

SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGEN

1876—1926

SVENSKA
JÄRNVÄGSFÖRENINGEN

1876—1926

.....

MINNESSKRIFT

.....

FÖRSTA DELEN

FÖRENINGENS HISTORIA

.....

STOCKHOLM
SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGEN

F Ö R O R D

FEMTIO ÅR ha den 26 november 1926 förflutit, sedan Sveriges enskilda järnvägars centralorgan, Svenska Järnvägsföreningen, stiftades. Föreningens första namn var Mellersta banföreningen, vilket år 1884 ändrades till Järnvägsföreningen och år 1902 till Svenska Järnvägsföreningen.

För att hugfästa minnet av de gångna femtio åren väckte föreningens verkst. direktör, överstelöjtnanten OLOF BÄRNHEIM, vid styrelsesammanträde den 12 februari 1921 förslag att utgiva en jubileumsskrift, som skulle omfatta såväl en skildring av föreningens verksamhet som historiker över de till föreningen hörande enskilda järnvägarna. Förslaget vann styrelsens enhälliga bifall. Sedan verkst. direktören därefter utarbetat en fullständig, detaljerad plan för arbetet, beslöt föreningen å stämman den 30 november 1921, att en minnesskrift skulle utgivas med i huvudsak det innehåll, som i berörda plan angivits.

Minnesskriften föreligger nu i fyra delar, den första innehållande föreningens historia och de tre övriga järnvägarnas historia.

Verkets utgivande har ombesörjts av en redaktionskommitté, bestående av föreningens ordförande, justitierådet AXEL BORGSTRÖM, föreningens verkst. direktör, överstelöjtnanten OLOF BÄRNHEIM, och verkst. direktören vid Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar, ALBERT KAMPH.

Föreningens historia, vilken som nämnts utgör första delen, har författats av föreningens vice verkst. direktör, LUDVIG LUNDQUIST.

De övriga tre delarnas text har, efter direktiv av redaktionskommittén, dels bearbetats, dels författats av hovintendenten GUSTAV ÅSBRINK, vilken även haft överinseendet av det tryckeritekniska arbetet för verket.

Ursprungligen hade man tänkt sig, att historikerna till de olika järnvägarna skulle ha författats centralt i redaktionen på basis av från järnvägarna inlämnat material, men kommittén fann det vara lämpligast, att historikerna författades genom järnvägsförvaltningarnas egen försorg, varefter det sålunda erhållna materialet skulle bearbetas för vinnandet av likformighet i uppställning och innehåll. Att rätt stora svårigheter i flera fall varit för handen för erhållandet av erforderligt material, är lätt att förstå. Vidare har den olikartade beskaffenheten av det lämnade materialet medfört en viss ojämnhet, som icke kunnat övervinnas vid bearbetningen, i synnerhet som hänsyn tagits till önskemål från resp. järnvägsförvaltningars sida. Kommittén har emellertid ansett, att denna ojämnhet varit att föredraga framför redogörelser, som stöpts i en och samma form. Dock förekomma även ojämnheter, som bero därpå, att önskvärda kompletteringar icke kunnat erhållas av brist på källskrifter.

Vad illustreringen beträffar, har önskemålet varit att erhålla dels porträtt av stiftare, styrelseordförande, verkst. direktörer, trafikchefer samt ban-, maskin- och trafikdirektörer, dels lämpliga bilder från banorna. Porträttsamlingen har givetvis icke alltid kunnat bli fullständig, då i åtskilliga fall porträtt icke kunnat anskaffas. Icke heller har en konsekvent illustrering i övrigt kunnat genomföras. Redaktionen har måst nöja sig med det material, som resp. förvaltningar lämnat, då en efter enhetliga grunder fullföljd illustrering skulle dragit mycket stora kostnader och i många fall varit omöjlig att åstadkomma.

Järnvägarnas historiker med kartor, diagram och bilder hava i korrektur granskats av resp. järnvägsförvaltningar, vilka således äro ansvariga för sakuppgifternas riktighet.

Stockholm den 1 juli 1926.

REDAKTIONSKOMMITTÉN.

FÖRSTA DELENS INNEHÅLL

SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGENS HISTORIA

	Sid.
FÖRORD	5
INLEDNING	11
FÖRENINGENS BILDANDE	31
FÖRENINGENS STADGAR	39
STYRELSE OCH FÖRVALTNING	73
Styrelse	73
Förvaltning	79
Förvaltningslokaler	88
SAMTRAFIKSÄRENDEN	89
Godssamtrafik	90
1882 års samtrafikstaxa	106
Samtrafiksföreningen	115
1890 års samtrafikstaxa	120
Samtrafiksvägar	124
Personsamtrafik	130
Senare samtrafiksförhandlingar	132
TAXE- OCH TRANSPORTBESTÄMMELSER	147
Den äldsta järnvägstaxan	147
Allmänna taxefrågor	148
Förslag till taxa för kronogods i allmänhet	148
Taxa för militära transporter	149
Senare taxefrågor	150
Trafikreglemente och ordningsregler	155
Internationella fördraget	156
Järnvägstrafikstadgan	157
Militärt järnvägsreglemente	158
Transport- och godsundersökningsföreskrifter	158
Skadeersättningsavtal	160
Godstransportföreskrifter	161

VAGNSAMTRAFIK	163
Lokala vagnavtal	163
1878 års förslag till gemensamt vagnavtal	165
1889 års vagnavtal	168
Enskilda Järnvägars milkontor	169
1898 års vagnavtal	170
1899 års vagnavtal	172
1908 års vagnavtal	173
Vagnförbundskommittén	175
1920 års vagnavtal	177
1924 års vagnavtal	179
Vagnsamtrafik mellan smalspåriga banor	181
Vagnsamtrafik med utlandet	182
TJÄNSTGÖRINGSREGLEMENTEN OCH INSTRUKTIONER	183
Äldre reglementen	183
1879 års reglemente	186
1904 års trafiksäkerhetskommitté	187
Malmslättskommissionen	188
1914 års säkerhetskommitté	188
1921 års reglemente	189
Personalinstruktioner	190
FÖRENINGSTATIONER	191
FÖRHÅLLANDET TILL POSTVERKET	203
Postbefordringen	203
Postgöromålens skötsel å stationerna	211
1869 och 1874 års arvodesstater	212
1903 års arvodesstat	212
1909 års arvodesstat	213
1917 års arvodesstat	214
Krigstidstillägg	215
Ansvaret för postgöromålen å stationerna	215
PERSONALFRÅGOR	217
Förslag till normallönereglemente	217
Uniformsfrågan	224
Fribiljettsfrågan	226
Personalföreningar	229
BOKFÖRING OCH STATISTIK	233
Bokföring	233
Avskrivningar	236
Statistik	238
Allmän järnvägsstatistik	239
Järnvägarnas egen statistik	241
ENSKILDA JÄRNVÄGARNAS KONTROLLKONTOR	245

VERKSAMHETEN UNDER KRIGET 1914—1918	253
DIVERSE FRÅGOR	265
Gemensamma inköp	265
Motorvagnsfrågan	268
Rälsfrågan	272
Tidtabellsfrågor	273
AV FÖRENINGEN BILDADE SAMMANSLUTNINGAR	281
Enskilda järnvägarnes Pensionskassa	281
Järnvägsassuransföreningen	287
Enskilda järnvägars försäkringsanstalt mot olycksfall	290
SLUTORD	295

PORTRÄTTREGISTER TILL DEL I—IV.	297
SVERIGES JÄRNVÄGSNÄT, KARTOR ÖVER UTVECKLINGEN ÅREN 1856—1926.	



INLEDNING

Under de femtio år den stora sammanslutning, som nu bär namnet Svenska Järnvägsföreningen, ägt bestånd, hava genomgripande förändringar inträffat på olika områden inom vårt land. Ett av de mest framträdande kännetecknen på denna omgestaltning är den kraftiga tillväxten av industrien och varuomsättningen — ett förhållande, som i detta sammanhang har sin särskilda betydelse. Sverige har under detta tidsskede alltmera övergått till att bliva en industristat, och betingelserna härför hava i avgörande grad skapats genom de förbättrade kommunikationerna, varvid det högst väsentligt utvidgade järnvägsnätet varit av den största betydelse. De enskilda järnvägarna, vilkas sammanlagda längd under denna tid nästan femdubblats och som nu utgöra nära två tredjedelar av landets hela järnvägsnät, kunna tillräknas en betydande andel i denna utveckling och i landets samtida förkovran på andra områden.

Då Svenska Järnvägsföreningen är ett centralorgan för Sveriges enskilda järnvägar, bör en återblick på denna förenings utveckling och strävanden allt från densamma bildande år 1876 till nuvarande tid vara ägnad att belysa föreningens betydelse för dessa företag och därmed för vårt järnvägsväsen samt ytterst för landet i sin helhet.

Den redogörelse för föreningens verksamhet, som här skall lämnas, gör icke anspråk på att vara fullständig eller uttömmande. Redan det stora antalet och omfattningen av de olika ämnen, som varit föremål för föreningens behandling, har icke medgivit en mera utförlig skildring. Föreningens ändamål och värdet av de resultat, som den nått med sitt arbete, torde emellertid någorlunda nöjaktigt framgå av de viktigare frågor, som i fortsättningen göras till föremål för ett närmare skärskådande. För att vinna önskvärd överskådlighet be-

handlas dessa spörsmål så vitt möjligt var för sig i ett sammanhang. Såsom inledning förutskickas emellertid en summarisk överblick rörande tillkomsten av vårt lands enskilda järnvägar.

* * *

Världens första egentliga järnväg, Stockton-Darlingtonbanan i norra England, öppnades för trafik för etthundra år sedan eller närmare bestämt den 27 september 1825, en händelse med vilken en i många avseenden ny tid randades. Den oerhörda betydelsen av det nya samfärdsmedlet blev väl icke omedelbart uppenbar för den då levande generationen, men inom få år skyndade man överallt i den civiliserade världen, framför allt på den europeiska kontinenten och i Nordamerika, att tillgodogöra sig det nya kommunikationsmedlet.

Vårt land nåddes också snart av den stora nyheten, och redan fyra år efter den första järnvägens tillkomst framfördes inom riksdagen tanken på att enligt exempel från England komplettera de vid denna tid och icke minst i vårt land varmt omhuldade kanalanläggningarna med järnvägar. Direktören GUSTAF AF UHR väckte nämligen den 30 mars 1829 förslag inom ridderskapet och adeln om anläggande av en järnväg mellan Vättern och Hjälmarén i angivet syfte att härigenom ersätta den kanallinje, som varit ifrågasatt mellan dessa sjöar men som icke kommit till stånd. Förslaget rönt emellertid ingen framgång — det nya samfärdsmedlet var ännu allt för främmande, och därtill kom, att såväl staten som enskilda redan hade offrat för dåvarande förhållanden ofantliga belopp för åvägbringande av den då under byggnad varande Göta kanal. Den ifrågasatta järnvägen kom alltså icke till utförande, men detta första järnvägsförslag i vårt land kan sägas hava återkommit i den senare framlagda och delvis genomförda planen på en järnväg mellan Mälaren och Vänern. Idén att förbinda olika vattendrag medelst järnvägar kom i sinom tid också till användning å andra ställen i vårt land. I Värmland anlades sålunda under 1830- och 1840-talen flera dylika för godstrafik avsedda järnvägar, å vilka dragkraften dock bestod av oxar eller hästar.

En av dessa banor, Kristinehamn—Sjöändan, ansågs emellertid så betydelsefull, att riksdagen för densammas byggande lämnade ett lån från staten av 100 000 kronor, det första statslånet till en svensk enskild järnväg.

För ett annat av dessa företag, den 8 km. långa för godstrafik avsedda transportleden mellan sjön Fryken och Klarälven, anskaffades



Greve A. E. VON ROSEN.
Efter träsnitt år 1865.

emellertid år 1855 ett vid Munktells mekaniska verkstad i Eskilstuna byggt lokomotiv, »Fryckstad» — nu förvarat i Statens järnvägars museum — och Frykstabanen kan alltså betecknas såsom i viss mening Sveriges första järnväg.

Förslaget till denna banas byggande framlades av förste lantmätaren i Värmlands län LARS GUSTAF ÖRN, som för detta ändamål tog initiativet till bildandet av Fryksta järnvägsaktiebolag, det första bolag av detta slag i vårt land.

För anläggandet av denna bana erhöll bolaget ett lån å 75 000 kronor ur Handels- och sjöfartsfonden. Sedan den av kaptenen CARL EDVARD NORSTRÖM upprättade planen för järnvägen den 9 februari 1849 blivit fastställd och NORSTRÖM under år 1848 under JOHN ERIKSSONS ledning i Nordamerika studerat byggandet av järnvägar och vad därmed hörde samman, påbörjades arbetet på Frykstabanen den 5 maj 1849. Redan i början av september samma år kunde järnvägen upplåtas för trafik och den invigdes följande år av konung OSCAR I, som på en resa till Norge jämte hela den kungliga familjen gjorde en färd å densamma.

Anläggandet av Frykstabanen leddes huvudsakligen av den i Sveriges järnvägshävder så namnkunnige järnvägsbyggaren CLAES ADEL-SKÖLD. Denne, som var född å Nolhaga egendom i närheten av Alingsås den 7 september 1824 och som dog den 1 oktober 1907, upprättade under 26 år av sin verksamma och för landets järnvägsväsen så betydelsefulla levnad förslag till icke mindre än 3 000 kilometer enskilda järnvägar och förestod själv byggandet av 700 km. av dessa.

ADELSKÖLDS första verk, Frykstabanen, finnes emellertid icke mer. Den nedlades nämligen år 1872 i samband med tillkomsten av nordvästra stambanan, från vilken ett bispår drogs ned till sjön Fryken, varmed betingelserna försvunno för fortsatt drift å förstlingen bland vårt lands järnvägar. Å den plats, där arbetet på Sveriges första järnväg började, restes år 1899, på dagen femtio år senare, en minnessten över denna för sin tid märkliga samfärdsled.

Under 1840-talet började man hos oss, sedan järnvägen i utlandet hunnit befästa sitt anseende, att få ökat intresse för det nya samfärdsmedlet. Den uppfattning, som allt ditintills varit allenarådande, nämligen att vårt land kunde nöjaktigt ordna sitt transportbehov genom utvidgningar och förbättringar av landsvägar och farleder, började så småningom förändras. Målsmännen för bergsbruket voro bland de första att inse de fördelar, som anläggandet av järnvägar kunde med-

föra, och vid 1840—1841 års riksdag framfördes från detta håll förslag om att staten skulle lämna understöd till de bolag eller enskilda personer, som önskade bygga järnvägar. Detta förslag hade emellertid lika litet framgång som det tolv år tidigare framförda, men det uttalades dock sympati för detsamma och inom borgerskapet framhölls, att järnvägar borde få anläggas i sådana fall, där de kunde vara lämpligare än kanaler. Ännu vid riksdagen 1844—1845 voro emellertid de, som hyllade den uppfattningen, att kanalerna ägde företräde framför järnvägarna, i avgjord majoritet. En talare påvisade dock, att man i länder med för kanalfart gynnsammare klimat än Sveriges börjat anlägga järnvägar i stället för kanaler.

Om alltså järnvägsfrågan dittills icke kommit avsevärt närmare sin lösning, blev densamma vid de närmast följande riksdagarna föremål för så mycket större intresse. Under år 1845 — alltså före tillkomsten av Frykstabanen — framlade nämligen dåvarande majoren i Flottans mekaniska kår, greve A. E. VON ROSEN, en stor plan till järnvägsanläggningar i vårt land. Greve VON ROSEN hade under en längre tids vistelse i England fattat livligt intresse för det nya kommunikationsmedlet, som vid denna tid där hunnit vinna ett säkert försteg framför kanalerna och åstadkommit en stegrad utveckling på många områden. Han insåg snart, av vilken oerhörd betydelse anläggandet av järnvägar skulle hava för vårt vidsträckta land, och sedan han ingående studerat de med byggandet och trafikeringen av järnvägarna förenade spörsmålen, upprättade han en plan för de järnvägslinjer, som vårt land enligt hans mening först vore i behov av. Det skulle längre fram komma att visa sig, att VON ROSEN i stort sett riktigt bedömt detta behov, ty de viktigare av de senare utförda stambanorna liksom ett flertal av våra enskilda järnvägar framdrogos huvudsakligen i den sträckning, han utan någon som helst undersökning på ort och ställe föreslagit.

Sedan VON ROSEN försökt att under sin vistelse i England bilda ett bolag för genomförande av sin storslagna järnvägsplan, men detta delvis på grund av påtagliga brister i de under kort tid tillkomna förberedelserna strandat, återvände han till Sverige och inlämnade den 14 november 1845 till civildepartementet en framställning om att få anlägga järnvägar inom landet enligt den förut omnämnda planen, som då emellertid väsentligt utvidgats.

Greve VON ROSENS framställning innebar bl. a., att de föreslagna järnvägarna skulle utföras inom loppet av tjugo år och att för deras



C. A. ADELSKÖLD.

byggande skulle bildas ett eller flera bolag. Det erforderliga anläggningskapitalet skulle anskaffas såväl inom som utom landet, och det ifrågasattes, att staten, med hänsyn till järnvägarnas betydelse för landet, skulle understödja desamma antingen genom teckning av aktier eller genom årliga, kontanta bidrag, vidare genom kostnadsfritt upplåtande av mark och vissa naturatillgångar, genom att befria järnvägarna från skyldigheten att erlägga skatter, genom att lämna tullfrihet för sådan materiell, som icke kunde erhållas inom landet, samt genom att — liksom skett vid byggandet av kanalerna — lämna arbetsbiträde genom kronoarbetares m. m. I framställningen hemställdes även, att järnvägarnas taxor skulle få fastställas av en kommitté på tio personer, av vilka K. M:t skulle utse hälften — bland dem ordföranden — och bolaget de övriga. Kommitténs ordförande skulle emellertid av K. M:t väljas bland tre av bolaget föreslagna personer. Den av denna kommitté fastställda taxan skulle icke få höjas utan tillstånd av K. M:t och icke få sänkas utan bolagets medgivande.

Denna i det svenska järnvägsväsendets historia så märkliga framställning förekom till behandling av regeringen redan den 27 i samma månad och blev i vad på regeringen ankom bifallen. Greve VON ROSENS begäran om statsunderstöd förklarades emellertid kunna upptagas till prövning först sedan utförligare planer och erforderliga kostnadsförslag avlämnats för de ifrågasatta järnvägarna, och det föreskrevs, att dessa förslag skulle vara inlämnade före 1847 års utgång. Regeringens beslut är ur många synpunkter anmärkningsvärt. Hade VON ROSENS stora plan icke blivit omintetgjord på grund av en snart därefter inträffad penningekris i England, varigenom de från detta land beräknade kapitalbidragen uteblevo, är det icke helt uteslutet, att han lyckats genomföra sitt förslag i en helt annan omfattning än som sedan blev fallet. Nu nödgades VON ROSEN, efter att hava igångsatt och under lång tid bedrivit en huvudsakligen av honom själv bekostad upplysnings- och propagandaverksamhet, begränsa sitt förslag till blott en del av den järnväg, som enligt hans ursprungliga plan skulle förbinda Stockholm med Göteborg.

Tack vare VON ROSENS oegennyttiga och intresserade arbete för järnvägssaken lyckades han att av 1847—1848 års riksdag utverka räntegaranti av staten för anläggandet av en järnväg mellan Örebro och Hults lastplats vid Vänern. Man erinras härvid om den tanke, som dikterade GUSTAF AF UHRS år 1829 framförda förslag, att — då »Svea kanal» icke kom till stånd — förbinda de stora mellan-

svenska sjöarna medelst en järnväg. Genom detta sitt förslag torde väl VON ROSEN även hava åsyftat att bryta udden av det principiella motstånd mot järnvägstanken, som fortfarande fanns hos anhängarna av vattenvägarna.

Beviljandet av den begärda räntegarantien för anläggningsskapitalet, vilket uppgick till 3 1/4 milj. rdr bko, föregicks inom och utom riksdagen av en synnerligen livlig och på synpunkter rik principdiskussion i järnvägsfrågan. Det nya samfärdsmedlet kunde nu, trots starkt motstånd från vissa håll, icke längre avvisas. Man erkände fördelarna för vårt land av ett väl ordnat järnvägssystem, ja, man gjorde till och med gällande, att Sverige mera än andra länder vore i behov av järnvägar. Det ansågs emellertid, att sådana icke kunde tänkas bli anlagda av enskilda utan att staten trädde stödjande emellan, men man efterlyste dock en fullständig järnvägsplan, innan beslut fattades om understöd åt någon viss järnväg. För första gången gjordes nu också gällande i riksdagen, att staten själv borde anlägga järnvägarna i landet. I detta sammanhang torde den stora betydelsen av den av VON ROSEN upprättade planen för vårt lands järnvägsnät böra framhållas. Även om denna tidigt och utan betryggande förundersökningar framlagda plan icke följdes annat än i vissa huvuddrag, utgjorde den dock länge — på grund av det stora anseende såsom särskilt sakkunnig på järnvägsområdet dess upphovsman åtnjöt — en hållpunkt, som blev särskilt värdefull under de heta strider rörande järnvägarnas sträckning, som senare under lång tid fördes i vårt land.

Sedan VON ROSENS framställning om räntegaranti m. m. bifallits, utfärdade K. M:t den 28 december 1848 privilegium och fastställde bolagsordning för »Kungliga svenska och engelska aktiebolaget för järnvägen mellan Örebro och Hult». Bondeståndet, som bl. a. fruktade, att skatterna skulle komma att stiga, avtog dock för sin del VON ROSENS begäran. Garantien bestämdes till 4 % ränta å byggnadskapitalet under 15 år efter det järnvägen öppnats för trafik. Därjämte beviljades fri upplåtelse av staten tillhörig mark, skattefrihet m. m.

Trots dessa förmåner lyckades det emellertid icke att åstadkomma det för järnvägens byggande erforderliga kapitalet, och bolaget upplöstes därför den 10 oktober 1851. Greve VON ROSEN förtröttades emellertid icke av denna nya motgång. Han ändrade i stället sitt förslag därhän, att järnvägen skulle fortsätta från Örebro till Köping. Härigenom skulle förbindelse ernås mellan Vänern, Hjälmarren och Mälaren samt en viktig del av den ifrågasatta huvudlinjen mellan

Stockholm och Göteborg komma att fullbordas. Han hemställde därjämte om ökning av räntegarantien från 4 till 5 % och att densamma måtte få avse det för det sålunda utvidgade förslaget erforderliga anläggningskapitalet, omkring 5 milj. rdr bko = 7,5 milj. kr. Riksdagen 1850—1851 biföll — även nu mot bondeståndets mening — efter heta debatter denna VON ROSENS förnyade framställning. Under frågans behandling väcktes i prästeståndet förslag om att järnvägen borde byggas för statens egen räkning, varigenom man skulle undvika utländskt inflytande på detta viktiga samhällsintresse. Häremot gjordes emellertid den invändningen, »att enligt vad erfarenheten städse ådagalagt, bleve av staten verkställda arbetsföretag jämförelsevis högst kostsamma».

Riksdagen hade alltså återigen visat sitt intresse för järnvägsfrågan och förtroende för dess outtröttlige förkämpe, men regeringen ansåg sig, troligen med hänsyn till den skarpa kritik, som låtit höra sig vid frågans behandling inom stånden, böra underkasta förslaget granskning genom en kommitté, den första i sitt slag i våra järnvägars historia. Denna kommitté, som utsågs den 21 oktober 1851, bestod av f. d. statsrådet J. WÆRN, ordförande, distriktschefen, majoren K. A. OLIVECRONA, kaptenen vid Flottans mekaniska kår K. E. NORSTRÖM, bruksägaren K. G. INDEBETOU och advokatfiskalen K. M. RYDQVIST. Kommitténs betänkande, som avgavs den 30 april 1852, förordade med vissa mindre ändringar den av VON ROSEN föreslagna sträckningen för banan, vilken av kommittén ansågs komma att bliva till allra största gagn för näringslivet och tillika äga de bästa utsikter att bära sig. Efter ett uppskov i behandlingen av frågan utfärdade K. M:t därefter den 13 november 1852 privilegium och fastställde bolagsordning för »Kungliga svenska aktiebolaget för järnväg mellan Köping och Hult».

Ännu voro emellertid icke svårigheterna för det nya och betydelsefulla kommunikationsföretaget övervunna. Vål hade dettas förespråkare så till vida vunnit seger, att man nu erkände, att järnvägarna hade en självständig uppgift att fylla och att de alltså icke endast vore erforderliga såsom supplement till kanalerna. Statsmakterna hade också, om än med stor tvekan, beslutat sig för att stödja den genom enskilt initiativ och framsynthet framlagda järnvägsplanen, men trots allt detta visade det sig omöjligt att uppdriva det erforderliga byggnadskapitalet. Greve VON ROSEN måste därför efter ett flerårigt uppoffrande arbete se sin stolta plan ytterligare beskuren därhän, att en-

dast sträckan Köping—Örebro sent omsider kom till utförande, men hans oskattbara förtjänst såsom initiativtagare till vårt lands järnvägar förminskas icke härav, och hans verk skall alltid framstå såsom ett bevis på den storvulnhet och dådkraft, som icke minst i motgångens dagar kännetecknat våra framstegsmän.

Vid riksdagen 1850—1851 behandlades framställningar angående ytterligare två enskilda järnvägar, nämligen mellan Nora och Örebro samt mellan Falun och Gävle. Den förstnämnda banan, som ursprungligen var avsedd att anläggas med en spårvidd av 3 fot och med hästar eller mindre lokomotiv såsom dragkraft, skulle från Ervalla komma att få delvis samma sträckning, som den tidigare planerade Köping—Hults järnväg. Med anledning härav träffades emellertid överenskommelse mellan de båda företagen, att den förstnämnda järnvägen skulle inskränkas till linjen Nora—Ervalla och givas samma spårvidd som Köping—Hults järnväg (1,435 m.) samt trafikeras och underhållas av den sistnämnda järnvägens ägare.

Sedan privilegium den 2 november 1853 utfärdats för Nora—Ervalla järnväg, öppnades densamma — liksom sträckan Ervalla—Örebro av Köping—Hults järnväg — för allmän trafik den 5 mars 1856. Nora—Ervalla järnväg är alltså landets äldsta för allmän trafik avsedda järnväg och dagen för dess öppnande av särskild betydelse för landets järnvägsväsen.

För byggandet av Nora—Ervalla järnväg beviljade ständerna utom två olika lån å tillsammans 175 000 rdr bko ett direkt anslag av 75 000 rdr bko, det första statsanslag och ett av de få, som lämnats för åstadkommande av enskilda järnvägar i vårt land. Såsom villkor för detta statsunderstöd föreskrevs emellertid bl. a., att K. M:t skulle äga fastställa järnvägens taxa för 5 år i sänder samt att järnvägens inkomster skulle redovisas inför offentlig myndighet.

För den planerade järnvägen Falun—Gävle hade begärts räntegaranti av staten, men samma ständer, som enligt vad ovan visats lämnat Köping—Hults och Nora—Ervalla järnvägar sitt stöd, ansågo sig »tillsvidare» icke kunna bifalla denna framställning, vilken dock rönste ett gynnsammare mottagande av 1853—1854 års riksdag. Denna beviljade nämligen Gävle—Dala järnväg ett lån på icke mindre än 1 600 000 rdr bko — utgörande två tredjedelar av den beräknade kostnaden. Den ständernas skrivelse, nummer 157 av den 29 november 1854, där villkoren för detta lån bestämmas, anses jämte det K. M:ts brev av den 8 maj 1855, genom vilket planen för järnvägen fastställ-

des, innehålla en stomme — om än i ofullkomlig form — för senare beviljade koncessioner å enskilda järnvägsföretag. Gävle—Dala järnväg, den första enskilda järnväg av större betydelse som fullbordades i ett sammanhang, öppnades för trafik under åren 1857—1859.

Denna skildring av tillkomsten av de första järnvägarna i vårt land torde böra fullständigas med ett kort omnämnande av Norbergs järnväg, även den anlagd under 1850-talet. För byggandet av denna järnväg, som planerats redan i slutet av 1840-talet, beviljades Norbergs järnvägsaktiebolag år 1850 ett lån å 100 000 rdr bko ur Handels- och sjöfartsfonden. Då bolaget råkade i ekonomiska svårigheter, sökte detsamma utverka ett statsanslag för banans färdigställande. Ständerna voro emellertid icke villiga att lämna ett dylikt anslag men beviljade dock för detta ändamål ett lån å 100 000 rdr bko mot 2 % ränta. Såsom ett av villkoren för detta lån bestämdes nu för första gången särskilt, att transporter av trupper, post och personer eller varor för kronans räkning skulle utföras mot den ersättning, som K. M:t kunde finna skäligt bestämma. Det torde här böra nämnas, att det första i Sverige tillverkade lokomotivet var avsett för denna järnväg. Detta lokomotiv, vars namn var »Förstlingen», beställdes år 1847 vid Munktells mekaniska verkstad i Eskilstuna och levererades nästföljande år till Norbergs järnväg, där det dock på grund av maskineriets konstruktion visade sig olämpligt. »Förstlingen» såldes därför i början av 1850-talet till Nora-Ervala järnväg och ombyggdes därefter av Munktells verkstäder till normal spårvidd samt var under flera år vår första normalspåriga järnvägs enda lokomotiv och kan därför med fog sägas hava gjort skäl för sitt namn. Tyvärr såldes detta första svenska lokomotiv senare som skrot, men några viktigare delar av detsamma blevo dock tillvaratagna, och dessa finnas nu dels i Nordiska museet, dels i Örebro läns museum.

Norbergs järnväg, som från början anlades med en spårvidd av 3 fot och som under många år trafikerades med hästar som dragkraft, ombyggdes i början av 1870-talet till normalspårig och öppnades såsom sådan för trafik den 1 april 1874.

Vid riksdagen 1853—1854 fattades viktiga principbeslut i landets järnvägsfrågor. Redan den första järnvägskommittén hade föreslagit, att staten borde anlägga vissa viktigare huvudlinjer — stambanor — varemot utförandet av övriga erforderliga järnvägar borde överlämnas åt det enskilda initiativet. Sedan en plan utarbetats för sådana huvudlinjer, framlade regeringen proposition vid nämnda riksdag om anlägg-

ning av fem dylika, nämligen västra, norra, nordvästra, östra och södra stambanorna, och ständerna biföllo också detta betydelsefulla förslag, för vars förverkligande erfordrades över 100 milj. kr., ett ofantligt belopp för sin tid. Anläggandet av de smärre järnvägar, som erfordrades för transporter av mindre utsträckning, skulle såsom förut få ankomma på den enskilda företagsamheten. Bondeståndet vägrade emellertid lämna sitt bifall; väl erkände detta stånd nu järnvägens nytta och betydelse för landet, men inom ståndet gjordes med kraft gällande, att det icke kunde vara riktigt och rättvist att belasta hela folket med kostnaden för de ifrågasatta statsjärnvägarna, av vilka endast vissa delar av landet skulle få direkt gagn.

Sedan utförandet av beslutet rörande stambanorna ifråga den 22 januari 1855 anförtrotts åt översten i Flottans mekaniska kår NILS ERICSON och denne i vissa väsentliga delar omarbetat den plan, som legat till grund för propositionen, påbörjades arbetet å våra statsbanor den 30 april 1855, och de första sträckorna av dessa, Göteborg—Jonsered och Malmö—Lund, öppnades för trafik den 1 december 1856.

Den uppgift, som enligt nyssnämnda ställningstagande från statsmakternas sida överlämnades åt den enskilda företagsamheten, skulle komma att visa sig bliva av högst betydande mått. Uppgiften torde detta till trots eller måhända just därför kunna sägas hava utförts med en kraft och offervillighet, som är värd en senare tids tacksamhet och beundran. Kommuner och enskilda hava sålunda, om än i många fall med visst låneunderstöd av staten, fått anlägga och bekosta den övervägande delen av landets järnvägar — ett storverk, som söker sin like även i de länder, där förutsättningarna för ett gynnsamt resultat av en dylik företagsamhet varit större, än som kunnat beräknas i vårt land.

Om tillkomsten av de första järnvägarna i början av 1850-talet fördröjdes på grund av det principiella motstånd, som då restes mot det nya samfärdsmedlet, blevo förhållandena under nästa årtionde icke gynnsammare för en fortsatt utbyggnad av järnvägsnätet. Såväl staten som kommunerna måste nämligen under den ekonomiskt brydsamma senare delen av 1860-talet iakttaga den största sparsamhet på alla områden, vilket hade till följd att utförandet av redan planerade järnvägsföretag, både statens och enkilda, måste bedrivas i väsentligt inskränkt omfattning, eller, vad beträffar de senare, helt uppskjutas.

Under detta årtionde öppnades emellertid för trafik ett flertal enskilda järnvägar, av vilka dock en del börjat anläggas eller för vilka

förberedelser träffats redan i slutet av 1850-talet, medan endast två mera betydande banor, Frövi—Ludvika och Nässjö—Oskarshamn, voro under byggnad vid slutet av 1860-talet. Bland de förstnämnda märkas Borås—Herrljunga, Växjö—Alvesta, Kristianstad—Hässleholm, Landskrona & Hälsingborg, Ystad—Eslöv, Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga (planerad redan år 1840), Köping—Uttersberg samt de senare av staten inlösta och ombyggda smalspåriga järnvägarna Hudiksvall—Forsa och Söderhamn—Bergvik.

Frövi—Ludvika järnväg är den första järnväg, för vilken formlig koncession utfärdats. För de tidigare byggda banorna motsvaras denna av K. M:ts oktroj för vederbörande bolag eller fastställelse av planen för järnvägen. Därjämte angåvos företagens skyldigheter och rättigheter närmare i de låneförbindelser, som upprättades mellan vederbörande bolag och den nuvarande Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom representant för staten. Då någon koncessionslag för enskilda järnvägar icke finnes i vårt land, hava de allmänna koncessionsbestämmelser, som nu bruka fastställas, var för sig och efter hand tillkommit i administrativ väg.

Ett stort antal framställningar om statslån för planerade järnvägar förelågo emellertid under senare hälften av 1860-talet, men statsmyndigheterna ansågo sig böra disponera den knappa kapitaltillgång, som då fanns, för fortsatt utbyggande av de beslutade statsbanelinjerna, varför några understöd icke lämnades under dessa år för utförande av enskilda järnvägar. Enligt dr. A. LILIENBERGS utredning av år 1923 om statens ställning till järnvägarna i Sverige, ur vilken vissa av de här lämnade uppgifterna äro hämtade, uppgick totalbeloppet av de under tiden före år 1870 till enskilda järnvägsföretag lämnade statsunderstöden till 17 688 055 kr., av vilka 15 799 055 kr. utgjorde av riksdagen beviljade lån och 1 272 500 kr. anslag utan återbetalningskyldighet, vartill kom lån ur Handels- och sjöfartsfonden å 616 500 kr. Till samma tidpunkt hade till utförande av statsbanor anslagits tillsammans 95 056 000 kr. Längden av de för trafik öppnade enskilda järnvägarna för ångdrift var vid 1860-talets slut 609 km. De färdiga statsbanornas längd var samtidigt 1 118 km., alltså omkring 65 % av landets samtliga järnvägar, ett förhållande, som under det följande årtiondet skulle komma att väsentligt förändras till fördel för det enskilda järnvägsnätet.

Vid 1869 års riksdag föranledde den av statsmakterna förda järnvägspolitiken kraftig opposition. Landshövdingen i Älvsborgs län,

greve ERIC JOSIAS SPARRE, en av de främsta talesmännen för de enskilda järnvägarna, gjorde sålunda i en vid denna riksdag väckt motion i järnvägsfrågan gällande, att tvekan allt mera uppstått i landet om lämpligheten av att staten överhuvud skulle vidare fortsätta med anläggandet av järnvägar. Kostnaderna för statsbanorna hade blivit allt för höga, och det funnes anledning att betvivla ändamålsenligheten av statens omedelbara befattning med ett företag av den stora omfattning, som statsbanan fått. Staten kunde nu — hette det — anses hava gjort sin insats för det nya kommunikationsmedlet, nu borde det enskilda initiativet få återupptaga och fortsätta sin verksamhet på detta område, varvid dock statens understödsförfarande borde ordnas på ett lämpligare sätt, än dittills varit fallet. Det vore nödvändigt, att järnvägar snarast byggdes, där sådana saknades, och detta vore särskilt fallet i de bygder, där bergs- och järnhantering bedreves, ty dessa industrier vore eljest i fara att gå under på grund av konkurrens från liknande företag i på kommunikationer bättre lottade länder. Motionären föreslog därför bildandet av »en stark och patriotisk sammanslutning av kapitalstarka män», som med bistånd av staten kunde fortsätta järnvägsbyggandet, samt att en fullständig plan snarast måtte upprättas för de nya järnvägar, som vore behövliga. Det framhölls vidare i motionen, att staten en tid framåt borde vara i tillfälle att understödja nya järnvägsbyggnader med omkring 3 milj. kr. om året, d. v. s. en till 3 % beräknad ränta å det redan i statens järnvägar nedlagda kapitalet, som kunde uppskattas till 100 milj. kr.

Vid motionens behandling i statsutskottet ställde sig detta i stort sett välvilligt till de sålunda framlagda förslagen. Det gjorde i sitt utlåtande till riksdagen i frågan gällande, att järnvägsrörelse icke kunde skötas lika förmånligt av staten som av enskilda, att taxorna för Statens järnvägar ofta måste bestämmas utan tillbörligt avseende på företagets bärighet, att enskilda intressen kunde föranleda banornas anläggning i riktningar, som icke vore de fördelaktigaste vare sig för staten eller industrien, att frågor om järnvägsanläggningar stundom begagnades för att vinna främmande syften, att dessa frågor förorsakade sådana partibildningar inom riksdagen, vilka endast hade enskilda intressen till drivfjäder, samt slutligen, att statsbanesystemet medfört en skuldsättning, som, därest systemet skulle fullföljas, till dess landets hela behov av järnvägar täckts, bleve omöjlig att bära och som i varje fall försvårade en eventuellt behövlig upplåning för ännu viktigare ändamål. På grund av dessa olägenheter av statsbanesystemet

förklarade sig utskottet anse, att tiden nu vore inne för att genom en noggrann begränsning av statsbaneanläggningarna möjliggöra övergången till privatbanesystemets allmännare införande, vilket, samtidigt som det befrämjade anläggningen av de järnvägar, som landet verkligen behövde, gäve större säkerhet för att de anlades, där industriens utveckling det fordrade, och ej till högre kostnader, än ändamålet krävde, samt att icke hela bördan kastades på staten ensam. Utskottet uttalade därjämte, att de i 1856 års stambaneplan upptagna och till större delen utförda banorna visserligen borde fullbordas av staten men att därefter inga flera järnvägar skulle under den närmaste framtiden byggas för statens räkning. Statens understöd till enskilda järnvägsföretag borde enligt utskottets mening utgå i form av direkta anslag, uppgående till högst en fjärdedel av byggnadskostnaden.

Detta utskottets märkliga utlåtande, i vilket fördelarna av enskild järnvägsdrift för första gången i riksdagen på ett så framträdande sätt gjordes gällande och där en helt annan uppfattning än tidigare kom till uttryck rörande dessa förhållanden, får i viss mån sin förklaring av den liberala åskådning rörande ekonomiska frågor, som vid denna tid började hyllas inom tongivande politiska kretsar och som ställde sig principiellt avvisande mot statsdrift och statskontroll. En bidragande orsak var också helt visst de försök att tillgodose egna intressen framför det allmännas, som i rikt mått kommit till påtagliga uttryck vid behandlingen inom riksdagen av frågor rörande statsbanelinjernas framdragande.

Vid frågans behandling i kamrarna visade det sig, att statsutskottets mening i stort sett delades av riksdagen i sin helhet, men man ställde sig dock tveksam till den av utskottet föreslagna formen för statens understöd till de enskilda järnvägsföretagen. Riksdagen biföll emellertid förslaget om upprättande av en plan över de järnvägar, som kunde anses äga den betydelse, att de borde tilldelas statsunderstöd.

Dessa riksdagens beslut föranledde K. M:t att den 20 augusti 1869 uppdraga åt en kommitté, i vilken bland andra trafikchefen vid Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg, greve A. TAUBE, blev en av ledamöterna, att utarbeta den begärda planen liksom förslag till formen och omfattningen av de understöd, som borde lämnas för anläggandet av enskilda järnvägar. Innan kommittén tillsattes, hade K. M:t låtit uppmana menigheter och enskilda, som under statens medverkan ville företaga järnvägsanläggningar, att göra anmälan härom. Det

föreskrevs samtidigt, att kostnadsförslag, ritningar och övriga handlingar för frågans bedömande skulle bifogas anmälningarna. Denna uppmaning, som torde vara enastående i sitt slag och som helt visst kraftigt stimulerade det redan förut livliga intresset för det nu överallt åtrådade samfärdsmedlet, hade till påföljd, att ett stort antal förslag till redan tidigare planerade men även till nya järnvägar inkommo till K. M:t. Till ledning för kommitténs arbete med urvalet av alla dessa framställningar föreskrevs, att de järnvägar skulle äga företräde, som komme att bliva till gagn för bergsbruket, enär dettas behov av kommunikationsmedel icke kunnat tillgodoses vid anläggning av stambanorna. Riksdagen hade därjämte särskilt angivit de banor i bergslager och övriga delar av landet, vilka den ansåg först böra komma ifråga till erhållande av understöd.

Kommittén avgav sitt betänkande den 29 augusti 1870. De inkomna järnvägsförslagen hade kommittén uppdelat i två grupper, den ena avseende de järnvägar, som komme att ansluta direkt till statens linjer, den andra lokala banor, huvudsakligen avsedda att fylla särskilda orters behov av kommunikationer. Kommittén föreslog vidare, att 13 stycken till den förstnämnda gruppen hörande järnvägar borde först komma ifråga till erhållande av statsunderstöd i form av direkta anslag, uppgående till en fjärdedel av hela byggnadskostnaden. Dessa järnvägar, bland vilka märkas de senare också utförda linjerna Köping—Västerås—Sala, Krylbo—Norberg, Flen—Nyköping—Oxelösund, Borås—Varberg, Jönköping—Halmstad, Växjö—Kalmar—Karlskrona samt Mariestad—Moholm, skulle få en sammanlagd längd av 87,²⁸ (gamla) mil, och byggnadskostnaden beräknades till 35 723 000 rdr eller 409 292 rdr per mil. Banorna av lokalbanetyp, vilka ansågos böra komma först i andra hand, skulle endast understödjas med lån och dessa borde högst få uppgå till hälften av anläggningskostnaden. Kommittén föreslog därjämte, att 700 000 rdr årligen under 13 år skulle ställas till K. M:ts disposition att användas till understöd åt den förstnämnda gruppen samt — för låneunderstöd åt lokalbanorna — 300 000 rdr årligen under lika lång tid. Principen för finansieringen av dessa statsunderstöd borde vara, att statens upplåning för järnvägsbyggnadernas fortsättning icke borde utsträckas längre, än att annuiteten å för sådant ändamål upptagna lån ej överstege det belopp, med vilket nettobehållningen å statens järnvägstrafik kunde anses årligen ökas.

Representanten i kommittén för de enskilda järnvägarna, greve

TAUBE, reserverade sig mot beslutet om direkta anslag och föreslog i stället, att staten skulle såsom tidigare skett lämna samtliga enskilda järnvägar lån till två tredjedelar av anläggningskostnaden och mot en ränta av 4 %.

Då frågan förekom vid 1871 års riksdag, följdes reservantens förslag angående formen för statsunderstödet. Riksdagen beslöt därjämte att anslå 10 milj. rdr — K. M:t hade endast begärt 5 milj. — till lån åt enskilda järnvägsbyggnader. Denna fond, den s. k. Allmänna järnvägslånefonden, skulle disponeras av K. M:t på så sätt, att 2 milj. rdr skulle utdelas årligen under femårsperioden 1872—1876. Härigenom befriades riksdagen från det ofta svåra avgörandet av ansökningarna om de livligt omstridda statslånen. Den av greve SPARRE föreslagna särskilda sammanslutning, som skulle taga hand om järnvägsbyggnandet, kom icke till stånd, ej heller den av honom påyrkade, av riksdagen begärda samt av kommittén utarbetade planen för det enskilda järnvägsnätet. Regeringen förbehöll sig alltså att själv bevilja låneunderstöden efter prövning i varje särskilt fall. Emellertid torde ändock de av 1869 års järnvägskommitté framlagda synpunkterna och förslagen hava i viss mån legat till grund för regeringens avgöranden av dessa frågor.

Vid 1876 års riksdag anslogos åter 10 milj. kr. till järnvägslånefonden, och denna erhöll vid vardera av riksdagarna 1881, 1886 och 1891 5 milj. samt 7 1/2 milj. kr. för varje femårsperiod därefter till år 1916. För tiden 1 januari 1917—1 juli 1924, vid vilken senare tid budgetåret ändrades, anslogos 7 1/2 milj. kr. till järnvägslånefonden och för den följande treårsperioden ytterligare 5 milj. kr. Från och med 1881 års anslag till och med 1922 gällde, att låneunderstödet finge uppgå till högst hälften av järnvägens beräknade anläggningskostnad, vilket år 1923 ändrades till tre sjundedelar av samma kostnad. År 1911 upprättades en ny lånefond, den s. k. Bibanefonden, vilken är avsedd att lämna understöd till järnvägar i västra delarna av Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län ävensom till vissa delar av Bohuslän och Dalsland. Dessa understöd utgå med högst tre fjärdedelar av byggnadskostnaden, varvid två tredjedelar av understödet äro räntebärande lån och — från år 1923 — en tredjedel direkt anslag (utan återbetalningsskyldighet).

Enligt »Allmän järnvägsstatistik» hade till 69 stycken av de 116 där redovisade enskilda järnvägarna av allmän betydelse till och med år 1924 beviljats statslån å tillsammans 99 773 240 kr., av vilket be-

lopp dock återbetalts 41 878 309 kr., varför den återstående kapital-skulden uppgick till 57 894 931 kr. Med anståndsränta och oguldna räntor uppgick samtidigt statens hela fordran till 71 543 120 kr. Till det förstnämnda lånebeloppet kommer emellertid omkring 20 milj. kr., som bl. a. beviljats till sådana enskilda järnvägar, vilka blivit inlösta av staten, samt direkta anslag med 4 177 500 kr. Till jämförelse härmed torde böra nämnas, att hela byggnads- och anskaffningskostnaden för landets enskilda järnvägar samtidigt enligt den åberopade källan uppgick till 701 763 781 kr.

* *
*

I samband härmed torde i korthet böra något närmare erinras om statens förvärv av enskilda järnvägar liksom angående vissa av de förslag, som varit å bane om förstatligande av sådana. Vid 1853—54 års riksdag beslöts, att staten skulle äga rätt att inlösa sådana enskilda järnvägar, som kunde anses såsom stambanor eller utgöra delar av dylika, men man bestämde icke närmare, vad som skulle förstås med begreppet »stambanor». Samma riksdag hade emellertid att behandla frågan om statsunderstöd åt bl. a. en ifrågasatt järnväg från Falun till Gävle, och det gällde nu att fastställa, huruvida denna skulle anses såsom en stambana eller icke. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalade emellertid vid frågans behandling, att den ifrågavarande järnvägen vore att anse såsom en bibana, enär den blott skulle få egenkap av utfartsväg för en viss ort, varjämte den icke hade förutsättningar att få anslutning av bibanor.

Staten förbehöll sig icke heller rätt att inlösa Gävle—Dala järnväg och icke heller de några år senare byggda järnvägarna Ystad—Eslöv, Landskrona & Hälsingborg, Kristianstad—Hässleholm, Växjö—Alvesta, Köping—Uttersberg och Nässjö—Oskarshamn. Sådan rätt förbehölls däremot rörande Frövi—Ludvika järnväg, för vilken den första egentliga koncessionen i dess nuvarande betydelse utfärdades.

Bestämmelser om villkoren för inlösen av enskilda järnvägar utarbetades redan år 1855 av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, men blevo icke formligen fastställda. De kunna dock sägas hava i viss mån legat till grund för de föreskrifter i detta avseende, som intagits i de från och med år 1883 utfärdade koncessionerna. Staten har emellertid icke förbehållit sig inlösningsrätt beträffande 43 enskilda järnvägsföretag med koncession beviljad före år 1883. Detsamma har tidigare varit

fallet med följande viktiga järnvägar: Stockholm—Västerås—Bergslagen undantagandes linjen Sala—Tillberga, Karlskrona—Växjö, Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga, Borås, Nybro—Sävsjöström samt Uppsala—Gävle, rörande vilka inlösningsrätt föreskrivits först under senare tid i samband med genomförandet av någon förändring i dessa företags bolagsordningar eller vid beviljandet av någon förmån eller rättighet.

De första järnvägar, som varit ifrågasatta till inlösen av staten, äro Norbergs samt Köping—Hults järnvägar och i båda fallen är det ägarna själva, som i brist på medel för järnvägsföretagens fullbordande och i samband med framställningar om understöd i form av anslag eller lån erbjudit staten att köpa järnvägarna. Dessa framställningar avslogs emellertid, rörande den förstnämnda järnvägen av riksdagen 1853—54 och angående den senare, till vilken staten dock förbehållit sig inlösningsrätt, vid flera riksdagar under 1850—60-talen. Bland de skäl, som i det sistnämnda fallet anfördes mot statsinlösen, gjordes gällande att genom ett bifall till framställningen skulle skapas ett vådligt prejudikat och att den första följden sannolikt skulle bliva, att staten finge inlösa alla andra enskilda järnvägar, som icke visade sig bärande. Detta uttalande hindrade emellertid icke, att K. M:t på hemställan av K. trafikstyrelsen föreslog 1873 års riksdag, att staten skulle använda sin inlösningsrätt angående Köping—Hults järnväg. Propositionen avslogs dock av riksdagen bland annat med den motiveeringen, att staten icke endast för pekuniär vinst borde övertaga en järnvägsrörelse, som på oklanderligt sätt sköttes av ett enskilt företag. Sedan denna tid har staten emellertid inlöst ett tjugutal enskilda järnvägar med en sammanlagd längd av 1 387 kilometer — nära en fjärdedel av statsbanenätet — och för en total kostnad av 70 759 585 kronor.

Den första järnväg, som inlöstes, var Hallsberg—Motala—Mjölby, vilken övergick i statens ägo år 1879. Sedan 1886 års ekonomiska kommitté föreslagit inköp av ett stort antal enskilda järnvägar har staten förvärvat bl. a. följande viktigare sådana: Luleå—Gällivare, västkustbanorna (från Göteborg till Hälsingborg och från Ängelholm till Landskrona och Malmö), Malmö—Kontinenten, Örebro—Frövi, Örebro—Svartå, Mora—Vänern och Orsa—Sveg.

Frågan om ett mera allmänt förstatligande av enskilda järnvägar framfördes senast av K. järnvägsstyrelsen, som i en skrivelse till Konungen den 1 maj 1918 hemställde, att en utredning måtte åväga-

bringas angående denna angelägenhet. Med anledning härav uppdrog K. M:t den 13 september samma år åt särskilda kommitterade, den s. k. 1918 års järnvägskommitté, att utföra den föreslagna utredningen.

Till ledamot av kommittén utsåg K. M:t såsom representant för de enskilda järnvägarna Svenska Järnvägsföreningens dåvarande ordförande, f. generaldirektören vid Statens järnvägar F. W. H. PEGELOW. Sedan denne redan i oktober månad 1918 avsagt sig uppdraget ifråga förordnade K. M:t i hans ställe föreningens vice ordförande, majoren J. NYSTRÖM, samt föreningens verkställande direktör, dåvarande majoren O. BÄRNHEIM, till ledamöter av kommittén.

Det visade sig emellertid snart under utredningens gång att ett allmänt förstatligande av de enskilda järnvägarna av flera skäl för närvarande vore fullkomligt uteslutet. Med anledning härav hemställde kommittén den 31 maj 1922 hos K. M:t, att kommitténs uppdrag måtte utvidgas att omfatta utredning jämväl om lämpligheten av de enskilda järnvägarnas sammanförande till ett mindre antal stora järnvägsförvaltningar, varigenom åtminstone en del av de fördelar, som enligt kommittémajoritetens mening skulle hava uppnåtts genom ett förstatligande, skulle kunna vinnas. K. M:t utvidgade också den 21 juni 1922 kommitténs uppdrag på föreslaget sätt och uppdrog åt kommittén att uppgöra en plan för ett sammanförande av de enskilda järnvägarna i ett antal större grupper samt att utarbeta förslag till ordnande och fastställande av statsmakternas bestämmanderätt över de enskilda järnvägarnas drift och ekonomi.

I det arbetsutskott, som bildades inom kommittén för utförande av detta uppdrag, invaldes föreningens båda representanter, vilka dock den 11 september 1922 anhöllo hos Konungen om entledigande från uppdraget att vara ledamöter i 1918 års järnvägskommitté. Kommittén blev emellertid liksom flertalet övriga K. kommittéer upplöst med utgången av 1922.

Två av kommitténs ledamöter, nämligen dess huvudsekreterare, överdirektören J. FLODIN, samt byrådirektören S. NORRMAN, fullföljde emellertid för sin del utredningen rörande fusionsfrågan och hava var för sig i tryck framlagt resultaten av detta sitt arbete, den förstnämnde genom »Förslag rörande åtgärder för enhetliggörande av det enskilda järnvägsnätet» och den senare genom »V. P. M. med utkast till lag om gruppbolag för enskilda järnvägar».

Det torde i detta sammanhang böra erinras om att på olika sätt

genomförda sammanslutningar mellan olika enskilda järnvägsföretag under årens lopp kommit till stånd i ett stort antal fall och att planer allt fort äro å bane bland de enskilda järnvägarnas egna målsmän på åstadkommande av ytterligare enhetlighet inom det stora enskilda järnvägsnätet.

Av de ifrågavarande sammanslutningarna torde följande grupper av järnvägar böra nämnas: trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle, Stockholm—Västerås—Bergslagen, trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, Nora Bergslag, Uppsala—Gävle—Ockelbo, Göteborg—Borås—Alvesta, Varberg—Borås—Herrljunga, Halmstad—Nässjö, Karlskrona—Växjö—Alvesta och det smalspåriga Växjönätet, Kalmarbanorna, Malmöbanorna, Ystadsbanorna, Landskrona—Lund—Trälleborg, Kristianstad—Hässleholm, Östra Skåne, Västergötland—Göteborg, Stockholm—Roslagen, Nordmark—Klarälven, Norra Östergötland, Mellersta Östergötland, Västerviksnätet, Blekinge Kustbanor samt Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnvägar.

* *
*

De nya riktlinjer, som i början av 1870-talet blevo gällande för järnvägspolitiken, sammanfölo till tiden med en börjande högkonjunktur för näringslivet, vilket allt medförde, att enskilt kapital kunde i stor utsträckning erhållas för nya järnvägar. Anläggandet av dylika kom också genast i gång och var livligast vid mitten av årtiondet. Så tillväxte järnvägsnätet i sin helhet under det varken tidigare eller senare uppnådda rekordåret 1874 med icke mindre än omkring 1 000 km. eller med cirka 45 %. Lejonparten av detta stora tillskott, eller 967 km., kom på det enskilda järnvägsnätet, som också från denna tid tillväxte i snabbare takt än statsbanorna. Detta kraftprov av den enskilda företagsamheten föranledde följande uttalande i K. trafikstyrelsens underdåniga berättelse för nämnda år: »Året 1874 har i anläggningen af enskilda järnvägar att framvisa en af de största och näringsrikaste frukter, som föregående årens af penningställningen gynnade företagsamhet alstrat.»

Vid tiden för bildandet av den förening, vars femtioårsjubileum givit anledning till utgivandet av denna minnesskrift, räknade de på enskilt initiativ byggda järnvägarna redan omkr. 2 700 km. — år 1876 ökades längden med icke mindre än omkr. 500 km. — medan Statens järnvägar då blott nått en längd av omkr. 1 500 km., ett för-

språng för de enskilda banorna alltså, som dessa hittills kunnat bibehålla. Vid 1926 års början voro omkring 600 km. enskilda järnvägar under byggnad, av vilka Ostkustbanan samt Mellerud—Arvika, Åmål—Årjäng och Limesforsen—Särna äro de viktigaste. Koncession var samtidigt beviljad för ytterligare 27 nya järnvägar med en sammanlagd längd av omkr. 900 km. På grund av den konkurrens från den motordrivna landsvägstrafiken, som järnvägarna under de senare åren fått att räkna med, torde emellertid en avsevärd del av de sistnämnda banorna näppeligen komma till utförande.

Sveriges enskilda järnvägar uppnå alltså under Svenska Järnvägsföreningens jubileumsår en sammanlagd längd av omkring 10 000 km. — en omständighet, som förtjänar att hugfästas i denna minnesskrift.



FÖRENINGENS BILDANDE

I mitten av 1870-talet hade det enskilda järnvägsnätet, såsom framgår av den historiska översikten i inledningen, väsentligt utvidgats och ett flertal järnvägar, särskilt i mellersta delen av landet, hade knutits till varandra. En mängd spörsmål av olika slag, framför allt sådana, som rörde villkoren för transporter över mer än en järnväg, gjorde sig därför gällande och krävde lösning.

De gemensamma ärendena ordnades till en början under hand mellan de närmast berörda förvaltningarna, men det snabbt växande trafikutbytet fordrade snart mera ordnade former för samarbetet mellan järnvägarna, och detta föranledde anordnandet av ett enskilt möte i Örebro under sommaren 1876 mellan fem representanter för järnvägar i denna del av landet. Om detta betydelsefulla sammanträffande, där frågan om bildandet av en förening mellan järnvägsförvaltningarna i mellersta Sverige tog form, föreligga endast några meddelanden i ett privat brev från trafikdirektören AD. TAUBE, vilken vid nämnda tid var trafikchef vid Frövi—Ludvika järnväg. I detta brev, som är daterat den 23 augusti 1923, några månader före brevskrivarens bortgång, heter det bl. a.:

»Då jag 1876 tjänstgjorde såsom trafikbefäl vid Frövi—Ludvika järnväg, hade banan, som ägdes av engelsmän, såsom ombud därstädes och styrelseman (=verkställande direktör) en engelsman vid namn Geo. Goslett, en man med god erfarenhet från England i järnvägsärenden.

Vid den tiden pågingo sedan några år livliga förhandlingar mellan den bekante järnvägsmannen direktör M. Agrelius i Örebro samt trafikchefen Krusenstierna, överdirektör Hahr, undertecknad m. fl. angående samtrafiksanordningar och andra järnvägsärenden, angående vilka tillfälliga överenskommelser mellan en och annan bana sinsemellan, eller emellan små grupper av banor träffades, utan att någon tillfredsställande eller allmänare enhet vanns.

Direktör Goslett frågade mig då en dag, huruvida vi ej kunde tänka på att i

Sverige följa exempel från England, där enskilda banor bildat föreningar för tillvaratagandet av gemensamma intressen. Jag upptog genast tanken, satte mig i förbindelse med direktör Agrelius, vilken (med vanlig betänksamhet) mycket snart fann tanken värd mycken uppmärksamhet, möjliggörande enhetliga bestämmelser i en mängd frågor, beträffande vilka en var nu handlade efter sitt eget bästa förstånd. Agrelius, jag och Krusenstierna utsatte då till några dagar därefter ett enskilt sammanträde i Örebro, vid vilket närvaro Agrelius, Krusenstierna, Goslett, jag och Nettelblatt (Nettelblatt var då trafikdirektörs-assistent vid Statens järnvägar men blev snart därefter trafikchef vid Gävle—Dala järnväg). Vid detta tillfälle upprättades ett första utkast till stadgar, och inbjudning utfärdades till den grupp av banor, som tillhörde mellersta Sverige, för att söka åstadkomma en mellersta Sverige omfattande förening. Under tiden hade vi i saken rådpläгат med överdirektör Hahr, som på det livligaste intresserade sig för och tillstyrkte utförandet av tanken. Redan vid vårt första enskilda sammanträde uttalade Agrelius sin vissa förhoppning, *att vi hade planterat ett litet frö, som i sig innebar en synnerligen rik möjlighet till stark utveckling.* — — — —

AD. TAUBE.»

Det möte, till vilket inbjudan sålunda utfärdades, hölls i Örebro den 26 november 1876 och därvid närvaro direktören vid Köping—Hults och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar M. AGRELIUS, trafikchefen vid samma järnvägar F. VON KRUSENSTIERNA, trafikdirektören vid Bergslagens järnvägar A. G. SVEDELIUS, direktören vid Oxelösund—Flen—Västmanlands och Frövi—Ludvika järnvägar G. GOSLETT, trafikchefen vid samma järnvägar AD. TAUBE, trafikchefen vid Hallsberg—Motala—Mjölby järnväg A. NORBERG, trafikchefen vid Nora—Karlskoga järnväg J. ADLER samt trafikchefen vid Wessman—Barkens järnväg A. R. RYDMAN.

Som bevis för huru vidsynt man redan från början såg på frågorna och att man icke ville begränsa sammanslutningen till att befordra endast sina egna intressen, bör framhållas, att man till det grundläggande mötet icke blott inbjudit representanter för Statens järnvägar, vilka sänt trafikdirektören C. J. HAMMARSKÖLD såsom sitt ombud, utan man hade även anmodat Strömsholms kanalbolag, den särskilt före järnvägarnas tillkomst viktigaste kommunikationsleden i Bergslagen, att låta företräda sig vid mötet. Kanalbolaget lät också representera sig genom häradshövdingen J. C. MATTHIESEN.

Flera av ombuden från de enskilda järnvägarna voro väl förfarna, särskilt i de administrativa och trafiktekniska järnvägsspörsmålen och utgjorde under en lång följd av år framåt kärnan bland de ledande vid vårt lands enskilda järnvägar.

Mötets första beslut blev »att hos styrelsen för de ovan uppräknade järnvägarna ävensom hos styrelserna för Gävle—Dala, Uppsala—Gävle, Östra Värmlands, Pålshoda—Finspångs, Uddeholms, Filipstads norra bergslags, Säfsnäs och Krylbo—Norbergs järnvägar samt för Strömsholms nya kanalbolag göra framställning om att ingå såsom deltagare i en förening, som under namn av *Mellersta Banföreningen* skulle hava till ändamål att underlätta överenskommelse mellan deltagarna angående gemensamma fraktbestämmelser samt att avhandla andra ärenden, som beröra deltagarnas gemensamma intressen». Detta beslut är — även om mötesprotokollet icke direkt utsäger det — att anse såsom grundläggande för den nya sammanslutningen.

Mellersta Banföreningen bildades alltså i Örebro den 26 november 1876.

Sedan föreningen sålunda konstituerats, uppdrogs åt direktörerna AGRELIUS och GOSLETT samt en representant för K. trafikstyrelsen att enligt de bestämmelser, som återgivas i fortsättningen, utarbета förslag till erforderliga ordningsregler eller stadgar.

Vem som bör betraktas såsom föreningens skapare framgår väl icke direkt av de från denna tid bevarade handlingarna. Av den första uppsättningen ledande järnvägsmän hade engelsmannen GOSLETT redan i sitt hemland vunnit erfarenhet i vad som hörde till järnvägstjänsten. GOSLETT hade helt visst också redan i England kommit att på nära håll följa och uppskatta betydelsen av de sammanslutningar till inbördes bästa, som de engelska järnvägsförvaltningarna bildat, och hans erfarenhet kom givetvis här väl till pass.

Emellertid har icke blott traditionen utan även järnvägsmän från denna tid utpekat direktören AGRELIUS som den, vilken bör betraktas såsom föreningens egentlige upphovsman. För riktigheten av denna uppfattning talar också det förhållandet, att AGRELIUS genom sin utbildning otvivelaktigt ägde den största erfarenheten rörande järnvägsdriften bland de då verksamma järnvägsmännen. Han utsågs sålunda att som ordförande leda det sammanträde, å vilket föreningen konstituerades, och han fungerade därefter såsom dess ordförande ända till årtiondets slut. Att AGRELIUS redan före föreningens bildande intog ledareplatsen bland de enskilda järnvägarnas målsmän framgår även därav, att han valdes till ordförande för det första sammanträde, å vilket samtrafiksfrågan behandlades. Detta möte, i vilket — utom representanter för statsbanorna — 43 ombud för de enskilda järnvägarna deltog, hölls i Stockholm den 23 oktober 1876 och där uppdrogs

åt AGRELIUS att jämte trafikchefen C. V. WALDENSTRÖM utarbete förslag till överenskommelse mellan järnvägarna i denna viktiga fråga.

AGRELIUS kan alltså med fog anses såsom den främste av föreningens stiftare, och det torde därför vara motiverat att här lämna en någorlunda utförlig skildring av hans liv och verksamhet.

OTTO MARCUS AGRELIUS föddes i Vadstena den 8 april 1828. Föräldrarna voro hovkamreraren ANDERS JOHAN AGRELIUS och hans maka MARIA ELISABET ASKELÖF, den senare tillhörande en gammal prästsläkt inom Linköpings stift. Efter skolstudier i Vadstena och Linköping blev han 1846 student i Uppsala, vid vars universitet han ägnade sig åt studier i matematik och kemi. I denna senare vetenskap var han en tid verksam såsom assistent åt professor LARS SVANBERG.

Enligt egen uppgift hade AGRELIUS utsikter att snart bliva utnämnd till docent vid universitetet, men i mars månad 1853 förde ödet honom in på den väg, som han till järnvägsväsendets fromma och till egen heder skulle vandra under icke mindre än 70 år. Han erbjöds nämligen då befattningen som andre sekreterare hos det den 13 november 1852 oktrojerade »Kungl. Svenska Aktiebolaget för järnväg mellan Köping och Hult med grenbanor till Arboga och Skebäck». Den unge vetenskapsmannen kunde icke motstå detta erbjudande, som ju beredde honom ett utmärkt tillfälle att lära känna det för dåtiden högst intresseväckande nya samfärdsmedlet, och han antog alltså på inrådan av presidenten i Kungl. kommerskollegium CARL FREDRIK WÆRN och banbrytaren för järnvägarnas införande i vårt land, greve ADOLF EUGÈNE VON ROSEN, befattningen ifråga. WÆRN var ordförande och greve VON ROSEN ledamot av järnvägsbolagets styrelse. Betecknande för den tidens patriarkaliska förhållanden var, att AGRELIUS erhöll inackordering hos presidenten WÆRN och togs emot som medlem av familjen. Hans uppgift blev nu bl. a. att sköta korrespondensen med bolagets engelska styrelseavdelning. Då bolaget på grund av ekonomiska svårigheter år 1856 måste rekonstrueras, vistades han härför en tid i England och begagnade där tillfället att studera järnvägarnas organisation och verksamhet. Han bedrev även under de närmast följande åren järnvägsstudier i utlandet och vistades sålunda under åren 1857—1859 för detta ändamål i olika delar av Tyskland. I Köping—Hults järnvägs styrelse och förvaltning deltog AGRELIUS från bolagets första tid i behandlingen av icke blott de större ärendena utan även i den mångfald frågor, det gällde att lösa i och med järnvägens öppnande för trafik. Genom sitt



M. AGRELIUS,
föreningens förste ordförande.



G. GOSLETT,
direktör.



A. TAUBE,
trafikchef.



A. NORBERG,
trafikchef.



J. ADLER,
trafikchef.

dagliga samarbete i alla dessa spörsmål med den för järnvägarna så livligt intresserade greve VON ROSEN samt genom vad han sett och lärt under sina studieresor samlade AGRELIUS så stor erfarenhet angående vad som rörde järnvägstjänstens alla detaljer, att han redan i unga år kan sägas hava varit en auktoritet inom landet på detta område. Många av de föreskrifter och anordningar, som, om också delvis förändrade, ännu tillämpas vid vårt lands järnvägar, torde härstamma från AGRELIUS, och hans stora erfarenhet togs också i anspråk såväl vid statens som de efter hand för trafik öppnade nya enskilda järnvägarna. I ett annat sammanhang belyses närmare den framskjutna ställning AGRELIUS intog, då det gällde att ordna taxeväsendet och samtrafiken mellan järnvägarna.

Vid Köping—Hults järnväg var AGRELIUS, som nämnts, bunden alltifrån bolagets bildande till sin död eller under nära 70 år. Han var åsyna vittne vid det i våra järnvägars historia betydelsefulla tillfälle, då de första spadtagen togos på denna järnväg, vilket skedde i Örebro på den plats, där banan till Skebäck skär Drottninggatan.

År 1860 blev AGRELIUS förste sekreterare i styrelsen och chef för förvaltningen samt var under åren 1881—1897 bolagets verkställande direktör. Det sistnämnda året såldes järnvägen till Grängesbergsbolaget, men AGRELIUS kvarstod detta oaktat till sin död såsom ledamot av den nya styrelsen.

Köping—Hults järnväg var emellertid icke ett tillräckligt stort arbetsfält för den kunnige och med stor arbetsförmåga utrustade järnvägsmanen. Det intima samarbetet med greve VON ROSEN, som vid statsbanornas planerande ivrigt arbetat för västra stambanans dragande norr om Mälaren, bidrog i hög grad till att AGRELIUS upptog och fullföljde ett intresserat arbete för åstadkommandet av en järnväg mellan Stockholm och Köping samt för en bana från Örebro västerut mot Vänern, båda i nära överensstämmelse med de planer, som tidigare framlagts av greve VON ROSEN. Båda dessa järnvägar kommo också genom AGRELIUS' outtröttliga arbete till stånd, och han blev även verkställande direktör vid Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar under åren 1872—1879. Under åren 1875—1879 fungerade han även som dessa banors trafikchef. Arbetet för den senare järnvägsplanen resulterade i Örebro—Svartåbanan, i vars styrelse AGRELIUS invaldes.

Att en så erfaren järnvägsman som AGRELIUS skulle anlitas för en mångfald uppdrag inom sitt fack var naturligt. Ur den min-

nesruna, som »Järnbanerbladet» tecknade vid hans bortgång, må här följande anföras:

»För statens räkning togs A:s' arbetskraft och erfarenhet i anspråk vid flera tillfällen. Han var sålunda, jämte översten NILS ERICSON och grosshandlaren P. MURÉN i Gävle, ledamot av en år 1867 tillsatt kommitté för avgivande av utlåtande rörande ifrågasatt omorganisation av Statens järnvägars förvaltning; vidare var han en av de kommitterade, som enligt riksdagens önskan utsågos att granska styrelsens för Statens järnvägar trafikförvaltning för åren 1874—1876, ledamot i kommittén för avgivande av förslag till lag angående järnvägsinnehavares och ägares ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift (år 1885), ledamot av kommittén för revision av Statens järnvägars taxa (år 1887—1888), ledamot av 1893 års järnvägskommitté och av kommittén för övertagandet av Väst kustbanan. Vidare åtföljde han år 1865 generaldirektör TROILIUS på en resa till England för studier av järnvägsförhållandena.»

Under den tid AGRELIUS var bosatt i Örebro, tog han även del i denna stads kommunala angelägenheter såsom stadsfullmäktig i ett tjugotal år o. s. v. På grund av sin betydelsefulla insats för det allmänna erhöi han flera utmärkelser. Han blev sålunda riddare av Nordstjärneorden och kommandör av Vasaorden samt hedersledamot i Järnvägsmannasällskapet, vars svenska styrelseavdelning han tillhörde under åren 1872—1899, m. m.

På sin 90-årsdag blev, anføres det i ovan åberopade minnesruna, AGRELIUS föremål för storartad hyllning av deputationer och enskilda, såsom t. ex. av Örebro—Köpings järnvägsbolag, styrelsen för Svenska Järnvägsföreningen samt av stadsfullmäktige i Örebro. Örebro—Köpings järnvägsbolag har till minne av AGRELIUS upprättat en understödsfond för bolagets personal under namn av »MARCUS AGRELIUS' understödsfond».

AGRELIUS slutade sitt för järnvägsväsendets utveckling inom landet så betydelsefulla liv vid 94 års ålder den 26 december 1921. Han fick alltså uppleva den storartade framgång de enskilda järnvägarna och hans skapelse Järnvägsföreningen under årens lopp tillvunnit sig. Han följde också ända till de sista dagarna av sin långa levnad järnvägarna med troget intresse, särskilt var detta fallet med de till Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund hörande banorna. Då betydelsen av hans stora insats för de enskilda järnvägarna kom på tal, sökte han försynt överflytta äran härav på sina medarbetare och ville själv ställa sig i

bakgrunden, men de enskilda järnvägarnas män torde allmänt instämma i den ärestitel av *de enskilda järnvägarnas grand old man*, en minnestecknare gav AGRELIUS vid dennes bortgång.

* * *

Mellersta Banföreningen höll sitt nästa sammanträde den 28 mars 1877, även nu i Örebro, som på den tiden måhända mera än nu var en centralpunkt för bergslagen. Den enligt novembermötets beslut utsända inbjudningen hade rönt allmän anslutning, och samtliga enskilda järnvägsförvaltningar, som besvarat densamma, hade tillkännagivit sin anslutning till föreningen. Vid detta andra sammanträde närvaro emellertid ombud för endast nio förvaltningar, men bland dem även för Statens järnvägar, nämligen överdirektören M. HAHR och t. f. trafikdirektören G. J. TERSMEDEN. Direktionen för Strömsholms kanalbolag hade, såsom inbjudarna måhända väntat, svarat avböjande med motivering, att föreningens ändamål vore främmande för kanalbolagets verksamhet. Även om denna motivering icke kan anses helt övertygande, om man ser den mot föreningens syfte, så förstår man, att det äldre samfärdsmedlets, vattenvägens, målsmän icke kunde känna sig särskilt uppfordrade till att etablera samarbete med sin yngre medtävlare — järnvägen. Samarbete mellan jämnlöpande vattenleder och järnvägar har, i motsats till vad fallet är flerstädes utomlands, sedermera icke heller kommit till stånd inom vårt land, men samtrafik har däremot i stor utsträckning ordnats mellan järnvägar och vattenvägar — väl förståendes i sådana fall, där konkurrens mellan dem varit utesluten. K. trafikstyrelsens svarskrivelse, som ännu finnes i behåll i föreningens arkiv, återgives här nedan och innebär, även den, ett avböjande, om också ett visst samarbete ställdes i utsikt och även under någon tid kom till stånd. K. styrelsens ifrågavarande skrivelse är med bibehållande av dåvarande stavningsätt av följande lydelse:

•SVERIGES STATSBANOR.
Kongl. Styrelsen
för
Statens Jernvägstrafik.
Stockholm.

Direktören m. m. Herr M. Agrelius.

Sedan I, jemte skrifvelse den 2:dra dennes, till Kongl. Styrelsen för Statens jernvägstrafik öfverlemnat afskrift af protokollet vid förberedande sammanträde

i Örebro den 26:te sistlidne November för bildandet af en förening under namn af 'Mellersta Banföreningen', får Styrelsen, med anledning af Eder hemställan om hennes inträde såsom deltagare i föreningen, meddela, att hon på grund af gällande instruktion anser sig förhindrad från sådant deltagande på sätt nu är föreslaget, men att hon, om föreningen det önskar och hinder i öfrigt ej möta, gerna vill låta ombud för sig komma tillstädes vid de föreningens sammanträden, om hvilka underrättelse henne meddelas. Stockholm den 7 Februari 1877.

C. O. TROILIUS.

/ *M.Hahr.*»

.....

FÖRENINGENS STADGAR

Det grundläggande mötet uppdrog såsom förut nämnts åt AGRELIUS och GOSLETT samt åt en representant för K. trafikstyrelsen att med ledning av nedan återgivna bestämmelser upprätta förslag till stadgar för föreningen. Emellertid hade, att döma av protokollet för den 28 mars 1877, något ombud för Statens järnvägar icke deltagit i detta arbete.

Det grundläggande mötet hade till ledning vid utarbetandet av stadgarna fastställt följande huvudpunkter:

1:o) De i föreningen deltagande förvaltningarne skola representeras, Kongl. Trafikstyrelsen af öfverdirektören för trafikafdelningen och den trafikdirektör, som af styrelsen särskildt förordnas, och de öfriga deltagarne af ett utaf hvarje förvaltning utsedt ombud, hvilka ombud utgöra föreningens ledamöter.

2:o) Föreningens ledamöter sammanträda till ordinarie möte tre gånger årligen, nemligen i Mars, Juli och Oktober månader, på dag och ställe som af ordföranden bestämmas och tillkännagifvas i kallelse, hvilken minst en månad före sammanträdet utfärdas och skall vara åtföljd af en uppgift på de ärenden, som skola föredragas.

Af ledamot väckt fråga skall för att till behandling förekomma vara hos sekreteraren skriftligen anmäld senast 6 veckor före sammanträdet.

3:o) Vid ordinarie möte utse ledamöterna bland sig ordförande för näst följande ordinarie möte och för tiden mellan detta och det derpå följande.

4:o) Förhandlingarne vid föreningens sammanträden uppfattas i ett protokoll, som föres af en bland ledamöterna för kalenderår vald sekreterare, till hvilken skola adresseras alla föreningen rörande skrivelser.

Till sekreterare för år 1877 valdes herr Taube.

5:o) Derest yrkande derom med uppgift om anledningen hos sekreteraren framställas af minst 4 ledamöter, skall af ordföranden kallelse till sammanträde ofördröjligen utfärdas med tillkännagifvande af ämnet för öfverläggningen.

Sammanträdet skall hållas å fjortonde dagen efter den, på hvilken kallelsen utgått.

6:o) Vid sammanträde må öfverläggning ej ega rum, derest icke minst 6 ledamöter äro närvarande.

Beslut binder ej annan än den deri deltager.

7:o) Ärende, som skall vid ordinarie eller extra sammanträde föredragas, bör beröra minst 3 banförvaltningar.

8:o) Banförvaltning, som vill ur föreningen utträda, anmäla det skriftligen hos sekreteraren.

Sådan anmälan skall vid näst derefter förekommande ordinarie möte föredragas.

9:o) Arvode till sekreteraren äfvensom öfriga utgifter för föreningen skola af jernvägsförvaltningarne samfäldt bestridas sålunda, att hvarje förvaltning bidrager dertill årligen med ett belopp af 20 kronor, och att hvad derutöfver möjligen erfordras tillskjutes af de förvaltningar, hvilkas banor utgöra i längd mer än 4 mil, med lika fördelning mellan hvar och en.

Vid sammanträdet den 28 mars 1877 förelåg ett på grundval av förestående anvisningar upprättat stadgeförslag, och det beslöts nu, att detsamma efter några företagna ändringar och tillägg skulle för slutligt godkännande och antagande föredragas vid nästa sammanträde. Så skedde också, och vid föreningens ordinarie möte i Örebro den 31 juli 1877 antogos följande

STADGAR

för

Mellersta Banföreningen,

antagna vid ordinarie möte den 31 Juli 1877.

§ 1. Mellersta Banföreningens ändamål är att underlätta öfverenskommelse mellan deltagarne angående gemensamma fraktbestämmelser samt att afhandla andra ärenden, som beröra deltagarnes gemensamma intressen.

§ 2. De jernvägsförvaltningar, som i föreningen deltaga, skola representeras, hvar för sig, af ett utaf hvarje förvaltning utsedt ombud.

Dessa ombud, så länge de ega förenämnde uppdrag, utgöra föreningens ledamöter.

Till ombud icke vald ledamot i styrelsen för någon af de jernvägar föreningen omfattar, äfven som det eller de ombud, af hvilka Kongl. Trafik-Styrelsen representeras, äro oförhindrade att taga del i de vid föreningens sammanträden förekommande öfverläggningar, men ega icke deltaga i besluten.

§ 3. Föreningens ledamöter sammanträda till ordinarie möte tre gånger årligen, nemligen i Mars, Juli och Oktober månader, på dag och ställe, som af ordföranden bestämmas och tillkännagifvas i kallelse, hvilken tjuguen dagar före sammanträdet skall utfärdas och vara åtföljd af en uppgift på de ärenden, som skola föredragas.

Af ledamot väckt fråga skall, för att till behandling förekomma, vara hos sekreteraren skriftligen anmäld senast en månad före sammanträdet.

Utlåtande, afgifvet till följd af uppdrag från föreningen, eller ärende af synnerlig vikt, som hos sekreteraren till föredragning anmälts efter i näst föregående punkt sagde tid, dock ej senare än åtta dagar före mötesdagen, må kunna vid

första ordinarie möte till behandling upptagas, derest de närvarande ledamöterna enhälligt det medgifva.

§ 4. Vid ordinarie möte utse ledamöterna bland sig ordförande och vice ordförande för nästa ordinarie möte. De fortfara i dessa sina befattningar till det ordinarie möte, som näst derefter inträffar.

Äro båda hindrade att infinna sig vid möte, för hvilket de äro valde, skola öfverläggningarna ledas af den bland de närvarande ledamöterna, som för tillfället erhåller detta uppdrag.

§ 5. Förhandlingarna vid föreningens sammanträden uppfattas i ett protokoll, som föres af en för kalenderår tillsatt sekreterare, till hvilken skola adresseras alla föreningen rörande skrivelser.

Vid förfall för sekreteraren utser ordföranden någon, som fullgör sekreterarens åligganden, dock ej för längre tid än till nästa ordinarie möte.

Protokollet skall, sedan det blifvit granskadt och godkänt i den ordning mötet särskildt beslutat, i två tryckta exemplar utdelas till hvar och en af föreningens ledamöter.

§ 6. Derest yrkande derom med uppgift om anledningen hos sekreteraren framställes af minst 4 ledamöter, skall af ordföranden kallelse till extra sammanträde ofördröjligen utfärdas med tillkännagifvande af ämnet för öfverläggningen.

Sådant sammanträde skall hållas å fjortonde dagen efter den på hvilken kallelsen utgått.

§ 7. Vid sammanträde må öfverläggning ej ega rum, derest icke minst 6 ledamöter äro närvarande. Beslut binder hvarje i föreningen deltagande banförvaltning, som sin reservation deremot hos sekreteraren skriftligen ej anmält inom tvenne månader efter det protokollet blifvit, på sätt i § 5 omförmäles, till föreningens ledamöter utdeladt.

§ 8. Ärende, som skall vid ordinarie eller extra sammanträde föredragas, bör beröra minst 3 banförvaltningar.

§ 9. Banförvaltning, som vill i föreningen inträda eller ur föreningen utträda, anmäle det skriftligen hos sekreteraren. Sådän anmälan skall vid näst derefter förekommande ordinarie möte föredragas.

§ 10. Alla val ske med slutna sedlar. Äfven öfriga omröstningar ske på samma sätt, när ej annorlunda beslutes. Med det undantag som i § 11 omförmäles, bestämmas besluten genom enkel pluralitet. Äro rösterna på båda sidor lika, har ordföranden utslagsrösten.

§ 11. Förslag till ändring af dessa stadgar bör vara inlemnadt hos sekreteraren till föredragning vid Julisammankomsten och företagas till afgörande vid mötet i Oktober.

För antagande af dylikt förslag fordras en pluralitet af minst två tredjedelar af de afgifna rösterna.

§ 12. Arvode till sekreteraren äfvensom öfriga löpande afgifter för föreningen skola af jernvägsbolagen samfäldt bestridas sålunda, att hvarje bolag bidrager dertill årligen med ett belopp af 20 kronor, och att hvad därutöfver möjligen erfordras tillskjutes af de bolag, hvilkas banor utgöra i längd mer än 4 mil, med lika fördelning mellan hvar och en.

Dessa första stadgar visa alltså en förening, byggd på den fulla likställighetens grund — varje förvaltning *en* röst — och utan något annat verkställande organ än en för kalenderår vald sekreterare, som även förvaltade de blygsamma årsavgifter, som medlemmarna enligt stadgarna hade att erlägga. Ordförande valdes vid varje ordinarie sammanträde. De fattade besluten voro bindande, försåvitt skriftlig reservation icke gjordes inom viss tid, en bestämmelse, som ännu är gällande.

Den första av de anvisningar föreningen lämnade sina stadgeförfattare visar, att man från de enskilda järnvägarnas sida önskade ett intimt samarbete med de styrande vid Statens järnvägar. Såsom ovan framhållits, förklarade sig emellertid K. trafikstyrelsen av sin instruktion vara förhindrad att ingå såsom medlem av föreningen, varför denna redan från början kom att bestå endast av enskilda järnvägar. Enligt stadgarna ägde väl ombud för Statens järnvägar rätt att delta i föreningens överläggningar, och denna rätt kvarstod i föreningens stadgar ända till år 1919. K. styrelsen begagnade sig emellertid av denna rättighet endast under föreningens första tid, ty av protokollet att döma var densamma officiellt representerad vid föreningens sammanträde sista gången den 28 och 29 mars 1879, då som vanligen tidigare av överdirektören M. HAHR. Emellertid hava ombud för K. järnvägsstyrelsen även senare varit närvarande vid föreningens stämmor, då behandlingen av någon särskild, gemensam fråga så påkallat.

Det kan synas vanskligt att nu göra ett uttalande om, huruvida det har inneburit en nackdel eller icke för de enskilda järnvägarna, att statsbanorna kommo att stå utanför föreningen. Helt visst har detta medfört en viss omgång och tidsförlust vid behandlingen av den mängd ärenden, som äro gemensamma för såväl statens som de enskilda järnvägarna och vilka därför nu måste handläggas av såväl K. järnvägsstyrelsen som föreningen, men dessa olägenheter bortskymmas, vad beträffar de enskilda järnvägarna, av den frihet och självständighet, som oberoendet av ett statens verk i detta avseende givit det enskilda järnvägsväsendet i vårt land. Det nödvändiga samarbetet med statsjärnvägarnas förvaltning har också försiggått utan större slitningar, och trots att den senare tiden ställt statsföretaget i en viss skarp motsats till de enskilda banorna, än fallet var tidigare, torde den nuvarande ordningen dock vara den bästa möjliga, och någon önskan om en ändring av densamma torde ingenstädes förefinnas.

Namnförändringen 1884.

1877 års stadgar fortsatte att gälla till den 25 oktober 1892. Emellertid hade trafikchefen J. WALLNER vid julisammanträdet år 1884 föreslagit, att föreningens namn måtte ändras till »Järnvägsföreningen». Ändringen motiverades därmed, att ett flertal järnvägsförvaltningar i andra delar av landet, särskilt i de södra landskapen, numera tillhörde föreningen och att det föreslagna namnet bättre än det dittillsvarande gav uttryck för föreningens omfattning. Detta förslag antogs också enhälligt den 9 oktober 1884, och föreningen behöll därefter detta namn till år 1903, då den omorganiserades och erhöll det nuvarande, »Svenska Järnvägsföreningen». I sammanhang med den första namnförändringen beslöts även, dels att föreningens stadgar skulle omtryckas med iakttagande av den antagna nya benämningen, dels ock, att de omtryckta stadgarna skulle tillställas även de banförvaltningar, vilka icke vore representerade inom föreningen, varvid skulle framhållas, att vilken som helst banförvaltning i riket ägde att, på de grunder stadgarna angåve, ansluta sig till föreningen.

1892 års stadgar.

Emellertid hade, på grund av den ökade omfattning godssamtrafiken nått, föreningen fått allt flera härmed sammanhängande svåra och ömtåliga spörsmål att lösa, och detta gällde särskilt frågan om samtrafiksvägarnas fastställande. Föreningen hade vid sitt sammanträde den 3 december 1889 preliminärt godkänt ett av särskilda kommitterade upprättat förslag till komplettering i berörda hänseende av samtrafiksöverenskommelsen. Detta förslag, som närmare belyses i samband med samtrafiksfrågan, innebar även tillskapandet av en skiljenämnd för avgörande av tvistefrågor rörande samtrafiksvägar, i vilken nämnd föreningen skulle insätta tre ledamöter. Emellertid framfördes inom föreningen protest mot detta beslut, varvid den uppfattningen gjordes gällande, att föreningen såsom sådan icke ägde befogenhet att utse dylika skiljemän, utan att det vore samtrafiksföreningen = de i godssamtrafiken deltagande förvaltningarna, som ägde att företaga ett sådant val och låta sig representera i en dylik skiljenämnd. Järnvägsföreningen beslöt detta oaktat den 20 oktober 1890 att utse representanter i skiljenämnden ifråga, och dessa förtroendemän skulle enligt beslutet »så vitt möjligt utses från skilda orter, på det att alltid opartiska personer må vara att tillgå vid dylika frågors avgörande». Det är av intresse att här finna, att man vid valet av dessa förtroende-

män för första gången tog hänsyn till de olika järnvägarnas geografiska läge. Vid det samma dag förrättade första valet av föreningens tre ombud i denna skiljenämnd utsågs också ett sådant från vardera av södra, mellersta och norra delarna av landet. Denna uppdelning, som varslade om den först från år 1903 genomförda distriktsindelningen, gavs emellertid ingen bestämd form; man uppdrog då alltså inga gränser mellan de olika delarna av landet, utan man valde helt enkelt från dessa olika områden de män, som dittills mest sysslat med de besvärliga samtrafiksfrågorna.

Vid sammanträdet den 23 mars 1891 beslöts med anledning av de ofta förekommande anmärkningarna mot att spörsmål angående samtrafiken behandlades av föreningen, »att dylika frågor må behandlas av de i samtrafiksöverenskommelsen deltagande järnvägarnas representanter på järnvägsföreningens sammanträden».

Detta beslut ansågs emellertid böra föranleda vissa ändringar av föreningens stadgar i avseende å samtrafiksfrågornas behandling, och det uppdrogs därför åt trafikcheferna F. VON KRUSENSTIERNA och E. LINDQUIST att upprätta förslag härtill. Ett sådant föredrogs också redan vid nästa sammanträde den 28 juli 1891 och förekom enligt stadgarnas föreskrift ånyo till behandling vid samma års oktobersammanträde, där det dock icke blev godkänt. Förslaget innehåller emellertid vissa principuttalanden rörande föreningens ändamål och befogenhet och är betydande för den utveckling, i vilken föreningen var stadd, varför det återgives här i sin helhet. Förslaget är av följande lydelse:

Till Jernvägsföreningen.

På Föreningens ordinarie möte den 23:dje sistlidne mars utsedde att, närmast i anledning af fråga om behandling på mötet af samtrafiksärende, afgifva förslag till ändringar i Föreningens stadgar, hafva vi nu fullgjort vårt uppdrag och framlägga här resultatet.

Då Jernvägsföreningen såsom sina antog de stadgar, hvilka gällt för Mellersta Banföreningen från dess ordinarie möte i juli månad 1877, så framgår deraf tydligt, att den förstnämnda Föreningen är en fortsättning af den sistnämnda på oförändrade grunder, men, hvad ledamotsantalet beträffar, med vidgad omfattning. Dess ändamål förblifver sålunda, att, till lättnad för uppgörandet af ifrågasatta öfverenskommelser om fraktbestämmelser, bereda tillfälle till diskussion derom, samt att, bland Föreningens ledamöter sprida kännedom om de erfarenheter i jernvägars skötsel, som på olika håll vunnits; der bredvid är rum öppet för diskussion och besluts fattande i afseende på försök och anordningar, som kunna vara till gemensamt gagn för de förvaltningar, som tillhöra Föreningen, hvilken, då Kongl. Jernvägsstyrelsens ombud icke eger rätt att på Föreningens

möten deltaga i besluten och svårligen skulle kunna ifrågasätta att blifva verklig ledamot i Föreningen, är helt och hållet en sammanslutning af enskilda jernvägar, som är alldeles skild från Samtrafiksföreningen, i hvilken Kongl. Jernvägsstyrelsen ingår såsom så hufvudsaklig part, att hon sjelfsagdt är dess ledare.

Det har derföre vid flera tillfällen anmärkts, att frågor rörande Samtrafiksföreningens angelägenheter behandlats på Jernvägsföreningens möten och att förhandlingarna dervid antagit en karaktär, som förutsatt berättigande till sådana frågor afgörande der. Senast inträffade detta vid ofvan angifna möte och föranledde då till uttalandet af den önskan, att stadgarna måtte förändras så, att de bestämdare angäfvde gränserna för den behandling, som samtrafiksfråga kunde å Jernvägsföreningens möte underkastas. För vinnande af detta mål hafva vi ansett och föreslå, att §§ 1, 2 och 7 måtte erhålla följande ändrade lydelse, nemligen:

§ 1. Jernvägsföreningens ändamål är att underlätta öfverenskommelse mellan deltagarne angående gemensamma fraktbestämmelser samt att avhandla andra ärenden, som beröra deltagarnes gemensamma intressen.

Vid Jernvägsföreningens möten må jemväl frågor rörande Samtrafiksföreningens angelägenheter behandlas med det förbehåll, att i sådana fall annat beslut icke får fattas, än huruvida i den förevarande frågan framställning skall göras hos Samtrafiksföreningen, eller icke.

§ 2. De jernvägsförvaltningar, som i Föreningen deltaga, skola representeras, hvar för sig, af ett utaf hvarje förvaltning utsedt ombud.

Dessa ombud, så länge de ega förenämnda uppdrag, utgöra Föreningens ledamöter.

Till ombud icke vald ledamot i styrelsen för någon af de jernvägar, Föreningen omfattar, äfvensom det eller de ombud, af hvilka Kongl. Jernvägsstyrelsen representeras, ega att deltaga i de vid Föreningens möten förekommande öfverläggningar, men ej i besluten; dock med iakttagande deraf, att bemälde styrelseledamöter och ombud, derest de äro befullmäktigade att föra talan och utöfva rösträtt vid Samtrafiksföreningens möten, jemväl ega att deltaga i sådana beslut, som jemlikt § 1, mom. 2 kunde fattas i frågor rörande Samtrafiksföreningens angelägenheter.

§ 7. Vid möte må öfverläggning ej ega rum, derest icke minst 6 ledamöter äro närvarande. Beslut i sådana frågor, som jemlikt § 1 mom. 1 tillhöra Jernvägsföreningens afgörande, äro bindande för hvarje i Föreningen deltagande banförvaltning, som sin reservation deremot hos sekreteraren ej anmält inom tvenne månader efter det protokollet blifvit, på sätt i § 5 öfverföres, till Föreningens ledamöter utdeladt.

Derjemte anhålla vi få uttala den åsigten, att § 4 i stadgarna angående val af Ordförande och vice Ordförande afser, att ordförandeuppdraget skall vara så mycket som möjligt ambulatoriskt, och våga derför föreslå, att, om Föreningen önskar, att paragrafens mening strikte skall följas, lydelsen ändras till följande:

§ 4. Vid ordinarie möte utse ledamöterna bland sig Ordförande och vice Ordförande för nästa ordinarie möte. De fortfara i dessa sina befattningar till

det ordinarie möte, som näst derefter inträffar, och kunna, för ännu ett ordinarie möte omväljas, varefter minst sex ordinarie möten skola hafva hållits, innan de ånyo kunna beklädas med dessa uppdrag.

Äro båda hindrade att infinna sig vid möte, för hvilket de äro valde, skola öfverläggningarna ledas af den bland de närvarande ledamöterna, som för tillfället erhåller detta uppdrag.

Strömstad den 11 juli 1891.

Ernst Lindquist.

Örebro den 13 juli 1891.

F. v. Krusenstierna.

En fullständig omdaning av stadgarna ansågs emellertid nu vara av behovet påkallad, och vid oktobersammanträdet 1891 tillsattes härför en kommitté med trafikchefen WALDENSTRÖM såsom ordförande. Kommittén fick till särskild uppgift att i stadgarna införa lämpliga bestämmelser för samtrafiksfrågornas behandling och avgörande, och kommittén skulle i dessa frågor även meddela sig med K. järnvägsstyrelsen. Redan vid marssammanträdet 1892 framlade kommittén sitt stadgeförslag, vilket ånyo diskuterades vid sammanträdet i juli s. å. Efter vissa ändringar fastställdes därefter den 25 oktober 1892 följande:

STADGAR
för
Jernvägsföreningen,

antagna den 25 Oktober 1892.

§ 1. Jernvägsföreningen utgöres af de enskilda jernvägsbolags förvaltningar, hvilka sammanslutit sig i ändamål att verkställa utredningar och underlätta öfverenskommelser angående ärenden, som beröra jernvägarnes intressen.

§ 2. De jernvägsförvaltningar, som i Föreningen deltaga, skola representeras, hvar för sig, af ett utaf hvarje förvaltning utsedt ombud.

Dessa ombud, så länge de ega förenämnda uppdrag, utgöra Föreningens ledamöter.

Till ombud icke vald ledamot i styrelsen för någon af de jernvägar, Föreningen omfattar, äfvensom det eller de ombud, af hvilka Kongl. Jernvägsstyrelsen representeras, äro oförhindrade att taga del i de vid Föreningens sammanträden förekommande öfverläggningar, men ega icke deltaga i besluten.

§ 3. Föreningen sammanträder till ordinarie möte tre gånger årligen, nemligen i mars, augusti och november månader, på dag och ställe, som af ordföranden bestämmas och tillkännagifvas i kallelse, hvilken minst tjugoen dagar före sammanträdet skall utfärdas och vara åtföljd af en uppgift på de ärenden, som skola föredragas.

Väckt fråga skall, för att till behandling förekomma, vara hos sekreteraren skriftligen anmäld senast en månad före sammanträdet.

Utlåtande, afgifvet till följd af uppdrag från Föreningen, eller ärende af synnerlig vigt, som hos sekreteraren till föredragning anmäls efter i näst föregående punkt sagde tid, dock ej senare än åtta dagar före mötesdagen, må kunna vid första ordinarie möte till behandling upptagas, derest de närvarande ombuden enhälligt det medgifva.

§ 4. Vid ordinarie mötet i november månad utses ordförande och vice ordförande samt sekreterare för nästa kalenderår äfvensom 2:ne revisorer och 2:ne revisorssuppleanter.

Äro ordföranden och vice ordföranden hindrade att infinna sig vid något möte, skola öfverläggningarna ledas af den bland de närvarande, som för tillfället erhåller detta uppdrag.

§ 5. Förhandlingarna vid Föreningens sammanträden uppfattas i ett protokoll, som föres af sekreteraren, till hvilken skola adresseras alla Föreningen rörande skrivelser.

Vid förfall för sekreteraren utser ordföranden någon, som fullgör sekreterarens åligganden.

Protokollet skall, sedan det blifvit granskadt och godkänt i den ordning mötet särskildt beslutat, i två tryckta exemplar utdelas till hvarje till Föreningen hörande Banförvaltning äfvensom till Kongl. Jernvägsstyrelsen.

§ 6. Extra sammanträde skall hållas, derest ombud för minst 10 banförvaltningar hos ordföranden framställa begäran derom med uppgift om anledningen till sådan begäran. Kallelse till dylikt sammanträde skall af ordföranden ofördröjligen utfärdas med tillkännagifvande af ämnet för öfverläggningen, och skall sammanträdet hållas å fjortonde dagen efter den, på hvilken kallelsen utgått.

§ 7. Vid sammanträde må beslut ej fattas, derest icke minst en fjerdedel af samtliga till Föreningen hörande banförvaltningar äro vid tillfället representerade. Beslut vare ej bindande för de banförvaltningar, som inom tvänne månader efter af protokollet bevisligen erhållen del sin reservation deremot hos sekreteraren skriftligen anmält.

Hvad särskildt beträffar samtrafiksfrågor, må ej beslut fattas, utan endast uttalande ske af Föreningens åsigt i föreliggande fall.

Vid förekommande omröstningar eger hvarje Banförvaltning *en* röst, och afgöras frågorna med det undantag, som i § 10 öförmäles, genom enkel pluralitet.

I omröstningar rörande samtrafiksärenden må ej deltaga representanter för andra förvaltningar än sådana, som deltaga i allmänna samtrafiken.

§ 8. Banförvaltning, som vill i Föreningen inträda eller ur Föreningen utträda, anmäle det skriftligen hos sekreteraren. Sådan anmälan skall vid näst derefter förekommande ordinarie möte föredragas.

§ 9. Val af ordförande, vice ordförande och sekreterare ske med slutna sedlar. Öfriga val och omröstningar ske öppet, när ej annorlunda yrkas.

§ 10. Förslag till ändring af dessa stadgar skall vara inlemnadt hos sekreteraren till föredragning vid första ordinarie årssammanträdet och företagas till afgörande vid mötet i november.

För antagande af dylikt förslag fordras en pluralitet af minst två tredjedelar af de afgifna rösterna, dock att minst hälften af Föreningens ledamöter äro vid tillfället representerade.

§ 11. Arfvoden och öfriga löpande utgifter för Föreningen skola af jernvägsbolagen samfäldt bestridas sålunda, att hvarje bolag dertill årligen bidrager med ett belopp i konstant afgift af 10 kronor jemte 20 öre pr kilometer af banlängden, samt att hvad derutöfver möjligen erfordras tillskjutes af bolagen till fördelning såsom för hvarje särskildt fall bestämmes.

1892 års stadgar skilja sig icke väsentligt från de äldre. Den utvidgning av föreningens verksamhet, som föranletts av ett större antal medlemmar liksom av de stegrade krav på järnvägarna, som den ökade samfärdseln medfört, återspeglas i någon mån av det uttryck, man nu gav åt föreningens ändamål. Då i de första stadgarna detta angavs huvudsakligen vara »att underlätta överenskommelse mellan deltagarna angående gemensamma fraktbestämmelser», heter det nu, att ändamålet är att verkställa utredningar och underlätta överenskommelser angående ärenden, som beröra järnvägarnas intressen. Av en del andra bestämmelser, som nu infördes, kan emellertid bättre utläsas, att man ansåg nödvändigt att giva föreningen större stadga än förut. Sålunda föreskrevs nu, att föreningens presidium — ordföranden och vice ordföranden — skulle, liksom enligt de äldre stadgarna varit fallet vad sekreteraren beträffar, utses för kalenderår. Detta gällde även valet av revisorer, som dittills ansetts obehöfliga, men stadgarna innehålla betecknande nog inga bestämmelser om att räkenskaper skulle föras. Vidare föreskrevs — med bibehållande av likställigheten mellan medlemmarna —, att beslut ej finge fattas, därest icke minst en fjärdedel — enligt 1877 års stadgar minst 6 ledamöter — av samtliga till föreningen hörande förvaltningar vore representerade vid sammanträdet. Av särskilt intresse äro vidare de nya stadgarnas föreskrifter, att protokollen över föreningens förhandlingar även skulle tillställas K. järnvägsstyrelsen samt att föreningen icke finge fatta formliga beslut angående samtrafiksfrågor utan endast uttala sin åsikt om dessa. I dylika uttalanden fingo emellertid endast de i samtrafiken deltagande järnvägarnas representanter delta. Avgiften till föreningen ändrades och utgjordes nu, dels av en konstant sådan av 10 kronor pr medlem och år, dels 20 öre pr km. av banlängden. Erfordrades möjligen ytterligare tillskott, skulle sådant lämnas enligt fördelning, som för varje särskilt fall bestämdes.

1903 års stadgar.

1892 års stadgar gällde oförändrade i tio år. Av sammanträdesprotokollen är det först det från marssammanträdet år 1900, som vittnar om att förslag till ändring eller komplettering av föreningsstadgarna framkommit under denna tid. Vid nämnda tillfälle höll nämligen föreningens sekreterare, byrådirektören i K. järnvägsstyrelsen JOHN LUNDBERG, ett föredrag om sammanslutningar mellan järnvägsförvaltningar i Tyskland. Detta föredrag, som trycktes och utdelades till föreningens medlemmar, förutsätter ett ingående studium av de tyska järnvägsföreningarnas organisation och verksamhet och har helt visst tillkommit på tillskyndan av de ledande männen inom föreningen. Föredragshållaren anknyter också sitt ämne direkt till Järnvägsföreningens organisation och verksamhet och söker hos de tyska föreningarna finna anvisning, i vilken riktning den svenska föreningens utveckling bör ledas. De resultat, de tyska sammanslutningarna vunnit, tala för — säger han — »att den snart 25-åriga föreningen borde söka åt sitt ändamål giva något mera innehåll, än dess nuvarande stadgar angiva». Efter att hava jämfört beslutsmässigheten hos den svenska järnvägsföreningen med dennas närmaste motsvarighet i Tyskland, »Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen», fortsätter han: »I vår förenings stadgar heter det, som bekant, att beslut *ej är bindande* för medlem, som inom två månader efter av protokollet erhållen del skriftligen reserverat sig mot detsamma. Det förefaller mig, som om även för järnvägsföreningen tiden snart borde vara inne att se till att få denna bestämmelse ändrad. Detta torde emellertid icke kunna ske med mindre, än resp. banförvaltningar givas ett inflytande å föreningens beslut, som står i proportion till vederbörande banas betydelse, samt att föreningens medlemmar i banornas gemensamma intresse förklara sig viliga att med den begränsning, som kan finnas lämplig, underkasta sig en kvalificerad majoritets beslut. Med denna begränsning avser jag främst, att frågor rörande befodringsavgifternas storlek samt grunderna för godssamtrafiken järnvägarna emellan icke må bliva föremål för föreningens beslut.»

Då föredragets sista del kan sägas innehålla det väsentligaste av det program, enligt vilket föreningens stadgar och organisation i sinom tid gestaltades, återgives det här in extenso:

»Oavsett frågan om, under vilken form föreningens beslut böra göras mera bindande än f. n., synes mig att föreningen borde taga i övervägande, om

det ej skulle vara lämpligt att föreningen tillsatte en styrelse eller ett verkställande utskott. Vi veta ju lite var, huru väckta frågor genom att bringas under diskussion, utan att vara förut behandlade av något utskott, nästan ständigt hänvisas till tillfälliga kommittéer, där valet av medlemmar ofta nog blir beroende på en tillfällighet.

Även börjar föreningens ekonomi bli så pass vidlyftig, att det såväl för föreningen som för redogöraren vore önskvärt, att ansvaret för densamma icke utslutande vilade på föreningssekreteraren. — En sådan oftare sammanträdande styrelse skulle ock kunna taga initiativ i en del ämnen, där den enskilda föreningsmedlemmen av en eller annan orsak, såsom bristande tid eller obenägenhet att mottaga inval i en kommitté, drager sig att väcka förslag. Nu är det visserligen ofta nog så med flertalet av de personer, som vid föreningens möten representera densammas medlemmar, järnvägsförvaltningarna, att deras tjänsteåligganden icke medgiva dem att offra tid och krafter på utredning av frågor, vilkas realiserande, även om de lösas i önskad riktning genom ett föreningens beslut, är beroende av resp. förvaltningars tycke och smak. Dock vill det synas mig, som därest detta förhållande bleve ändrat, det icke borde vara omöjligt att finna personer, villiga och lämpliga att ägna något av sin tid och sina krafter på arbetet inom en sådan styrelse.

Då flere förvaltningsombud vid olika tillfällen till mig haft uttalanden, som tyckts mig giva vid handen, att inom föreningen stämning förefunnes för sådan ändring i föreningens arbetssätt, att större resultat kunde vinnas av dess verksamhet, och då jag själv är av den åsikt, att denna förening representerar ett så stort nationalekonomiskt intresse och inom sig sluter så mycket personlig förmåga och så mycken hängivenhet för utvecklingen av det viktiga medel till höjande av vårt lands välstånd, som järnvägarne obestriddigt äro, att densamma tvivelsutan bör kunna utveckla en kraftigare, mera samlad verksamhet än hittills varit fallet, har jag föranletts till denna redogörelse för, huru den tyska järnvägsföreningen söker nå det mål, som också är vår förening, i hopp att någon av föreningens medlemmar skall finna sig uppfordrad att väcka förslag om sådan ändring av föreningens arbetssätt, att därigenom må beredas större resultat av dess verksamhet till gagn icke blott för järnvägarna själva utan för hela vårt land.»

Det förslag till en genomgripande omgestaltning av föreningen, som efterlystes i föredraget, lät icke länge vänta på sig. Revisorerna av föreningens räkenskaper för år 1899, trafikcheferna O. JACOBSSON och A. T. RUDELIUS, togo nämligen upp frågan i sin den 19 juni 1900 daterade berättelse. De påpekade i denna, att föreningens tillgångar nu uppginge till över 27 000 kr., »ett enligt vårt förmenande rätt avsevärt kapital för en förening av den natur som de enskilda järnvägarnas». De framhöllo vidare, att den form, under vilken föreningen hittills uppträtt, icke längre lämpade sig för föreningens dåvarande omfattning, varför åtgärder borde vidtagas för dess förändring

till en i vederbörlig ordning inregistrerad förening med ordnad förvaltning. Härför talade enligt revisorernas mening även andra skäl, exempelvis behovet av de mångsidiga ärendenas förberedande utredning före deras framläggande till diskussion inom föreningen. Revisorerna hemställde därför, att föreningen vid sitt sammanträde i augusti månad (1900) måtte utse en kommitté med uppdrag att utarbeta förslag till ändring av föreningsstadgarna i syfte att åstadkomma en i vederbörlig ordning inregistrerad förening med ordnad förvaltning.» Föreningen beslöt också vid nämnda sammanträde att tillsätta en femmannakommitté med det uppdrag revisorernas förslag innebar. Trafikchefen vid Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägar F. VON KRUSENSTIERNA, en av föreningens stiftare och högst förtjänstfullt verksam för dess utveckling, blev kommitténs ordförande och hade vid sin sida den redan då framstående järnvägsmannen, direktören vid Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar F. W. H. PEGELOW, verkställande direktören vid Kristianstad—Hässleholms järnvägar, borgmästaren A. ÅKERMAN — kommitténs sekreterare — samt de båda förslagsställarna, trafikcheferna JACOBSSON och RUDELIUS.

Kommittén, som antog namnet »Järnvägsföreningens omorganisationskommitté», framlade vid marsksammanträdet 1901 ett förslag till stadgar för »Sveriges enskilda jernvägars förening». Förslaget omarbetades delvis och upptogs till förnyad behandling den 7 augusti samma år. Olika meningar gjorde sig emellertid därvid gällande om detsamma, särskilt angående lämpligheten av att överlåta så stor myndighet på den tillämnade styrelsen och verkställande direktören, som kommittén hade föreslagit. Man beslöt därför att uppskjuta den vidare behandlingen av förslaget till dess att man hunnit inhämta meningen om detsamma inom de olika distrikt, till vilka föreningens medlemmar enligt den föreslagna organisationen skulle komma att hänföras.

Mest betänksam mot den nya ordningen ställde man sig i det föreslagna södra distriktet, där förvaltningsombuden vid sammanträde i Kristianstad beslöto göra det uttalandet, att tidpunkten ännu ej var inne för en så genomgripande förändring av föreningens organisation, som avsågs med förslaget. Man beslöt därför hemställa hos föreningen, att kommitterade måtte få i uppdrag att uppgöra ett alternativt stadgeförslag av mindre genomgripande beskaffenhet, än det nu framlagda.

De båda andra distrikten ställde sig däremot förstående till den föreslagna omgestaltningen men påyrkade efter detaljgranskning av förslaget ett flertal ändringar i detta. Sedan kommittén med ledning av

sålunda inhämtade uttalanden om och erinringar mot förslaget delvis omarbetat detsamma, upptogs detta till behandling å novembersammanträdet samma år.

Det torde vara av intresse att här återgiva de viktigaste bestämmelserna i kommitterades förslag. Kommitterade framhöllo alltså i sitt med förslaget avgivna betänkande, att de sökt avfatta stadgarna så, att föreningen därigenom skulle bliva organiserad till en från delägarnas personer skild rättspersonlighet, som lagligen finge anses såsom självständig bärare av rättigheter och skyldigheter. Vid förslagets upprättande hade man därjämte tagit sikte på bestämmelserna i lagen om registrerade föreningar för ekonomisk verksamhet den 28 juni 1895, enligt vilken man dock ansåg att föreningen då icke kunde bliva inregistrerad. Med hänsyn till bestämmelserna i åberopade lag hade kommitterade ansett sig böra i stadgarnas första paragraf distinkt ange ändamålet med föreningens verksamhet och hade därför utformat detta sålunda:

»Föreningen, hvars benämning och firma är 'Sveriges enskilda järnvägars förening' utan personlig ansvarighet, har till ändamål:

att sörja för gemensamma afräkningar emellan järnvägsförvaltningar;

att i den ordning, § 21 här nedan föreskrifver, afgöra vissa mellan medlemmarne uppkommande tvister;

att utgifva järnvägskartor samt tågtidtabeller och andra dylika publikationer angående järnvägstrafiken;

att anskaffa och tillhandahålla medlemmarne personbiljetter och annat blankett-tryck;

att beträffande järnvägar verkställa tekniska och andra utredningar; samt

att underlätta öfverenskommelser angående ärenden, som beröra medlemmarnes och den trafikerande allmänhetens intressen.

Föreningens verksamhet omfattar hela riket.

Föreningens styrelse har sitt säte i Stockholm, hvars Rådstufvurätt således är föreningens laga forum.»

Beträffande organisationen av föreningen säger sig kommittén hava utgått från den principen, att de särskilda järnvägarnas förvaltningar, var för sig betraktade såsom en person, skulle utgöra föreningens medlemmar, som genom ombud på stämmor avhandlade och fattade beslut i föreningens angelägenheter. Föreningen skulle företrädas av en styrelse, och för ombesörjandet av de löpande göromålen skulle i Stock-

holm inrättas en byrå med en verkställande direktör och erforderlig personal.

Då järnvägarna i de särskilda delarna av riket med dettas stora utsträckning hade i någon mån olikartade intressen borde, för att dessa intressen skulle erhålla målsmän inom styrelsen, järnvägarna hänföras till tre olika distrikt, södra, mellersta och norra, vilka var för sig borde bliva i lika grad representerade i styrelsen, och borde järnvägarnas lagfartsforum läggas till grund för distriktsindelningen.

De särskilda medlemmarnas inflytande på föreningens angelägenheter borde enligt kommitténs mening stå i proportion till vederbörande järnvägs betydelse för allmänna samfärdseln. Vid omröstning å stämman borde röstetalet beräknas så, att för en banlängd av 50 km. och därunder skulle medlem vara berättigad till *en* röst samt vidare *en* röst för varje begynnande 50-tal kilometer.

Frågan i vad mån stämmobesluten borde vara bindande för medlemmarna betecknas av kommittén såsom stadgarnas viktigaste. Kommittén säger härom följande: »Tydligt är att i fall föreningen skall kunna bliva vad den bör, d. v. s. en förening av samverkande krafter för uppnående av gemensamma syften, dess medlemmar måste befinnas villiga att underkasta sig majoritetens beslut. I de för föreningen nu gällande stadgarna har inrymts rätt för en medlem att inom viss tid reservera sig mot föreningens beslut, vilket i så fall ej blir för honom bindande. En enda medlem kan alltså förhindra att ett föreningsbeslut blir *allmänt* gällande för föreningen. Kommittén har ansett att dylik rätt ej vidare bör tillkomma de särskilda medlemmarna utan har, i närmaste överensstämmelse med de för den tyska järnvägsföreningen i detta hänseende gällande bestämmelser, föreslagit, dels att beslut ifråga om decharge, val m. m. skulle bliva *ovillkorligen* gällande, dels att beslut i alla andra frågor, med undantag av sådana, som röra samtrafiken, bliva gällande, så vida icke inom viss tid minst tio medlemmar med tillhopa en tiondedel av samtliga medlemmarnas röster anmäla reservation mot besluten, och dels att beslut i samtrafiksfrågor, vilkas avgörande tillkommer endast de medlemmar, som deltaga i allmänna samtrafiken, icke bliva bindande, med mindre desamma godkännas av samtliga i allmänna samtrafiken deltagande medlemmar.»

Som ovan nämnts, behandlades stadgeförslaget vid tre sammanträden under år 1901 och underkastades varje gång ändringar och tilllägg. Det två gånger omarbetade förslag, som förelåg vid november-

sammanträdet nämnda år, hade sålunda på grund härav fått ett i flera viktiga avseenden annat utseende än det ursprungliga. Sålunda hade föreningens namn ändrats till »Svenska Järnvägsföreningen u. p. a.» och dess ändamål begränsats till att verkställa utredningar och underlätta överenskommelser rörande järnvägarna. Bestämmelse hade tillkommit om att distrikten under egna styrelser skulle utgöra föreningens sektioner med befogenhet att, enligt av dem själva antagna arbetsordningar, sammankomma för behandling av distriktens särskilda eller föreningens gemensamma angelägenheter.

Strävandena att giva mera bindande kraft åt stämmobesluten för att härigenom enligt förslagsställarnas mening göra föreningen bättre ägnad att företräda medlemmarnas gemensamma intressen hade icke mötts med förståelse. Reservationsrätt enligt ovan angivna grunder hade däremot införts vad beträffade beslut, som rörde andra penninge-bidrag till föreningen än årsavgiften.

Vid sammanträdet ifråga beslöts att provisoriskt godkänna vissa av de föreslagna stadgandena, medan åter andra erhöilo ny lydelse. Sålunda beslöts den viktiga ändringen av grunden för omröstning vid stämman, att man, med frångående av banlängden såsom utslagsgivande för röstetalet, istället införde de olika järnvägarnas bruttoinkomst, varvid *en* röst skulle erhållas för en årlig inkomst av etthundratusen kronor eller därunder samt vidare *en* röst för varje begynnande hundratusental kronor därutöver. Förslaget bordlades ånyo för omredigering och återupptogs därefter vid föreningens ordinarie sammanträde den 18 mars 1902.

Tanken på att söka få föreningen inregistrerad såsom ekonomisk förening enligt lagen av den 28 juni 1895 hade nu övergivits, och kommitterade föreslogo därför, att densamma borde givas namnet Svenska Järnvägsföreningen. Stämmobesluten skulle vara ovillkorligen bindande för medlemmarna endast ifråga om ansvarsfrihet, val, inkomst- och utgiftsförslag, medlems uteslutande, ändring av stadgarna samt upplösning av föreningen. Övriga ändringar voro av mer formell natur.

Det efter många överläggningar och ändringar sålunda föreliggande förslaget — organisationskommittén hade hållit icke mindre än tio sammanträden, av vilka flertalet varade två à tre dagar — blev nu äntligen definitivt godkänt att med iakttagande av vissa övergångsbestämmelser träda i kraft från och med den 1 januari 1903, och stadgarna hade nu fått följande lydelse:

STADGAR
för
Svenska Jernvägsföreningen,

antagna den 18 Mars 1902.

Allmänna bestämmelser.

§ 1. Denna förening, som är afsedd att för de jernvägsförvaltningar, hvilka deri ingått, utgöra ett för dem gemensamt representerande centralorgan, benämnes »Svenska Jernvägsföreningen» och har till ändamål att verkställa utredningar samt förmedla och träffa öfverenskommelser angående ärenden, som beröra jernvägarnes intressen, äfvensom i öfrigt bevaka och främja deras angelägenheter.

Föreningens styrelse har sitt säte i Stockholm, hvars Rådstufvurätt sålunda är Föreningens laga forum.

§ 2. Medlem i Föreningen är hvarje svensk jernvägs förvaltning, som efter anmälan hos Föreningens styrelse och aflemnande af skriftlig förbindelse att ställa sig Föreningens stadgar och dess vid tiden för inträde i Föreningen gällande stämmobeslut till efterrättelse, blifvit af styrelsen antagen.

§ 3. De jernvägar, hvilkas förvaltningar äro medlemmar i Föreningen, hänföras i organisationssyfte till tre särskilda distrikt, nemligen:

Södra Distriktet, omfattande jernvägar inom Malmöhus, Christianstads och Blekinge län;

Mellersta Distriktet, omfattande jernvägar inom Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Hallands, Göteborgs och Bohus, Elfsborgs och Skaraborgs län; samt

Norra Distriktet, omfattande jernvägar inom rikets öfriga län.

Skulle en jernväg beröra flera distrikt, anses densamma tillhöra det distrikt, inom hvilket jernvägen till större delen af sin sträckning ligger.

Dessa sålunda bestämda distrikt utgöra, under egna styrelser, Föreningens sektioner med befogenhet att, enligt af dem sjelfva antagna arbetsordningar, sammankomma för behandling af distriktens särskilda eller Föreningens gemensamma angelägenheter.

De särskilda distriktsstyrelserna utgöras af de personer, hvilka, enligt hvad här nedan i § 5 närmare öfvermåles, distrikten, hvart för sig, ega att i Föreningens styrelse invälja.

§ 4. All Föreningens egendom är för medlemmarne gemensam och får ej för medlems enskilda gäld pantsättas eller i mät tagas; ej heller må utbrytning af medlems andel i Föreningen ega rum.

Förvaltning och revision.

§ 5. Föreningen företrädes af en styrelse bestående af — utom ordföranden — nio ledamöter, tre från hvarje distrikt, och efter enahanda fördelning, lika många suppleanter, att vid förfall för någon af de ordinarie ledamöterna inträda i styrelsen i den ordning, de blifvit valda.

Denna styrelse väljes af Föreningens medlemmar vid allmän stämma, dervid iakttages, att val af ordförande företages samfäldt utan hänsyn till distriktsindel-

ningen samt att i val af de ledamöter och suppleanter, som från de särskilda distrikten skola utses, få deltaga medlemmar endast från samma distrikt.

Ordföranden samt öfrige ledamöter och suppleanter i styrelsen väljas för en tid af två år; dock att vid slutet af första året, efter lottning, afgå från hvarje distrikt två ledamöter och två suppleanter.

Afgående ordförande, ledamot eller suppleant kan återväljas.

Styrelsen utser inom sig vice ordförande för hvarje år. Äro både ordföranden och vice ordföranden hindrade att vid något sammanträde närvara, väljes ordförande för tillfället.

Styrelsen sammanträder, på kallelse af ordföranden, så ofta nödigt är, dock minst en gång under hvarje kalenderkvartal. Vid styrelsens sammanträde skall öfver fattade beslut föras protokoll, som vid sammanträde justeras.

Ej må styrelsen fatta beslut, derest icke fem af ledamöterna, deri inberäknadt den, som förer ordet, äro tillstädes och om beslutet ense. Rösterna räknas efter hufvudtalet; och blifver, vid lika antal röster för olika meningar, den gällande, som ordföranden biträder.

Styrelsen skall ställa sig till efterrättelse dessa stadgar och de beslut, som vid föreningsstämma fattas.

§ 6. Styrelsen, som har under sin förvaltning all Föreningens egendom, bevakar dess angelägenheter; i hvilket hänseende styrelsen jemväl eger att inför domstol eller annan myndighet söka, kära eller svara,

förebringa utredning i alla frågor, som icke varit till sektion, särskild komité eller någon af de i § 14 omnämnda föreningar för sådant ändamål hänskjutna, afgifver till föreningsstämma utlåtande i alla de ärenden, som der skola till behandling förekomma, äfvensom direkt till föreningsmedlemmarne yttrande i alla ärenden af så brådskande art, att deras afgörande ej kan till nästa stämma anstå,

bringa stämmobesluten till verkställande, samt

antager och entledigar Föreningens verkställande direktör och öfriga tjänstemän äfvensom betjente; dock med iakttagande deraf att, då fråga om antagande eller entledigande af verkställande direktör förekommer, sådant skall i kallelsen till sammanträdet tillkännagifvas och att beslut om verkställande direktörens entledigande ej må fattas, så vida icke minst sju ledamöter i styrelsen äro närvarande och om beslutet ense.

Derest icke styrelsen för särskildt fall annorlunda förordnat, eger dess ordförande vid alla tillfällen föra Föreningens talan eller till dess utförande befullmäktiga lämpligt ombud.

§ 7. Alla skriftliga afhandlingar, som af styrelsen eller på dess uppdrag ingås, skola undertecknas å Föreningens vägnar och med utsättande af dess benämning, vid äfventyr att eljest den eller de, som afhandlingen underskrifvit, skola ansvara, en för alla och alla för en, såsom för egen skuld för fullgörandet af Föreningens derpå grundade förbindelse.

§ 8. Öfver Föreningens inkomster och utgifter skall styrelsen låta föra ordentliga räkenskaper, som uti fullständigt bokslut till och med den 31 December hvarje år sammanföras; börande bokslutet vara färdigt att senast *den 1 Februari*

nästföljande år öfverlemnas till tre af Föreningen utsedde revisorer, hvilka det åligger att med sorgfällighet granska räkenskaperna och styrelsens förvaltning under det förflutna året äfvensom att öfver den verkställda granskningen till styrelsen aflemna skriftlig berättelse senast *den 1 näst derpå följande Mars*; hvarförutom revisorerne, som ega att, när helst de önska, taga kännedom om föreningens alla böcker, räkenskaper och andra handlingar, skola minst en gång om året å dag, som revisorerne finna lämplig, verkställa inventering af Föreningens kassa och värdehandlingar.

Vid val af revisorer utses särskildt tre suppleanter, att vid förfall för någon af de ordinarie revisorerne inträda i den ordning sinsemellan, som af det erhållna röstetalet bestämmes.

Revisor, som i sådan egenskap tjenstgjort under två på hvarandra följande år, må ej för det näst derefter kommande återväljas.

§ 9. Föreningens löpande göromål handhafvas af en verkställande direktör, hvilkens närmare åligganden bestämmas genom instruktion, som af styrelsen utfärdas.

Verkställande direktören, hvilken ej får vara ledamot af styrelsen eller af någon jernvägsförvaltning, eger dock att deltaga i styrelsens öfverläggningar samt att, om hans mening strider mot styrelsens beslut, få denna sin mening till protokollet antecknad.

F ö r e n i n g s s t ä m m a .

§ 10. Föreningsmedlems rätt att deltaga i handhafvandet af Föreningens angelägenheter utöfvas å stämman. Der eger hvarje medlem att genom ombud tillstädeskomma och utöfva rösträtt i den ordning, här nedan i § 12 närmare bestämmes.

Ordinarie Föreningsstämma hålles hvarje år i Mars och November månader å tid och ort, som styrelsen bestämmer. Extra stämman hålles, om sådant vid ordinarie stämman beslutas eller om styrelsen finner extra stämman behöflig eller om sådan af samtliga revisorer eller minst tio medlemmar i uppgifvet ändamål skriftligen begäres.

§ 11. Kallelse till stämman utfärdas af styrelsen och skall jemte förteckning å de ärenden, som vid stämman ifrågakomma, med allmänna posten till hvarje medlem afsändas minst *femton dagar* före stämman; skolande på enahanda sätt jemväl andra meddelanden bringas till medlemmarnes kännedom.

Uti kallelse till extra stämman skall ändamålet med stämman alltid angifvas; och må vid densamma andra frågor än de i kallelsen uppgifna icke till behandling företagas.

Den, som önskar att visst uppgifvet ärende må förekomma vid ordinarie stämman, skall före *den 1 Februari* eller *1 Oktober* ingifva skriftlig framställning derom till styrelsen, som har att samma framställning jemte eget yttrande i ärendet vid stämman aflemna.

Vid föreningsstämma ledas förhandlingarne af styrelsens ordförande eller, vid förfall för honom, af vice ordföranden. Skulle vid någon stämman båda desse vara frånvarande, välja de röstberättigade, utan hänsyn till distriktsindelningen, genom omröstning efter hufvudtalet, ordförande för tillfället; hvarefter ärendena

företagas i den ordning, som en af styrelsen upprättad föredragningslista utvisar. Öfver hvad vid stämman förekommer och beslutas föres protokoll, hvilket underskrifves af den, som protokollet fört, och dessutom till riktigheten bestyrkes af ordföranden och två af medlemmarnes ombud, som bevisat stämman.

§ 12. Hvarje medlem i föreningen eger vid stämman låta sig representera genom ett eller flere befullmäktigade ombud; dock att rösträtt utöfvas af endast ett ombud i den ordning, de vid stämman närvarande ombuden finnas i fullmagten angifna.

Till grund för rösträtten, utom vid eventuelt val af ordförande för stämman, lägges bruttointkomsten för sistförflutna året enligt trafikrapporterna; och beräknas röstetalet sålunda, att för en bruttointkomst af 100,000 kronor eller derunder tillkommer medlem en röst samt vidare en röst för hvarje nytt begynnande 100,000-tal kronor; dock må ej någon järnvägsförvaltning rösta för mer än en tiondedel af det vid stämman representerade röstetal.

Omröstning sker öppet, men val skall förrättas med slutna sedlar, derest icke enhälligt beslutas annorlunda.

Utom i de fall, hvarom i § 24 här nedan förmäles, afgöras alla vid stämman förekommande frågor genom enkel pluralitet af de afgifna rösterna. Erhålla vid val två eller flere lika antal röster, bestämmes utgången genom lottning dem emellan. Utfalla eljest rösterna lika för skilda meningar, gäller den mening, ordföranden biträder.

Derest ordföranden vid stämman ej är röstberättigad i egenskap af ombud för föreningsmedlem, tillkommer honom en röst.

Ej må någon deltaga i afgörande af fråga, hvari hans enskilda rätt är mot Föreningens stridande; och må förty ledamot af styrelsen ej deltaga i beslut om ansvarsfrihet för förvaltningsåtgärd, för hvilken han är ansvarig, ej heller i val af revisor.

§ 13. Till ombud icke vald ledamot i Föreningens styrelse eller af järnvägsförvaltning, som är medlem i Föreningen, eger att vid Föreningsstämma vara tillstädes och i öfverläggningarne men ej i besluten deltaga.

Enahanda rätt tillkommer ej mindre hos dylik förvaltning anställd tjänsteman, tillhörande förening, hvarom här nedan i § 14 närmare förmäles, än äfven föreningens verkställande direktör samt det eller de ombud, af hvilka Kongl. Järnvägsstyrelsen kan låta sig vid stämman representera.

§ 14. I § 3 omförmäld sektion äfvensom, efter styrelsens bepröfvande, förening, afseende järnvägars drift eller ingeniörs- och kontrollväsen samt bestående af tjänstemän hos järnvägsförvaltning, som är medlem af järnvägsföreningen, må vid ordinarie stämman i behörig ordning framställa förslag i alla ämnen, som kunna anses utgöra föremål för stämmans afgörande; dock, beträffande dylik förening, under vilkor att densamma å sin sida förbinder sig att förebringa utredning och afgifva utlåtande i ärende, som af stämman eller styrelsen för sådant ändamål till föreningen öfverlemnas.

§ 15. Vid ordinarie stämman i Mars förekomma följande ärenden:

1:o) Styrelsens berättelse för det förflutna året;

2:o) Revisorernes berättelse;

- 3:o) Beslut angående ansvarsfrihet för styrelsen;
- 4:o) Frågor, hvilka styrelsen ansett nödigt framställa eller som uti revisorerens berättelse innefattas eller eljest blifvit i behörig ordning väckta;

5:o) Val af revisorer och revisorssuppleanter.

§ 16. Vid ordinarie stämma i November förekomma följande ärenden:

1:o) Bestämmande af resekostnads- och traktamentsersättning åt styrelsens ledamöter samt arvoden åt revisorer för nästkommande år;

2:o) Fastställande af inkomst- och utgiftsstat för nästkommande år;

3:o) Frågor, hvilka styrelsen ansett nödigt framställa eller som eljest blifvit i behörig ordning väckta;

4:o) Val, det år sådant bör ifrågakomma, af ordförande och, årligen, af ledamöter och suppleanter i styrelsen äfvensom af de förtroendemän med suppleanter, hvilka, enligt aftal med Kongl. Jernvägsstyrelsen, hafva att under nästkommande år deltaga i afgörande af tvistefrågor rörande samtrafiksvägar.

I styrelsen skall vald ledamot ingå vid nästföljande års början.

§ 17. Föreningsstämmas beslut skall af styrelsen delgifvas samtliga medlemmarne, för hvilket ändamål det granskade och godkända stämmoprotokollet skall i tryck till en hvar af dem senast å *femtonde dagen* efter stämmans slut öfversändas. Beslut vare ej bindande för medlem, som inom *60 dagar* efter den, då stämmoprotokollet till medlemmarne afsändes, reservation mot beslutet hos styrelsen skriftligen anmält, såvida beslutet ej angår fråga om

ansvarsfrihet för styrelsen,

val,

inkomst- och utgiftsförslaget, i hvad detsamma afser löpande utgifter och förvaltningskostnader,

medlems uteslutande ur Föreningen,

ändring af stadgarne och upplösning af Föreningen.

För särskildt fall eger Föreningsstämma fastställa kortare tid för reservations afgifvande.

§ 18. I behandling af samtrafiksärende må ej deltaga ombud för annan medlem än den, som deltagar i allmänna samtrafiken.

Skiljenämnder.

§ 19. Tvister mellan föreningsmedlemmar skola, om parterna derom sig ena, utaf Föreningens styrelse i egenskap af skiljenämnd afgöras genom beslut, hvar emot klagan ej får föras.

Styrelseledamot, anställd vid eller delegare i jernväg, som har del i tvisten eller eljest af dess utgång kan vänta nytta eller skada, får i styrelsens öfverläggningar och beslut i tvistefrågan ej deltaga.

Af styrelsen meddeladt skiljebeslut af mera principiell betydelse skall i stadgad ordning bringas till samtliga föreningsmedlemmars kännedom.

§ 20. Uppstår mellan Föreningen och styrelsen eller ledamot deraf eller föreningsmedlem tvist om tolkning eller tillämpning af dessa stadgar, får tvisten icke underställas domstols pröfning utan skall hänskjutas till afgörande genom skiljemän enligt lagen den 28 Oktober 1887.

Årsafgifter.

§ 21. Medlem erlägger före *den 1 Mars* för det löpande året årsafgift till Föreningen med 40 kronor för hvarje enligt § 12 honom tillkommande röst; och skall järnvägsförvaltning, som under årets lopp ingår såsom medlem i Föreningen, betala afgift för hela det löpande året.

Erfordras för Föreningens verksamhet andra bidrag än årsafgifterna, skola dylika bidrag å de medlemmar, för hvilka beslut om bidragens utgörande är bindande, uttaxeras i förhållande till den årsafgift, en hvar af dem har att till Föreningen erlægga; dock med iakttagande deraf, att derest tio eller flera medlemmar, hvilka tillhoppa representera minst en tiondedel af alla Föreningsmedlemmarnes sammanlagda röstetal, i vederbörlig ordning anmält reservation mot beslutet, detsamma ej må bringas till verkställighet.

Uteslutande och utträde ur Föreningen.

§ 22. På förslag af styrelsen kan vid Föreningsstämma beslut fattas att ur Föreningen utesluta medlem, som blifvit i konkurstillstånd försatt eller som icke ställer sig Föreningens stadgar och dess för medlemmarne bindande stämmobeslut till efterrättelse.

§ 23. Medlem, som önskar utträda ur Föreningen, skall derom göra skriftlig anmälan hos styrelsen före *den 1 Mars* det år, med hvilket delaktigheten i Föreningen skall upphöra, vid påföljd att eljest årsafgift och, eventuelt, annat bidrag för det kommande året skall erläggas.

Ändring af stadgarne och upplösning af Föreningen.

§ 24. Beslut om ändring af dessa stadgar eller om Föreningens upplösning vare ej giltigt med mindre samtliga medlemmarne förenat sig derom eller beslutet fattats å två på hvarandra följande Föreningsstämmor, deraf minst en ordinarie, och å den stämma, som sist hålles, biträdts af minst två tredjedelar af de röstande.

§ 25. Beslutes i behörig ordning Föreningens upplösning, skola dess skulderna öfverskjutande tillgångar emellan Föreningens dåvarande medlemmar fördelas i förhållande till den årsafgift jemte annat bidrag, en hvar af dem har att till föreningen erlægga.

Öfvergångsbestämmelser.

Dessa stadgar skola träda i kraft den 1 Januari 1903; dock med iakttagande, att vid Järnvägsföreningens ordinarie sammanträde i Augusti månad 1902 väljas, distriktsvis, ledamöter och suppleanter i styrelsen, hvilka i sådan egenkap fungera till den 1 Januari 1904; skolande emellertid vid ordinarie föreningsstämma i November månad 1903 nytt val af hela antalet ega rum; samt

att vid Järnvägsföreningens ordinarie sammanträde i November månad 1902 skola förekomma de ärenden, om hvilka i § 16 af nya stadgarne förmåles, med undantag af val utaf styrelse, hvarom här ofvan bestämts.

Den mest betydelsefulla nyheten i de nya stadgarna var givetvis tillkomsten av ett direkt verkställande organ för föreningen. Styrelsen och verkställande direktören, som utrustats med en i flera avseenden omfattande befogenhet, kunde nu på ett helt annat sätt tillvarata och företräda de enskilda järnvägarnas intressen, än som varit möjligt för föreningen under den gamla ordningen, där dessa organ saknades. Ett lämpligt handläggande av de löpande ärendena, vilka också någon tid efter föreningens ombildning väsentligt ökades till såväl antal som betydelse, hade varit omöjligt med den tungrodda apparat, man dittills varit hänvisad till. Nu kunde föreningens medlemmar stå i daglig rapport med en central förvaltning, som genast kunde taga befattning med frågorna. Man befriades härigenom från den omgång och tidsförlust, som förut varit ofrånkomlig genom att alla ärenden måst hänskjutas till den blott tre gånger om året till stämma församlade föreningen, vilken därvid i regel varit nödsakad att överlämna frågorna till olika kommittéer för närmare utredning innan slutgiltiga beslut kunde fattas. Visserligen hade som förut nämnts försöket att få de å stämman fattade besluten mera bindande för föreningens medlemmar strandat, men föreningen blev detta oaktat nu först ett verkligt centralorgan för de enskilda järnvägarna, varom den alltmera omfattande verksamhet, som nyordningen förde med sig, bar vittne.

De nya stadgarna gällde oförändrade till den 25 november 1910, då ett tillägg gjordes till paragraf 16.

Det hade nämligen visat sig nödvändigt att av vissa i samtrafiken deltagande järnvägar fordra säkerhet för uppburna samtrafiksmedel, och i samtrafiksöverenskommelsen hade därför intagits bestämmelse om att en järnväg skulle ställa dylik säkerhet, då en för dessa frågor avgörande tillsatt nämnd så fordrade. I denna nämnd hade föreningen att årligen utse två ledamöter, och detta beslut föranledde, att stämman nämnda dag beslöt följande tillägg till stadgarna, § 16: mom. 5. »Val för vart och ett av föreningens distrikt — av två ledamöter och två suppleanter i den i samtrafikstaxan omförmälda nämnd för avgörande av frågor angående ställande av säkerhet för samtrafiksmedel.»

Nästa ändring fastställdes redan den 27 maj 1911, då grunden för distriktsindelningen i § 3 ändrades. Förut hade järnvägarnas lagfartsforum varit bestämmande för, till vilket distrikt de skulle räknas, men denna indelningsgrund ledde till stor ojämnhet i avseende å de olika distriktens röstetal. Sålunda utgjorde kilometer- och röstetalen år 1910:

för södra distriktet 1 691 km. och 139 röster

» mellersta » 4 086 » » 272 »

» norra » 2 929 » » 257 »

Det södra distriktet låg alltså, både vad kilometer- och röstetal beträffade, under de båda övriga. Man ansåg därför, att en utjämning mellan distrikten borde ske och att, i st. f. lagfartsforum, järnvägarnas intressegemenskap så vitt möjligt borde läggas till grund för distriktsindelningen. Det beslöts också i överensstämmelse härmed, att järnvägar i Kronobergs och södra delen av Kalmar län (söder om Oskarshamn) inkl. Öland skulle överflyttas från mellersta till södra distriktet, en omflyttning, som gällde icke mindre än 17 järnvägar och som ökade södra distriktets kilometertal till 2 513 med 189 röster och som för mellersta distriktet förorsakade en sänkning till 3 264 km. med 222 röster. I samband därmed beslöts, att föreningens styrelse skulle äga bestämma, att järnvägar, som stode under gemensam förvaltning men tillhörde olika distrikt, skulle under den tid sådan gemensamhet rådde, hänföras till det av distrikten, vederbörande järnvägars förvaltning önskade tillhöra.

Sedan föreningens förste verkställande direktör, f. d. överdirektören M. HAHR, liksom dess kamrerare, f. d. trafikchefen HJ. NETTELBLADT, förklarat sig önska avgå från sina befattningar hos föreningen från och med år 1913, föranledde detta en del i annat sammanhang närmare skildrade ändringar i föreningens förvaltning. Sålunda beslöt föreningen vid extra stämma den 26 maj 1913 bl. a., att den blivande verkställande direktören skulle äga åtnjuta pension vid uppnådda 65 års ålder. Enligt styrelsens mening borde emellertid beslut om bestämmelser rörande pension åt föreningens befattningshavare samt deras änkor och barn vara ovillkorligen bindande för föreningens samtliga medlemmar, och styrelsen hade därför föreslagit, att stadgarnas § 17 skulle kompletteras med föreskrift härom. Detta förslag godkändes också den 20 mars 1914.

Det förhållandet, att stadgarna icke innehöllo någon föreskrift om rösträttens utövande vid distriktens sammanträden, hade förorsakat, att olika meningar gjort sig gällande om, huruvida reduktionen av en järnvägs röstetal borde ske i förhållande till det vid föreningsstämman eller vid distriktssammanträdet ifråga representerade röstetalet. Denna ovisshet hade gjort sig gällande även vad beträffade röstberäkningen vid de distriktsvis förrättade valen av ledamöter och suppleanter i styrelsen. Man ansåg emellertid, att samma röstningsbestämmelser borde

tillämpas vid distriktssammanträdena som vid föreningens stämmor, och därför godkändes vid stämman den 20 november 1914 härför erforderliga tillägg till stadgarnas tredje och tolfte paragrafer.

Stadgarna fortforo nu att gälla oförändrade till den 3 oktober 1919. Då gjordes ett flertal ändringar och tillägg, som betingades av tillkomsten år 1917 av Enskilda järnvägarnas kontrollkontor liksom av vissa ändrade förhållanden inom föreningen. En betydande ökning hade sålunda inträtt i järnvägarnas bruttoinkomster, och de stora banornas röstetal inom föreningen hade därför avsevärt stegrats. Styrelsen hade av denna anledning ansett nödigt att framlägga förslag om införande i stadgarna av bestämmelse om visst röstmaximum. Förslaget innebar därjämte bl. a. inskränkning av rätten till reservation mot av stämman fattade beslut, att föreningens verkställande direktör skulle vara självskriven ledamot av styrelsen, samt sådan ändring angående bestämmelserna om årsavgiften till föreningen, att en viss bestämd avgift — enligt de då gällande stadgarna 40 kronor pr röst — icke skulle bibehållas i stadgarna, utan föreslogs, att årsavgiften skulle fastställas i samband med inkomst- och utgiftsstaten för året ifråga. Stadgarna ansågos därjämte böra omredigeras, så att desamma bestämmelser finge en tidsenlig avfattning.

Förslaget ifråga förekom första gången till behandling å extra stämman den 21 november 1918, då en långvarig diskussion utspann sig om vissa delar av detsamma. Detta gällde särskilt förslaget om införande av ett röstmaximum av 100 röster samt om den alltid lika ömtåliga frågan om bindande giltighet för de å stämman fattade besluten eller — reservationsrätten.

Styrelsens förslag om införande av ett röstmaximum av 100 röster hade närmast föranletts av, att de stora banornas röstetal genom trafikinkomsternas starka stegring i hög grad ökats. Härigenom hade dessa banors årsavgifter till föreningen enligt styrelsens mening blivit oproportionerligt höga i förhållande till övriga banors. Förslaget väckte emellertid opposition; man förfäktade mot detsamma bl. a. den meningen, att det vore riktigare att årsavgiften utginge enligt *hela* inkomstbeloppet och att det icke vore tidsenligt att avlyfta skäligen bördor från de starkaste axlarna för att lägga dem på de svagare. Från styrelsehåll påpekades häremot, att man tidigare från de mindre järnvägarna framhållit såsom något orimligt och olämpligt, att vissa järnvägar finge rösta med ett alltför stort antal röster.

För bestämmelserna angående omröstning hade styrelsen nu föresla-

git en sådan ändring, att beslut å stämma i andra frågor än ansvarsfrihet, val etc., angående vilka reservation icke finge förekomma, ej skulle anses giltigt, därest det ej, efter begärd votering, biträtts av minst två tredjedelar av de röstande. Styrelsen förklarade sig anse denna stadgeändring synnerligen nödvändig, »när det nuvarande systemet med reservationsrätt i hög grad försvagar föreningens ställning och kan göra föreningens beslut å stämma fullständigt illusoriska, och då nu föreslås 2/3 majoritet vid sådana frågor, där för närvarande reservationsrätt är medgiven, synes nödigt skydd vara berett en minoritet inom föreningen».

Från motståndarna till det senare förslaget framhölls, att detsamma vore liktydigt med ett upphävande av reservationsrätten. Det hade varit föreningens styrka, att den som huvudgrunder haft riskbegränsning och reservationsrätt, varigenom den nuvarande allmänna anslutningen till föreningen kunnat vinnas. Föreningen borde icke förändra sin ursprungliga uppgift att vara en huvudsakligen vägledande och rådgivande institution till att bli en bjudande och befallande. Det påpekades vidare, att enligt ändringsförslaget en för tillfället hopsamlad majoritet inom föreningen kunde påtvinga minoriteten högst väsentliga utgifter och att, då förslag om ändring av reservationsrätten tidigare varit föremål för föreningens avgörande, detta då nästan enhälligt blivit avslaget. Häremot framhölls från anhängarna av ändringsförslaget, att detta icke innebure någon principiell förändring av föreningens verksamhet och att reservationsrätten utgjorde ett svagt moment i föreningens organisation. För ernående av enhetlighet och likformighet vore det önskvärt, att vad som beslutades av föreningen också efterföljdes av samtliga dess medlemmar. Stämman beslöt emellertid, att förslaget i sin helhet skulle återremitteras till styrelsen och att detsamma skulle underställas de olika distrikten för yttrande.

I det förändrade förslag, som styrelsen framlade för ordinarie marsstämma år 1918, hade styrelsen väl frångått förslagen om införandet av begränsad rösträtt som ock om kvalificerad majoritet i stället för reservationsrätt, men den framhöll, att detta frångående av de förra förslagen ingalunda skett av övertygelse om att dessa voro oriktiga och olämpliga, utan det var den ställning, distrikten intagit till dessa frågor, som gjort, att styrelsen funnit, att de först föreslagna ändringarna ännu icke vore mogna för genomförande. Styrelsen hade emellertid, för att undanröja de mest framträdande olägenheterna av reservationsrättens bibehållande, nu föreslagit, att beslut rörande be-

stämmelser, vilka måste tillämpas lika å alla järnvägar, såsom angående samtrafik, allmän järnvägsstatistik och dylikt, avgörande, huruvida viss bestämmelse vore av nämnda beskaffenhet och beslut angående yttrande eller framställning till K. M:t, riksdagen, myndighet eller enskild skulle bliva bindande; med rätt dock för medlem att till dylikt yttrande eller framställning få inom 15 dagar foga särskilt yttrande.

Detta förslag godkändes av stämman med den ändringen, att den förstnämnda föreskriften erhöi följande lydelse: »reglementariska bestämmelser, vilka måste tillämpas lika å alla järnvägar». Ändringen ifråga motiverades med, att denna lydelse tydligare än den av styrelsen föreslagna framhävde, att reservationsrätten skulle bibehållas ograverad för beslut rörande grundläggande bestämmelser, liksom beträffande avgöranden av ekonomisk natur, såsom t. ex. frågor angående befordringsavgifter.

Det av styrelsen vid extra stämman i november 1918 framförda förslaget om införande av ett röstmaximum av 100 röster per medlem, såväl vid omröstning å stämma som vid distriktssammanträde, upptogs nu av en föreningsmedlem och blev med knapp majoritet godkänt. I sin helhet blev därefter det sålunda justerade ändringsförslaget definitivt godkänt på extra föreningsstämma den 3 oktober 1919.

Efter genomförandet av nyssnämnda omarbetning av stadgarna hava dessa därefter undergått ändring endast vad beträffar bestämmelserna om tiden för hållandet av ordinarie föreningsstämmor, varom beslöts i november 1921, samt angående distriktsindelningen, i det att Gotlands järnvägar, på förvaltningens begäran, överflyttats från norra till södra distriktet. Denna senare ändring beslöts å stämman den 12 maj 1923, och föreningens stadgar hava från nämnda dag följande lydelse:

STADGAR

för

Svenska Järnvägsföreningen,

(antagna den 18 Mars 1902 och med sedermera
t. o. m. år 1923 vidtagna ändringar).

§ 1. 1. Svenska Järnvägsföreningen är centralorgan för de till densamma anslutna svenska enskilda järnvägar, där icke annan förening beträffande vissa frågor såsom arbetsgivarefrågor och dylikt utgör sådant organ, och har till ändamål att bevaka och främja de enskilda järnvägarnas intressen, att verkställa utredningar samt förmedla och träffa överenskommelser angående ärenden, som

beröra de enskilda järnvägarna, att hava överinseende över Enskilda järnvägar-
nas kontrollkontor och att i övrigt söka befrämja svenskt järnvägsväsende.

2. Föreningens styrelse har sitt säte i Stockholm, vars Rådstuvurätt sålunda är Föreningens laga forum.

§ 2. Medlem i Föreningen är varje svensk enskild järnvägsförvaltning, som efter anmälan hos Föreningens styrelse och avlämnande av skriftlig förbindelse att ställa sig Föreningens stadgar och dess vid tiden för inträde i Föreningen gällande stämmobeslut till efterrättelse, blivit antagen av styrelsen.

§ 3. 1. De järnvägar, vilkas förvaltningar äro medlemmar i Föreningen, hänföras i organisationssyfte till tre särskilda distrikt, nämligen:

Södra distriktet, omfattande järnvägar inom Malmöhus, Kristianstads, Blekinge, Kronobergs och Gotlands län samt den söder om Oskarshamn belägna delen av Kalmar län, däri inbegripet Öland;

Mellersta distriktet, omfattande järnvägar inom Östergötlands, Jönköpings, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs och Skaraborgs län samt den norr om Oskarshamn belägna delen av Kalmar län, däri icke inbegripet Öland; samt

Norra distriktet, omfattande järnvägar inom rikets övriga län.

2. Skulle en järnväg beröra flera distrikt, anses densamma tillhöra det distrikt, inom vilket järnvägen till större delen av sin sträckning ligger.

3. Därest järnvägar, som enligt förestående bestämmelser tillhöra olika distrikt, stå under gemensam förvaltning, äger Föreningens styrelse, på anhållan av vederbörande förvaltning, bestämma, att dessa järnvägar skola, under den tid sådan gemensamhet råder, hänföras till ett av berörda distrikt.

4. Dessa sålunda bestämda distrikt utgöra, under egna styrelser, Föreningens sektioner med befogenhet att, enligt av dem själva antagna arbetsordningar, sammankomma för behandling av distriktens särskilda eller Föreningens gemensamma angelägenheter.

5. Vid röstning distriktsvis skall till grund för rösträtten, utom vid val av ordförande, som sker efter huvudtalet, läggas bruttoinkomsten för sistförflutna året enligt trafikrapporterna; och beräknas röstetalet sålunda, att för en bruttoinkomst av 100,000 kronor eller därunder tillkommer medlem en röst samt vidare en röst för varje begynnande 100,000-tal kronor, dock tillkommer medlem högst 100 röster och må medlem icke rösta för mer än en tiondedel av det vid sammanträdet representerade röstetal.

6. Omröstning sker öppet, men val skall förrättas med slutna sedlar, därest icke enhälligt beslutas annorlunda.

7. De särskilda distriktsstyrelserna utgöras av de personer, vilka, enligt vad här nedan i § 5 närmare omförmäles, distrikten, vart för sig, äga att invälja i Föreningens styrelse.

8. Föreningens verkställande direktör skall underrättas om distriktssammanträde; och äger han att vid sådant sammanträde deltaga i överläggningarna men ej i beslutet.

§ 4. All Föreningens egendom är för medlemmarna gemensam och får ej pantsättas eller tagas i mät för medlems enskilda gäld; ej heller må utbrytning äga rum av medlems andel i Föreningen.

§ 5. 1. Föreningen företrädes av en styrelse, bestående av — utom ordföranden och verkställande direktören — nio ledamöter, tre från varje distrikt, och, efter enahanda fördelning, lika många suppleanter att vid förfall för någon av de ordinarie ledamöterna inträda i styrelsen i den ordning, de blivit valda.

2. Verkställande direktören är självskriven ledamot av styrelsen, vilken i övrigt väljes av Föreningens medlemmar vid allmän stämma, därvid iakttages, att val av ordförande företages samfällt utan hänsyn till distriktsindelningen samt att övriga ledamöter och suppleanter väljas distriktsvis.

3. Ordförande må väljas inom eller utom Föreningens medlemmar; till styrelseledamot eller suppleant må endast väljas styrelseledamot eller tjänsteman hos någon av Föreningens medlemmar.

4. Ordföranden samt övriga ledamöter och suppleanter i styrelsen väljas för en tid av två kalenderår. Avgående ordförande samt valbar ledamot eller suppleant kan återväljas.

5. Avgår ledamot under den tid, för vilken han är vald, inträder vederbörande suppleant i dennes ställe intill nästa höststämma, då kompletteringsval äger rum för den tid, som återstår för den avgående.

6. Styrelsen utser inom sig vice ordförande för varje år. Äro både ordföranden och vice ordföranden hindrade att närvara vid något sammanträde, väljes ordförande för tillfället.

7. Styrelsen sammanträder på kallelse av ordföranden eller vid förfall för honom av vice ordföranden så ofta nödigt är, dock minst en gång under varje kalenderkvartal. Vid styrelsens sammanträde skall över fattade beslut föras protokoll, som justeras på sätt styrelsen bestämmer.

8. Styrelseledamot må deltaga i överläggning men icke i avgörande av fråga, som gäller hans enskilda rätt eller den järnvägsförvaltnings enskilda rätt, hos vilken han är anställd.

9. Styrelsen må ej fatta beslut, därest icke fem av ledamöterna, däri inberäknat den, som förer ordet, äro tillstädes och ense om beslutet. Rösterna räknas efter huvudtalet. Vid lika antal röster för olika meningar, bliver den gällande, som ordföranden biträder.

10. Styrelsen skall ställa sig till efterrättelse dessa stadgar och de beslut, som fattas vid föreningsstämma.

§ 6. 1. Styrelsen, som har under sin förvaltning all Föreningens egendom, bevakar dess angelägenheter; i vilket hänseende styrelsen jämväl äger att inför domstol eller annan myndighet söka, kära eller svara,

förebringa utredning i alla frågor, som icke varit för sådant ändamål hänskjutna till sektion, särskild kommitté eller någon av de i § 14 omnämnda föreningar,

avgiver till föreningsstämma utlåtande i alla de ärenden, som där skola förekomma till behandling, ävensom direkt till föreningsmedlemmarna yttrande i alla ärenden av så brådskande art, att deras avgörande ej kan anstå till nästa stämma, bringar stämmobesluten till verkställande, samt

antager och entledigar Föreningens verkställande direktör och övriga tjänstemän ävensom tjänstemän vid Enskilda järnvägarnas kontrollkontor; dock med

iakttagande därav, då fråga förekommer om antagande eller entledigande av verkställande direktör, sådant skall tillkännagivas i kallelsen till sammanträdet och att beslut om verkställande direktörens entledigande ej må fattas, så vida icke minst sju ledamöter i styrelsen äro närvarande och ense om beslutet.

2. Därest icke styrelsen för särskilt fall annorlunda förordnat, äger dess ordförande vid alla tillfällen föra Föreningens talan eller till dess utförande befullmäktiga lämpligt ombud.

§ 7. Alla skriftliga avhandlingar, som ingås av styrelsen eller på dess uppdrag, skola undertecknas å Föreningens vägnar och med utsättande av dess benämning, vid äventyr att eljest den eller de, som underskrivit avhandlingen, skola ansvara, en för alla och alla för en, såsom för egen skuld för fullgörandet av Föreningens därpå grundade förbindelse.

§ 8. 1. Över Föreningens inkomster och utgifter skall styrelsen låta föra räkenskaper, som varje år sammanföras uti fullständigt bokslut till och med den 31 december; börande bokslutet vara färdigt att senast *den 1 februari* nästföljande år överlämnas till tre revisorer, utsedda en av varje distrikt, vilka det åligger att med sorgfällighet granska räkenskaperna och styrelsens förvaltning under det förflutna året ävensom att över den verkställda granskningen till styrelsen avlämna skriftlig berättelse senast *den 1 näst därpå följande mars*; varförutom revisorerna, som äga att, när helst de önska, taga kännedom om Föreningens alla böcker, räkenskaper och andra handlingar, skola minst en gång om året å dag, som revisorerna finna lämplig, verkställa inventering av Föreningens kassa och värdehandlingar.

2. Vid val av revisor utses av varje distrikt en suppleant att vid förfall för revisorn inträda i hans ställe.

3. Revisor, som i sådan egenskap tjänstgjort under två på varandra följande år, må ej återväljas för det näst därefter kommande.

§ 9. 1. Föreningens löpande göromål handhavas av en verkställande direktör, vilkens närmare åligganden bestämmas genom instruktion, som utfärdas av styrelsen.

2. Verkställande direktören får icke vara ledamot av styrelsen för järnvägsförvaltning, som är medlem av Föreningen.

§ 10. 1. Föreningsmedlems rätt att delta i handhavandet av Föreningens angelägenheter utövas å stämma. Där äger varje medlem att genom ombud tillstådeskomma och utöva rösträtt i den ordning, här nedan i § 12 närmare bestämmes.

2. Ordinarie föreningsstämma hålles varje år under andra och fjärde kvartalen — vårstämma och höststämma — å tid och ort, som styrelsen bestämmer. Extra stämma hålles, om sådant beslutes vid ordinarie stämma, eller om styrelsen finner extra stämma behöflig, eller om sådan i uppgivet ändamål skriftligen begäres av samtliga revisorer eller av minst tio medlemmar.

§ 11. 1. Kallelse till stämma utfärdas av styrelsen och skall jämte förteckning å de ärenden, som ifrågakomma vid stämman, avsändas med allmänna posten till varje medlem minst *femton dagar* före stämman; skolande på enahanda sätt jämväl andra meddelanden bringas till medlemmarnas kännedom.

2. Där för giltighet av beslut erfordras, att beslutet fattas å två på varandra följande stämmor, må kallelse till andra stämman ej ske, innan den första stämman protokoll blivit utsänt till medlemmarna.

3. Uti kallelse till extra stämma skall ändamålet med stämman alltid angivas; och må vid densamma till behandling icke företagas andra frågor än de i kallelsen uppgivna.

4. Den, som önskar att visst uppgivet ärende må förekomma vid ordinarie stämma, skall före *den 1 mars* eller *1 september* ingiva skriftlig framställning till styrelsen, som har att vid stämman avlägga samma framställning jämte eget yttrande i ärendet.

5. Vid föreningsstämma ledas förhandlingarna av styrelsens ordförande eller, vid förfall för honom, av vice ordföranden. Skulle vid någon stämma båda dessa vara frånvarande, välja de röstberättigade, utan hänsyn till distriktsindelningen, genom omröstning efter huvudtalet, ordförande för tillfället; varefter ärendena företagas i den ordning, som en av styrelsen upprättad föredragningslista utvisar. Över vad vid stämma förekommer och beslutas föres protokoll, vilket underskrives av den, som fört protokollet, och dessutom till riktigheten bestyrkes av ordföranden och två av medlemmarnas ombud, som bevisat stämman.

§ 12. 1. Varje medlem i Föreningen äger vid stämma låta sig representera genom ett eller flera befullmäktigade ombud; dock att rösträtt utövas av endast ett ombud i den ordning, de vid stämman närvarande ombuden finnas angivna i fullmakten.

2. Till grund för rösträtten, utom vid eventuellt val av ordförande för stämman, lägges bruttoinkomsten för sistförflutna året enligt trafikrapporterna; och beräknas röstetalet sålunda, att för en bruttoinkomst av 100,000 kronor eller därunder tillkommer medlem en röst samt vidare en röst för varje nytt begynnande 100,000-tal kronor; dock tillkommer medlem högst 100 röster och må medlem icke rösta för mer än en tiondedel av det vid stämman representerade röstetal.

3. Omröstning sker öppet, men val skall förrättas med slutna sedlar, därest icke enhälligt beslutas annorlunda.

4. Utom i de fall, varom i § 24 här nedan förmäles, avgöras alla vid stämma förekommande frågor genom enkel pluralitet av de avgivna rösterna. Erhålla vid val två eller flera lika antal röster, bestämmes utgången genom lottning dem emellan. Utfalla eljest rösterna lika för skilda meningar, gäller den mening, ordföranden biträder.

5. Därest ordföranden vid stämman ej är röstberättigad i egenskap av ombud för föreningsmedlem, tillkommer honom en röst.

6. Ej må någon deltaga i avgörande av fråga, vari hans enskilda rätt är mot Föreningens stridande; och må förty ledamot av styrelsen ej deltaga i beslut om ansvarsfrihet för förvaltningsåtgärd, för vilken han är ansvarig, ej heller i val av revisor.

§ 13. 1. Till ombud icke vald ledamot i Föreningens styrelse eller av järnvägsförvaltning, som är medlem av Föreningen, äger att närvara vid föreningsstämma och deltaga i överläggningarna men ej i besluten.

2. Enahanda rätt tillkommer hos dylik förvaltning anställd tjänsteman, tillhörande förening, varom här nedan i § 14 närmare förmåles.

§ 14. I § 3 omnämnd sektion ävensom, efter styrelsens beprövande, förening, avseende järnvägars drift eller ingenjörs- och kontrollväsen samt bestående av tjänstemän hos järnvägsförvaltning, som är medlem av Järnvägsföreningen, må vid ordinarie stämma i behörig ordning framställa förslag i alla ämnen, som kunna anses utgöra föremål för stämmans avgörande; dock, beträffande dylik förening, under villkor att densamma å sin sida förbinder sig att förebbringa utredning och avgiva utlåtande i ärende, som för sådant ändamål överlämnas till Föreningen av stämman eller styrelsen.

§ 15. Vid ordinarie vårstämma förekomma följande ärenden:

- 1:o) Styrelsens berättelse för det förflutna året;
- 2:o) Revisorernas berättelse;
- 3:o) Beslut angående ansvarsfrihet för styrelsen;
- 4:o) Frågor, vilka styrelsen ansett nödigt framställa eller som innefattas uti revisorernas berättelse eller eljest blivit väckta i behörig ordning;
- 5:o) Val av revisorer och revisorssuppleanter.

§ 16. 1. Vid ordinarie höststämma förekomma följande ärenden:

- 1:o) Bestämmande av resekostnads- och traktamentsersättning åt styrelsens ledamöter samt arvoden åt revisorer för nästkommande år;
- 2:o) Fastställande av inkomst- och utgiftsstat för nästkommande år;
- 3:o) Frågor, vilka styrelsen ansett nödigt framställa eller som eljest blivit väckta i behörig ordning;
- 4:o) Val, det år sådant bör ifrågakomma, av ordförande och, årligen, av ledamöter och suppleanter i styrelsen ävensom av de förtroendemän med suppleanter, vilka, enligt avtal med Kungl. Järnvägsstyrelsen hava att under nästkommande år deltaga i avgörande av tvistefrågor rörande samtrafiksvägar;
- 5:o) Val — för vart och ett av Föreningens distrikt — av två ledamöter och två suppleanter i den i samtrafikstaxan omnämnda nämnd för avgörande av frågor angående ställande av säkerhet för samtrafiksmedel.

2. I styrelsen skall vald ledamot ingå vid nästföljande års början.

§ 17. 1. Föreningsstämmas beslut skall av styrelsen delgivas samtliga medlemmarna, för vilket ändamål det granskade och godkända stämmoprotokollet skall i tryck till en var av dem översändas senast å *femtonde dagen* efter stämmans slut. Beslut vare ej bindande för medlem, som inom *30 dagar* efter den, då stämmoprotokollet avsändes till medlemmarna, skriftligen hos styrelsen anmält reservation mot beslutet, såvida beslutet ej angår fråga om

- a) ansvarsfrihet för styrelsen,
- b) val,
- c) inkomst- och utgiftsförslaget, i vad detsamma avser löpande utgifter och förvaltningskostnader,
- d) bestämmelser rörande pension åt Föreningens befattningshavare samt deras änkor och barn,
- e) reglementariska bestämmelser, vilka måste tillämpas lika å alla järnvägar,
- f) avgörande, huruvida viss bestämmelse är av beskaffenhet, som under e) sägs,

g) yttrande eller framställning till Kungl. Maj:t, Riksdagen, myndighet eller enskild,

h) medlems uteslutande ur Föreningen,

i) ändring av stadgarna och upplösning av Föreningen.

2. För särskilt fall äger föreningsstämma fastställa kortare tid för reservations avgivande.

3. Inom femton dagar efter stämmas slut äger medlem att till yttrande eller framställning, varom i g) sägs, foga särskilt yttrande.

§ 18. I behandling av samtrafiksärende må ej deltaga ombud för annan medlem än den, som deltagit i allmänna samtrafiken.

§ 19. 1. Tvister mellan föreningsmedlemmar skola, om parterna ena sig därom, avgöras utav Föreningens styrelse i egenskap av skiljenämnd genom beslut, varemot klagan ej får föras.

2. Styrelseledamot anställd vid eller delägare i järnväg, som har del i tvisten eller eljest av dess utgång kan vänta nytta eller skada, får ej deltaga i styrelsens överläggningar och beslut i tvistefrågan.

3. Av styrelsen meddelat skiljebeslut av mera principiell betydelse skall i stadgad ordning bringas till samtliga föreningsmedlemmars kännedom.

§ 20. Uppstår mellan Föreningen och styrelsen eller ledamot därav eller föreningsmedlem tvist om tolkning eller tillämpning av dessa stadgar, får tvisten icke underställas domstols prövning utan skall hänskjutas till avgörande genom skiljemän enligt lagen den 28 oktober 1887.

§ 21. 1. Medlem erlägger före *den 1 mars* för det löpande året i årsavgift för varje honom enligt § 12 tillkommande röst ett belopp, som av ordinarie stämma fastställs i samband med uppgörandet av inkomst- och utgiftsstaten för året i fråga.

2. Järnvägsförvaltning, som under årets lopp ingår såsom medlem i Föreningen, skall betala avgift för hela det löpande året och för varje honom enligt § 12 tillkommande röst med enahanda belopp, som fastställts för övriga medlemmar av Föreningen.

§ 22. På förslag av styrelsen kan vid föreningsstämma fattas beslut att ur Föreningen utesluta medlem, som blivit försatt i konkurstillstånd eller som icke ställer sig till efterrättelse Föreningens stadgar och dess för medlemmarna bindande stämmobeslut.

§ 23. Medlem, som önskar utträda ur Föreningen, skall därom göra skriftlig anmälan hos styrelsen före *den 1 mars* det år, med vilket delaktigheten i Föreningen skall upphöra, vid påföljd att eljest årsavgift och, eventuellt, annat bidrag för det kommande året skall erläggas.

§ 24. Beslut om ändring av dessa stadgar eller om Föreningens upplösning vare ej giltigt med mindre samtliga medlemmarna förenat sig därom eller beslutet fattats å två på varandra följande föreningsstämmor, därav minst en ordinarie, och å den stämma, som sist hålles, biträts av minst två tredjedelar av de röstande.

§ 25. Beslutes i behörig ordning Föreningens upplösning, skola dess skulderna överskjutande tillgångar fördelas emellan Föreningens dåvarande med-

lemmar i förhållande till den årsavgift jämte annat bidrag, en var av dem har att erlægga till Föreningen.

* * *

Dessa stadganden, som äro resultatet av en under nära femtio år samlad erfarenhet, äro alltså nu bestämmande för föreningens verksamhet. Det torde med rätt kunna sägas, att föreningen med ledning av dessa tid efter annan utvecklade och fördjupade riktlinjer visat sig hava i hög grad främjat de enskilda järnvägarnas intressen och svenskt järnvägsväsende överhuvud. Föreningens medlemmar, de många olika järnvägsförvaltningarna, hava, såsom framgår av den skildring, som här lämnats över stadgarnas utveckling, städse förbehållit sig att i ekonomiska frågor — även då dessa likartat berört samtliga föreningens medlemmar — var och en i sin stad få besluta om sin ställning till dessa spørsmål. Detta förbehåll lägger givetvis stundom hinder i vägen för ett samfällt uppträdande och kan därmed under vissa omständigheter försvaga föreningens inflytande. Den självbestämmanderätt i ekonomiska frågor, som förvaltningarna — med fasthållande dock av gemensamma intressen — sålunda hävdade alltifrån föreningens första dagar, torde emellertid helt visst i sin mån hava bidragit till att inom Svenska Järnvägsföreningens hägn samla och kvarhålla förvaltningarna för alla landets enskilda järnvägar av allmän betydelse.

.....

STYRELSE OCH FÖRVALTNING

Föreningen hade, såsom närmare framgår av det föregående, under de första tjugufem åren av sin tillvaro icke någon styrelse i vanlig mening. Under åren 1876—1902 företrädde föreningen sålunda blott av en ordförande, en vice ordförande samt — såsom tidigare nämnts — av den för kalenderår valde sekreteraren. De förstnämnda utsågos under åren 1876—1892 för varje särskilt ordinarie sammanträde och valet, som även avsåg tiden mellan dessa sammanträden, förrättades vid det nästföregående ordinarie sammanträdet. För åren 1893—1902 skedde valet ifråga emellertid för varje kalenderår, och det var först med den från år 1903 genomförda omorganisationen, föreningen erhöll en styrelse, bestående av, utom ordföranden och — från år 1920 — verkställande direktören, nio medlemmar, tre från vart och ett av de tre distrikten samt, efter samma fördelning, lika många suppleanter.

STYRELSE

Ordförande och vice ordförande. Föreningens förste ordförande var en av stiftarna, direktören MARCUS AGRELIUS, som innehade denna förtroendepost från första sammanträdet 1876 till årtiondets slut. Hans verksamhet såsom ordförande kännetecknas av de stora frågor, som under dessa föreningens första år förekommo till behandling inom densamma, nämligen spörsmål angående taxeväsendet, tjänstgöringsreglementet, expeditions- och transportföreskrifter, gods- och vagnsamtrafiken, förarbeten för Assuransföreningen och Pensionskassan m. m. Då en översikt av AGRELIUS' mångåriga arbete inom vårt lands järnvägsväsende återfinnes i det föregående, torde vad som här anförts vara tillfyllest för att erinra om den avgörande betydelse, hans verksamhet hade för föreningen.

Från juli månad 1877 fungerade en annan av stiftarna, trafikchefen F. VON KRUSENSTIERNA, såsom vice ordförande, en förtroendepost, som

han med vissa kortare avbrott beklädde ända till år 1905. Under åren 1880 och 1881 var dåvarande trafikdirektören A. G. SVEDELIUS ordförande och trafikchefen A. MURRAY vice ordförande. Den senare var, efter SVEDELIUS' avgång från järnvägstjänsten, föreningens ordförande ända till och med marssammanträdet 1888. Därefter uppehöll trafikchefen V. WALDENSTRÖM ordförandeskapet till och med år 1891 och hade under denna tid — liksom förut hans företrädare — att leda de ofta långvariga och svåra förhandlingar, där samtrafiksfrågan avhandlades. Därefter beklädde VON KRUSENSTIERNA, som under åren 1882—1891 åter såsom vice ordförande tillhört presidiet, ordförandeskapet till och med 1893, då han efterträddes av förutvarande vice ordföranden, trafikchefen O. KAMPH, vilken uppehöll befattningen under år 1894 med trafikchefen HJ. NETTELBLADT som vice ordförande. Under åren 1895—1913 innehade landshövdingen A. G. SVEDELIUS därefter ordförandeposten, och han stod alltså i spetsen för föreningen vid dennas omgestaltning 1902.

Landshövding SVEDELIUS, som avled 1924, har genom sitt mångåriga, högst förtjänstfulla arbete för landets enskilda järnvägar gjort sig synnerligen förtjänt av föreningens vid olika tillfällen ådagalagda tacksamhet och aktning. Då SVEDELIUS med 1913 års slut vid 77 års ålder avgick som ordförande, beslöt föreningen att låta måla hans porträtt, och detta pryder sedan dess föreningens styrelserum.

Såsom vice ordförande fungerade direktören J. D. SIMONSSON 1895—1896, trafikchefen F. VON KRUSENSTIERNA — som denna tid därjämte hade sig anförtrott det krävande uppdraget att omorganisera föreningen — 1897—1904, direktören F. W. H. PEGELOW 1905—1907, trafikchefen W. JUNG 1908—1911, direktören K. ROSENQUIST AF ÅKERSHULT 1912—1916.

Med 1913 års utgång lämnade generaldirektören F. W. H. PEGELOW denna sin ställning vid Statens järnvägar, och föreningen begagnade då tillfället att anförtra ordförandeskapet åt denne, som förut under många år tillhört föreningen och dess styrelse. Det var alltså en järnvägsman med de allra största förutsättningar att kunna gagna föreningen, som nu övertog ordförandeposten. Generaldirektören PEGELOWs betydelse för föreningen och dess verksamhet betonades också livligt i det hyllningstal, föreningens vice ordförande höll till PEGELOW vid 1919 års höststämma, då han på anförda skäl förklarade sig vara förhindrad att mottaga återval. Föreningen beslöt å denna stämma att låta måla PEGELOWs porträtt i olja att uppsättas i styrelsens sessionsrum.



A. MURRAY,
trafikchef.



V. WALDENSTRÖM,
trafikchef.



F. VON KRUSENSTIERNA,
trafikchef.



O. KAMPH,
trafikchef.



A. G. SVEDELIUS,
styrelsens ordförande 1902—1913.



F. W. H. PEGELOW,
styrelsens ordförande 1914—1919.

Vid samma tillfälle höll generaldirektören PEGELOW ett längre anförande, ur vilket några utdrag berörande föreningen och dess verksamhet samt angående det svenska järnvägsväsendet — särskilt med avseende å de enskilda järnvägarna — här torde böra återgivas.

Den fastare sammanslutning av föreningen, som genom den nya organisationen åstadkommits, hade — framhöll talaren — skänkt föreningen ökad styrka och auktoritet. Erfarenheten från den gångna kristiden hade tydligen ådagalagt, av vilken stor betydelse föreningen varit för de enskilda järnvägarna. Dessas ställning skulle helt visst icke varit den som den nu är, därest föreningen icke funnits. »Det är mig också kärt» — sade den avgående ordföranden — »att kunna uttala, att jag gjort den erfarenheten, att alla varit besjälade av önskan att främja det allmännas bästa samt se till landets väl!» Det syntes emellertid, som om man nu stode vid ingången till ett nytt skede i de enskilda järnvägarnas och därmed också i det svenska järnvägsväsendets utvecklingsgång. Här om vittnade bl. a. förslaget om förstatligande av de enskilda järnvägarna, för vilket visserligen en del skäl kunde anföras, men talaren sade sig för sin del anse, att för närvarande ett förstatligande av de enskilda järnvägarna i stort och i den omfattning, man syntes ha tänkt sig, icke vore att förorda. Järnvägarna borde emellertid själva söka undanröja anledningarna till det klander, som anförts mot de rådande förhållandena, t. ex. genom att införa mera enhetliga taxor, genom ett rationellt ordnande av vagnsamtrafiken, för vilket senare ändamål ett vagnförbund borde bildas etc.

PEGELOW framhöll slutligen i sitt tal, att man i samma syfte borde söka åstadkomma sammanslutningar under en eller annan form till större enheter av det stora antalet enskilda järnvägar.

Då PEGELOW med utgången av år 1919 lämnade sin ställning såsom ordförande hade föreningen förmånen att för denna viktiga post kunna förvärva sin nuvarande ordförande, justitierådet A. G. S. BORGSTRÖM. Den nye ordföranden var icke främmande för järnvägarna och deras verksamhet, ty justitierådet BORGSTRÖM hade under sin tid såsom hovrättsråd vid hovrätten över Skåne och Blekinge redan 1906 deltagit i bildandet av »De Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening, södra distriktet», en sammanslutning, som tillkom närmast med anledning av den första järnvägsstrejken i landet — vid Malmö—Ystads järnväg den 16—20 maj 1906. Sedan denna förening från och med den 24 november 1906 utvidgats att omfatta hela landet, valdes BORGSTRÖM, som i egenskap av ordförande i vederbörande kommittéer lett utarbetandet av

stadgarna för såväl den förstnämnda som den senare, större sammanlutningen, till ordförande i Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening och stod kvar såsom sådan till hösten 1907, då han med anledning av sin utnämning till justitieråd lämnade ordförandeskapet i andra händer.

Det låg alltså nära till hands, att Svenska Järnvägsföreningen nu skulle begagna tillfället att välja justitierådet BORGSTRÖM till sin ordförande för att därigenom komma i åtnjutande av dennes mångsidiga, högt uppskattade förmåga i allmänna värv. Justitierådet BORGSTRÖM har också såsom föreningens ordförande på ett framsynt och lyckligt sätt visat sig följa de principer, efter vilka föreningens verksamhet från början inriktats och vilkas oavlåtliga iakttagande torde utgöra en av förklaringarna till den ställning föreningen nått.

Från år 1917 fungerar verkställande direktören vid Västergötland—Göteborgs järnvägar, majoren JOHN NYSTRÖM, såsom vice ordförande i föreningens styrelse.

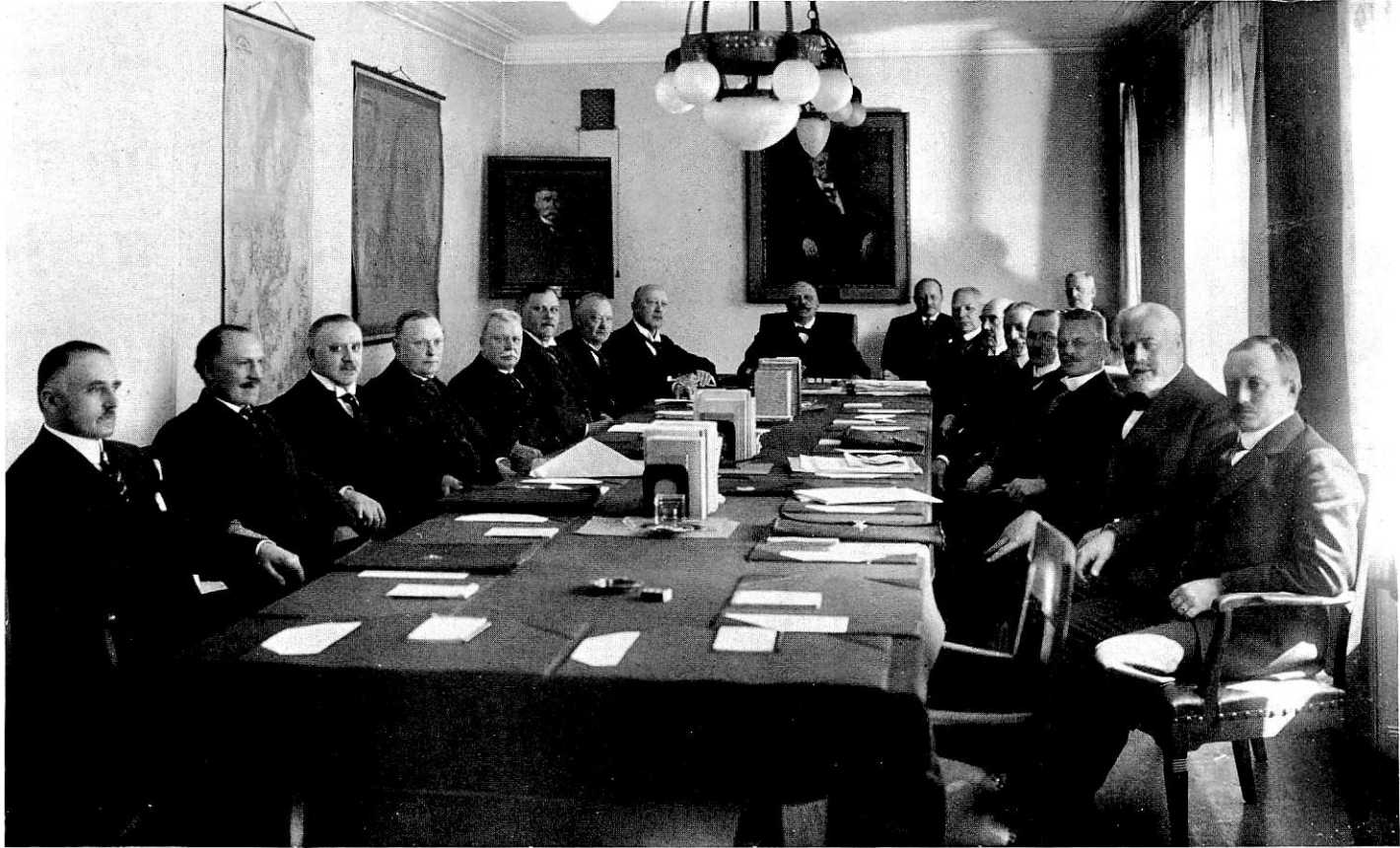
Styrelsemedlemmar. Styrelsen består som förut nämnts, utom av ordföranden och verkställande direktören, av nio medlemmar med lika många suppleanter, tre ledamöter och tre suppleanter från vart och ett av föreningens tre distrikt. Distrikten, det södra, mellersta och norra, vilkas omfattning och organisation närmare beskrivas i samband med redogörelsen för föreningens stadgar, välja inom sig en ordförande. Denna förtroendepost beklädes inom det *södra distriktet* sedan 1922 av trafikchefen vid Landskrona & Hälsingborgs järnvägar FREDRIK WICKSTRÖM, inom det *mellersta* sedan 1914 av styrelsens vice ordförande, majoren JOHN NYSTRÖM, och inom det *norra* sedan 1917 av verkställande direktören vid Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar ALBERT KAMPH.

Övriga styrelsemedlemmar äro för närvarande: för *södra* distriktet verkställande direktören vid Kalmar järnvägar, majoren L. V. STÅHLE, och verkställande direktören vid Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg C. A. AHLBECK, för *mellersta* distriktet verkställande direktören vid Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg C. CARLSSON och verkställande direktören vid Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar, majoren C. SPRINCHORN, samt för *norra* distriktet trafikchefen vid Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar J. JOHNSON och verkställande direktören vid Nora Bergslags järnväg, majoren E. HILDEBRAND.

Suppleanter i styrelsen äro för närvarande: för *södra* distriktet tra-



A. BORGSTRÖM,
styrelsens ordförande 1920—

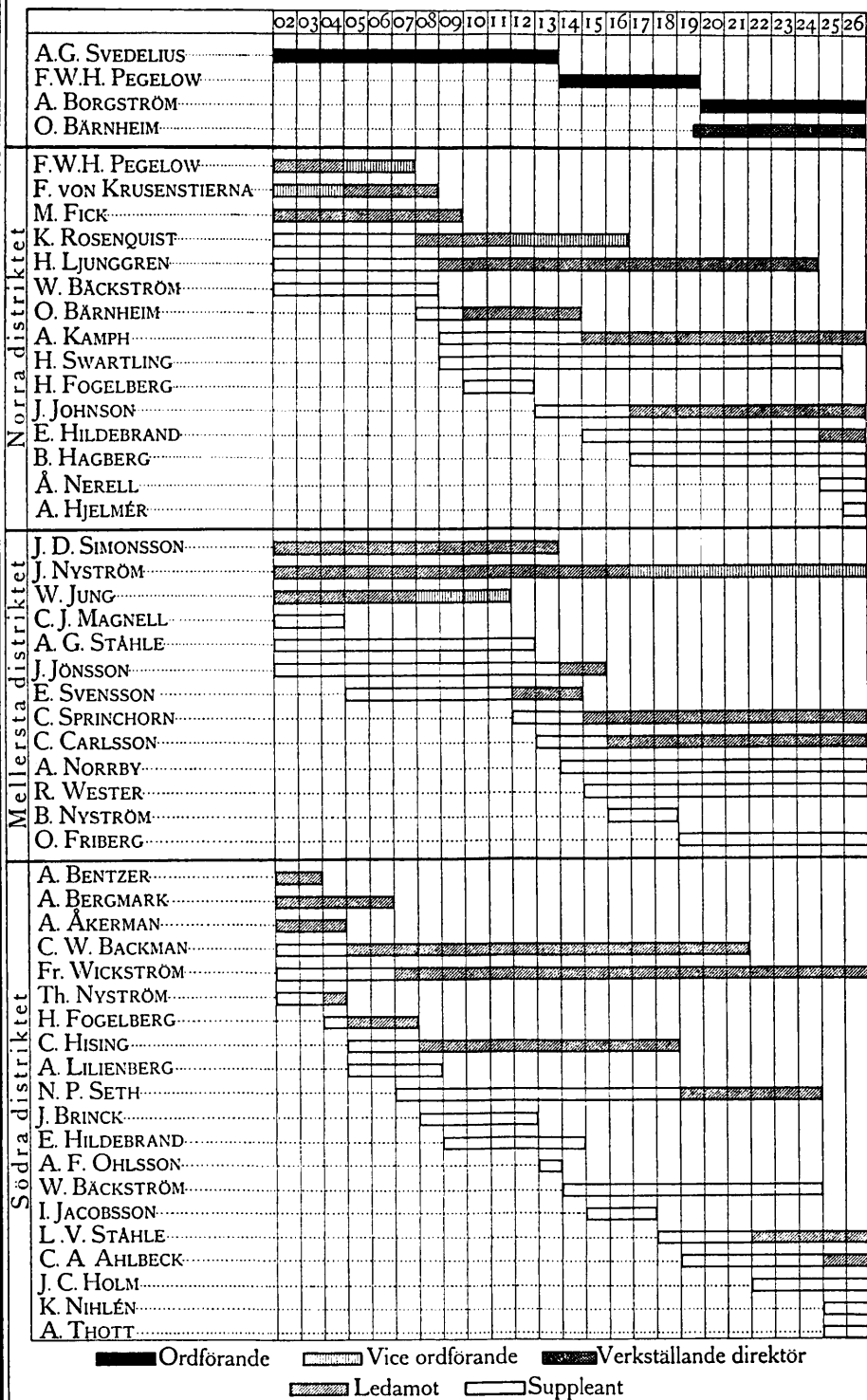


Styrelsesammanträdet den 17 april 1926.

Fr. vänster vid bordet: A. THOTT, O. FRIBERG, A. HJELMÉR, J. HOLM, B. HAGBERG, A. NORRBY, C. AHLBECK, F. WICKSTRÖM,
A. BORGSTRÖM, O. BÄRNHEIM, A. KAMPH, C. SPRINCHORN, E. HILDEBRAND, V. STÅHLE, C. CARLSSON, Å. NERELL.

I bakgrunden fr. vänster: L. LUNDQUIST, A. HALLSTRÖM.

Styrelsens sammansättning åren 1902-1926



■ Ordförande ▨ Vice ordförande ▩ Verkställande direktör
 ▨ Ledamot □ Suppleant

fikchefen vid Malmö—Genarps järnväg J. C. HOLM, trafikchefen vid Ystads järnvägar K. F. NIHLÉN samt verkställande direktören vid Hälsingborg—Hässleholms järnvägar, friherre A. THOTT, för *melersta* distriktet verkställande direktören vid Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle A. NORRBY, trafikchefen vid Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg R. WESTER samt trafikchefen vid Uddevalla—Lelångens järnväg O. FRIBERG och för *norra* distriktet verkställande direktören vid Uppsala—Gävle järnväg B. HAGBERG, verkställande direktören vid Stockholm—Roslagens järnvägar Å. NERELL samt trafikdirektören vid Gävle—Dala järnvägar A. HJELMÉR.

Med den sammansättning föreningens styrelse har äro olika grenar av den omfattande järnvägstjänsten företrädda inom densamma, och den äger därför erforderliga förutsättningar att fullfölja föreningens betydelsefulla uppgift: att med tillgodoseende av det allmännas bästa företräda och tillvarataga de enskilda järnvägarnas intressen.

Styrelsens åliggande och befogenhet framgår närmare av stadgarna.

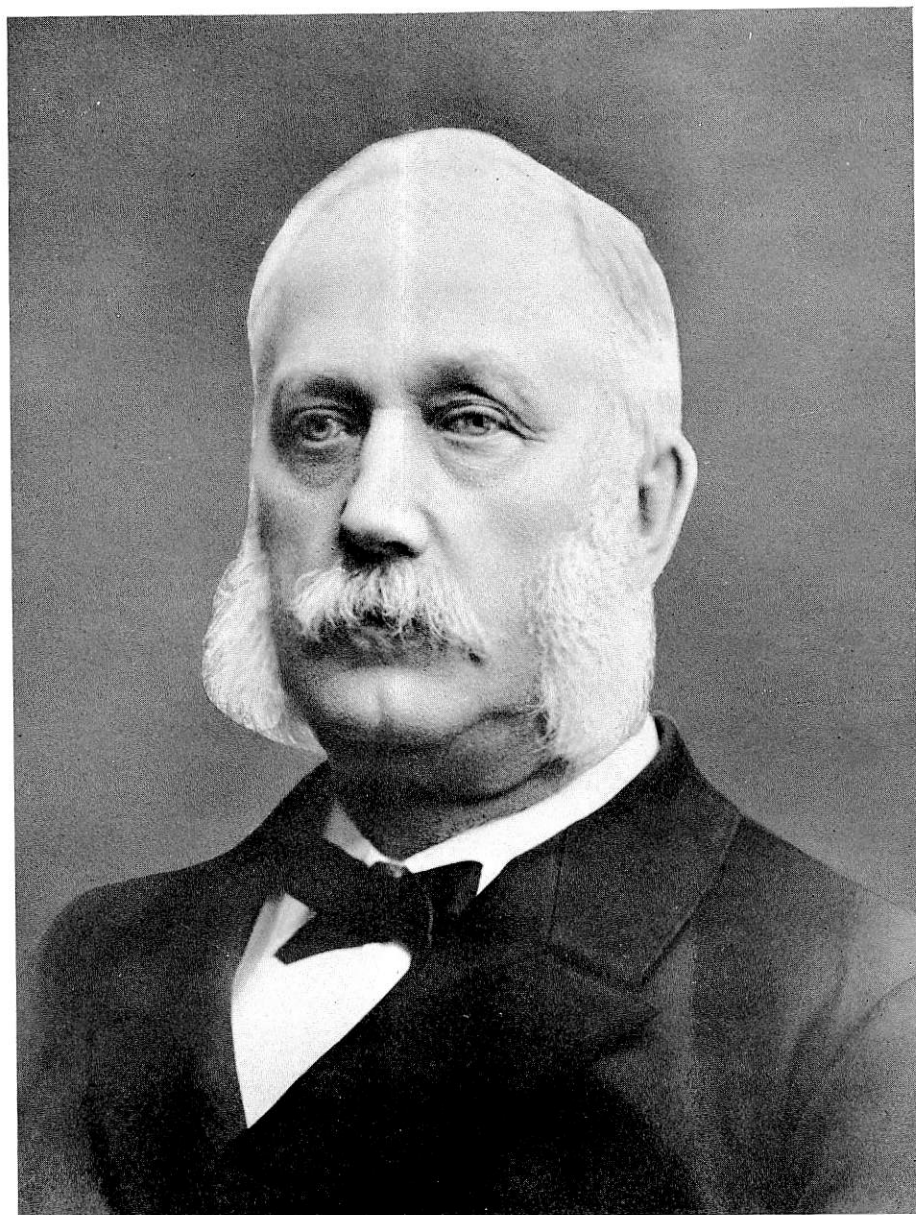
FÖRVALTNING

De nya stadgar, som lågo till grund för den från och med år 1903 genomförda omorganisationen, föreskrev, att föreningens löpande göromål skola handhas av en av styrelsen utsedd *verkställande direktör*, vars närmare åligganden bestämmas genom av styrelsen utfärdad instruktion. Denna instruktion ställer stora fordringar på befattningens innehavare. Verkställande direktören, som är föredragande i styrelsen och chef för förvaltningen, skall sålunda verkställa utredningar i föreliggande ärenden och framlägga förslag i olika frågor. I brådskande ärenden inhämtas medlemmarnas yttranden under hand. Han tillhandagår föreningsmedlemmarna med råd och upplysningar och förhandlar med myndigheter i frågor, som beröra en eller flera av medlemmarna, är föreningens ombud i styrelser, kommittéer och sällskap, i vilka föreningen representeras, och leder i regel de kommittéförhandlingar, som äga rum inom föreningen. Vidare övervakar han de löpande göromålens utförande å förvaltningsexpeditionen samt låter verkställa styrelsens beslut. För att kunna åstadkomma ett för järnvägarna lyckligt resultat av de uppgifter, som åligga verkställande direktören, kräves hos denne en allsidig utbildning och erfarenhet, i vad som hör till järnvägarnas vittomfattande verksamhet.

Då föreningens styrelse år 1902 gick att för första gången tillsätta denna viktiga befattning, föll valet på förre överdirektören i K. järnvägsstyrelsen J. E. M. HAHR, som med utgången av år 1901 lämnat denna sin statstjänst. HAHR, som vid sitt tillträde av verkställande direktörsbefattningen hos föreningen redan hunnit en ålder av över sextiotre år, hade under icke mindre än trettio år förestått den synnerligen krävande posten såsom chef för statsbanornas trafikavdelning, och han hade därförut erhållit en mångårig och grundlig utbildning i järnvägstjänsten. HAHR ansågs också då allmänt såsom den måhända främste järnvägsmannen i vårt land, och detta jämte det förhållandet, att han allt sedan föreningens bildande genom samarbete med föreningens ledande män lärt känna de enskilda järnvägarnas behov och strävanden, gjorde att valet av honom till denna förtroendepost mottogs med allmän tillfredsställelse.

HAHRs tolvåriga verksamhet såsom föreningens verkställande direktör kännetecknades av ett framgångsrikt organisationsarbete på olika områden, och då HAHR vid sjuttiofem års ålder i början av år 1914 lämnade föreningen, hade denna i icke ringa mån genom hans arbete och stora anseende — vilket också betonades av föreningens ordförande vid HAHRs avgång — på ett lyckligt sätt konsoliderats och inriktats efter de genom omorganisationen uppdragna linjerna. HAHR blev på sin 75-årsdag föremål för en storartad och hjärtlig hyllning och fick därvid från föreningen mottaga en värdefull minnesgåva. Minnet av den vördade veteranen, som gick bort några år efter det han lämnat sin tjänst hos föreningen, lever aktat och ärat bland järnvägsmännen i vårt land.

Redan i november 1912 hade HAHR på grund av sin uppnådda höga ålder ställt sin befattning till styrelsens disposition, men han förband sig, efter anmodan av styrelsen, att kvarstå i tjänst även under år 1913. Emellertid hade både inom Svenska Järnvägsföreningen och särskilt inom den år 1906 bildade Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening framkommit förslag om att begagna detta tillfälle att lägga båda dessa föreningar under en och samma förvaltning. Detta förslag framkom också vid ett den 17 februari 1913 anordnat enskilt sammanträde med medlemmarna och suppleanterna i Järnvägsföreningens styrelse. Vid detta sammanträde gjordes dels gällande, att de båda föreningarna liksom förut borde hava skilda förvaltningar, medan man å andra sidan förfäktade förslaget om gemensam förvaltning med gemensam personal. För det förstnämnda alternativet ansågs bl. a. tala,



M. HAIR,
föreningens verkst. direktör 1902—1914.

att båda föreningarna var för sig hade så stora verksamhetsfält, att de krävde sina särskilda chefer för att på ett nöjaktigt sätt kunna tillvarata föningarnas olika intressen. Vidare gjordes gällande, att föreningarna hade så olika karaktär och ändamål, att det torde bli svårt att få en gemensam chef för desamma, fullt kompetent att med auktoritet göra sig gällande såväl inom båda föreningarna som utåt mot de många myndigheter, med hvilka Svenska Järnvägsföreningen hade så livlig beröring. Det framhölls också att den lilla besparing, som kunde vinnas genom en sammanslagning av föreningarna, på intet sätt motsvarade de härigenom uppkomna nackdelarna och olägenheterna. Från anhängarna av det andra alternativet gjordes bl. a. gällande, att med några få undantag samtliga enskilda järnvägar vore medlemmar av båda föreningarna, och att det därför syntes vara både praktiskt och ekonomiskt fördelaktigt, om de båda föreningarna, vilka redan nu kunde sägas hava gemensamma lokaler, även förenades under en gemensam förvaltning. Härigenom skulle befintliga arbetskrafter kunna utnyttjas bättre än dittills, vilket också skulle medföra minskade omkostnader. Tiden för en dylik åtgärd måste anses vara synnerligen gynnsam, då både verkställande direktören och kamreraren inom Svenska Järnvägsföreningen komme att vid nästa årsskifte lämna sina befattningar, vartill komme att Arbetsgivareföreningen på grund av ökade göromål vore nödsakad att, om icke sammanslagningen komme till stånd, anställa en biträdande ombudsman. Styrelsen för Arbetsgivareföreningen gav i en skrivelse till Järnvägsföreningens styrelse även uttryck åt dessa senare synpunkter.

Majoriteten vid det ovan nämnda enskilda sammanträdet stannade emellertid för det första alternativet, och detta blev även resultatet vid frågans vidare behandling såväl inom den kommitté, Järnvägsföreningens styrelse den 18 februari 1913 tillsatt för att ordna organisationen av föreningens förvaltning, som inom denna styrelse själv liksom hos distrikten, vilka också var för sig tagit ställning till det för föningarnas fortsatta verksamhet så betydelsefulla spørsmålet. Svenska Järnvägsföreningen beslöt därefter vid extra stämma den 26 maj 1913, där förslag desslikes framkom, att Järnvägsassuransföreningen även borde medtagas i den ifrågasatta sammanslagningen, med 412 röster av 88 röstande — huvudsakligen de medelstora och mindre järnvägarernas förvaltningar — mot 112 röster av 16 röstande att i princip bifalla styrelsens förslag om bibehållande av föreningen vid dess dittillsvarande organisation. Emellertid beslöt föreningen komplettera

detta sitt beslut därmed, att dess anslutning till styrelsens uppfattning — att verkställande direktören inom Järnvägsföreningen icke samtidigt borde vara ombudsman inom Arbetsgivareföreningen — skulle begränsas till att gälla endast »under närvarande förhållanden».

Det blev härefter styrelsens uppgift att återbesätta den genom HAHRS avsägelse lediga verkställande direktörsbefattningen, och valet, som förrättades den 20 november 1913, föll på en av styrelsens egna medlemmar, dåvarande verkställande direktören vid Nora Bergslags järnvägar, kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren OLOF BÄRNHEIM. Valet av BÄRNHEIM kom icke som någon överraskning för föreningen, vilken han tillhört under en lång följd av år och där han tilldelats ett stort antal uppdrag. BÄRNHEIM hade också livligt deltagit i arbetet inom föreningens styrelse, inom vilken han var suppleant åren 1908—1909 och ordinarie ledamot sedan 1910. Då BÄRNHEIM hade deltagit i arbetet i ett flertal kommittéer, som haft att behandla olika, betydelsefulla spörsmål rörande järnvägarna, ägde han vid sin utnämning till föreningens verkställande direktör stora förutsättningar att på denna framskjutna och viktiga post verksamt gagna de enskilda järnvägarna.

BÄRNHEIM övertog befattningen som verkställande direktör den 1 maj 1914 och hade då utnämnts till major i Väg- och vattenbyggnadskåren. Hans arbetsförmåga och erfarenhet skulle snart tagas i anspråk i en utsträckning, till vilken de tidigare, mera lugna förhållandena på denna post icke kunde uppvisa något exempel. Med världskrigets utbrott under 1914 inleddes nämligen även för järnvägarna en ny tid med på alla områden skärpta fordringar, och om än de båda första krigsåren icke voro så brydsamma för järnvägarna, blevo förhållandena längre fram under kriget så mycket svårare. Under de år bristen på nästan alla för järnvägarnas drift erforderliga förnödenheter var som störst, och anskaffandet av de nödvändigaste förbrukningsartiklar såsom bränsle och smörjoljor krävde både inflytande och ett tidsödande arbete, då de ömtåliga frågorna om järnvägarnas befordringsavgifter och om driftsinskränkningarna voro som mest brännande, hade föreningens verkställande direktör uppgifter att bemästra, vilka — utöver de som i övrigt tillhöra befattningen — helt krävde sin man.

Föreningen har under den tid BÄRNHEIM, som år 1922 utnämndes till överstelöjtnant i Väg- och vattenbyggnadskåren, varit dess verkställande direktör ytterligare befäst sin ställning och omfattar nu praktiskt



O. BÄRNHEIM,
föreningens verkst. direktör 1914--

taget samtliga enskilda järnvägar i landet. Det betydelsefulla arbete, som härvid åligger verkställande direktören, torde därför här icke behöva närmare utvecklas.

Då under år 1920 det arbete, som påvilade verkställande direktören, alltjämt fortsatte att ökas och hans tid och krafter i stor utsträckning togos i anspråk för förhandlingar med myndigheter samt offentliga och enskilda institutioner liksom för verkställande av utredningar och för deltagande i en mångfald kommittéer, ansågs det vara nödvändigt att verkställande direktören erhöles en medhjälpare, åt vilken kunde anförtros att på ett mera självständigt sätt handlägga vissa ärenden och att vid behov kunna vara föredragande i styrelsen. På grund härav beslöt styrelsen den 21 augusti 1920 att från och med oktober månad samma år anställa en *vice verkställande direktör* och utsågs härtill den nuvarande innehavaren av denna tjänst, trafikinspektören vid Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar LUDVIG LUNDQUIST.

* * *

Under det första skedet av föreningens tillvaro, 1876—1902, kan *sekreteraren* — såsom tidigare framhållits — sägas hava varit dennas verkställande organ. Sekreteraren, som valdes för varje kalenderår, hade nämligen icke blott att mottaga och handlägga alla skrivelser och framställningar rörande föreningen utan även att ombesörja vad som tillhörde dess ekonomiska förhållanden.

De första stadgarna innehöllo emellertid icke några andra föreskrifter om dessa angelägenheter än att en viss årsavgift skulle inbetalas till sekreteraren, vilken emellertid i samband med valet i regel särskilt bemyndigades att infordra dessa avgifter. Bestämmelsen om revision infördes först i 1892 års stadgar, men dessa föreskrev blott, att två revisorer årligen skulle utses.

Vid marssammanträdet 1878 framlades föreningens första räkenskaper i samband med att dess förste sekreterare, trafikchefen AD. TAUBE, avgick från sekreterarebefattningen, och de gällde alltså tiden 1876—1877. Belysande för den ringa omfattning, föreningens affärer då hade, är, att utgifterna för nämnda tid inskränkte sig till 573 kronor och 29 öre. Revisionen hade utförts av trafikchefen VON KRUSENSTIERNA, som »på anmodan» granskat räkenskaperna. Nästa revision omfattade åren 1878—1880 och den följande åren 1881—1882, men därefter förrättades revision varje år, och detta betingades även därav, att räkenskaperna särskilt från år 1887, då föreningen började

utgivandet av »Tågtidtabellen», fått större omfattning. Sekreterarens arvode, som från början var 75 kronor för varje sammanträde, ökades också från och med år 1886 till 500 kr. pr år. Revisionen utfördes denna tid av den eller de, som utsetts att justera vederbörande protokoll, och enligt vad som framgår av dessa förklarade revisorerna »på förfrågan» av ordföranden, att de funnit räkenskaperna i behörig ordning, och därefter beviljades sekreteraren ansvarsfrihet för sin förvaltning.

Föreningens förste sekreterare var en av dess stiftare, trafikchefen vid Frövi—Ludvika järnväg AD. TAUBE, en synnerligen intresserad, kunnig och initiativrik trafikman, som med några kortare avbrott tillhörde föreningen ända till sin död 1923. Då TAUBE med utgången av år 1877 på grund av trägna tjänstegöromål — som det heter i protokollet — avgick som sekreterare, utsåg föreningen till hans efterträdare överdirektörsassistenten vid statens järnvägar, fil. dr AXEL BERNHARD BESKOW, och därmed inleddes den allt sedan bibehållna anordningen, att en högre tjänsteman i K. järnvägsstyrelsen anförtrotts detta uppdrag. Motivet härtill torde från början också hava varit det, som anfördes från styrelsens sida, då en ändring häri år 1906 ifrågasattes av föreningens revisorer. Styrelsen framhöll nämligen i en skrivelse härom till stämman, att genom anlitaandet såsom sekreterare av en tjänsteman i K. järnvägsstyrelsen »denne tjänsteman därigenom vore i tillfälle att förmedla det i så många fall nödvändiga samarbetet mellan K. styrelsen och föreningen och till följe härav kunde i sin mån befordra en snabb och tillfredsställande lösning av de frågor, där ett dylikt samarbete krävdes». Denna anordning hade också helt visst då sin betydelse för det av förhållandena betingade nära samarbetet mellan K. järnvägsstyrelsen och föreningen.

Dr BESKOW uppehöll sekreteraretjänsten åren 1878—1893, alltså under icke mindre än sexton år, en period i föreningens historia, som, även vad det gällde sekreterarebefattningen, måhända främst kännetecknades av samtrafiksfrågan, men under vilken ett stort antal andra organisationsspörsmål av olika slag, av vilka bildandet av Pensionskassan och Järnvägsassuransföreningen särskilt torde bära framhållas, förekom till behandling. En omständighet, som från år 1887 förorsakade sekreteraren mycket arbete och helt säkert ständiga bekymmer, var den från nämnda år av föreningen utgivna publikationen »Tågtidtabellen», angående vilken närmare redogörelse lämnas i annat sammanhang. Sekreteraren, som ju tillika var föreningens kassör, fick

genom denna förläggareverksamhet sitt arbete hos föreningen väsentligt ökat, och detta, jämte de med tidtabellsutgivandet förenade svårigheterna, torde hava bidragit till dr BESKOWS avgång från befattningen ifråga med utgången av år 1893. Föreningen gav därvid sin tacksamhet mot dr BESKOW tillkänna, dels genom ett uttalande i sitt protokoll »för hans mångåriga, förtjänstfulla arbete i föreningens tjänst» och dels genom att till dr BESKOW överlämna en minnesgåva, »såsom en gård av tacksamhet för hans med uppoffring av tid och möda förenade strävan att främja föreningens bästa».

Till sekreterare efter dr BESKOW utsåg föreningen dåvarande byrå-assistenten i K. järnvägsstyrelsen JOHN LUNDBERG, som på grund av sin tjänst redan tidigare kommit i förbindelse med föreningens ledning. LUNDBERG var sekreterare under åren 1894—1902 och utförde under denna tid ett synnerligen förtjänstfullt arbete hos föreningen. Av de många viktiga spörsmål, föreningen under denna tid hade att behandla, rörde ett flertal taxeväsendet, och mot slutet av LUNDBERGS tid som sekreterare var den i annat sammanhang skildrade samtrafiksfrågan den förnämsta. Vid behandlingen av detta spörsmål kom han väl i visst motsatsförhållande till föreningen eller rättare till dess delegerade. Hans inlägg vid de långa, ofta nog livliga, ibland heta diskussioner och förhandlingar, som fördes i denna fråga, voro emellertid präglade av den ingående kännedom om dessa förhållanden, han var i besittning av, och man uppskattade också inom föreningen, trots meningsskiljaktigheterna, hans arbete med dessa svåra frågor. Till de många övriga betydelsefulla spörsmål, med vilka LUNDBERG var sysselsatt, hörde även förarbeten för åstadkommandet av ett på det internationella fördraget uppbyggt trafikreglemente för de svenska järnvägarna, och det föredrag han höll härom vid föreningens sammanträde den 13 mars 1896 vittnade om hans omfattande kännedom även på detta viktiga område. Vid den minnesfest, föreningen 1896 firade med anledning av sin då tjuguariga tillvaro, föredrog LUNDBERG en av honom författad intressant återblick på föreningens verksamhet under åren 1876—1896, vilken verksamhet betecknades »såsom väl ägnad att främja det mål föreningen satt sig före». Detta föredrag trycktes sedermera separat och återfinnes även i föreningens protokoll för den 17 och 18 augusti 1896. Han deltog därjämte i väsentlig mån i arbetet för föreningens från år 1903 genomförda omorganisation, och han framlade i det föredrag om sammanslutningar mellan järnvägsförvaltningar i Tyskland, som han höll vid föreningens möte den 29 mars 1900, de

riktlinjer, som han ansåg borde följas vid föreningens omgestaltung och vilka även i viss mån därvid beaktades. Då LUNDBERG lämnade sekreterarebefattningen beslöt föreningen, »att såsom ett föreningens tacksamma erkännande av det nitiska och omsorgsfulla sätt, på vilket LUNDBERG bestritt sekreteraretjänsten, skulle till honom överlämnas en minnesgåva», och detta skedde vid en i samband med omorganisationens genomförande anordnad festlighet, där den avgående sekreteraren blev föremål för föreningens hyllning.

Under senare hälften av år 1902 fungerade verkställande direktören vid Kristianstad—Hessleholms järnväg, borgmästaren A. ÅKERMAN, som sekreterare. Han utförde under tiden 11 oktober 1900—17 mars 1902 även ett värderat arbete såsom ledamot och sekreterare i kommittén för omorganisationen av föreningen.

Genom den nya organisation, som infördes från och med år 1903, fick sekreterarebefattningen, vilken — såsom förut berörts — dittills i viss grad motsvarat ett föreningens verkställande organ, en i flera avseenden ändrad betydelse. Sekreterarens egentliga uppgift blev nu att föra protokollen vid föreningens stämmor och vid dess styrelsesammanträden samt att uppsätta vissa viktigare skrivelser och framställningar. Emellertid medförde nydaningen, genom vilken föreningen erhöi en till Stockholm förlagd förvaltning, att föreningens verksamhet utökades, och sekreterarens arbete blev därför fortfarande av stor betydelse.

Då LUNDBERG, som från och med 1901 uppehöi befattningen såsom överdirektör för taxeärenden i K. järnvägsstyrelsen, vid 1902 års utgång lämnade sekreteraretjänsten hos föreningen, utsågs till hans efterträdare dåvarande notarien i K. styrelsens taxebyrå J. H. FLODIN. FLODIN kvarstod såsom sekreterare till maj månad 1914, då han utnämndes till överdirektör i K. järnvägsstyrelsen och lämnade sin befattning hos föreningen. Under de tolv år han uppehöi sin högt värderade och förtjänstfulla verksamhet såsom föreningens sekreterare, hade föreningen ett stort antal viktiga frågor till behandling, av vilka kunna nämnas: de enskilda järnvägarnas rättsliga ställning, ett spörsmål, som upptogs i samband med dessa företags förhållande till vissa myndigheter, närmast Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen; Sveriges anslutning till det internationella fördraget om godsbefordring å järnväg; trafikstadgan; yttrande över trafiksäkerhetskommitténs betänkande; villkoren för posttransporter å järnvägarna; enhetlig bokföring; vagnsamtrafik och bestämmelser om rullande materielen; ny vatten-



L. LUNDQUIST,
föreningens vice verkst. direktör.



C. A. HALLSTRÖM,
föreningens sekreterare.



A. VON FEELITZEN,
föreståndare för Enskilda järnvägarnas kontrollkontor.

lag; allmänna bestämmelser om personal vid de enskilda järnvägarna; kompetensvillkor för viss personal och maximitjänstgöring för denna; modernisering av föreningens stadgar m. m.

Vid överdirektören FLODINS avgång som sekreterare hos föreningen valdes till hans efterträdare nuvarande sekreteraren, ombudsmannen i K. järnvägsstyrelsen C. A. HALLSTRÖM, vilken liksom sin företrädare äger juridisk utbildning och en omfattande erfarenhet rörande de mångskiftande förhållanden, som angå järnvägarnas organisation och verksamhet. Den mångfald av olikartade frågor, som varit föremål för föreningens behandling under hans tid som sekreterare, skildras närmare på andra ställen i denna minnesskrift, varför det kan vara tillräckligt att här framhålla, att HALLSTRÖMS verksamhet såsom sekreterare värdigt knyter sig till hans förtjänta företrädares.

* * *

Den från år 1903 genomförda omorganisationen av föreningen hade delvis betingats av att föreningens ekonomiska förhållanden utvecklats så, att en ordnad förvaltning härför krävdes. Vid övergången till den nya ordningen hade föreningens utgifter, vilka för tiden nov. 1876—1877 inskränkt sig till några hundratal kronor, högst väsentligt ökats och uppgingo sålunda för år 1902 till över 46 tusen kronor, av vilket belopp dock 31 tusen kronor kommo på föreningens tidtabellsrörelse. Föreningens tillgångar och skulder balanserade samma år på ett belopp av över 35 tusen kronor och 1925 på i runt tal 150 tusen kronor.

Arbetet med räkenskaperna och vad därmed hörde samman hade vid denna tid blivit alltför omfattande för att sekreteraren liksom dittills längre lämpligen kunde ombesörja detsamma, och föreningens styrelse beslöt därför i november 1902 att anställa en kamrerare att handhava föreningens kassa och bokföring. Den förste innehavaren av denna befattning blev f. trafikchefen HJ. NETTELBLADT, som samtidigt med sin tjänst såsom ombudsman i de enskilda järnvägarnas försäkringsföreningar svarade för kamreraretjänsten hos föreningen till och med april månad 1914. De rent kamerala göromålen ombesörjdes emellertid, liksom alltifrån år 1894 varit fallet, under denna period såsom övertidsarbete av kontorsskrivaren i K. järnvägsstyrelsen, fröken M. ALLGULIN, som från nämnda år anlåtats av föreningen för biträde vid korrespondensen och framför allt för det omfattande och krävande arbetet med Tågtidtabellen. Under år 1915 antogs till kamrerare f. trafikchefen CARL LARSON samt till kassör och bokhållare fröken G.

NETTELBLADT, vilka behöllo dessa befattningar, LARSON till mars månad 1918 och NETTELBLADT, som utom sin befattning hos föreningen redan då var anställd hos järnvägarnas försäkringsföreningar, till mars månad 1920.

Från och med mars månad 1918 anställdes bokhållaren vid Statens järnvägar E. G. SÖDERLING såsom notarie å föreningens expedition. Då denne i oktober 1919 lämnade befattningen, till vilken även höra göromålen såsom kamrerare, utsågs till hans efterträdare stationsinspektoren vid Statens järnvägar G. H. V. WAHLGREN, som från och med mars månad 1920 tillika ombesörjer de till kassörsbefattningen hörande göromålen.

FÖRVALTNINGSLOKALER

Under föreningens första år höllos dess sammanträden i Örebro å Köping—Hults järnvägs byrå. Från och med oktober månad år 1878 förlades sammanträdena emellertid till Stockholm, och därvid kommo olika lokaler till användning, i regel användes dock Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägars byrå, Teknologföreningen eller någon lokal i nuv. hotell Continental härför. De löpande göromålen för föreningen, vilka då ålåg ordföranden och — huvudsakligast — sekreteraren, utfördes å dessas tjänsterum.

Först sedan omorganisationen år 1902 genomförts, fick föreningen egna förvaltningslokaler och dessa förhyrdes från den 1 oktober 1902 i aktiebolaget Rosenbads nybyggnad vid Strömgatan i Stockholm, där även försäkringsföreningarna och — senare — Arbetsgivareföreningen fingo sina lokaler. Samtliga föreningarna bodde kvar i Rosenbad ända till den 1 oktober 1921, då de, på grund av att lokalerna skulle disponeras för statsändamål, flyttade till Göteborgsbankens hus, Brunkebergstorg 20. Där disponerar Järnvägsföreningen lämpliga och rymliga lokaler tre trappor upp. Försäkringsföreningarna hava även sina lokaler i samma våning, medan Arbetsgivareföreningen bor två trappor upp i samma hus. Samtliga föreningarna hava emellertid ett gemensamt sammanträdesrum, och dess lokaler stå i övrigt i direkt förbindelse med varandra.





Verkst. direktörens tjänsterum.



Mottagnings- och väntrum.