
TAXE- OCH TRANSPORT- BESTÄMMELSER

Järnvägarnas taxe- och transportbestämmelser hava allt från föreningens bildande intagit en framträdande plats på dess arbetsprogram. I samband med ordnandet av samtrafiken mellan järnvägarna har föreningen sålunda vid förändringar i Statens järnvägars lokala taxa, vilken från början legat till grund för samtrafiktaxan, bevakat de enskilda järnvägarnas intressen. Vad de olika enskilda järnvägarnas lokala taxor angår, har föreningen haft att göra med dessa huvudsakligen beträffande vissa för samtliga eller vissa grupper av järnvägarna gemensamma bestämmelser, såsom rörande godsindelningen, taxeringsbestämmelser, den under och efter världskriget så betydelsefulla frågan om provisoriska taxeförhöjningar o. s. v. Föreningen har också redan från början av sin tillvaro behandlat olika spörsmål rörande det egentliga transportarbetet, såsom om järnvägarnas trafikreglemente och ordningsregler — senare trafikstadgans bestämmelser, transport- och godsundersökningsföreskrifter m. m., och lämnas här nedan en kort sammanfattning av dessa olika förhållanden.

Den äldsta järnvägstaxan.

Den första egentliga, av K. M:t fastställda järnvägstaxan i vårt land torde väl vara den för Köping—Hult och Nora—Ervalla järnvägar, å vilka banor reguljär trafik öppnades den 5 mars 1856. Taxan innehöll 10 sidor text och tillhandahölls allmänheten till ett pris av 2 skilling banko. En resa i 3:dje klassens vagn kostade enligt densamma 12 sk. bko per mil, för ett paket om 20 skålpunds vikt var frakten per mil 6 skilling 8 rundstycken bko och för 3:dje klassens gods, vartill bl. a. hörde »Arrac, Cognak, Rumm och vin på fat,

machingods finare» etc. erlades för varje mil en fraktavgift av 13 sk. 4 rst bko. Taxan innehöll under rubriken »Särskilda bestämmelser» även några reglementariska föreskrifter angående järnvägens ansvarighet för försändelser, om magasinshyra o. s. v.

Allmänna taxefrågor.

I slutet av sjuttioalet och början av åttiotalet var samtrafiksfrågan, såsom å annat ställe skildras, föremål för förvaltningarnas livliga intresse och i samband därmed omarbetades också ett flertal av de lokala taxorna. Vid marssammanträdet år 1880 behandlade föreningen vissa allmänna bestämmelser, vilka voro avsedda att inflyta i de lokala taxor, som skulle tillämpas från och med år 1881. Sådana föreskrifter voro bl. a. vägning av gods och ansvarigheten för viktuppgifter, järnvägarernas ansvarighet för kolliantalet i vagnslastsändningar, för skada å gods, angående tillhandahållandet av och avgift för presenningar resp. täckt vagn, angående fri resa för boskapsvårdare, om registreringsavgift för återgående tomkärl m. m. Under år 1886 utarbetade föreningen genom en kommitté förslag till ändringar i de lokala taxornas godsindelningar, medförande nedsättning i fraktavgifterna särskilt för sådana varuslag, som voro av betydelse för industrien och näringarna, och under år 1895 diskuterade föreningen och tog i samband med ändring av samtrafikstaxan ställning till en ännu mera genomgripande ändring av godsindelningen.

Förslag till taxa för kronogods i allmänhet.

Föreningen hade därefter under flera år icke att behandla några viktigare allmänna spörsmål rörande taxorna för de enskilda järnvägarernas lokala trafik annat än i samband med frågor rörande Statens järnvägars taxa och de på denna grundade samtrafiksavgifterna och bestämmelserna. Föreningens åtgöranden i dessa frågor skildras emellertid under rubrik »Samtrafiksärenden».

År 1903 anhöll emellertid K. järnvägsstyrelsen om yttrande från föreningen rörande ett av K. styrelsen upprättat förslag till taxa för transporter i allmänhet för *statsverkets* räkning, innebärande en utvidgning och komplettering av den för Statens järnvägar gällande s. k. civiltaxan.

Vid statsbanorna hade nämligen allt sedan år 1863 tillämpats sär-

Pris: 2 sk. bko.

TAKA

för trafiken å jernvägen mellan
Köping och Hult samt mellan
Nora och Ervalla.

(Af Kongl. Maj:t i nåder fastställd.)



TAKA

för trafiken å jernvägen mellan Köping
och Hult samt mellan Nora och
Ervalla.

(Af Kongl. Maj:t i nåder fastställd.)



ÖREBRO,

N. M. LINDHUS BOKTRYCKERI,
1857.

A) För Passagerare.

	Afgift per mil.		
	Banko.	Riksmünt.	
	Rdr. sk.	rst.	Rdr. öre.
I 1:a klassens vagn för en person	— 28.	—	— 87.
" 2:a d:o för d:o	— 18.	8.	— 58.
" 3:e d:o för d:o	— 12.	—	— 37.

Anm. Afgiftsfritt får medföras: Kappsäck och Natt-
säck, eller endera, till vikt af 60 skälp. För
öfvervikt betalas enligt godstaxan.

B) För Paketer.

	Afgift per mil.		
	Banko.	Riksmünt.	
	Rdr. sk.	rst.	Rdr. öre.
Aft. o. m. 10 skälp, vikt, pr st.	— 5.	4.	— 17.
Öfver 10 till och med 20 skälp.	— 6.	8.	— 21.
" 20 till och med 40 "	— 8.	—	— 25.
" 40 till och med 60 "	— 10.	8.	— 34.
" 60 till och med 80 "	— 13.	4.	— 42.
" 80 till och med 100 "	— 16.	—	— 50.

Anm. Såsom paket anses hvarje till försändning in-
lemnadt försegladt eller oförsegladt konvolut

eller persedel, som ej öfverstiger 100 skålp i vikt, och derå specifikation af innehållet ej medföljer. Intel paket transporteras för mindre än 8 sk. bko. eller 25 öre Riksmünt, och är volumen i förhållande till vigten alltför stor, förhöjes afgiften derefter.

C) *För Varor och annat gods.*

	Afgift per mil.	
	Banko.	Riksmünt.
	R.dr. sk. rst.	R.dr. öre.
1:a klassen: Böcker, Cigarrer, Galanterivaror, Glas, Guld- och Silverarbeten, Instrumenter, musikaliska, Medicinalier, Möbler, Porslin, Skrifmaterialier, Speglar, Taflor och andra konst-saker, Tobak, rök-, snus- och tugg-, Väfnader, finare; pr Skepp. viktualievigst eller 4 Centner	— 21. 4.	— 67.
2:a klassen: Bomullsväfnader, Fisk, färsk, Fjäderfä, Fogel, skogs, Frukter, färska eller torra, Garn, Hampa, Humle, Hummer, Ka-		

Afgift per mil.	
Banko.	Riksmünt.
R.dr. sk. rst.	R.dr. öre.

kel, Kläder, Kärl, metall-, jern- eller lagg-, Lim, Lin, Läder, Ost- tron, Skodon, Specerier, Säng- kläder, Trädgårdsprodukter, Ull, Varor, korta, Vätvaror, på glas- kärl, Väfnader, gröfre, och Mat- tor; pr Skepp. Viktualievigst eller 4 Centner	— 18. 8.	— 58.
--	----------	-------

3:a klassen: Arrac, Cognak, Rum och Vin på fat, Blyhvitt, Bresilje, Bomull, Flyttsaker, Frö, Färger, alla slag, Halm, Hudar, torra, Hå, Krukmakarevaror, Löf, Machingods, finare, Mahogny- block, Segelduk, Stenarbeten, finluggna, Tobak, stjlk och blad, på fat, Träda-beten, snickare- och svarfvare-, Vadmal, Ylletäcken; pr Skepp. Viktualievigst eller 4 Cent,	— 13. 4.	— 42.
--	----------	-------

Afgift per mil.	
Banko.	Riksmünt.
R.dr. sk. rst.	R.dr. öre.

4:e klassen: Arbetsredskap och gröfre Verktyg, Beck, Bly, Bränvin, Öl och Porter på fat, Fisk, torr eller saltad, Fläsk, Gjutgods, gröfre, Gryn, Guano, Hagel, Koppar, Krita, Kött, färskt eller saltadt, Machingods, gröfre, Malt, Marmorblock, råa, Mjöl, Ost, Papper, Pottaska, Salt, Sill, Sirup, Smör, Socker, Span- mål, alla slag, Svartsmede, Säpa, Talg, Tjära, Tran, Trädkol, Vi- triol, Åkerredskap; pr Skepp. Viktualievigst eller 4 Centner	— 10. 8.	— 34.
5:e klassen: Alun, Bark, Ben, kreaturs-, Flinta, Gips, Gjutsand, Gödningsämnen (utom Guano), Hudar, råa, Jern, band-, knipp-, stång-, Jernplåt, Jordfrukter, Kalk, Lera, eldfast, Lumpor, Näf-		

Afgift per mil.	
Banko.	Riksmünt.
R.dr. sk. rst.	R.dr. öre.

ver, Plankor och Bräder, Röd- färg, Salpeter, Skiffer, Spik, Stenar, qvarn-, slip-, trapp- och andra gröfre, Stenkol och Cokes, Stål, Svafvel, Tegel, tak- och eld- fast, Tegelryr, Timmer, Ved, alla slag; pr Skepp. Viktualievigst eller 4 Centner	— 8. —	— 25.
--	--------	-------

6:e klassen: Malm och Tack- jern, Murtegel, Brännstoff; pr Skepp. Viktualievigst eller 4 Ctr	6. 4.	— 20.
--	-------	-------

Anm. a) För gods och varor, som vid inlemnan- det till afsändningen specificeras till in- nehåll och beskaffenhet, beräknas frakten enligt godstaxan, dock så att mindre af- gift än för 100 skålp., eller 1/4:del Skepp. Viktualievigst, icke äger rum. För ej specificerad gods utöfver 100 skålp. i vikt betalas efter högsta eller första klas- sen. För tomma fastager, fat, m. m., som återsändas, betalas efter öfverenskom- melse med afsende på volun och väg-

längd. — För allt gods, som transporteras i större partier eller hela vagnslaster utan emballage, äger bolaget, att utöfver frakten uppbära 4 öre pr Skepp, eller 1 öre pr Centner, såsom ersättning för lastning och lossning.

- b) Krut, Tändstickor och andra lätt antändliga artiklar, äfvensom frätande syror, erlägges afgift enligt öfverenskomelse med föreståndaren för trafiken.
- c) För alla i taxan icke upptagne varor erlägges den afgift, som deruti finnes utsatt för dem, med hvilka desamma närmast kunna jämföras, hvilket af Stationsmästaren på stället bestämmes, med rättighet för godsägaren att, i händelse af missnöje, inom två månader hos Direktionen söka rättelse i debiteringen.

D) För Åkdon.

	Afgift för till och med 3 mils väglängd.	
	Banko.	Riksmynt.
	R:dr. sk. rst.	R:dr. öre.
Åkdon med 2 hjul eller enbetsläde	2: — —	3: —
d:o 4 d:o eller parsläde	3: 16. —	5: —

G) För Hundar.

	Afgift per mil.	
	Banko.	Riksmynt.
	R:dr. sk. rst.	R:dr. öre.
Per stycke	— 10. 8.	— 34.

Särskilda bestämmelser.

1:o. Bolaget ansvarar icke till högre belopp än 66 R:dr 32 sk. B:ko eller 100 R:dr R:mt för de förluster och skador, som kunna träffa följande artiklar, nemligen: Juveler, Ur af alla slag, Oljefärgs-tafflor och Konst saker, hvilka äro inneslutna i paketer och lådor, eller af passagerare innehafvas, så vida icke vid afgangsstationen uppgifvits, att dylika saker medföras, samt värdet och beskaffenheten af desamma blifvit styrkt, och afgift öfverenskommen. Vid afsändande af paketer och lådor med innehåll af ofvannämnde beskaffenhet, uppgående till högre värde än 100 R:dr R:mt, betalas för hvarje 20 R:drs värde derutöfver 4 sk. B:ko eller 13 öre R:mt pr mil, såsom ersättning för den större risk, bolaget ikläder sig vid transporterandet af sådana dyrbara saker.

E) För Hästar.

	Afgift för till och med 3 mils väglängd.	
	Banko.	Riksmynt.
	R:dr. sk. rst.	R:dr. öre.
En häst	2: — —	3: —
2 hästar, tillhörige samme person	3: 16. —	5: —
3 d:o d:o d:o	5: — —	7: 50.

Ann. Hästar in- och utlastas på ägarens risk. Om 2 eller 3 hästar, tillhörande olika personer, medföras i samma vagn, erlägges afgift för hvarje häst särskildt.

F) För Boskap, Får och Svin.

Full lastvagn	6: — —	9: —
Nötkreatur, pr stycke	1: — —	1: 50.
Kalf d:o	— 32. —	1: —
Får eller Svin d:o	— 20. —	— 62.

Ann. Minimaifgiften för lastvagn, till transport af boskap, får och svin, är 2 R:dr B:ko eller 3 R:dr R:mt. — Då väglängden öfverstiger 3 mil, ökas afgiften under titlarne D), E) och F) med högst 33 1/3dels procent för hvarje tillkommande mil.

2:o. Bolaget ansvarar ej för de förluster och skador, som kunna drabba paketer, hvilka icke äro omsorgsfullt emballerade, märkte, adresserade och beskrifne; ej heller för luckning, uppkommen genom dåliga kärl. Ingen ersättning erhålles för förluster och skador å gods, så vida ägaren ej gör anspråk derpå inom 5 dagar efter afhentandet.

3:o. Afsändare af sådant gods, som genom nöting, skakning eller oundviklig spillning under transporten på jernvägen är underkastadt förminskning till mått, mål eller vikt, äger att med bolagets Direktion öfverenskomma om beloppet af det öfvermål eller öfvervigt, som må beräknas, derest bolaget skall ansvara för utlemnandet af fullt mått, mål eller vikt från den station, dit godset är destineradt.

4:o. Allt gods, med undantag af jern, malm och grofhuggna stenar, måste afhentas från stationen inom 3 dagar efter ankomsten; i annat fall underkastas varan magasinshyra med 1 R:dr R:mt pr lastvagn första dagen samt 50 öre för hvarje

följande dag, och mindre i proportion till varans större eller mindre volum och vikt. Lefvande kreatur skola genast vid ankomsten till destinationsorten från jernvägsstationen afhentnas. Bolaget är för sådane ej ansvarigt, sedan desamma blifvit från lastvagnen uttagne.

Hvarjemte Kongl. Maj: i Näder förklarar att hvardera bolaget må ega att för hvarje af de stationer, hvaruti dess jernväg är eller varder indelad, upprätta specialtaxor öfver de afgifter, som i öfverensstämmelse med de i taxan stadgade grunder, skola erläggas för passageräre och gods till andra stationer, hvarvid dock bör iakttagas, att afstånden endast beräknas i hela, halfva-och fjerdedels mil, sålunda att hvad som understiger 4500 fot icke beräknas, men 4500 till och med 9000 fot anses för en fjerdedels mil, o. s. v.



skilda avgifter för transporter för statens civila verk och den 22 januari 1881 fastställde K. M:t »taxa för transporter på Statens järnvägar av kronan tillhörigt gods». K. järnvägsstyrelsens ovan åberopade, föreningen underställde förslag gällde »taxa för transporter å järnväg under fredstid för statsverkets räkning». Denna nya taxa för statsverkets transporter skulle alltså omfatta icke blott dåvarande civiltaxa utan även ersätta den då gällande trupptaxan och var därjämte avsedd att tillämpas för dylika transporter å de enskilda järnvägarna. Angående detta förslag upprättades av föreningen genom särskilda delegerade en promemoria, i vilken gjordes gällande, att de enskilda järnvägarna icke skäligen kunde åläggas någon förpliktelse att — i likhet med statsbanorna — mot nedsatt avgift befordra sådant kronan tillhörigt gods, som för dess räkning försändes av civila ämbetsverk och myndigheter. Denna promemoria, i vilken jämväl vissa önskemål framfördes rörande den då gällande trupptaxans bestämmelser, föredrogs i Järnvägsrådet av föreningens ordförande, och förslaget kom icke till utförande. Den för Statens järnvägar gällande civiltaxan upphävdes sedermera samtidigt med fastställandet den 17 februari 1911 av militärtaxan.

Taxa för militära transporter.

Den äldsta taxan för militära transporter å enskilda järnvägar fastställdes av K. M:t den 20 maj 1868. Denna taxa gällde å såväl statens som å enskilda med statsbidrag understödda järnvägar för transporter under fredstid av trupper och kronan tillhörig krigsmaterial, proviant m. m. och under vissa villkor även för vederbörligen organiserade skarpskyttekårer. 1862 års taxa efterföljdes av den för statens och samtliga enskilda järnvägar den 22 januari 1881 fastställda och till den 1 juli 1911 gällande trupptaxan, som i vissa fall föreskrev höjda befodringsavgifter, motiverade av järnvägarnas stegrade driftkostnader.

Ett av K. järnvägsstyrelsen utarbetat förslag till ny militärtaxa underställdes i maj 1909 föreningens yttrande och underkastades granskning av såväl särskilda kommitterade som av distrikten. Detta förslag var byggt på den principen, att taxans avgifter icke borde sättas högre, än att de såvitt möjligt motsvarade järnvägarnas självkostnader, vilket innebar en sänkning av avgifterna i jämförelse med 1881 års taxa. Denna fråga behandlades å föreningens höststämma år 1909,

varvid stämman uttalade, att järnvägarna visserligen icke borde beräkna någon vinst av dylika transporter, men att dess självkostnader borde *fullt* täckas. Ett förslag till yttrande, baserat på nämnda princip, utarbetades av särskilda kommitterade och godkändes av 1910 års vårstämman. Den nya militärtaxa, som upprättades på grundval av dessa förhandlingar, fastställdes den 17 februari 1911 och trädde i kraft den 1 juli 1911. Denna taxa gäller fortfarande och föreskriver högre avgifter å de enskilda järnvägarna än å Statens järnvägar.

Senare taxefrågor.

Järnvägarnas driftkostnader stegrades väsentligt under åren närmast efter sekelskiftet. Sålunda framhöll föreningen i sitt yttrande rörande den i det föregående skildrade nya militärtaxan, hurusom driftkostnaderna å de enskilda järnvägarna från år 1903 till 1908 stigit med ej mindre än 30 %. Därtill kom en särskilt under sistnämnda och närmast följande år kännbar nedgång i trafiken, en nedgång, som förorsakades av rådande dåliga konjunktioner för handeln och näringarna. Med anledning härav väcktes inom föreningen förslag om vidtagande av åtgärder för höjning av järnvägarnas transportavgifter. Saken framställdes under hand av föreningens ordförande till vederbörande statsråd, som förklarade sig vilja taga densamma under övervägande.

Föreningens styrelse behandlade denna angelägenhet å flera sammanträden och uppdrog den 29 juni 1909 åt särskilda kommitterade att verkställa utredning och avgiva förslag till underdånig skrivelse, angående en för enskilda järnvägar gemensam förhöjning av taxan för personbefordring. Orsaken till att utredningen icke kom att omfatta även godstaxan var, att en sådan utredning ansågs komma att kräva avsevärd tid, varför, då en snar taxeökning var av nöden, det ansågs att de olika förvaltningarna borde var för sig ingå till K. M:t med ansökan om förhöjning av avgifterna för godsbefordring.

Kommitténs förslag, som behandlades vid föreningens höststämma år 1909, avsåg införandet av dels en s. k. expeditionsavgift av 5 öre för varje personbiljett, dels en inskrivningsavgift av 20 öre för resgods, vilken senare avgift dock ej borde uttagas för sändningar t. o. m. 25 kg. av sådana lantmannaprodukter och trädgårdsalster, som infördes till torgplats. Stämman beslöt med anledning av detta förslag, att vederbörande förvaltningar samtidigt, men dock var för sig, borde anhålla om

K. M:ts tillstånd att uttaga den föreslagna tilläggsavgiften för personbiljetter. Då den föreslagna inskrivningsavgiften för resgods innebure en för svensk järnvägstrafik ny princip, beslöt stämman, att föreningen tillsvidare blott skulle förhandla med K. järnvägsstyrelsen om införandet av en dylik avgift. Båda de här ifrågasatta tilläggsavgifterna blevo också omsider införda, den senare allmänt i såväl lokal- som samtrafik.

Det år 1914 utbrutna världskriget återverkade snart på järnvägarnas trafik- och driftsförhållanden, i det att trafiken å vissa banor under krigets första tid på grund av den ovisshet, som allmänt gjorde sig gällande, väsentligt minskades. Samtidigt började det visa sig bliva allt svårare att överhuvud taget erhålla för järnvägarna nödvändiga förbrukningsartiklar, särskilt stenkol, vilka liksom andra förnödenheter också stego avsevärt i pris. Dessa förhållanden föranledde föreningens styrelse att upptaga frågan om en allmän höjning av de enskilda järnvägarnas taxor. Detta spörsmål framfördes första gången vid föreningens marsstämma år 1915, då föreningens verkställande direktör lämnade en redogörelse för de förhandlingar, som förts i saken med K. järnvägsstyrelsen, som emellertid då avrått en gemensam framställning till K. M:t om höjning av de enskilda järnvägarnas taxor.

K. styrelsen fann dock snart nödigt, att, på grund av de allt mera stegrade driftkostnaderna, hos K. M:t begära provisorisk taxeförhöjning för Statens järnvägar och anhöll därför i maj månad 1915 om föreningens yttrande rörande dylik höjning av samtrafikstaxans avgifter. Samtidigt förklarade sig nu K. styrelsen icke hava något att erinra mot föreningens avsikt att hos K. M:t hemställa om en allmän provisorisk taxeförhöjning för de enskilda järnvägarna. Sedan därefter såväl K. järnvägsstyrelsen som föreningen hemställt hos K. M:t om rätt att uttaga i stort sett enahanda tilläggsavgifter, fastställde K. M:t vissa provisoriska sådana att från den 10 september 1915 gälla i såväl lokal- som samtrafik för resande och gods. För resgods infördes nu den tidigare av föreningen ifrågasatta särskilda avgiften av 20 öre per sändning. Emellertid stego järnvägarnas trafikomkostnader under hela den tid världskriget varade, varför nya taxeökningar allt fort måste vidtagas. Sålunda infördes i godssamtrafiken från den 1 februari 1917 en allmän provisorisk taxeförhöjning av 20 %, den 1 augusti samma år ökades tillägget till 50 %, den 1 januari 1918 till 150 %, den 1 juli 1918 till 200 % och den 1 augusti 1919 till 250 % — med återinförande av tidigare utgående fasta tilläggsavgifter — och

järnvägarna erhöillo dessutom tid efter annan rätt att i samtrafiken uttaga extra banavgifter.

De lokala taxorna höjdes samtidigt, men med olika procenttal, beroende på vederbörande järnvägs ekonomiska förhållanden och efter förslag av K. järnvägsstyrelsen, som med ledning av från järnvägarna infordrade uppgifter bedömde de olika järnvägarnas behov av inkomster. Även vad det gällde samtrafiken tillämpades under åren 1920 och 1921 olika tilläggsavgifter för den samtrafik, som berörde statsbanorna och för den, som uteslutande berörde enskilda järnvägar, i vilken sistnämnda dessa avgifter voro något högre än i den allmänna samtrafiken.

Vid bedömandet i K. järnvägsstyrelsen av dessa de olika järnvägarnas taxefrågor gick man i regel ut ifrån den från regeringshåll hävdade principen, att de enskilda järnvägarna borde få påräkna samma behållning som under år 1913 eller år 1915, därest detta senare år lämnat gynnsammare resultat än år 1913. Hade en järnväg såväl under år 1913 som under år 1915 gått med förlust eller lämnat en behållning, som varit så ringa, att den ej räckt till ränta å anläggningskostnaden, ansågs en sådan järnväg emellertid icke berättigad att få sin ställning förbättrad medelst provisoriska tilläggsavgifter.

Lämpligheten och riktigheten av detta beräkningssätt bestreds av föreningen, som gjorde gällande, att järnvägarna borde, oavsett resultatet av driften under åren 1913 och 1915, kunna erhålla sådana provisoriska tilläggsavgifter, att skälig avkastning å hela anläggningskapitalet, inklusive aktier, kunde erhållas.

Tillämpningen av den princip, myndigheterna en tid framåt sålunda hävdade, bidrog också till att järnvägarna, oaktat det av föreningen förfäktade beräkningssättet i sinom tid vann gehör, ifråga om förmåga att tåla den ekonomiska påfrestning, som förorsakades av den depression, som började göra sig gällande under år 1921, voro långt sämre ställda än industrien och övriga näringar. Dessa hade under krigsåren kunnat samla betydande vinster och hade därigenom kunnat konsolidera sin ställning, vilket däremot det övervägande flertalet av landets enskilda järnvägar, trots en i regel ekonomisk skötsel, icke lyckats göra. En följd härav blev, att järnvägarna, när depressionen efter världskriget kom, icke kunde sänka sina taxor i den utsträckning och med den skyndsamhet, som från många håll ansågs nödigt och ivrigt påfordrades. Emellertid började järnvägarnas beforderingsavgifter att sänkas från och med år 1922, och sänkningen har därefter fortskridit i den mån järnvägarnas trafikomkostnader medgivit.

Dessa upprepade, av ett vidlyftigt förhandlings- och utredningsarbete föregångna taxeändringar förorsakade de enskilda järnvägarnas förvaltningar liksom föreningen och dess ledning ett synnerligen omfattande arbete. Såsom exempel härpå kan nämnas den ingående undersökning angående de enskilda järnvägarnas ekonomiska förhållanden, som utfördes år 1916, en utredning, som låg till grund för flera framställningar från föreningen i taxefrågan.

I detta sammanhang torde föreningens ställningstagande i tvenne betydelsefulla spörsmål rörande järnvägstaxorna bära i korthet anföras. Det första av dessa avsåg Järnvägsrådets yttrande av den 18 mars 1924 rörande de principer, som borde läggas till grund för Statens järnvägars nya taxa. Följande utdrag ur det utlåtande, föreningen, som erhöll ärendet på remiss, lämnade till K. M:t rörande de av Järnvägsrådet förfäktade principerna, torde vara ägnade att belysa föreningens ställning till dessa frågor.

Järnvägsrådet hade sålunda föreslagit, att statsbanorna borde i taxehänseende delas i två delar, ett kulturbanenät — huvudsakligen de övre norrlandsbanorna med undantag för malmjärnvägarna — och ett affärsbanenät = de övriga linjerna. Kulturbanenätets byggnadskapital och drift borde enligt Järnvägsrådets mening debiteras statsbudgeten i sin helhet, medan full förräntning skulle krävas av hela det i affärsbanenätet nedlagda kapitalet. En viss avskrivning borde dock göras å det kapital, som under åren 1915—1922 investerats i statsbanorna, varigenom taxan å affärsbanenätet skulle kunna väsentligt sänkas.

Föreningen framhöll häremot, att den ifrågasatta uppdelningen av det i statsbanorna nedlagda kapitalet skulle medföra, att förräntning och eventuella driftförluster å norrlandsbanorna skulle komma att drabba skattebetalarna, vilket särskilt skulle innebära en uppenbar orättvisa mot befolkningen inom de stora delar av vårt land, som själva fått bekosta sina järnvägar. Det kunde enligt föreningens mening icke vara en klok statsåtgärd att åstadkomma en dylik orättvisa, vilken också skulle göra om intet de försök till åstadkommande av enhetlighet i järnvägarnas taxor, som sedan länge varit ett allmänt önskemål. Föreningen ansåg sig av här nämnda och andra anförda skäl bära bestämt avstyrka Järnvägsrådets förslag, att för åstadkommande av en onaturlig sänkning av affärsbanenätets taxor särskilja norrlandslinjerna från de övriga statsbanorna.

Föreningen ansåg sig också bära avstyrka Järnvägsrådets förslag, att statsbanornas personalkostnader skulle minskas med skillnaden mellan

dessa banors och de större enskilda järnvägarnas personallöner. En sådan åtgärd skulle nämligen, framhöll föreningen, komma att leda till, att statsbanetaxan ställdes i beroende av de större enskilda järnvägarnas personallöner.

Beträffande frågan om kravet på statsbanornas förräntning i förhållande till konjunkturväxlingarna förklarade sig föreningen intet hava att erinra mot principen om en konstant statsbanetaxa under normala förhållanden eller vid tillfälliga, mindre växlingar i konjunkturer. Generella ändringar av statsbanetaxan borde alltså i regel ske endast vid mera väsentliga förskjutningar av penningvärdet.

Järnvägsrådets uttalande, att postverket borde tillfullo ersätta järnvägarna dess kostnader för posttransporterna, syntes föreningen vara grundat på riktiga principer och stode även i överensstämmelse med vad som av föreningen framhållits i föreningens utlåtande den 25 juni 1923 över postkommitterades förslag angående postbefordran å järnväg.

Rörande räntekostnadernas relativa inflytande på taxebildningen förklarade föreningen sig anse, att den räntefot, som skulle läggas till grund för beräkning av förräntningen, borde motsvara den effektiva medelräntefoten för det i statsbanorna bundna lånekapitalet.

I fråga om förhållandet mellan Statens järnvägars taxa och de för de enskilda järnvägarna erforderliga taxorna hade Järnvägsrådet tillstyrkt »att taxan för statens affärsbanenät hålles så låg som är förenligt med kravet på full genomsnittlig förräntning av det i detta nät nedlagda kapitalet, och att enskilda järnvägars eventuella behov av högre taxor tillgodoses genom ett för samtrafiken lämpat beräkningssystem och i övrigt genom efter deras ekonomi avpassade lokaltaxor».

Föreningen uttalade sin anslutning till denna rådets uppfattning men endast under den förutsättningen, att statsbanenätet i fråga om taxan behandlades såsom en enhet. En uppdelning av Statens järnvägar på det sätt rådet föreslagit skulle nämligen medföra, att statsbanornas trafikanter skulle befrias från fullt legitima skyldigheter och till att landets övriga innebyggare åsamkades bördor, som vore dem alldeles ovidkommande. Föreningen framhöll emellertid till slut, att erfarenheten visat, att det vore omöjligt för de enskilda järnvägarna att i praktiken tillämpa taxor, som vore avsevärt högre än statsbanetaxan. För den händelse de enskilda järnvägarna skulle söka upprätthålla taxor, som låge väsentligt högre än den för Statens järnvägar gällande, skulle detta helt visst komma att lamslå trafiken å de förstnämnda, varför ett

försök att ordna taxefrågan på ett dylikt sätt ofrånkomligt skulle medföra, att de enskilda järnvägarna snart skulle tvingas att sänka sina befodringsavgifter så, att dessa komme i ungefärligen samma relation till statsbanetaxan som nu. Om därför denna senare taxa sänktes på det sätt, som Järnvägsrådet föreslagit, så skulle detta bl. a. komma att i grund förstöra de enskilda järnvägarnas ej alltför goda ekonomi.

Järnvägsrådets förslag om uppdelning av statsbanenätet för att i samband därmed möjliggöra den ifrågasatta sänkningen av Statens järnvägars taxa har heller icke upptagits.

Det andra av dessa spörsmål gäller de förslag, som framkommit om överflyttande av K. järnvägsstyrelsens befattning med de enskilda järnvägarnas taxor till annan myndighet. Såsom framgår av det föregående, har K. järnvägsstyrelsen sedan gammalt haft att bereda och till K. M:t avgiva yttranden rörande nämnda taxor. Emellertid framhöll statsbanechefen, i samband med ett yttrande under år 1921 rörande ifrågasatt begränsning av Statens järnvägars administrationskostnader, önskvärdheten av, att K. styrelsens handläggning av de enskilda järnvägarnas taxefrågor måtte överflyttas till kommunikationsdepartementet. Föreningens styrelse uttalade den 18 februari 1922 sin anslutning till denna åtgärd, och styrelsens mening delgavs under hand vederbörande statsråd.

I samband med ett under år 1925 väckt förslag om omorganisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet föreslogs emellertid, att dessa taxefrågor borde överflyttas till K. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och föreningen har i sitt utlåtande av den 8 december 1925 angående detta förslag tillstyrkt detsammias genomförande.

Trafikreglemente och ordningsregler.

Rättsförhållandet mellan järnvägarna och dess trafikanter reglerades från den 1 augusti 1862 av det nämnda dag ikraftträdande, den 4 april samma år av K. M:t fastställda trafikreglementet.

Före nämnda reglementes tillkomst intogos, såsom t. ex. fallet var vid Köping—Hults järnväg, vissa allmänna bestämmelser för järnvägstrafiken i de lokala taxorna. 1862 års trafikreglemente, till vilket förslag hade upprättats av chefen för statens järnvägsbyggnader NILS ERICSON, gällde redan från början även för Köping—Hult och Nora—Ervalla järnvägar och blev därefter även grundläggande för trafiken på övriga enskilda järnvägar. Visserligen fastställdes särskilda

trafikreglementen för en del järnvägar, men dessa reglementen innehöll dock i stort sett samma bestämmelser som de för Statens järnvägar gällande. 1862 års trafikreglemente förblev med några ändringar och tillägg gällande ända tills det avlöstes av 1914 års järnvägs- trafikstadga.

Trafikreglementet innehöll i åtta kapitel föreskrifter rörande järnvägarnas förhållande till trafikanterna, och *ordningsreglerna*, vilka utfärdades av vederbörande järnvägs styrelse eller förvaltning och i huvudsak voro av samma lydelse som de vid Statens järnvägar gällande, lämnade detaljföreskrifter motsvarande trafikstadgans tilläggsbestämmelser.

Internationella fördraget.

Godsutväxlingen järnvägsledes med utlandet började från 1890-talet få större omfattning, än tidigare varit fallet. På grund härav liksom av ändrade förhållanden i övrigt, gjorde sig vid nämnda tid behov gällande av mera tidsenliga och utförliga ansvars- och ordningsföreskrifter för järnvägstransporternas utförande. Man hade dittills ansett sig böra avvakta, huru det av schweiziska regeringen år 1874 väckta förslaget om fastställande av ett internationellt fördrag rörande godsbefordringen å järnväg skulle utfalla. Detta fördrag trädde emellertid i kraft först den 1 januari 1893 mellan ett flertal länder å kontinenten, och även Danmark anslöt sig år 1897 till detsamma. Fördraget var icke heller främmande för en del svenska järnvägsförvaltningar, enär vissa av detsammans reglementariska bestämmelser tillämpades i trafiken med Tyskland. Detta bidrog i sin mån till att förstärka önskemålet om att få byta ut 1862 års reglemente mot ett mera tidsenligt sådant, och fråga härom framfördes å föreningens marssammanträde år 1896.

Föreningens sekreterare redogjorde vid detta tillfälle utförligt för det förslag, som då var ifrågasatt att införas vid de danska statsbanorna och som var upprättat på grundval av det internationella fördraget. Det danska reglementet trycktes också i svensk översättning och utdelades till samtliga föreningens medlemmar. Då frågan därefter i november 1896 ånyo företogs till behandling av föreningen, uttalade denna, att ett nytt trafikreglemente vore i högsta grad påkallat och uppdrog åt tre delegerade att tillsammans med de ombud, K. järnvägsstyrelsen enligt uppgift för sin del komme att utse härför, upp-

göra förslag till nytt sådant reglemente. Detta arbete upptogs också i början av år 1898 inom K. järnvägsstyrelsen, men synes snart hava nedlagts, och torde en anledning härtill hava varit, att frågan om Sveriges anslutning till internationella fördraget fortfarande stod öppen.

Emellertid hemställde K. Järnvägsstyrelsen den 21 april 1903, att K. M:t måtte vidtaga åtgärder för Sveriges anslutning till fördraget ifråga. K. styrelsen anhöll därjämte att få yttra sig över vilka enskilda järnvägar, som kunde anses lämpliga att biträda detsamma. Med anledning av denna K. styrelsens åtgärd, som icke föregåtts av någon förhandling med föreningen, hade genom föreningens försorg en utredning företagits angående lämpligheten av de enskilda järnvägarnas anslutning till fördraget. Denna utredning föranledde föreningen att å stämman den 22 november 1905 besluta att i skrivelse till K. järnvägsstyrelsen bl. a. uttala, att en enskild järnvägsförvaltning icke utan eget medgivande borde åläggas biträda fördraget om internationell godstrafik samt att fråga om enskilda järnvägars anslutning till samma fördrag icke borde upptagas till behandling, förrän nytt trafikreglemente blivit fastställt för landets järnvägar. K. järnvägsstyrelsens framställning till K. M:t resulterade emellertid i, att Sverige från och med den 1 december 1907 anslöt sig till det internationella fördraget, och detsammans bestämmelser måste alltså tillämpas för godssamtrafiken med Danmark, som redan 1897 anslutit sig till fördraget. Detta påskyndade anslutningen till fördraget från de enskilda järnvägsförvaltningarnas sida, och från den 15 januari 1911 gälla fördragets bestämmelser för flertalet av dessa järnvägars trafikutväxling med utlandet.

Järnvägstrafikstadgan.

Frågan om ett nytt reglemente för järnvägstrafiken inom landet väntade fortfarande på sin lösning. Sedan internationella fördraget under år 1907 trätt i tillämpning för Statens järnvägars trafik med utlandet, upptogs emellertid nämnda år inom K. järnvägsstyrelsen arbetet på ett nytt trafikreglemente. Detta viktiga uppdrag anförtroddes åt dåvarande byrådirektören J. FLODIN, som i början av år 1910 framlade förslag till ett nytt trafikreglemente eller — såsom namnet senare blev — järnvägstrafikstadga.

Förslaget underställdes i maj 1910 föreningen för yttrande och behandlades först av styrelsen, som i den skrivelse, med vilken detsamma

överlämnades till föreningen, förklarade sig hava funnit förslaget vara »tydligt och klart avfattat samt motsvara alla fordringar på ett modernt trafikreglemente». Förslaget var därefter föremål för behandling av föreningen vid extra stämma den 17—19 oktober 1910, varvid ett flertal ändringsförslag beslötos samt slutligen — sedan det även varit föremål för behandling inom Järnvägsrådet och därefter delvis omarbetats — vid föreningens höststämma år 1911. Sedan överenskommelse träffats mellan K. styrelsen och föreningen angående lydelsen av tilläggsbestämmelserna till stadgan, fastställdes denna av K. M:t den 24 januari 1914 att gälla fr. o. m. den 1 mars 1915.

Trafikstadgan har på grund av riksdagens beslut sedermera underkastats revision, i vilken föreningen genom delegerade deltagit, och den sålunda ändrade andra upplagan av stadgan, som fastställdes av K. M:t den 12 juni 1925, trädde i kraft den 1 januari 1926.

Militärt järnvägsreglemente.

Ett inom Generalstaben upprättat förslag till särskilt trafikreglemente för militära transporter underställdes i juni 1907 föreningens prövning och föranledde denna till vissa erinringar, som framställdes i ett yttrande den 10 september 1907. Sedan förslaget i vissa delar blivit omarbetat av de militära myndigheterna, remitterades det ånyo till föreningen, som i skrivelse den 29 juni 1909 lämnade förnyat utlåtande angående detsamma, varvid bl. a. framhölls, att en ifrågasatt skyldighet att anskaffa och tillhandahålla viss för militärtransporterna erforderlig utrustningsmateriel icke rimligen kunde åläggas de enskilda järnvägarna.

K. M:t fastställde den 11 augusti 1911 »Reglemente för militärtransporter på järnväg», gällande å samtliga för allmän trafik inom riket upplåtna järnvägar, och detta reglemente trädde sedermera i kraft från och med den 1 november 1911.

Transport- och godsundersökningsföreskrifter.

Med den snabba stegring i järnvägstrafiken, som inträdde under sjuttioalet, visade det sig snart nödvändigt att för säkerställandet av godsutväxlingen mellan de olika järnvägarna införa vissa allmänna transportföreskrifter. Vid föreningens marssammanträde 1877 diskuterades sålunda: »huru skall felsändning på järnväg ändamålsenligt

förekommas» liksom frågan: »huru skall efterfrågan ske angående vilsekommet resgods, ilgods och fraktgods». Vad det första ärendet angår, föranledde detta upprättandet av förslag till allmänna transportbestämmelser, och sådana trädde också den 1 juli 1878 i kraft å de till föreningen anslutna järnvägarna. Föreskrifter lämnades sålunda angående transportordningen, om inventering av styckegods vid övergångsstationer, om att stationslappar skulle åsättas allt styckegods, om stationsvagnar samt om användning av adresskort å godsvagnar. Dittills hade man, där detta överhuvud förekom, adresserat sådana genom att å vagnens överrede med krita angiva avsändnings- och bestämmelsestationerna, vilket ofta förorsakade felsändningar. Den senare frågan — om efterforskning av felsänt gods — diskuterades visserligen, men man beslöt att avvakta ett av Statens järnvägar ifrågasatt gemensamt förfaringssätt härför. Ända tills den nuvarande »godsregleringen» den 1 oktober 1916 trädde i verksamhet, tillgick det vid efterforskning av felsänt gods emellertid i stort sett på det sättet, att den station, där godset saknades, genom telegram till avsändnings- och övergångsstationer m. fl. efterfrågade detsamma, varjämte skriftlig rapport insändes till vederbörande trafikbefälhavare. Ledde detta icke till godsets tillrättaskaffande, efterforskades det under järnvägarnas första tid genom s. k. felsändningsnotiser. Från år 1889 — sedan den ovan berörda överenskommelsen om gemensamma föreskrifter äntligen träffats — verkställdes efterforskningen av vissa bestämda tjänsteställen vid Statens järnvägar — trafikdirektörsexpeditionerna. Dessa efterfrågade saknat och anmälde senare även övertaligt gods antingen genom telegram, vilket sätt i regel användes, då det gällde resgods eller lättfördärvligt gods, eller eljest genom s. k. löpsedel. Dessa allmänna telegram, felsändningsnotiser och löpsedlar blevo, i mån som järnvägsnätet utvecklades och trafiken tillväxte, allt mera omfattande. Då notiserna och löpsedlarna åtminstone under järnvägarnas första år vidarebefordrades med ett och samma tåg, lämnades icke erforderlig tid för den nödvändiga undersökningen, varför syftet med efterfrågan ofta förfelades. Det var emellertid vid denna tid en allvarlig sak för den, som besvarade en förfrågan efter ett saknat kolli med det nära till hands liggande »finnes ej». Befanns det sedermera, att det efterfrågade verkligen funnits vid stationen, var t. ex. å Statens järnvägar den felande skyldig att, utom undergående av straff såsom för tjänstefel, utbetala den skadeersättning, som möjligen kunde bliva tillerkänd trafikanten.

Godsundersökningsföreskrifterna av år 1889 visade sig, som ovan berörts, otillräckliga på grund av trafikens ökning. De olägenheter, som härav gjorde sig gällande, föranledde föreningens verkställande direktör att år 1904 framlägga förslag till komplettering av bestämmelserna ifråga. Detta förslag, som bl. a. innehöll föreskrifter om en månatligen återkommande inventering av de å stationerna befintliga godssändningarna liksom bestämmelser om styckegodstrafikens ordnande, godkändes av föreningens styrelse i september 1904, och förhandlingar inleddes med vederbörande i K. järnvägsstyrelsen om utfärdande gemensamt av nya bestämmelser. Emellertid dröjde det — delvis på grund av att man ansåg sig böra avvakta tillkomsten av det ifrågasatta nya trafikreglementet — tio år innan frågan om nya godsundersökningsföreskrifter ånyo togs upp. K. styrelsen föreslog nämligen i en skrivelse av den 23 september 1915, att ett för landets samtliga järnvägar centralt godsregleringsställe skulle inrättas samt att detta skulle benämnas Godsregleringen och förläggas till K. järnvägsstyrelsen. Sedan föreningen genom särskilda kommitterade förhandlat i ärendet med K. styrelsen och enighet nåtts om de nya godsundersökningsföreskrifterna, godkände föreningen förslaget å marsstämman år 1916.

Den nya ordningen, som trädde i kraft den 1 oktober 1916 och som fick sitt elddop under de på detta område svåra förhållandena under kriget, har sedermera ytterligare utvecklats. Det sålunda införda förfarings sättet har åstadkommit erforderlig ordning och reda på detta område och underlättar högst avsevärt arbetet med saknat och övertaligt gods samt bidrager helt visst även till att minska järnvägarnas ersättningskostnader.

Skadeersättningsavtal.

Järnvägarnas ansvarighet gent emot trafikanterna för åtagna transporter reglerades från början genom 1862 års trafikreglemente. Dettas bestämmelser lades också i tillämpliga delar till grund vid reglerandet av ersättningsanspråk mellan järnvägarna själva för gemensamma transporter. Härför funnos nämligen ända till år 1890 inga särskilda, gemensamma föreskrifter, vilket emellertid, så länge samtrafiken var obetydlig, icke torde hava medfört några större svårigheter. Vid ikraftträdandet år 1890 av den allmänna samtrafiken, träffades emellertid formlig överenskommelse mellan de i denna deltagande förvaltningarna

om gemensamma bestämmelser, rörande ersättning för förkommet och skadat gods. År 1908 träffade föreningen överenskommelse med K. järnvägsstyrelsen rörande sättet för ordnandet av ersättning för förkommet och skadat resgods, och bestämmelser härom infördes i personsamtrafikstaxan. Skadeersättningen fastställdes i båda de nämnda fallen enligt det för Statens järnvägar gällande trafikreglementet.

Den år 1915 ikraftträdande nya trafikstadgan innehöll emellertid även bestämmelser om järnvägarnas gemensamma ansvarighet för samtrafikstransporter. Med anledning härav utarbetade föreningens verkställande direktör ett förslag till nytt förfaringssätt vid fastställandet av järnvägarnas inbördes ansvarighet för skadat eller förkommet gods i samtrafik, varom — sedan föreningens styrelse i oktober 1915 godkänt detsamma — förhandlingar upptogos med K. järnvägsstyrelsen, och dessa resulterade i ett förslag till överenskommelse angående avgörandet av dylika ersättningsanspråk. Detta förslag godkändes av föreningen vid marsstämman år 1916, och det s. k. skadeersättningsavtalet trädde därefter i kraft den 1 oktober 1916.

För trafiken med utlandet gäller i detta hänseende särskilda bestämmelser, intagna i Statens järnvägars särtryck nr 167, avdelning a.

Godstransportföreskrifter.

Som ovan berörts hade föreningen redan år 1878 upprättat vissa för föreningens medlemmar gemensamma bestämmelser för godstransporternas utförande och sedan de s. k. godstransportföreskrifterna den 15 november 1916 trätt i kraft vid statsbanorna, tillämpades vissa av dessa även å en del enskilda järnvägar. Den 28 augusti 1917 uttalade K. järnvägsstyrelsen i en skrivelse till föreningen önskemål om, att dessa föreskrifter i tillämpliga delar måtte mera allmänt komma i tillämpning vid de enskilda järnvägarna. Sedan bestämmelserna ifråga underkastats granskning samt vissa ändringar och kompletteringar i desamma vidtagits, godkände föreningens styrelse den 21 september 1918 godstransportföreskrifterna att i tillämpliga delar gälla för samtrafikstransporter.

Från och med den 1 januari 1926 trädde, som ovan nämnts, en ny upplaga av järnvägstrafikstadgan i kraft. Det blev av denna anledning nödvändigt att företaga vissa härav föranledda ändringar och kompletteringar av godstransportföreskrifterna, och förslag härtill upprättades av K. järnvägsstyrelsen samt tillställdes föreningen.

I denna nya upplaga av transportföreskrifterna hava en del bestämmelser, som visat sig sakna större betydelse, slopats, varemot en del andra dittills på annat sätt kungjorda föreskrifter, såsom ur trafikstadgan och andra tillämpliga författningar, överflyttats till den nya upplagan.

Sedan förslaget för yttrande tillställts föreningens samtliga medlemmar och därefter granskats av härför utsedda kommitterade, godkändes detsamma efter en del ändringar och tillägg av föreningens styrelse den 12 juni 1926. Den nya upplagans bestämmelser torde alltså komma att träda i kraft under innevarande år.

