beträffande vilka vederbörande förvaltning vägrat att rätta sig efter nämndens utslag, kunde uteslutas ur samtrafiken. Förslaget ifråga har dock icke föranlett till någon åtgärd.

Genom denna överenskommelse, som tydligen, fast det icke utsades, även gällde redan befintlig järnvägs anslutning till samtrafiksföreningen, erhöll denna en viss stadga, och behovet av den i samband därmed anordnade skiljenämnden framgår av de många samtrafikstvister, som under tidens lopp hänskjutits till densamma.

I samband med frågan om samtrafiksvägarnas bestämmande föreslogs sådan komplettering av dessa föreskrifter, att förvaltning, som tillerkänts rättighet att bibehålla samtrafiken å en viss samtrafiksled, skulle vara skyldig att underkasta sig sådan nedsättning i fraktaavgifterna, att dessa ej blevo högre än över den nya trafikleden. Detta förslag, som utgår från samma princip, som först lades till grund för samtrafiksvägarnas bestämmande och därför torde vara att förstå såsom en kompromiss mellan den nämnda enkla regeln och hänsynen till de äldre järnvägarna, vittnar om, att man inom Järnvägsföreningen icke förbisåg trafikanternas intressen. Förslaget godkändes också vid föreningens sammanträde den 15 december 1890 sedan detsamma, i samråd med K. järnvägsstyrelsen, närmare utformats av förslagsställaren, dåvarande trafikdirektören vid Bergslagernas järnvägar J. D. SIMONSSON, samt av direktören AGRELIUS. Någon föreskrift rörande tillämpning av denna viktiga princip har, även om densamma särskilt från år 1902 vunnit beaktande, emellertid icke intagits i samtrafikstaxan.

Frågåendet av den ursprungliga principen för samtrafiksvägarnas bestämmande och Järnvägsföreningens åtgöranden i denna sak föran-

ledde emellertid protester från vissa förvaltningar. Det framhölls, att föreningen icke ägde befogenhet att fatta beslut i dylika spörsmål, och följden blev den, som visats i samband med skildringen av föreningens stadgar. I huvudfrågan framhölls av förvaltningarna för Mellersta Blekinge och Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägar ett flertal vä- gande synpunkter för ett annat tillvägagångssätt, än det nyss beslutade, vid fastställandet av samtrafiksvägarna. Den förstnämnda förvaltnin- gen gjorde sålunda gällande, att den ursprungliga föreskriften vore den enda rättvisa och hållbara, om man ville undvika den fördärliga kon- kurrens, för vars avvärjande samtrafiksföreningen bildats, och om den regeln följdes, så bleve varje samtrafiksfråga en ren räkneoperation, fri från alla godtyckligheter. Den beslutade skiljenämnden bleve då ock i saknad av varje spår till skäl för sin tillvaro. Då man nu hade beslutat, att frakten över den eller de järnvägar, som tilldömts trafiken, icke finge bliva högre än över en ny transportled, funnes ju inga rim- liga skäl att hindra den senare att även sänka sina fraktavgifter, och man komme härigenom till samma läge som innan samtrafiksförening- en kom till stånd. Emellertid erkändes dock, att det icke kunde vara lämpligt och rättvist, att tillkomsten av en ny järnväg utan vidare finge ändra samtrafiksvägarna, men båda de nämnda förvaltningarna fram- höllo, att frågan om samtrafiksvägarna borde avgöras av K. M:t i sam- band med koncessionen för vederbörande järnväg. Ordföranden i den förstnämnda järnvägens styrelse, amiralen friherre F. W. VON OTTER, tillställde i samband härmed föreningen en skrivelse, innehållande, för- utom en utförlig och synnerligen intressant kritik av den ställning, för- eningen intagit till frågan om samtrafiksvägarnas bestämmande, för- slag, att föreningen borde hemställa hos K. järnvägsstyrelsen om åt- gärder för denna frågas lösning enligt följande grunder:

»1) att vid järnvägar *med koncession*, som redan öppnats för allmän trafik eller, som äro under byggnad, borde tvistefrågor i nu berörda hänseende av- göras genom vänlig överenskommelse eller, om sådan ej kan träffas, i enlighet med gällande lag om skiljemän;

2) att järnvägar *med koncession*, men som ännu icke börjat byggas, skola vara underkastade de bestämmelser i förevarande hänseende som av K. Maj:t föreskrives, vilken föreskrift helst borde lämnas, innan anläggning av sådan järnväg företogs samt

3) att vid järnvägar, *som ännu ej erhållit koncession*, frågan om i vad mån sådan järnväg må deltaga i samtrafiken, avgöres i sammanhang med koncessions- frågan.»

Föreningen beslöt emellertid, att de här nämnda förslagen icke skulle upptagas till behandling och motiverade detta med, att föreningen för sin del redan beslutat i denna sak! Friherre VON OTTER, som var ledamot av riksdagens första kammare, väckte, med anledning av denna utgång av hans förslag, vid 1892 års riksdag en motion i frågan. Motionen, som även frambars i andra kammaren, föranledde vederbörande utskott i båda kamrarna att föreslå skrivelse till K. M:t med anhållan om utfärdande av allmänna bestämmelser för samtrafiken och bestämmande vid koncession för nya järnvägar, i vad mån de skulle få deltaga i den allmänna samtrafiken. Utskottsförslaget, som antogs av andra kammaren, avslogs emellertid av första kammaren och förföll därmed.

Föreningen hade, såsom framgår av den här lämnade skildringen av *godssamtrafiken*, sedan femton år nästan vid varje sammanträde haft något denna viktiga angelägenhet berörande spörsmål till behandling. Nu inträdde emellertid häri, sedan vägbestämningsfrågan ansågs vara åtminstone tillsvidare utagerad, en paus, som varade i tio år.

PERSONSAMTRAFIK

I början av nittioalet hade krav framkommit på sänkning av befordringsavgifterna för resande, och då denna fråga i november 1893 framfördes i Järnvägsföreningen, uttalade föreningen sig också för att en nedsättning av dessa avgifter borde ske. Föreningen diskuterade även vid sitt nästa sammanträde spörsmålet, i vilken riktning en *reform av de svenska järnvägarnas persontariffer* borde gå och utsåg en kommitté att vidare utreda detta. Sedan kommitténs förslag behandlats av föreningen, och det därvid visat sig att högst skiljaktiga meningar gjorde sig gällande i frågan, beslöt föreningen hemställa, att K. järnvägsstyrelsen måtte taga detta spörsmål, som ju även intimt berörde samtrafiken, under vidare omprövning, varjämte föreningen utsåg fem delegerade att samråda i ärendet med K. styrelsen.

Frågan om persontarifferna blev omsider, särskilt med anledning av att i Ungern år 1889 införts ett zontariffsystem, som ansågs efterföljansvärt, föremål för ivrigt meningsutbyte såväl i tidningspressen som annorstädes. Föreningen, som ju hade denna fråga under utredning, anmodade med anledning härav dåvarande observatorn vid Uppsala universitet, doktor CHARLIER, som livligt deltagit i den allmänna diskussionen i tariff-frågan, att hålla ett föredrag i ärendet vid förenin-

gens sammanträde i mars 1897. Detta föredrag utmynnade emellertid icke i något positivt förslag, men CHARLIER gjorde gällande, att det ungerska systemet icke lämpade sig för vårt land, som behövde erhålla väsentligt billigare personavgifter än de, som då tillämpades och vilka borde vara lägre än de i Ungern införda.

Såsom ett belysande exempel, till vilka dimensioner denna fråga på grund av det livliga allmänna intresset drivits upp, kan följande uttalande av CHARLIER tjäna: »Man borde ej genom skenreformer och annat lappverk förhindra eller i det obestämda uppskjuta den verkligt rationella lösningen av en av de största frågor, som det nittonde århundradets nationalekonomer fått sig förelagd till besvarande!»

Emellertid hade K. M:t uppdragit åt en kommitté, i vilken de enskilda järnvägarna företrädde av J. D. SIMONSSON och A. T. RUDELIUS, att avgiva förslag till ny taxa för personbefordringen å Statens järnvägar, och kommittén hade bl. a. uttalat sig för, att den av densamma föreslagna taxan även skulle tillämpas i samtrafik med de enskilda järnvägarna. Kommittéförslaget hade granskats av delegerade för föreningen, och dessa hade förordat, att den tariff, som komme att vinna föreningens godkännande, borde tillämpas för *hela* resan, vare sig denna sträckte sig över en eller flera banor och att således vid samtrafik med de enskilda järnvägarna sammanlagda väglängden för resan borde läggas till grund för biljettprisets bestämmande — alltså en genomgående taxa liksom för godssamtrafiken. Föreningens delegerade föreslogo därjämte, att föreningen måtte i huvudsak uttala sig till förmån för antagande av ett av professorn CHARLIER i den Kungliga kommittén reservationsvis framlagt zontariff-förslag, vilket enligt delegerades mening, både på grund av tariffens fallande som dess grundpris, bäst lämpade sig för användning även i samtrafik.

Förslaget om genomgående zonberäkning förkastades emellertid av föreningen vid dess extra sammanträde den 17 februari 1899, bl. a. med den motiveringen, att detsamma skulle medföra avsevärd inkomstminskning för de enskilda järnvägarna. På förslag av direktören AGRELIUS beslöts i stället: »att biljettprisen i samtrafik borde utgå med produkten av den blivande tariffens för Statens järnvägar pris per zon och det antal zoner, vari varje särskild järnvägsförvaltning, med hänsyn till det biljettpris, den tillämpade i sin lokala trafik, kunde finna skäl uppdelat sin järnväg.» Därjämte beslöt föreningen ansluta sig till vad dess delegerade hade hemställt ifråga om CHARLIERS zontariff. Emellertid infördes, vad Statens järnvägar beträffar, på zontariff

grundade personavgifter först från och med år 1906 — vid Uddevalla — Vänersborg — Herrljunga järnväg hade zontariff för personbiljetter däremot införts redan 1890.

Den ståndpunkt, som AGRELIUS intog i den mycket omdebatterade frågan om införande av genomgående zonberäkning eller bibehållandet av snitt-tariffer för persontrafiken — där han alltså förfäktade en rakt motsatt mening, än då det gällde godssamtrafiken — blev helt visst avgörande för det sedermera icke heller frånträdde beslut, som föreningen sålunda fattade, och detta var utan tvivel riktigt och lämpligt. Emellertid har utvecklingen av de enskilda järnvägarnas person-tariffer gått i den riktningen, att, trots det ett flertal järnvägar för-enat sig om en och samma tariff, det nu tillämpas ett åttiotal olika zontariffer vid landets enskilda järnvägar. Denna differentiering, som i viss mån kan vara motiverad av järnvägarnas olika förhållanden, synes dock utan för stora olägenheter, till lättnad bl. a. för allmänheten, kunna ersättas av mera enhetliga biljett-tariffer.

SENARE SAMTRAFIKSFÖRHANDLINGAR

Det senaste skedet ifråga om bestämmelserna för godssamtrafiken kan sägas hava sin upprinnelse för snart tjugufem år sedan. I början av år 1902 mottog nämligen ordföranden i Järnvägsföreningen en skrivelse i samtrafiksfrågan från generaldirektören vid statsbanorna TH. NORDSTRÖM, och denna skrivelse blev upptakten till åtgärder och förhandlingar i detta vittomfattande och svårlösta spörsmål, som ännu icke äro slutförda. I skrivelsen meddelade generaldirektören, att han, av de från olika håll framkomna anmärkningarna mot föreskrifterna om samtrafiksvägarnas fastställande, funnit, att dessa föreskrifter behövde revideras, och han hade därför uppdragit åt särskilda delegerade att upprätta ett förslag till en sådan revision, i vilken tre representanter för de enskilda järnvägarna, nämligen direktören F. W. H. PEGELOW samt trafikcheferna RUDELIUS och BACKMAN, på anmodan av generaldirektören deltagit.

Till belysande av den viktigaste av de sålunda åberopade anmärkningarna mot bestämmelserna ifråga, torde några erinringar om dessa föreskrifters tillkomst här böra göras. Då samtrafiksföreningen bildades, tillämpades vid bestämmandet av transportvägar den i samtrafikstaxans första avdelning mom. d införda regeln. Denna handlar endast

om i samtrafiken redan deltagande järnvägar, och samtrafiksföreningen ansågs utan tvivel, såsom tidigare berörts, äga befogenhet att bestämma i hithörande frågor. Det av AGRELIUS och WALDENSTRÖM framlagda förslaget till samtrafikstaxa innehöll bl. a. den bestämmelsen, att en samtrafikssändning skulle befordras den väg, som vid *direkt* fraktberäkning (enligt medeltalet av fraktgodstarifferna) visade sig vara den *billigaste*, och denna föreskrift kunde utan större svårigheter tillämpas vid ordnandet av trafiken mellan samtrafiksföreningens tidigare medlemmar. Såsom förut anförts hade emellertid i slutet av åttiotalet ansetts nödvändigt att, till skydd för de äldre samtrafiksliderna, bestämma vissa villkor för ändring av — som uttrycket betecknande nog lyder — *bestående* samtrafiksväg, och år 1890 träffades också mellan K. järnvägsstyrelsen och Järnvägsföreningen överenskommelse om tillämpande för dylika fall av det i samtrafikstaxans mom. g. vid taxans omtryckning år 1900 införda *omexpedition*-förfarandet. Samtrafikstaxan kom alltså, att, vid sidan av varandra, innehålla två olika bestämmelser om fastställandet av samtrafiksvägar. Detta hade givit anledning till, att särskilt förvaltningarna vid nytilkomna järnvägar, med bestridande av samtrafiksföreningens rätt att på sätt som skett förbehålla de äldre järnvägarna en viss samtrafik, fordrat, att den ursprungliga — såsom rättvis betecknade — regeln skulle tillämpas vid avgörandet av dylika frågor.

Kommitténs förslag, som överlämnades samtidigt med den åberopade skrivelsen, avsåg i huvudsak:

dels upphävande av det mellan K. styrelsen och föreningen år 1890 träffade och i samtrafikstaxan år 1900 införda avtalet rörande villkoren för ändring av bestående samtrafiksvägar vid ny järnvägs tillkomst,

dels, att vid val av transportväg i stället för medeltalet av de 12 godstarifferna endast medeltalet av tarifferna 8—12 borde vara utslagsgivande,

dels, att de enskilda järnvägar, som tillerkänts extra banavgifter, vägförlängning och frakttillägg och som för erhållande av en viss transitotrafik önskade avstå från dessa tillägg, skulle vara skyldiga att avstå dessa avgifter jämväl i övrig samtrafik, samt

dels, att därest en järnväg ägde rätt uttaga frakttillägg, dessa skulle medtagas vid beräkning för utrönande av billigaste samtrafiksvägen.

Kommitténs förslag innehöll därjämte övergångsbestämmelser, vilka enligt dess mening vore erforderliga, enär ett övergående till det av

kommittén föreslagna sättet för utrönandet av samtrafiksvägarna — genom direkt medeltalsberäkning — skulle komma att medföra en större omarbetning av samtrafiksvägarna. Detta förslag var av följande lydelse:

»De enligt samtrafiksöverenskommelsen bestående samtrafiksvägarna få ej genom ny järnvägs deltagande däri förändras, såvida fraktavgiften mellan stationerna, belägna närmast å ömse sidor om de konkurrerande järnvägarnas ändstationer, över gamla vägen ställer sig billigare än den fraktavgift, som uppkommer genom sammanslagning av frakten från endera av dessa stationer till den från denna längst bort belägna ändstationen å den nya järnvägen, beräknad direkt efter samtrafikstaxan, med frakten från samma ändstation till närmaste å andra sidan belägna station, beräknad enligt samma taxa.

Inträffar därvid att frakten för den längst bort belägna stationen å den sålunda uppkomna nya samtrafiksvägen vid jämförelse med frakten för den närmast denna belägna station, dit samtrafiksvägen leder över annan linje, blir så låg, att densamma jämte frakten till sistnämnda station enligt vederbörande järnvägs lokala taxa blir billigare än den för sistnämnda station gällande samtrafiksfrakten, då skall fraktberäkning över den nya samtrafiksvägen tillämpas så länge, intill dess sådant förhållande ej längre inträffar.»

Representanterna för de enskilda järnvägarna hade emellertid reserverat sig mot kommitténs förenämnda beslut med undantag för förslaget om övergångsbestämmelserna, vilket biträdades av trafikcheferna RUDELIVS och BACKMAN. Reservanterna förklarade sig visserligen icke kunna förneka, att de framlagda förslagen skulle medföra förbättring i de bestående förhållandena, men ansågo, att så många oegentligheter dock skulle komma att kvarstå, att den föreliggande frågan ej skulle kunna avföras från dagordningen. De förklarade sig vidare hysa den uppfattningen, att tillfredsställande grunder för samtrafiksvägarnas bestämmande icke kunde fastslås med mindre, än att det mellan landets järnvägar gällande samtrafiksavtalet fullständigt omarbetades, men »de ville därmed ingalunda förringa betydelsen av den nuvarande samtrafiksföreningen. Om man känner de förhållanden, som rådde före dennas tillkomst, måste man betrakta föreningens bildande såsom rent av ett storverk, till vilket på järnvägsväsendets område finnas få motstycken.» Såsom grunder för ett nytt samtrafiksavtal ville reservanterna antydningssvis nämna följande:

»Alla frakttillägg och vägförlängningar i samtrafiken böra bortfalla;

i varje samtrafiksfraktsats bör i regel ingå endast två banavgifter, i vissa fall för kortare sträckor med däri ingående tre eller flera banor möjligen tre banavgifter;

vid fraktsatsernas fördelning böra ändbanorna först tillerkännas 5 öre per 100

kg. och transitobana 2 öre, innan fördelning sker; tabellen över reducerade väglängder bör revideras;

samtrafiksvägar bestämmas så, att transporten sker på för trafikanten förmånligaste sätt samt om två vägar, som tävla med varandra, båda kunna framföra godset utan omlastning, bör den billigaste väljas och måste vid begagnande av den billigare vägen omlastning äga rum, bör åt trafikant beredas möjlighet att sända godset över den väg, där omlastning icke förekommer;

vid prövning av koncession å ny järnväg med jämförelsevis ringa lokal betydelse och sålunda i huvudsak avsedd att förkorta vissa samtrafiksvägar bör undersökas, om sådan järnvägs tillkomst kan för det allmänna anses medföra sådant gagn, att detta berättigar det ingrepp i bestående samtrafikförhållanden, som genom densamma komma att föränledas, men om koncession efter sådan förutgången utredning beviljas, bör den nya järnvägen utan inskränkning få ingå i den allmänna samtrafiken.»

Reservanterna hemställde till slut, att generaldirektören måtte vidtaga åtgärder för tillsättande av en kommitté med uppdrag att utarbeta ett nytt förslag till samtrafiksavtal mellan Sveriges järnvägar.

Dessa av reservanterna framkastade grunder för ett nytt samtrafiksavtal inneburo som synes en radikal förändring av det gällande. I huvudfrågan — om samtrafiksvägarnas bestämmande — utgjorde dock reservanternas förslag en återgång till det ursprungliga, även av kommitténs flertal förordade systemet med användande av direkt fraktberäkning. Reservanternas förslag förutsatte emellertid även en ändring av grunderna för *samtrafikfrakternas* beräkning och fördelning, och detsamma gick alltså utanför det kommittén lämnade uppdraget, vilket endast hade avsett de villkor, inom vilka trafik finge genom ny järnvägs inträde i samtrafiken avledas från förut befintlig väg. I här förut omtalade skrivelse till Järnvägsföreningen förklarade sig generaldirektören också hysa betänkligheter mot en ändring av förstnämnda grunder, och att han med anledning därav icke heller obetingat kunde biträda reservanternas uttalande angående samtrafiksvägarnas bestämmande. Han anhöll emellertid, att föreningen måtte efter diskussion av kommitténs förslag avgiva utlåtande häröver till ledning för K. styrelsen.

Föreningen upptog ärendet till behandling vid sitt sammanträde i mars 1902 och beslöt efter en diskussion, som på grund av ärendets vikt upptecknades stenografiskt, att utse en kommitté av icke mindre än nio ledamöter och sex suppleanter, vilken kommitté fick i uppdrag att avgiva förslag till det uttalande rörande betänkandet, som föreningen anmodats lämna K. järnvägsstyrelsen. Under diskussionen företräd-

des statsbanekommittén — som den kallats till skillnad från den nu tillsatta föreningskommittén — av föreningens sekreterare, byrådirektören i K. järnvägsstyrelsen JOHN LUNDBERG, vilken varit ordförande i den försträmda kommittén. LUNDBERG framhöll bl. a., att man inom K. styrelsen hade den uppfattningen, att frågan om samtrafiksvägarna borde lösas med minsta möjliga ändring av de i samtrafikstaxan förekommande ursprungliga bestämmelserna, och att man alltså icke borde ändra grunderna för samtrafiksfrakterna. Därvid borde man beakta de skäl, som på sin tid föranledde, att sagda bestämmelser just på Järnvägsföreningens framställning ändrades och kompletterades, om ock detta tyvärr skedde på ett efter vad erfarenheten visat mindre tillfredsställande sätt. Med anledning av ett under diskussionen fällt yttrande, förklarade han sig anse, att alla järnvägar, vare sig statens eller enskildas, som deltaga i samtrafiken, vore lika berättigade. Talet om en motsättning mellan statsbanorna och de enskilda järnvägarna hade icke förut haft något berättigande, och talaren hoppades, att det icke heller för framtiden skulle få detta. Han kritiserade därjämte reservanternas förslag och framhöll till slut, att de grunder, på vilka samtrafikstaxan vore byggd, måhända tålde att närmare skärskådas innan man bröte staven över dem. Reservanternas förslag försvarades av direktören PEGELOW, som förklarade sig vid arbetet i kommittén hava kommit till den uppfattningen, att man icke skulle kunna fastställa några slutgiltiga regler för samtrafiksvägarnas bestämmande utan att hela samtrafiksavtalet först underginge en omarbetning. Såväl kommitténs förslag som reservanternas »antydningar till nya grunder» borde därför underkastas utredning.

Direktören SIMONSSON framhöll den enligt hans uppfattning stora oegentlighet, som förefanns i samtrafikstaxan, nämligen att transitobanor erhöles samma tilläggsavgifter som terminalbanorna. En annan olägenhet vore, att kontrollarbetet allt mera växte och bleve allt mera invecklat. Omredigeringen av taxebestämmelserna borde kunna ske långt radikalare, än som föreslagits, och borde gå i den riktningen, att man med ledning endast av avståndstabellen kunde bestämma godsets väg. Det vore emellertid icke nu fråga om att omarbete taxan utan blott att uppställa andra bestämmelser för denna taxas användning i samtrafiken.

Järnvägsföreningens kommitté var färdig med sitt förslag i maj 1902, och återgivas här några viktigare detaljer ur detsamma. Kommittén framhåller sålunda till en början, att ett konsekvent tillämpande

av den principen, att en samtrafikssändning skall transporteras den väg, som giver den billigaste frakten, skulle — närmast på grund av att varje bana erhåller en lika stor konstant avgift (banavgift) — föranleda till att gods till en viss järnväg komme att dirigeras än den ena, än den andra vägen. Till undvikande av denna olägenhet, som blivit ytterligare kännbar genom den år 1890 införda omexpeditionsbestämmelsen, hade därför, i strid med föreskrifterna i samtrafikstaxans mom. d, den praxis utbildat sig, att samtrafiksvägen till de närmast resp. avvigningsstationer belägna stationerna blivit bestämmande för de bortom belägna. Reglering av tariffernas fraktsatser hade också måst ske för att undvika, att olika slags gods skulle komma att sändas över olika vägar mellan samma stationer. Kommittén hade därför kommit till den uppfattningen, att de i samtrafikfrakten ingående banavgifterna, om deras antal vore större än två, omöjliggjorde fastställandet av enkla och tydliga regler för samtrafiksvägarnas bestämmande. Kommittén betecknade emellertid den ursprungliga principen för val av transportväg såsom riktig och förklarade sig anse,

att de år 1890 tillkomna bestämmelserna — utom vad beträffade skiljenämnden — borde slopas,

att banavgifternas antal borde i möjligaste mån inskränkas,

att samtrafikstariffer för båda vägarna borde för trafikantens fria val av transportled vara upprättade, där i den bestämda transportvägen inginge banor med växlande spårvidd, även där en väg med obruten spårvidd jämväl kunde ifrågakomma, samt

att extra banavgifter, vägförlängning och frakttillägg rätteligen borde bortfalla men av hänsyn till vissa järnvägars ekonomi tillsvidare borde få utgå under en gemensam rubrik såsom frakttillägg, vilket dock skulle medtagas vid beräkning vid utrönande av samtrafiksväg.

Efter att hava uttalat sig om och kritiserat statsbanekommitténs olika förslag, varvid övergångsbestämmelserna nu ansågos obehörliga, hemställde kommittén, att, då frågan om samtrafiksvägarnas bestämmande enligt dess mening icke kunde lösas på ett tillfredsställande sätt, med mindre andra grunder föreslogos för samtrafikfrakternas beräkning, Järnvägsföreningen ville uttala sig för tillsättandet av en kommitté med uppdrag att utarbete ett nytt förslag till föreskrifter om samtrafik mellan Sveriges järnvägar, vilka föreskrifter lämpligast borde meddelas av Konungen.

Föreningen beslöt på sitt sammanträde i augusti 1902 att godkänna det av dess kommitterade sålunda avgivna förslaget till utlåtande i

ärendet, men förklarade sig därvid icke hava ingått i något närmare uttalande rörande de grunder, som av kommittén anförts för dess yrkande. Dessa beslut föregingos av en stenografiskt upptecknad, högst intressant och belysande diskussion. Referatet av densamma fyller icke mindre än tjugusex sidor i nämnda protokoll, till vilket den av frågan särskilt intresserade hänvisas för att närmare finna, hur man vid denna tid såg på samtrafiksfrågorna. Liksom vid marssammanträdet försvarade byråchefen LUNDBERG statsbanekommitténs förslag och synpunkter, varemot direktören PEGELOW och borgmästaren ÅKERMAN företrädde föreningskommittén. Under diskussionens hetta kom även förhållandet mellan K. järnvägsstyrelsen och föreningen på tal och borgmästaren ÅKERMAN ansåg sig därvid böra framhålla, »att Järnvägsföreningen vore en förening, som önskade att handlägga sina angelägenheter och däri fatta beslut utan någon som helst påtryckning» samt gjorde gällande, att »Järnvägsstyrelsen vore i dessa gemensamma frågor att betrakta såsom en med föreningen jämnställd kontrahent».

Föreningens utlåtande rörande samtrafiksfrågan föranledde K. järnvägsstyrelsen att tillstålla föreningen en skrivelse, som föredrogs vid stämman i november 1903 och som därefter lades till handlingarna. I denna skrivelse meddelades, att ett bifall till föreningens hemställan skulle medföra, att en ändring av grunderna för samtrafiksfrakternas beräkning och fördelning även skulle komma under behandling. Emellertid kunde detta ske först i samband med frågan om ändring av grunderna för Statens järnvägars taxa, för vilket K. styrelsen också vidtagit förberedande åtgärder. K. M:t hade emellertid den 24 juli 1903 anbefallt K. styrelsen att, på grund av mot samtrafiksbestämmelserna framkomna anmärkningar, inkomma med yttrande i detta ärende, och då detta krävde en del utredningar, ansåg K. styrelsen, att det tillsvidare borde anstå med tillsättandet av den av föreningen begärda kommittén.

Den 3 juni 1904 avlämnade K. järnvägsstyrelsen det av K. M:t begärda yttrandet och framhöll häri, efter en skildring av förhandlingarna med Järnvägsföreningen, bl. a. att det hade kommit till K. styrelsens kännedom, att en del enskilda järnvägar numera icke vore främmande för tanken på en partiell revision av samtrafiksavtalet, men att planerna härom ännu icke tagit fast form. K. styrelsen förklarade sig till slut fasthålla vid sin förut uttalade åsikt, att det borde anstå med en fullständig omarbetning av samtrafiksavtalet, till dess

det förslag till revision av Statens järnvägars taxa, som vore under utarbetande, kunde bliva fastställt av K. M:t.

Detta K. styrelsens yttrande föranledde föreningens styrelse att vid stämman i november 1904 framlägga ett förslag till en framställning hos K. M:t i samtrafiksfrågan. Motiveringen härför var, att, enligt styrelsens mening, samtrafikens genomgripande betydelse för det svenska näringslivet icke tillräckligt kraftigt framhållits av K. järnvägsstyrelsen. Den betydelsefulla insats, de svenska (enskilda) järnvägarna gjort i landets kommunikationsväsen med bildandet av samtrafikföreningen, hade — framhölls det — icke heller därvid tillräckligt beaktats. Föreningen borde därför ingå till K. M:t med en redogörelse för samtrafikföreningens tillkomst och verksamhet liksom angående samtrafiksavtalet och dess inverkan på järnvägarnas — även statsbanornas — ekonomi.

Det skrivelseförslag, styrelsen upprättat, blev efter företagen votering godkänt av föreningen. En stark minoritet, huvudsakligen bestående av de mindre järnvägarna, röstade emellertid för ett yrkande av dåvarande rektorn JUHLIN, att föreningen borde begära en snar och fullständig revision av samtrafiksavtalet, och att denna revision borde företagas utan inväntande av färdigställandet av Statens järnvägars nya taxa.

I föreningens framställning, som är synnerligen utförlig och belysande för det syfte, i vilket den avgavs, framhålles bl. a., att fraktkostnaderna för trafikanterna i största möjliga mån borde bliva oberoende av antalet banor, som av godset passeras, varigenom landets olika delar skulle, så långt sådant kunde ske, bliva likställda i tariffhänseende, samt att enkla och klara föreskrifter borde komma till stånd för bestämmande av trafikvägarna. Skrivelsen, som är daterad den 25 november 1904, slutade med en hemställan, att K. M:t måtte taga det anförda i övervägande *om och när frågan om ordnandet av samtrafiken kunde komma att bliva föremål för K. M:ts prövning*, varvid det enligt föreningens mening vore angeläget, att, om en fallande taxa bleve fastställd att gälla i samtrafik, denna taxa måtte utan inskränkning få tillämpas över två eller flera järnvägar.

Till fullständigande av redogörelsen för detta avsnitt av förhandlingarna rörande samtrafiksvägarnas fastställande, torde här böra återgivas ett av trafikcheferna BERGMARK och NYSTRÖM den 11 februari 1904 i föreningens styrelse väckt förslag, att styrelsen måtte taga

initiativ till underhandlingar med K. järnvägsstyrelsen för åstadkommande av en revision av den del av samtrafiksavtalet, som anginge reglerna för samtrafiksvägarnas bestämmande. Styrelsen beslöt med anledning härav att uppdraga åt sin verkställande direktör att under hand efterhöra hos K. styrelsen, huru denna skulle ställa sig till ett av föreningen eventuellt framställt förslag om upphävande av bestämmelsen i andra stycket av samtrafikstaxans mom. g — angående ny järnvägs inträde i samtrafiken. Denna underhandling, som tydligen givit anledning till den passus i K. styrelsens yttrande till K. M:t den 3 juni 1904, där K. styrelsen säger sig hava erfarit, att en del enskilda järnvägar numera icke vore främmande för en *partiell* revision av samtrafiksavtalet, upphörde emellertid, sedan K. styrelsen genom byrådirektören LUNDBERG meddelat, under vilka villkor Statens järnvägar kunde biträda slopandet av ifrågavarande bestämmelse. LUNDBERG hade nämligen i en skrivelse den 17 juni 1904 meddelat, att K. styrelsen kunde biträda ett dylikt förslag under förutsättning att till första stycket av samtrafikstaxans mom. d gjordes ett tillägg av ungefär följande lydelse:

»dock att försändelser mellan tvenne stationer, mellan vilka transporten kan äga rum uteslutande över statens järnvägar eller över transportväg, i vilken statens järnvägar ingå med någon del, skola, där K. styrelsen det påfordrar, befordras över statens järnvägar resp. den väg, i vilken statens järnvägar ingå med större sträcka, än någon i samma väg ingående enskild järnväg.»

Som synes hade K. styrelsen nu skärpt sin ställning till en ändring av vägbestämmelserna, och detta torde hava bidragit till föreningens ovan omhandlade framställning till K. M:t.

Innan K. M:t hunnit vidtaga någon åtgärd med anledning av föreningens framställning den 25 november 1904, fick föreningen anledning att i mera bestämda ordalag, än man funnit lämpligt använda i nämnda skrivelse, hemställa hos K. M:t om en ny samtrafikstaxa för Sveriges järnvägar. Vid föreningens stämma den 25 mars 1907 yrkade nämligen verkställande direktören vid Nora Bergslags järnväg, dåvarande kaptenen BÄRNHEIM, efter att hava redogjort för en tvist angående samtrafiksvägar, som uppkommit mellan K. järnvägsstyrelsen och förvaltningen vid nämnda järnväg, att föreningen måtte hos K. M:t anhålla om utarbetandet av en ny samtrafikstaxa, och att föreningen måtte bliva vederbörligen representerad i den kommitté, som finge sig detta uppdrag anförtrott. Föreningen biföll också en-

hälligt detta yrkande och avlät redan samma dag den föreslagna framställningen till K. M:t.

De omständigheter, som föranlett denna tvist, böra, såsom betecknande för förhållandena, här i korthet återgivas. Sedan den till Nora Bergslags järnväg hörande sträckan Ervalla—Strömtorp delvis blivit ombyggd, hade den underkastats ny längdmätning, och förvaltningen hade därefter i oktober 1906 anhållit hos K. järnvägsstyrelsen, att de nya avstånden måtte läggas till grund vid alla samtrafiksberäkningar. K. styrelsen meddelade med anledning därav, att vissa ändringar av samtrafiksvägarna komme att företagas från och med år 1907 i samband med Örebro—Svartå järnvägs övergång i statens ägo, och att Nora Bergslags järnväg genom dessa ändringar skulle förlora transitotrafiken över nämnda sträcka, vilken trafik i stället skulle ledas över Örebro—Svartå. K. styrelsen grundade sitt ändringsförslag därpå, att Örebro—Svartå järnväg vid beräkning av samtrafiksvägarna icke längre skulle betraktas såsom en särskild järnväg. Mot en sådan tolkning av samtrafiksavtalet, vilken också förklarades strida mot den praxis, som K. styrelsen själv dittills följt, ingav förvaltningen sin protest. Förvaltningen hade därjämte framhållit, att det icke kunde bestridas att Örebro—Svartå järnväg vore en i samtrafiken deltagande *ny* järnväg i förhållande till ifrågavarande linje av Nora Bergslags järnväg, varför frågan endast vore den, huruvida den förstnämnda järnvägens karaktär såsom *ny* järnväg skulle upphöra, då den komme i statens ägo. Visserligen hade K. styrelsen de senaste åren i en del fall velat tillämpa samtrafikstaxan så, att järnvägar, som inköpts eller byggts av äldre järnvägar, icke skulle vid samtrafiksvägars bestämmande räknas såsom nya järnvägar. K. styrelsen hade emellertid, framhöll förvaltningen vidare, icke lyckats genomdriva sin tolkning eller mening i detta avseende vid tillkomsten av en så viktig, *ny* samtrafiksled som linjen Örebro—Krylbo, vilket förhållande för övrigt hade tillskyndat Nora Bergslags järnväg förlust av samtrafik. För övrigt påvisade förvaltningen, att även om transportvägen över Örebro—Svartå räknades som *en* järnväg, så visade beräkningen av medelfrakten mellan stationerna närmast ömse sidor om de konkurrerande vägarna, att denna medelfrakt var billigast den gamla vägen, vilken således enligt tillämpad praxis skulle få behålla trafiken.

Förvaltningen hade till slut yrkat, att, om K. styrelsen vidhölle sin uppfattning om ändring av transportvägen, frågan måtte hänskjutas till den i samtrafikstaxan föreskrivna skiljenämnden. K. styrelsen hade

därefter förklarat sig vidhålla sin uppfattning i frågan och visserligen biträtt förslaget om tvistens hänskjutande till en skiljenämnd, men då enligt dess mening i det föreliggande fallet den omständigheten icke vore för handen, som utgjorde förutsättningen för ett skiljenämnds-förfarande enligt samtrafikstaxan, ville styrelsen icke medgiva att nämnden skulle tillsättas enligt dessa grunder utan föreslog en skiljenämnd av tre personer. Förvaltningen hade med anledning härav framhållit, att om K. styrelsen ansåge, att ett annat skiljedomsförfarande, än det i samtrafiksavtalet föreskrivna, borde tillgripas, frågan härom borde för avgörande dragas inför samtrafiksföreningen.

K. järnvägsstyrelsen tog emellertid denna fråga i egna händer och ändrade den bestående samtrafiksvägen utan hänsyn till den enskilda järnvägsförvaltningens yrkande. Ändringen skedde dock så, att den endast berörde den trafik, som ägde rum mellan Statens järnvägars *egna* stationer, medan övrig trafik bibehölls över Ervalla—Strömtorp. Denna utgång av tvisten ifråga har betecknats såsom det första exemplet på en ny princip för bestämmande av samtrafiksvägar, nämligen att en bana skall äga företrädesrätt till trafik, som den *ensam* kan ombesörja. Frågan härom skulle komma att i fortsättningen än ytterligare komplicera de redan förut vanskliga samtrafiksförhållandena.

I föreningens nya framställning till K. M:t i samtrafiksfrågan framhölls bl. a., att »bristen på klara och tydliga föreskrifter allt mera ökade den rådande osäkerheten, och missnöjet med det nuvarande tillståndet griper allt mer och mer omkring sig». Det vore därför icke tillrådligt att utarbetandet av en ny samtrafikstaxa uppsköts till den tidpunkt, då den av järnvägsstyrelsen ifrågasatta ändringen av grunderna för Statens järnvägars taxa blivit genomförd, utan hemställdes, att K. M:t snarast möjligt täcktes gå i författning om samtrafiksfrågans ordnande.

Denna föreningens hemställan torde i avsevärd grad hava bidragit till, att K. M:t redan den 28 juni 1907 tillsatte den s. k. 1907 års taxekommitté, med uppdrag bl. a. att inkomma med betänkande och förslag beträffande ny taxa för transporter av gods å Statens järnvägar samt rörande förändrade bestämmelser ifråga om samtrafik mellan statens och enskilda järnvägar. De enskilda järnvägarna blevo i början representerade i kommittén av dåvarande direktören vid Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar F. W. H. PEGELOW, samt trafikchefen vid Blekinge Kustbanor, kaptenen C. H. FOGELBERG. Se-

dan PEGELOW år 1907 blivit utnämnd till generaldirektör vid Statens järnvägar och trafikchefen FOGELBERG år 1912 avlidit, förordnades nämnda år i stället för dessa verkst. direktören vid Bergslagernas järnvägar J. D. SIMONSSON och verkst. direktören vid Nora Bergslags järnväg, kaptenen O. BÄRNHEIM, till ledamöter av kommittén. Till denna kommitté överlämnade nu K. M:t bl. a. föreningens båda ovan relaterade framställningar i samtrafiksfrågan, och kommittén avgav i maj 1917 sitt bekanta stora och intressanta betänkande, bl. a. innehållande förslag till godssamtrafikstaxa.

Skildringen av samtrafiksfrågans tidigare öden har, som förut påpekats, gjorts så utförlig som skett, enär vissa densamma berörande handlingar och uppgifter — såsom eljest svårtillgängliga — ansetts böra återgivas här mera utförligt. Då så däremot icke är förhållandet vad beträffar föreningens vidare åtgöranden i ärendet, vilka ligga relativt nära i tiden och dessutom utförligt återgivits i föreningens protokoll, torde den fortsatta skildringen av denna fråga här kunna utan olägenhet inskränkas till återgivande i största korthet av vissa viktigare data.

* * *

Sedan 1907 års taxekommitté den 25 maj 1917 avlämnat sitt betänkande och förslag angående godssamtrafiken mellan svenska järnvägar, infordrade K. M:t föreningens utlåtande över såväl detta förslag som det av kommittén den 31 maj 1915 framlagda förslaget till ny taxa för Statens järnvägar. Föreningens styrelse uppdrog vid sitt sammanträde den 15 mars 1919 åt en kommitté, bestående — förutom av föreningens verkställande direktör — av trafikcheferna O. FRIBERG, A. HANSSON, E. HILDEBRAND, J. C. HOLM och R. WESTER samt trafikdirektören A. HJELMÉR, att granska taxekommitténs ifrågavarande förslag. I denna kommittés arbete deltog även kontrollörerna C. MELLANDER och K. SCHAUMAN, varjämte representanter för K. järnvägsstyrelsen efter inbjudan deltog i kommitténs förhandlingar.

Kommitténs omfattande utlåtande, som innehöll ett stort antal förslag till ändringar och kompletteringar av taxekommitténs förslag, avlämnades den 12 augusti 1919. Sedan styrelsen granskat förslagen ifråga, upptogos taxefrågorna till behandling å extra föreningsstämman den 3 oktober 1919. Stämman beslöt att — med några tillägg — godkänna styrelsens förslag till yttrande över det av taxekommittén framlagda förslaget, och föreningens till Konungen ställda yttrande

överlämnades till K. järnvägsstyrelsen den 1 november 1919. K. järnvägsstyrelsen tog emellertid för sin del upp taxefrågan till behandling först i slutet av år 1923. I skrivelse till föreningen den 28 november 1923 hemställde K. styrelsen, att föreningen, för att »befordra en mera skyndsam lösning av taxefrågan», måtte utse ombud att delta i K. styrelsens sakliga beredning av densamma. Med tillmötesgående av denna K. styrelsens hemställan utsåg föreningens styrelse den 14 december 1923 sin verkställande direktör samt herrar FRIBERG, HJELMÉR och HOLM att såsom föreningens representanter delta i detta arbete.

Föreningens verkställande direktör redogjorde vid styrelsens sammanträde den 16 april och den 28 augusti 1925 för de dittills uppnådda resultaten av nämnda samarbete, under vilket särskilt spörsmålen om samtrafiksvägarnas och samtrafiksavgifternas bestämmande blivit föremål för olika meningar. Föreningens delegerade hade sålunda bl. a. funnit sig böra yrka på bibehållande av banavgiftssystemet och hade därför gjort gällande, att man borde inskränka sig till att få den nu gällande samtrafikstaxan vederbörligen reviderad och kompletterad.

Delegationen hemställde vid sammanträdet den 28 augusti 1925, att föreningens styrelse måtte tillsätta en kommitté att utarbeta förslag till de olika detaljerna i ett reviderat banavgiftssystem och att samrådet med K. järnvägsstyrelsen skulle vila, till dess föreningen tagit ställning till kommitterades förslag. Styrelsen godkände sina delegerades åtgärder i ärendet och beslöt att uppdraga åt samma delegerade att jämte de övriga ledamöterna i 1919 års taxekommitté, trafikcheferna HANSSON, HILDEBRAND och WESTER, utarbeta ifrågavarande förslag.

Kommitterades förslag, som var avsett att tjäna till ledning vid en fortsättning av samrådet med K. järnvägsstyrelsens delegerade angående den nya samtrafikstaxan, förelåg och behandlades av föreningens styrelse den 9 oktober 1925. En del av de viktigare punkterna i förslaget återgivas här.

Banavgifterna borde enligt de kommitterades mening, med hänsyn till att fraktsatserna i det senaste av K. järnvägsstyrelsen upprättade tariffschemat för Statens järnvägar vore synnerligen höga i de högsta och relativt låga i de lägsta tarifferna, sättas lika i alla tarifferna, varvid emellertid transitobanorna borde erhålla lägre banavgifter än terminalbanorna.

Transportvägar. Då olika linjer komma ifråga, borde till grund för avgiftsberäkningen läggas medeltalet av tarifferna 1—13, inklusive alla

förekommande övriga avgifter. Beräkningen skulle baseras på längden av de olika konkurrerande vägarna, ökad med 10 km. på ömse sidor om konkurrenssträckan, då denna vore transitoväg. Den väg, som visade den billigaste medelfrakten på ifrågavarande avstånd, borde fastställas såsom transportväg även för bortom liggande stationer. Tillkomme ny väg, och denna bleve billigare än den förutvarande vägen, borde den gamla vägen få behålla trafiken, därest icke medeltariffen för den nya vägen bleve minst 15 % lägre än medeltariffen för den äldre vägen. Alternativ transportväg borde, om i den ordinarie transportvägen inginge banor av olika spårvidd och omlastning således måste äga rum, kunna fastställas för transporter av vissa för omlastning ömtåliga godsslag, såsom flyttsaker, glas- och lervaror m. m., ävensom för lik och levande djur.

Fraktnedsättning borde få äga rum över fastställd, ordinarie transportväg. Därest alternativ transportväg vore fastställd, skulle fraktnedsättning över denna väg ej få medgivas utan samtycke av förvaltningarna för banorna i den ordinarie vägen. Över annan väg skulle fraktnedsättning icke tillåtas.

Ersättning för minskad trafik genom ändrad transportväg borde utgå och driftskostnadsprocenten vid fastställande av dylik ersättning beräknas till 60. Ifråga om alternativ transportväg borde ersättning icke utgå till de i den ordinarie transportvägen ingående banorna.

Verkställande myndigheten för godssamtrafiken borde bestå av ett verkställande utskott av fyra personer, utsedda två av K. järnvägsstyrelsen samt två av Svenska Järnvägsföreningen. I händelse av skiljaktiga meningar inom utskottet skulle K. styrelsen och föreningen förhandla i frågan. Kunde därvid enighet icke uppnås, borde saken hänskjutas till en samtrafiksnämnd.

Samtrafiksnämnden, som borde utgöras av sju personer, av vilka tre skulle utses av K. M:t, två av K. järnvägsstyrelsen samt två av Svenska Järnvägsföreningen — de fyra sistnämnda medlemmarna valda bland järnvägsfackmän — skulle avgöra alla tvistefrågor rörande samtrafiken.

De av kommitterade föreslagna grunderna och bestämmelserna för godssamtrafiken godkändes av föreningens styrelse och överlämnades till K. järnvägsstyrelsens delegerade samt därefter med skrivelse den 30 december 1925 till K. järnvägsstyrelsen.

I denna skrivelse framhöll förenings styrelse bl. a., att föreningens år 1919 avgivna yttrande i taxefrågan givetvis icke kunde

i allo innehålla de synpunkter, föreningen numera måste lägga på dessa taxefrågor — detta särskilt med hänsyn till de förändringar, som på grund av automobilkonkurrensen inträtt i järnvägarnas trafikförhållanden. Styrelsen anhöll därefter, att dess skrivelse måtte bifogas K. styrelsens yttrande i taxefrågorna till K. M:t.

K. järnvägsstyrelsen har med skrivelse till Konungen den 25 maj 1926 överlämnat sitt yttrande över taxekommitterades förslag till förändrade bestämmelser för godssamtrafiken samt framlagt »Förslag till förordning angående godssamtrafik mellan järnvägar».

Över detta K. järnvägsstyrelsens förslag har K. M:t anmodat föreningen att yttra sig, men har sådant yttrande, då detta skrives, ännu icke blivit avgivet.

De sedan lång tid tillbaka förberedda nya bestämmelserna för godsamtrafiken mellan landets järnvägar hava således ännu icke slutbehandlats.

K. järnvägsstyrelsen har vidare framlagt ett den 29 december 1925 daterat, på taxekommitténs betänkande grundat förslag till ny taxa för Statens järnvägar. I den skrivelse, med vilken detta taxeförslag överlämnades till Konungen, framhåller K. styrelsen, att det av taxekommittén upprättade, synnerligen förtjänstfulla förslaget hade måst underkastas en djupgående omarbetning för att kunna motsvara nutida krav på en rationell taxa. Taxekommitténs förslag hade nämligen upprättats på grundval av 1910 års trafik, men sedan dess hade genomgripande förändringar inträtt i näringslivet och kommunikationerna liksom i järnvägarnas driftskostnader. K. styrelsen säger sig dock hava i huvudsak kunnat ansluta sig till de *principer*, som taxekommittén ansett böra följas.

Sedan K. M:t genom remiss den 22 januari 1926 lämnat föreningen tillfälle att avgiva yttrande över detta K. järnvägsstyrelsens förslag, uppdrog föreningens styrelse den 16 februari 1926 åt samma taxedelegerade, som enligt styrelsens beslut den 28 augusti 1925 upprättat förslag i samtrafiksfrågan, att utarbeta förslag till detta yttrande.

Den nya statsbanetaxan torde emellertid komma att fastställas först i samband med de nya samtrafiksbestämmelserna, och båda dessa viktiga taxefrågor torde därför måhända bliva avgjorda under detta föreningens jubileumsår.

