

---

## VAGNSAMTRAFIK

Mellan järnvägar av samma spårvidd ordnades tidigt och så snart betingelserna härför voro för handen gemensam användning av vissa slag av vagnar, framför allt av godsvagnar. Härigenom möjliggjordes direkta godstransporter mellan järnvägarna, och man undvek den tidsutdräkt och den fördyring, som är förenad med omlastning av godsförsändelserna. Där förhållandena varit lämpliga har direkt framförande av personvagnar även ordnats mellan olika järnvägar, men denna vagnsamtrafik är i vårt land av långt mindre omfattning och betydelse än godsvagnsamtrafiken.

### *Lokala vagnavtal.*

Överenskommelserna om vagnsamtrafik intogos ända till år 1890 i kontrakten rörande trafikens besörjande vid de stationer, där de olika järnvägarna ansluta till varandra — föreningsstationerna. Såsom exempel på en dylik äldre vagnsamtrafiksöverenskommelse torde några utdrag av den, som från 1873 några år framåt gällde mellan statsbanorna och Nässjö—Oskarshamns järnväg, böra återgivas. Den grundläggande bestämmelsen i denna var av följande lydelse: »Fraktgods, som från Oskarshamnsbanan anländer till Nässjö i samma bana tillhörig godsvagn för att vidare befordras å statsbanorna, skall — såvida vagnen är av sådan beskaffenhet, att densamma får intagas i bantåg därstädes, samt är lastad till en vikt, som fraktdebiteras såsom för hel vagnslast, med varor till en och samma station — ej omlastas utan orubbad befordras till destinationsorten, även om denna är belägen vid annan enskild järnväg, på vilken statsbanans vagnar få ingå. Likaledes skola de statsbanans eller enskilda järnvägars vagnar, som anlända till Nässjö med last, på sätt nyss är sagt, till någon av Oskarshamnsbanans stationer, begagnas ända fram till destinationsorten.» Överenskommelsen innehöll därjämte föreskrift om, att

främmande vagnar skulle hava företräde vid lossning och återsändning, tomma eller lastade, i riktning mot hemorten. Godsvagn kunde vid mellanliggande station å hemvägen förses med last i riktning mot hemorten, men fick ej lastas till station vid annan bana än vagnägarens. Vidare lämnades föreskrift om vagnutjämning mellan banorna, om användningstiden, som i regel var 4 dagar, men som för avstånd över 10 mil utsträcktes till 6 dagar, för 20 mil till 8 dagar och för 30 mil och däröver »inom därefter avpassad tid». Användningsrätten för den enskilda järnvägens godsvagnar å statsbanorna var inskränkt till i allmänhet 30 mil. Erfordrades vagnar för transporter till stationer, som lågo mera än 30 mil bortom Nässjö, borde för dylika försändelser användas Statens järnvägars vagnar. Om vagn uppehölls å främmande järnväg utöver den ovan angivna tiden, erlades till vagnägaren en hyra av 2 riksdaler för varje begynnande dygn därutöver, sön- och helgdagar dock oräknade. I vagnhyra betalades till vagnägaren 30 öre för varje vagnmil, vare sig att vagnen gick tom eller lastad. För lokomotiv, som i undantagsfall användes av främmande bana, skulle denna i hyra erlægga 7 riksdaler och 50 öre per mil, varvid lokomotivets ägare bekostade personal och material. För användandet av främmande banas presenning erlades ingen hyra, men presenningarna skulle återsändas fraktfritt efter 48 timmar. Föreningsstationen skulle föra »noggranna» anteckningar om övergående vagnar, och dessa anteckningar skulle omfatta nästföregående tiodagstermin och insändas till såväl statsbanans milkontor som Oskarshamnsbanans trafikchef. Redogörelse för ömsesidigt begagnande av främmande vagnar uppgjordes för varje månad av statsbanans milkontor i Stockholm, till vilket därför konduktörsrapporter å främmande vagnar under föregående månad skulle insändas den 8 i varje månad. Avräkning mellan banorna skedde därefter genom statsbanans kontrollkontor. Vidare innehöll överenskommelsen föreskrifter om trafikdugligheten hos övergående vagnar, om vagnarnas högsta belastning, smörjning m. m. Den enskilda banan förpliktades genom överenskommelsen att föra anteckning över den väglängd, som var och en av dess vagnar och *vagnsaxlar* tillryggalade samt att låta revidera såväl vagnar som axlar sedan de genomlupit 2 000 mil. Härförutom lämnades föreskrifter rörande avhjälpandet av skador och felaktigheter hos vagnarna och om ersättningen härför av i stort sett samma innehåll som i de nu gällande bestämmelserna.

De mellan uteslutande enskilda normalspåriga järnvägar träffade

vagnöverenskommelserna från denna tid innehöllo i regel samma eller liknande bestämmelser, som återgivits här ovan, vilket också var fallet mellan dessa enskilda banor och vissa norska järnvägar.

*1878 års förslag till gemensamt vagnavtal.*

Emellertid voro de enskilda järnvägarnas målsmän vid mitten av sjuttioalet icke tillfredsställda med den då utgående vagnlegan, 30 öre per vagnmil — från år 1881, då metersystemet infördes vid järnvägarna, 2,5 öre per vagnkilometer. Man ansåg även, att hyra borde utgå för presenningar vid användning viss tid av dessa, varjämte en del andra önskemål, såsom rörande återlastningsrätten, revisionsfristen för godsvagnar m. m. förefunnos rörande de ursprungliga, från början av sextioalet härstammande grunderna för vagnöverenskommelserna.

Föreningen tillsatte därför vid sitt sammanträde den 30 oktober 1877 en kommitté, bestående av trafikcheferna VON KRUSENSTIERNA och NORRMAN samt trafikdirektören SVEDELIUS, med uppgift att utarbeta förslag till förändringar i nämnda avtal. Ett »Förslag till förändrad överenskommelse mellan bredspåriga banors förvaltningar om ömsesidigt begagnande av godsvagnar» förelåg också vid marssammanträdet 1878. Detta förslag, som godkändes med några ändringar, tillställdes K. trafikstyrelsen den 29 juni 1878 »för prövning och godkännande». Det upptog 17 olika punkter och bl. a. ändrade bestämmelser om den hyra, som skulle tillfalla ägande banan för användning av dess vagnar å en främmande järnväg. Dessa föreskrifter hade kompletterats med införandet av en minsta hyresavgift av en krona per vagn och dag. För att påskynda främmande vagns framförande å transitobanor föreslogs, att, om en sådan vagn befordrades så långsamt, att mer än ett dygn förlöpte för det första femtalet av mil och sedermera ett dygn för varje därpå följande tiotal av mil, transitobanans förvaltning skulle, förutom den ordinarie vagnhyran per mil, till vagnägaren erlægga en krona per vagn för sålunda påbörjat dygn. För användning av främmande presenningar föreslogs en hyra av 30 öre per dygn från den dag, då hyra skulle erläggas för vederbörande vagn. För återlastning föreslogs, att vagn, för erhållande av last i riktning mot hemorten, skulle få sändas från lossningsstationen till annan station, där sådan last kunde erhållas, vilket innebar en utvidgning av användningsrätten och därmed en förbättring av den gemensamma vagn-

tillgången. De kommitterade föreslogo därjämte, att revisionsfristen för godsvagnar och axlar till dylika borde utsträckas från 2 000 till 3 000 mil. Förslaget slutade med följande uttalande: »Ofvanstående förslag är afsedt att under nuvarande förhållanden, utan synnerlig rubbning af bestående anordningar, kunna tillämpas, men anse vi oss dock äfven böra påpeka, att ifrågavarande förändring skulle kunna åstadkomma en viss kraftigare verkan, om ett i möjligaste mån centralt beläget, för samtliga bredspåriga banor gemensamt milkontor inrättades, som fick till uppgift att verkställa uträkning af vagnmil, fördelning af å främmande banor innevarande vagnar, insamlande af uppgifter om för främmande tjänstgöring disponibla vagnar samt uppgörande af ömsesidig likvidation för förhyrda vagnar m. m., hvarföre vi på det varmaste tillstyrka inrättandet snarast möjligt af ett dylikt milkontor, ty först efter tillkomsten af ett sådant torde den med detta förslag afsedda minskningen af banornas gemensamma vagnbehof i möjligaste mån kunna uppnås.»

Emellertid föranledde det här återgivna förslaget ingen ändring av vagnöverenskommelserna, åtminstone icke vad beträffar dem mellan de till föreningen anslutna järnvägarna och statsbanorna. Överdirektören vid dessa, HAHR, hade nämligen under hand meddelat föreningen, att K. trafikstyrelsen icke kunde antaga förslaget. Motiven till detta avböjande äro nu icke kända, men torde främst hava varit den föreslagna ökningen av vagnhyran och de ifrågasatta, skärpta föreskrifterna för transitovagnarna. Vederbörande vid statsbanorna torde icke heller känt sig tilltalade av planerna på ett gemensamt milkontor för all vagnsamtrafik. Föreningen uppdrog visserligen, trots denna utgång av förslaget, åt sina kommitterade att underhandla vidare i frågan med K. trafikstyrelsen, men något resultat av sådana förhandlingar nåddes icke.

Vid det s. k. trafikchefsmötet i oktober 1880, vilket hölls för ordnandet av olika för järnvägarna gemensamma frågor, såsom om godssamtrafiken, föreningsstationerna m. m., dryftades emellertid även den av överdirektören vid statsbanorna, HAHR, uppställda frågan om upprättande av normalbestämmelser rörande den gemensamma användningen av rullande materiell. Mötet uttalade härom, att tomvagnssändningar borde i möjligaste mån inskränkas, exempelvis genom att större frihet lämnades med avseende å återsändningen av godsvagnar, att den då gällande vagnhyran, 30 öre per nymil, var alltför hög samt att i övrigt det förslag till bestämmelser i ämnet, »som vore att

vänta från K. trafikstyrelsen så vitt möjligt borde avvaktas». De olika banförvaltningarna förbehöll sig emellertid att var för sig få träffa avtal med K. trafikstyrelsen i denna fråga, och det dröjde ända till 1890, innan gemensamma vagnsamtrafiksbestämmelser blevo utfärdade.

De ursprungliga, lokala bestämmelserna fortdro alltså att gälla med undantag av att — såsom ovan nämnts — vagnhyran år 1881 ändrades från 30 öre per vagnmil, motsvarande 2,81 öre per vagnkilometer, till 2,5 öre per vagnkilometer, vilket innebar en sänkning av 11 %. Vid marssammanträdet 1884 upptog föreningen emellertid åter vagnhyrefrågan, och man diskuterade då, huruvida 2,5 öre per vagnkilometer kunde anses väsentligt överstiga slitnings- och förräntningskostnaderna för vagnar under dessas användande på främmande banor samt vilket hyresbelopp, som eljest vore lämpligt. En ny kommitté fick taga hand om detta spörsmål, och denna framlade vid julisammanträdet samma år ett utlåtande, i vilket framhölls, att den gällande hyran i regel nog icke vore för hög, men att den under vissa förhållanden icke verkade fullt rättvist. De kommitterade föreslogo därför, att beräkningsgrunden för vagnhyran borde förändras, och att hyran borde utgå, dels i form av dag- eller timhyra, dels efter genomlupen väglängd. Föreningen godkände förslaget i fråga, och även dessa kommitterade fingo i uppdrag att underhandla med K. trafikstyrelsen, men man kom icke heller nu till något resultat. Frågan förekom därefter vid flera sammanträden utan att, på grund av olika orsaker, bliva slutbehandlad. Vid julisammanträdet 1886 uppdrogs t. ex. åt de kommitterade att vidtaga sådan ändring av förslaget, »att reducerade väglängder komme att tillämpas», vilket torde hava avsett införandet av med avståndet fallande gånghyra. Vid marssammanträdet 1887 synes föreningen emellertid hava resignerat inför svårigheterna att kunna vinna beaktande för frågan om nedsättning av vagnhyran, ty man beslöt nu, att ett återupptagande av detta spörsmål skulle få bero på framtida anmälan.

Emellertid hade, såsom ovan nämnts, K. järnvägsstyrelsen i samband med godssamtrafikens ordnande även förhandlat med var och en av förvaltningarna för vederbörande enskilda järnvägar om en för samtliga normalspåriga järnvägar gemensam vagnöverenskommelse. Detta ledde äntligen till det resultatet, att dylika bestämmelser kunde intagas i det allmänna, från år 1890 gällande samtrafiksavtalet, återgivet i K. styrelsens cirkulär n:r 1071 den 30 december 1889.

## 1889 års vagnavtal.

Detta första gemensamma vagnavtal skilde sig i vissa avseenden från de äldre, lokala överenskommelserna. Sålunda föreskrevs nu såsom villkor för den gemensamma användningen av rullande materiell, att varje järnvägsfordon skulle, innan det insattes i tåg, vara behörigen besiktigt och godkänt. För att en godsvagn skulle få framgå direkt till adresstationen hade dittills fordrats, att vagnens hela bärlast skulle vara utnyttjad eller också, att frakten för sändningen beräknades såsom för hel vagnslast. Detta mildrades nu därhän, att belastningsvillkoret sattes till blott 2 500 kg. Begränsningen av rätten till användning av egna godsvagnar för längre transporter, som berörde främmande järnvägar, bibehölls däremot vid 30 mil=300 km., och nu föreskrevs alltså, att för transportföremål, som krävde särskild vagn och som på en och samma bana skulle försändas över 300 km., skulle användas en *denna* bana tillhörig vagn. — Detta villkor stred väl emot grundprincipen för en fullt gemensam vagnanvändning, men dess uppställande kan återigen förklaras av vissa för järnvägarna själva bestämmande omständigheter. Det gjordes från början gällande av Statens järnvägar, som med sina i regel större transportavstånd på detta sätt sökte begränsa antalet främmande vagnar å sina linjer. Emellertid har såväl K. järnvägsstyrelsen som förvaltningarna vid vissa enskilda järnvägar anfört helt olika meningar om denna sak vid olika tider. Sålunda utslöts den ursprungliga avstånds begränsningen, 300 km., ur vagnavtalet från och med den 1 augusti 1898, då avsändande banan blev skyldig att tillhandahålla vagnar för alla transporter, oberoende av den väglängd, de skulle framgå å främmande banor. Mot detta anfördes klagomål år 1899, särskilt av representanterna för de enskilda järnvägarna i södra Sverige, vilka framhöllo, att det obegränsade tillhandahållandet av vagnar för transporter till nordligare delar av landet ofta nog medförde kännbara olägenheter för den egna, lokala trafiken. Föreningen påyrkade också då återinförandet av den ursprungliga principen om gemensamt tillhandahållande av vagnar, men detta skedde först i 1908 års avtal och med den begränsningen, att bana, som berördes av en vagnslastsändning å mera än 600 km., skulle tillhandahålla härför erforderliga vagnar. Under de senaste åren har K. järnvägsstyrelsen för sin del sökt införa en allt snävare användningsrätt för de enskilda järnvägarnas vagnar å Statens järnvägar, och avgörandet av denna fråga hänsköts år 1923 till K. M:t, som

också förordnat i denna angelägenhet, vilken ju även berör den trafikerande allmänhetens intressen.

Beträffande användningsrätten av främmande vagnar i övrigt, hade bestämmelsen om återlastning i 1889 års avtal förtydligats så, att hemgående vagn fick uppehållas *en* gång å station, där den kunde lastas i riktning mot hemorten. Den hyresfria tiden blev nu för 100 km. från vederbörande övergångsstation 4 dagar och för varje 50-tal km. därutöver ytterligare en dag. För främmande vagn, som försågs med returlast, ökades den hyresfria tiden med *en* dag. Vagnhyran bibehölls vid 2,5 öre per vagnkm., och föreningens förslag av år 1884 om en kombinerad tids- och gånghyra hade alltså icke heller nu kunnat genomföras. Den avgift, som skulle erläggas i de fall, då den ovan medgivna användningstiden överskridits, hade ökats från en till två kronor per vagn dag. För presenningar föreskrevs fortfarande ingen hyra, och den ursprungliga bestämmelsen om vagnutjämning kvarstod också oförändrad. De äldre föreskrifterna, att revision av vagnar och deras axlar skulle ske sedan dessa genomlupit en viss väglängd, hade icke intagits i detta avtal. Redovisnings sättet för den gemensamma vagnanvändningen var i stort sett det samma som förut med den viktiga nyheten dock, att ett stort antal enskilda järnvägar i fråga om redogörelsen och dylikt för vagnsamtrafiken nu företrädde av »Enskilda Järnvägars milkontor».

#### *Enskilda Järnvägars milkontor.*

Här torde vara lämpligt att i korthet erinra om detta för järnvägarna nyttiga företags betydelse och utveckling. Såsom ovan berättats föreslog Mellersta Banföreningen 1878, att ett för såväl statens som de normalspåriga enskilda järnvägarna gemensamt milkontor skulle inrättas. Detta förslag biträdde emellertid icke av K. trafikstyrelsen, som redan från år 1862 inrättat ett närmast för Statens järnvägar avsett milkontor i Stockholm, och torde en anledning till avböjandet då hava varit, att man ville avvakta ordnandet av godssamtrafiksfrågan, innan man tog ställning till föreningens förslag. Det torde också bära erinras om, att det vid denna tid förelåg planer på anordnandet av ett gemensamt kontor för kontrollen och avräkningen av person- och godssamtrafiken — planer, som emellertid icke heller nu kommo till utförande. Man kan måhända nu beklaga, att ett gemensamt centralorgan för vagnsamtrafiken då icke kom till stånd, ty helt visst hade

befintligheten av ett sådant varit ägnat att utveckla vagnsamtrafiken i en för det hela lämplig riktning.

Emellertid hade stationsinspektoren i Borås J. C. BLOMGREN redan 1875 åtagit sig att ombesörja milkontrollen för ett antal enskilda järnvägar och hade härför nämnda år i Örebro upprättat »Enskilda Järnvägars milkontor». — Det ännu gängse uttrycket »milkontroll» har uppkommit därav, att hyran för användningen av en främmande banas vagn och tiden för vagnarnas revision redan från början var beroende av den väglängd, vagnarna genomlupit. BLOMGREN var en mångsidigt begåvad man. Han sysselsatte sig bl. a. även med konstruerandet av olika slags maskiner och framställde sålunda en sinnrik räknemaskin, lämplig för det milräkningssystem, som tillämpades vid järnvägarna. BLOMGREN överlät år 1879 milkontoret till stationsinspektoren vid Grängesbergs station å Frövi—Ludvika järnväg ALBERT TROLLE, som år 1896 i sin tur överlämnade detsamma till sin meddelägare sedan 1889, kontorets nuvarande ägare och föreståndare, majoren H. R. VON HOFSTEN. Enskilda Järnvägars Milkontor, som alltså är ett enskilt företag, ombesörjer allt fortfarande arbeten, som höra till den statistiska redogörelsen för tåg- och vagnrörelsen vid nästan samtliga enskilda järnvägar i landet, och samarbetar därvid i vissa avseenden med Statens järnvägars milkontor.

#### 1898 års vagnavtal.

Vagnavtalet av 1889 gällde till och med juli månad 1898. Emellertid hade det från föreningens sida aldrig övergivna önskemålet om ändrade grunder för hyresberäkning m. m. till slut föranlett K. järnvägsstyrelsen att efter samråd med vederbörande enskilda järnvägar upprätta ett förslag till ny vagnöverenskommelse att försöksvis gälla till 1899 års slut. Detta sistnämnda förslag, i vilket förenämnda önskemål beaktats, diskuterades vid föreningens sammanträde den 28 mars 1898, och föreningen utsåg delegerade att förhandla med K. styrelsen, särskilt angående de avgifter, som upptagits i vagnhyrestaxan. K. styrelsens förslag trädde emellertid oförändrat i kraft den 1 augusti 1898, och vederbörande enskilda järnvägsförvaltningar hade av K. styrelsen anmodats att till den 1 oktober 1899 inkomma med de anmärkningar mot de tillfälligt gällande bestämmelserna, som kunde vara att göra. Föreningens i mars 1898 utsedda kommitterade hade å sin sida upprättat ett förslag till ny vagnöverenskommelse, och detta dis-

kuterades vid novembersammanträdet 1899, då byrådirektören i K. järnvägsstyrelsen G. WELIN var närvarande och redogjorde för K. styrelsens ställning till de viktigare bestämmelserna i detsamma.

Då med 1898 års vagnavtal helt nya principer infördes rörande vagnarnas användning liksom rörande vagnhyran, torde det, för erhållande av erforderlig översikt angående huvudpunkterna i de olika avtal, som tillämpats för vagnsamtrafiken, vara lämpligt att i korthet återgiva några viktiga detaljer ur detta provisoriska avtal. Sålunda föreskrevs i detta, att en förvaltning, som deltog i överenskommelsen, var *skyldig* att till undvikande av omlastning låta godsvagn, vars utrymme var fullt utnyttjat eller för vars last frakt erlades för minst 2 500 kg., framgå till adresstationen. Bestämmelser infördes nu om rätt att vidareända vagn, vars last blivit omexpedierad, återlastningsrätten utsträcktes, tillåtna användningstiden ändrades till dels gångtid, dels av- och pålastningstid, vilken för mottagningsstationen utgjorde 8 zoner. Dygnet indelades för beräkning av tidshyran i 4 zoner. Gångtiden beräknades efter det av vagnen tillryggalagda antalet km. och utgjorde, för 75 km. 4 zoner, för 76—200 km. 8 zoner o. s. v. Vagnhyran utgjordes av gång- och tidshyra, för en 2-axlig godsvagn alltså 1 öre per km. och 25 öre per zon. Övertidshyran, då den tillåtna användningstiden överskridits, var, för att påskynda vagnarnas återlämnande, progressiv — för första zonen alltså, utom den vanliga hyran, 30 öre, för andra 35 öre o. s. v. med 5 öres stegring för varje zon. Emellertid gällde å andra sidan den bestämmelsen, att förvaltning, som inom en tid av 4 zoner övertog, befordrade, lossade, lastade och återlämnade en främmande vagn, helt och hållet fritogs från tidshyra. Denna bestämmelse bidrog helt visst, tillsammans med den höga övertidshyran, till en rask vagnomsättning. Böter för avtalsstridigt användande av godsvagnar infördes nu för första gången i avtalet och utgjorde sexdubbla beloppet av gånghyran för tom eller otillräckligt lastad vagn, som återsändes annan väg än den över vilken den kommit lastad. För varje annat användande av främmande vagn, som stred mot avtalets bestämmelser, skulle till vagnägaren betalas en plikt av 4 kronor för varje zon. Föreningens tidigare framställda förslag om införande av hyra för presenningar hade nu också upptagits och hyran utgick, om presenningen uppehölls över den för vederbörande vagn tillåtna användningstiden med stigande belopp, alltså från första övertidsdygnet med 50 öre och därefter med 25 öres ökning för varje ytterligare dygn. Övriga bestämmelser i avtalet voro mera detaljerade och utförliga än

tidigare, och detta gällde även dem beträffande tillsynen över vagnarnas trafikduglighet. Föreskrifter om revision av vagnar i gemensam trafik hade nu åter införts i avtalet, och enligt detta kunde vagn, vars senaste revision ägt rum för mera än 3 år sedan, tillbakavisas, om den överlämnades direkt från ägande banan. För vagnarnas tillsyn anställdes å övergångsstationerna särskilda vagn tillsyningsmän, vilka i regel voro gemensamma för samtliga vid stationen anslutande normal-spåriga banor, en anordning, som fortfarande äger bestånd. Slutligen infördes mera utförliga bestämmelser om avhjälpan av skador å vagnarna.

Föreningen behandlade, som ovan berörts, emellertid i november 1899 dels det då provisoriskt gällande vagnavtalet, dels det av dess kommitterade upprättade förslaget till nytt vagnavtal. Man beslöt därvid tillråda vederbörande förvaltningar, att de i sina yttranden till K. järnvägsstyrelsen rörande det nya avtal, som nu skulle träffas, borde hemställa om återinförande av de ursprungligen gällande bestämmelserna angående gemensamt tillhandahållande av vagnar för gemensamma transporter. Då de försöksvis tillämpade vagnhyresavgifterna visat sig, särskilt för de kortare banorna, medföra en avsevärd minskning i hyresinkomsten, så borde påyrkas, att nämnda järnvägars intressen måtte bli bättre tillgodosedda i berörda hänseende. Det beslöts därjämte hemställa, att den provisoriska vagnhyretaxan måtte, med de ändringar i övrigt, om vilka överenskommelse träffats mellan K. styrelsens och föreningens delegerade, fortfarande få gälla, dock under högst ett år, samt att tillfälle måtte beredas tre representanter för föreningen att deltaga i den förestående omarbetningen av vagnavtalet.

#### *1899 års vagnavtal.*

Det förslag till nytt vagnavtal, som upprättades av föreningens i mars 1898 utsedda delegerade, innehöll en del förändringar av 1898 års provisoriska överenskommelse, särskilt i avseende å den tillåtna användningstiden för vagnarna. Sålunda föreslogs, att gångtiden skulle fördubblas och för t. ex. 75 km. utgöra 4 zoner för bort- och 4 zoner för återvägen, eller tillsammans 8 zoner, mot förut 4. Övertidshyran, som förut varit progressiv, föreslogs att utgå med en konstant avgift, 50 öre per zon o. s. v.

Detta förslag godkändes i allt väsentligt av K. järnvägsstyrelsen,

och den nya överenskommelsen, vilken liksom den närmast föregående avsågs att vara av mera tillfällig natur, utsändes genom K. styrelsens cirkulär Ser. B n:r 164 den 22 december 1899 och föreskrevs där att gälla under år 1900. Detta avtal, som emellertid kom att tillämpas ända till och med den 30 juni 1908, bibehöll den av föreningen påtalade bestämmelsen om skyldighet för avsändningsbanan att tillhandahålla vagn för alla transporter, alltså även för de långväga, vilken skyldighet, som ovan berörts, förorsakat särskilt banorna i södra delen av landet vissa olägenheter.

### *1908 års vagnavtal.*

Emellertid förutsatte man från såväl K. järnvägsstyrelsen som från föreningen, att en omarbetning av vagnavtalet skulle ske, och beslut härom fattades i augusti 1900. Till föreningens representanter vid detta arbete utsågos trafikcheferna JUNG, BERGMARK och MAGNELL och från Statens järnvägar distriktschefen, greve C. TAUBE, maskindirektören V. KLEMMING samt milkontrollören A. D'AILLY. Belysande för de svårigheter, upprättandet av ett nytt avtal beredde de kommitterade, är att deras förslag förelåg först i mars 1907. Sedan föreningens olika distrikt beretts tillfälle att yttra sig över detsamma, och styrelsen därefter sökt sammanjämka alla de olika önskemål, som därvid gjorts gällande, behandlades förslaget på föreningens stämma den 29 november 1907. Därvid föredrogs bl. a. en av föreningens verkställande direktör rörande det föreliggande förslaget upprättad promemoria, ur vilken några punkter, belysande för situationen, torde bära anföras. Sålunda uttalades, att man vid slutandet av ett vagnavtal borde utgå ifrån att järnvägsförvaltningarna bära vara förpliktade att övertaga och befordra främmande järnvägsvagnar, att hyran för vagnarna endast borde vara en ersättning för de kostnader, som ägaren hade för sina vagnar och alltså icke en källa till vinst, varför hyran borde avpassas efter rättvisans fordringar samt, även om någon förvaltning skulle komma att lida av de bestämmelser, som efter övervägande befunnits vara till gagn för trafiken och i överensstämmelse med billighet, den dock borde underordna sig den stora sammanslutningens krav. Då K. järnvägsstyrelsen hemställt, att förslaget borde underställas varje enskild förvaltning, anfördes häremot, att detta helt visst komme att verka hindrande för frågans lyckliga lösning, utan borde avtalet nu träffas mellan K. styrelsen och Svenska Järnvägsföreningen.

Inom kommittén hade milkontrollören d'AILLY framkastat tanken på införande av ett avräkningssystem rörande vagnsamtrafiken, innebärande bildandet av ett vagnförbund, inom vilket samtliga deltagande banors vagnar skulle användas gemensamt, och reglerandet av vagn-tillgången ske genom en saldoräkning vid övergångsstationerna, så att en viss banas skuld eller fordran av vagnar när som helst kunde konstateras. Ledningen av vagnsamtrafiken skulle enligt detta förslag förläggas till K. järnvägsstyrelsen, och fördelningen av vagn-tillgången skulle alltså ske på *ett centralt* ställe. Angående detta förslag, som av K. styrelsen betecknades såsom ett önskvärt framtidsmål, framhölls i den åberopade promemorian, att även om detsamma vore möjligt att framdeles genomföra, det dock icke borde fördröja antagandet av det nu föreliggande kommittéförslaget, vilket genom sina bestämmelser om progressiv hyra för halvdygn och skyldighet för förvaltningarna att biträda varandra med tillhandahållandet av vagnar för gemensamma transporter, ägde »ett ovedersägligt företräde framför det nu gällande». K. styrelsen framhöll i sin ordning i en skrivelse den 20 juli 1907, att det av kommittén framlagda systemet med förenklad hyresberäkning och en mera utsträckt användningsrätt av främmande vagnar vore synnerligen lämpligt att tjäna såsom övergångsform till det av d'AILLY skisserade förslaget.

Föreningen godkände efter en synnerligen ingående prövning för sin del förslaget med en del ändringar att tillämpas försöksvis till 1909 års utgång, men överenskommelsen trädde på grund av de förhandlingar, som de beslutade ändringarna förorsakade, icke i kraft förrän från och med den 1 juli 1908. Det nya avtalet träffades nu mellan K. styrelsen och Svenska Järnvägsföreningen, vilken sistnämnda part svarade för samtliga i överenskommelsen deltagande enskilda järnvägar. Uppsägning av avtalet kunde ske blott från utgången av ett kalenderår och skulle anmälas 6 månader dessförinnan. En uppsägning från de enskilda järnvägarnas sida skulle ske genom föreningen och omfatta samtliga till denna hörande järnvägar. Tvister rörande avtalet skulle slitas av en skiljenämnd om 5 personer, utsedda på sätt, som skulle bestämmas av K. styrelsen och föreningen. Av de viktigare bestämmelserna i övrigt torde böra nämnas, *att* avtalet även upptog vissa bestämmelser för person-, post- och packvagnar, *att* förvaltningarna voro *skyldiga* att låta godsvagn, som fyllde i avtalet närmare angivna betingelser, framgå till adresstationen, *att* förvaltningarna förbundo sig ömsesidigt att vid förefallande behov tillhandahålla varandra vag-

nar för gemensamma transporter, varvid, om transporten skulle framgå å en och samma bana mer än 600 km., denna bana skulle tillhandahålla erforderliga vagnar, samt att vid andra transporter det nödiga antalet vagnar skulle, därest någon av de i transporten deltagande förvaltningarna det påyrkade, tillhandahållas i förhållande till den väglängd, som transporten skulle framgå å varje bana. För fastställandet av vagnhyran indelades dygnet i halvdygn. För begagnandet i samtrafik av en främmande 2-axlig godsvagn skulle till ägande banan erläggas tidshyra, beräknad särskilt för varje användningsperiod, och hyran utgick från det 12:te halvdygnet progressivt i förhållande till denna periods längd. Hyresbeloppet, som var olika för terminalbanor och transitobanor, var för första halvdygnet i båda fallen 60 öre, men utgick med ett lägre enhetsbelopp för de förstnämnda till det 12:te halvdygnet och steg för terminalbanorna från det 12:te men för transitobanorna redan från det 4:de halvdygnet så, att den vid 15:de halvdygnet var 11:30 resp. 17:80 kr. Genom detta beräkningssätt behövde man icke uttaga någon särskild övertidshyra, ty hyrestabellen verkade ju i önskvärd riktning. Avtalet medgav en väsentligt ökad användning av främmande vagnar, och dessa kunde t. ex. under vissa förutsättningar, bl. a. att återvägen ej förlängdes utöver ett visst avstånd, sändas till vilken vagnsamtrafiksstation som helst med ny, tillräcklig last och — om de voro tomma — för erhållande av tillräcklig last till station så belägen, att ägande banan erhöi del av frakten. Övriga föreskrifter i avtalet hade också med ledning av de internationella vagnbestämmelserna utvidgats och omredigerats.

#### *Vagnförbunds kommittén.*

Vagnavtalet av 1908, som från föreningens sida ursprungligen var avsett att gälla blott till utgången av år 1909, tillämpades emellertid ända till den 1 juli 1920, men undergick under dessa tolv år en del förändringar, av vilka den viktigaste väl var den 1916 införda utvidgningen av återlastningsrätten. Järnvägarnas transportförmåga ställdes under åren 1916—1918 på hårda prov, och en dittills okänd vagnbrist förorsakade svåra olägenheter för den dessa år kolossalt uppdrivna allmänna rörelsen. Vagnsamtrafiken tog också under denna tid en omfattning, som man vid avtalets ingående icke kunnat beräkna, och avtalet utsattes därvid för en hård påfrestning, som bl. a. åstadkom införandet av den nyssnämnda, utvidgade användningsrätten beträffande

godsvagnarna, vilket i någon mån underlättade vagnrörelsen. Emellertid voro transportsvårigheterna å järnvägarna vid denna tid så stora, att regeringen genom chefen för civildepartementet i en skrivelse den 22 mars 1916 fann sig böra uppmana föreningens styrelse att träda i förbindelse med K. järnvägsstyrelsen för att undersöka möjligheten av ett vagnförbund mellan landets normalspåriga banor, i ungefärlig överensstämmelse med det förslag, som på sin tid framförts av D'AILLY. Föreningens styrelse utsåg med anledning härav den 22 mars 1916 sin verkställande direktör, dåvarande majoren BÄRNHEIM, och direktören A. KAMPH till delegerade för föreningen i den vagnförbundskommitté, som därefter tillsattes av K. M:t och inom vilken f. generaldirektören PEGELOW blev ordförande. Emellertid erbjöd denna uppgift under de rådande oroliga tiderna sådana svårigheter, att kommitténs förslag icke kunde framläggas förrän de omständigheter, vilka närmast gjort frågans upptagande aktuellt, hunnit avlösas av mera lugna förhållanden.

Vagnförbundskommittén avgav sitt betänkande den 31 maj 1924 och lämnade i detta en synnerligen omfattande redogörelse för den svårösta frågan. Det av byråchefen D'AILLY framförda s. k. saldosystemet, innebärande att en fortlöpande räkning skulle föras vid föreningsstationerna om det antal vagnar, varje särskild järnväg för varje dag dels mottagit dels avlämnat till andra järnvägar, samt att en på denna räkning grundad utjämning av vagnar skulle ske, prövades praktiskt vid två olika tillfällen. Första provet gjordes under tiden 1 februari—30 april 1917 och det andra, sedan resultaten av det första föranlett en del ändringar i föreskrifterna, under tiden 1 augusti—30 september 1918. Kommittén fann emellertid av dessa försök, att ett vagnförbund enligt saldosystemet ej komme att minska tomvagnsdragningen i lika hög grad som ett vagnförbund med proportionell vagnfördelning skulle göra, och kommittén fann sig därför av detta och andra skäl böra helt övergiva tanken på det förstnämnda systemet. Ett av byråchefen C. OLOFSSON inom kommittén framlagt förslag om införande av ett *vagnavtal* enligt nya grunder godkändes icke heller av kommitténs övriga ledamöter. Kommitténs majoritet framlade emellertid, efter en historisk överblick angående vagnsamtrafiksfrågan, förslag och utförlig motivering till ett vagnförbundsavtal. Grundprinciperna för detta voro följande:

- 1) gemensam central vagnfördelning,
- 2) ersättning för vagnarnas begagnande, utgående med viss avgift per användningsdygn efter olika pris för de till ett mindre

antal uppgående värdeklasser, i vilka kommittén ansett vagnarna böra indelas,

- 3) ersättning till varje till förbundet ansluten järnväg för *all* tomvagnsdragning, vare sig denna betingats av järnvägens egen trafik eller därav att vagnar beordrats tomma till annan bana.

För att kunna erhålla en bestämd uppfattning om fördelarna och olägenheterna av ett vagnförbund enligt kommitténs förslag, ifrågasatte kommittén till slut, att detta måtte praktiskt prövas under ett års tid. Kommittén förklarade sig emellertid anse, att provet borde anställas först sedan ett enhetligt bromssystem hunnit införas å samtliga förbundsbanors godsvagnar, och denna viktiga fråga väntar alltså fortfarande sitt slutgiltiga avgörande.

#### *1920 års vagnavtal.*

Såsom ovan framhållits, åstadkom den till onormal höjd upptrivna godssamtrafiken under åren 1916—1918 stora olägenheter å olika områden, och man tillskrev en del av dessa svårigheter det mellan de normalspåriga järnvägarna gällande vagnavtalet, vars bestämmelser ansågos icke tillåta erforderlig frihet vid användandet av den gemensamma vagnstillgången. Föreningens styrelse behandlade detta spörsmål den 8 november 1916 och uttalade sig då för en revision av vagnavtalets bestämmelser, för vilket ändamål föreningens verkställande direktör fick i uppdrag att förhandla med K. järnvägsstyrelsen. Emellertid medgåvo förhållandena vid denna tid icke utförandet av det omfattande arbete, som visat sig vara förknippat med ett omarbetande av vagnavtalet, och det dröjde därför ända till dess kriget upphört, innan frågan om revision av vagnavtalet åter upptogs. Det var nu K. järnvägsstyrelsen, som i en skrivelse den 13 maj 1919 yrkade på revision av avtalet och fördenskull uppsade detsamma att upphöra med utgången av år 1919. De huvudanmärkingar mot avtalets bestämmelser, vilka föranledde uppsägningen, voro enligt skrivelsen ifråga: att föreskrifter saknades i avtalet om nyanskaffning av vagnar för gemensamma transporter, att förvaltningarnas skyldigheter och rättigheter ifråga om tillhandahållandet av vagnar för gemensamma transporter icke voro tillräckligt tydligt angivna, att användningsrätten av främmande vagnar, trots de företagna ändringarna, var alltför snäv, samt att K. styrelsen haft en för Statens järnvägar ofördelaktig erfarenhet av vagnhyretaxan.

Föreningens styrelse utsåg med anledning härav den 16 maj 1919 sin verkställande direktör samt trafikchefen E. HILDEBRAND och trafikdirektören P. LAGERBERG att såsom föreningens ombud deltaga i utarbetandet av förslag till ett nytt vagnavtal. Detta arbete, i vilket för K. järnvägsstyrelsen deltog byråchefen C. OLOFSSON och milkontrollören V. SÄTTERHOLM, utmynnade i ett förslag till vagnavtal, som diskuterades å ett gemensamt sammanträde i Stockholm den 17 och 18 november 1919 med representanter för K. styrelsen och förvaltningarna vid vederbörande enskilda järnvägar.

Resultatet av denna diskussion blev emellertid, att de enskilda järnvägarnas representanter avböjde en fortsatt behandling av det föreliggande förslaget och hemställde om utarbetandet av ett nytt förslag, baserat på 1908 års avtal. Med anledning härav anhöll K. styrelsen, att föreningen snarast möjligt måtte upprätta ett nytt förslag, i vilket arbete K. styrelsen förklarade sig vilja deltaga med sina förutvarande delegerade. Samtidigt träffades den överenskommelsen, att 1908 års avtal skulle gälla till utgången av juni månad 1920. Föreningen uppdrog härefter åt sina förutvarande representanter, med undantag för trafikchefen HILDEBRAND, som var förhindrad av annat uppdrag att deltaga i arbetet, att — jämte direktören, majoren L. V. STÅHLE — gå i författning om upprättande av ett nytt förslag till vagnavtal.

Ett sådant förelåg också inom kort färdigt och överlämnades, sedan det varit föremål för behandling av vederbörande järnvägsförvaltningar liksom av föreningens styrelse, till K. järnvägsstyrelsen. Efter en del ytterligare förhandlingar i den svårlösta frågan, godkändes förslaget av föreningens styrelse den 24 april 1920, och »Svenska Vagnavtalet» trädde, sedan K. styrelsen också biträtt detsamma, i tillämpning från den 1 juli 1920.

De viktigare bestämmelserna i 1920 års avtal voro rörande gods-vagnarna: att förvaltningarna nu *förbundo sig och ägde rättighet* att tillhandahålla vagnar för gemensamma transporter i förhållande till vagnarnas omloppstid på varje järnväg, vilket innebar att utjämning av vagnar skulle äga rum, om en förvaltning så fordrade, att det största avstånd en främmande vagn fick framgå å någon bana nu sänkts från 600 till 400 km. och, vad särskilt Statens järnvägar beträffade, med den ytterligare begränsning, att en främmande vagn icke fick lastas norr om Bollnäs, att återlastningsrätten utvidgats, att vagnhyran ändrats till 2 kronor per dygn samt att rätten till användning av främmande banas presenning väsentligt inskränkts. Av öv-

riga bestämmelser torde böra nämnas, att *skyldigheten* att mottaga och framföra främmande banas vagn nu inskränkts till på återväg varande vagn, att revisionsfristen för godsvagnarna nu bestämts till 4 år, samt att tvister i anledning av avtalet såsom förut skulle avgöras av en nämnd bestående av 5 ledamöter, av vilka parterna — K. järnvägsstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen — nu vardera skulle utse en och Sveriges Tekniskt Industriella Skiljedomsinstitut skulle anmodas att utse tre.

### 1924 års vagnavtal.

Det nya vagnavtalets liv blev icke långt. Redan i juni 1921 såg sig föreningens styrelse nödsakad att ifrågasätta vissa ändringar, som erfarenheten visat vara önskvärda, och styrelsen beslöt — för att få till stånd en revision av överenskommelsen — att uppsäga densamma med utgången av år 1921. Därjämte uppdrog styrelsen åt sina förutvarande avtalsdelegerade, BÄRNHEIM, LAGERBERG och STÅHLE, att för föreningens del förhandla i saken med vederbörande i K. järnvägsstyrelsen. Sådana förhandlingar kommo också inom kort till stånd, men det visade sig därvid, att enighet icke kunde ernås rörande ett par synnerligen viktiga punkter. Dessa skiljaktigheter voro dels föreskriften om att använda vagn för transport å annan bana mera än en viss väglängd, där föreningens delegerade önskade få denna bestämd till 500 km. och att Bollnäs begränsningen skulle utgå, medan K. styrelsens delegerade fordrade bibehållande av nämnda begränsning och att största avståndet för begagnande av främmande vagn borde sättas till 300 km., dels angående vagnhyran, som K. styrelsens ombud ville bibehålla vid 2 kronor, men vilken föreningens delegerade ansågo böra bestämmas till 1 kr. 50 öre. Sedan båda parterna tagit ställning till dessa båda tvistepunkter och var i sin stad anslutit sig till sina representanters mening, föreslog föreningen, att dessa frågor måtte hänskjutas till den skiljenämnd, som enligt gällande avtal skulle slita uppkomna tvister. K. styrelsen förklarade sig emellertid vara förhindrad att tillmötesgå detta föreningens förslag, och att den komme att hänskjuta saken till K. M:ts avgörande, vilket också skedde. Under tiden tillämpades de av det uppsagda avtalets bestämmelser, som hade betydelse för den dagliga tjänsten.

K. M:t, som dittills icke ingripit i dessa järnvägarnas mellanhanden, förordnade emellertid, på grund av K. järnvägsstyrelsens hemställan, den 2 mars 1923, att vissa avstånds begränsningar skulle gälla

för införandet av annan svensk järnvägs vagn å Statens järnvägar. De avstånd, som därvid fastställdes, äro: för enskild järnväg, vars trafikerade banlängd understiger 50 km., tillsvidare 200 km. samt för övriga järnvägar, för tiden intill år 1926 400 km., fr. o. m. 1926 t. o. m. år 1930 — 350 och från och med 1931 tillsvidare 300 km. — alltså en kompromiss emellan de båda parternas förslag, 500 resp. 300 km. Vagnhyran fastställdes emellertid enligt föreningens förslag tillsvidare till 1 kr. 50 öre per vagn dygn. Man hade alltså nu kommit till en annan uppfattning, än som tidigare gjorts gällande, angående den gemensamma användningen av landets tillgång på normalspåriga godsvagnar.

De vidare förhandlingarna i vagnavtalet krävde emellertid lång tid, och först vid stämman den 30 april 1924 kunde föreningens verkställande direktör meddela, att enighet omsider nåtts om ett förslag till nytt vagnavtal.

Det nya avtalet trädde i kraft den 1 juni 1924 och gäller fortfarande. Grundprincipen för den gemensamma vagnanvändningen är nu, att mottagande järnväg har *skyldighet* att, med de av K. M:t föreskrivna begränsningarna, vilka emellertid även gälla användningen av Statens järnvägars vagnar å de enskilda järnvägarna, övertaga och vidare-sända de främmande järnvägars vagnar, som fylla härför uppställda villkor. Det viktigaste av dessa villkor är, att lasten antingen skall uppgå till eller vara fraktberäknad för minst 8 ton för täckta och 10 ton för öppna vagnar, eller att den upptager vagnens hela utrymme. Skyldigheten gäller också lastad vagn, som är på återväg till ägande banan. Mottagande järnväg har däremot *rättighet* att övertaga och vidare-sända främmande järnvägs vagn, som är försedd med tillräcklig last eller vars otillräckliga last består av levande djur, teatereffekter eller synnerligen svårömlastat gods. För återsändning av en främmande vagn gäller den huvudregeln, att den skall utan dröjsmål återföras till ägande järnvägen på sådant sätt, att den med minsta möjliga antal lastningar får gå tom så liten del av återvägen som möjligt. Detta innebär, att en främmande vagn får avledas från hemvägen, men detta skall ske så, att vagnens hemväg från den nya lastens bestämelsestation alltid blir kortare än hemvägen från den avledande stationen. Avsändande järnväg har rätt att vid behov beställa vagnar för gemensamma transporter hos mottagande järnvägen, och sådana vagnar skola tillhandahållas enligt den för egna stationer gällande fördelningsprocenten. Vidare innehåller avtalet bestämmelser om vagnutjämning och

att för regelbundna transporter, som inom landet endast beröra två järnvägar, dessa under vissa villkor skola tillhandahålla varandra vagnar i förhållande till vagnarnas omloppstid å vardera järnvägen — allt för utjämning av vagnhyran. Avtalet, som nu benämnes »Svensk Vagnsamtrafik», innehåller härutöver ett stort antal detaljföreskrifter och har därför ett helt annat utseende än de kortfattade överenskommelser, som voro gällande under järnvägarnas första år.

### *Vagnsamtrafik mellan smalspåriga banor.*

Förestående skildring av vagnsamtrafiken under olika tider avhandlar uteslutande, huru denna fråga ordnats mellan de normalspåriga banorna. Dessa bilda, med undantag för den huvudsakligen för personsamtrafik avsedda järnvägen mellan Göteborg och Särö, ett sammanhängande nät av stor utsträckning, medan de smalspåriga järnvägarna äro fördelade över landet, en del helt isolerade och alltså utan likspårig förbindelse, en annan del i skilda, större och mindre grupper. Detta har medfört, att den vagnsamtrafik, som över huvud taget här kunnat anordnas, blivit av begränsad omfattning. Under senare tid har emellertid en del olika smalspåriga nät utvidgats och sammanknutits, och vagnsamtrafiken mellan de i dessa ingående olika järnvägarna har härigenom fått en alltmera ökad betydelse för det allmänna.

Vad som här framhållits angående de smalspåriga banorna kan emellertid tjäna till förklaring av det förhållandet, att mellan dessa — i olikhet mot de normalspåriga — icke träffats någon gemensam överenskommelse angående vagnsamtrafiken dem emellan. Emellertid gjordes år 1902 ett försök att införa ett för landets smalspåriga järnvägar gemensamt vagnavtal. Ett förslag härtill upprättades nämnda år av trafikcheferna, dåv. löjtnanten J. NYSTRÖM, E. O. SIMONSSON och N. CRONSTEDT. Det avsåg banor med en spårvidd av 1 067 och 891 mm., och vagnhyran, som alltid betraktats såsom en av de viktigaste punkterna i dessa avtal, skulle utgå med 60 öre per dygn för 2-axlig vagn. Vagnarna skulle återlämnas inom 8 dagar, efter vilken tid hyran blev 3 kronor per vagn dag. Detta förslag diskuterades vid ett möte i november 1902 mellan ombud för ett flertal smalspåriga järnvägar, varvid uttalades, att hyran borde beräknas enligt halvdygn, och att den tillåtna användningstiden borde begränsas till 6 dygn. Det sålunda ändrade förslaget behandlades å ett nytt möte i samband med Järnvägsföreningens novemberstämma 1903, men ledde emellertid icke till avslutande av en gemensam överenskommelse.

Vagnsamtrafik förekommer givetvis dock överallt mellan likspåriga banor, som stå i direkt spårförbindelse med varandra, och man tillämpar därvid olika avtalsbestämmelser. Västergötlands smalspåriga järnvägar, som alla hava en spårvidd av 891 mm., tillämpa sålunda från 1918 en överenskommelse angående vagnsamtrafiken, som, med vissa av förhållandena betingade olikheter, i huvudsak överensstämmer med de normalspåriga banornas vagnavtal av 1908. För banorna av 891 mm. spårvidd i Småland gäller från och med 1924 de normalspåriga järnvägarnas avtal av 1920, men med en vagnhyra av 1 kr. 50 öre per dygn, och för det smalspåriga Östgötanätet, som numera är sammanknutet med Smålandsnätet, de normalspåriga järnvägarnas vagnavtal av år 1924, vilket också gäller för den vagnsamtrafik, som utväxlas mellan dessa båda grupper. Det sistnämnda avtalet tillämpas även tillsvidare på prov sedan den 1 januari 1925 vid de mellanspåriga järnvägarna — 1 067 mm. — i Blekinge, Småland och Halland.

Till slut torde i detta sammanhang böra framhållas, att ett antal smalspåriga banor medels s. k. överföringsvagnar framföra normalspåriga vagnar, vilkas last erbjuder särskilda svårigheter vid en överflyttning till annan vagn.

Ett stort antal normalspåriga järnvägar — under år 1925 elva sinsemellan fristående grupper, bestående av 32 olika banor — har, samtidigt som dessa järnvägar deltaga i den allmänna vagnsamtrafiken, träffat särskilda avtal, varvid de till gruppen hörande banornas vagnar gent emot övriga banor betraktas såsom gruppens gemensamma egendom. För underlättande av resandetrafiken har ett flertal järnvägar anordnat samtrafik även vad beträffar personvagnar.

#### *Vagnsamtrafik med utlandet.*

De enskilda normalspåriga banorna deltaga sedan länge i viss utsträckning i den internationella vagnsamtrafiken. Från och med 1925 gälla härför — utom vad beträffar Tyskland — bestämmelserna i »Överenskommelse angående gemensam användning av godsvagnar i internationell trafik» (R. I. V.), vad Danmark och Norge angår dock med någon modifiering. För vagnsamtrafiken med Tyskland gälla från och med 1925 med några ändringar föreskrifterna i »Vereinswagenübereinkommen» (V. W. Ü.).

