

---

## FÖRENINGSTATIONER

Allmänt gällande grunder rörande villkoren för anslutning mellan olika järnvägar och för trafikens ombesörjande å föreningsstationer fastställdes först genom K. brevet av den 31 oktober 1896. Detta K. brev avsåg Statens järnvägars förhållande till de enskilda banorna och alltså icke dessa senares inbördes mellanhavanden. De i detsamma fastställda principerna och bestämmelserna hava dock i regel kommit till användning även vid upprättandet av dylika avtal mellan enbart enskilda järnvägar liksom vid förnyandet av äldre överenskommelser av detta slag.

En kunglig förordning av den 21 oktober 1864, angående vissa bestämmelser ifråga om begagnande och underhåll av enskilda bolags för allmän trafik upplåtna järnvägar, innehöll väl vissa allmänna föreskrifter om föreningsstationer och om den gemensamma trafiken å dessa, men den rörde huvudsakligen stationsanläggningens utförande samt den rullande materiellens beskaffenhet och upptog inga bestämmelser om villkoren för dessa anslutningar. Med anledning härav blevo särskilt de avtal rörande föreningsstationer, som före tillkomsten av 1896 års K. brev träffades mellan enskilda järnvägar, helt olika till innehållet, och de bestämdes sålunda bl. a. med hänsyn till, huruvida den nytillkommande järnvägen beräknades medföra nytta eller skada för det äldre företaget.

K. M:t föreskrev emellertid redan i den första järnvägskoncession som utfärdades, nämligen i 1852 års privilegium för Köping—Hults järnvägsaktiebolag, att detta skulle vara förpliktigt att, om fråga uppstode om andra järnvägsanläggningars sammanbindande med bolagets järnväg, medgiva detta mot billiga villkor. Kunde överenskommelse ej träffas mellan vederbörande företag, skulle frågan hänskjutas till avgörande av gode män. Som ett exempel på ett äldre

dylikt avtal mellan enskilda järnvägar kan anföras det, som år 1876 träffades mellan Hälsingborg—Hässleholms och Landskrona—Ängelholms järnvägar rörande den senare järnvägens anslutning vid Åstorp station. För rätten till denna anslutning skulle den senare järnvägen dels erlägga 40 000 kronor, dels hälften av de kostnader, som uppstodo på grund av föreningsstationens av den nytillkomna järnvägen betingade utvidgning. Den nya banan skulle därjämte till hälften deltaga i kostnaden för underhållet av stationen samt för dennas skötsel och materialförbrukning.

De tidigare avtalen rörande föreningsstationerna mellan statens och de enskilda järnvägarna giva vid handen, att statsmakterna då betraktade de senare huvudsakligen såsom tillflöden till huvudleden, statsbanan, och denna uppfattning tog sig bland annat uttryck i de förmanliga villkor, som de enskilda järnvägarna bereddes för anslutningen till Statens järnvägar. Sålunda medgavos en del äldre järnvägar, enligt K. M:ts bestämmelse i varje särskilt fall, anslutning till statsbanan och rätt att för sin rörelse begagna dennas föreningsstation utan att härför erlägga någon avgift. Detta var exempelvis fallet enligt den överenskommelse, som år 1865 träffades mellan K. trafikstyrelsen och direktionen för Kristianstad—Hässleholms järnvägar om den senare banans anslutning till Statens järnvägar i Hässleholm, liksom i avtalet av år 1873 med Nässjö—Oskarshamns järnväg angående Nässjö station. Kristianstadsbanan betalade visserligen 125 kronor i månaden såsom bidrag till stationspersonalens avlöning och ersättning för konsumtion av materialier, för vattenpumpning samt för trafikexpedition, men detta oansenliga belopp kan knappast betraktas såsom ett förvaltningsbidrag i egentlig mening. Av Nässjö—Oskarshamnsbanan uttogs länge, trots att dess kontrakt — i motsats till vissa dylika — var uppsägbart, icke någon som helst avgift för anslutningen, ej heller något underhålls- och förvaltningsbidrag. I dessa båda fall dröjde det, vad den sistnämnda järnvägen beträffar, till 1897 och för Kristianstad—Hässleholms järnväg ända till 1924, innan anslutningsvillkoren förändrades.

Den liberala uppfattning, som från statsmakternas sida på sin tid gjorde sig gällande gent emot de enskilda järnvägarna, ändrades emellertid omsider. Förklaringen härtill torde huvudsakligen vara att finna i den stora utveckling, som det enskilda järnvägsnätet överraskande snabbt nådde, och dess därmed ökade betydelse. Då en del av de enskilda järnvägarna därjämte förkortade transportvägen mellan vissa

orter, kommo dessa järnvägar att framstå såsom konkurrenslinjer till statsbanorna. Då det därtill såväl i riksdagen som i den allmänna diskussionen gjordes gällande, att de enskilda järnvägarna sköttes billigare än statsbanorna, bidrog detta även till att statsbanestyrelsen började tillvarataga Statens järnvägars intressen gent emot de enskilda järnvägarna enligt andra principer än tidigare varit fallet.

Frågan om föreningsstationerna blev därför också föremål för behandling vid det s. k. trafikchefsmötet i oktober 1880. Mötet uttalade härom, att avgiften för gemensamt begagnande av föreningsstation mellan statens och enskilda järnvägar borde bestämmas med noggrant avseende å följande omständigheter, nämligen

om trafiken huvudsakligen utgjordes av transiterande resande och gods, eller om transportföremålen måste omexpedieras å stationen,

om trafiken övervägande utgjordes av gods i större partier eller av s. k. stationsvagnsgods,

om trafiken, enligt gjord utredning, visade sig tillföra den bana, som ägde föreningsstationen, någon betydligare inkomst,

om den anslutande enskilda banan erhållit understöd av allmänna medel, och, i så fall, till huru stort belopp,

om föreningsstationen delvis eller helt och hållet anordnats för gemensamt begagnande på bekostnad av den anslutande banan och huru stor denna kostnad varit.

Hänsyn borde — uttalades det — emellertid även tagas till beloppet av den kostnad, för vilken den anslutande banan skulle kunnat utföra såväl anläggningar som trafikgöromålen vid föreningsstationen, »där est banan varit fullständigt oberörd av de större fordringar, som den trafikerande allmänheten blivit vand att ställa på en Statens station».

Av de sålunda framlagda principerna kommo några delvis till uttryck i det betänkande och förslag rörande Statens järnvägars administration och organisation, som framlades av 1893 års järnvägskommitté, i vilken de enskilda järnvägarna voro representerade av AGRELIUS, SVEDELIUS och J. D. SIMONSSON. Denna kommitté upptog även frågan om Statens järnvägars ekonomiska mellanhavanden med de enskilda järnvägarna och framlade bl. a. förslag om villkoren för de enskilda järnvägarnas begagnande av Statens järnvägars stationer.

Dessa förslag lades till grund för de alltjämt gällande bestämmelserna i K. M:ts brev av den 31 oktober 1896 rörande enskilda järnvägars anslutning till statsbanorna, och det föreskrevs alltså i detta,

att en enskild järnväg, för rätten till gemensamt begagnande av en statsbanestation, dels skulle erlägga en engångsavgift, motsvarande förmånen att erhålla anslutning till stationen, dels en årligen återkommande ersättning, motsvarande förmånen för järnvägen att få sin trafik å stationen ombesörjd genom statsbaneförvaltningen. Engångsersättningen skulle utgå under den formen, att den anslutande järnvägen förbands att gälda samtliga av anslutningen föranledda kostnader med skyldighet därjämte att vid blivande utvidgningar av stationen för gemensamma ändamål deltaga i hela den härav betingade kostnaden. Den årligen återkommande avgiften skulle utgå dels såsom förvaltningsbidrag i egentlig mening och dels såsom bidrag till kostnaden för underhåll av lokaler och i övrigt gemensamt begagnade anläggningar vid stationen. Den enskilda järnvägen skulle efter vissa avdrag bidra till samtliga dessa kostnader enligt det förhållande, som dess trafik å stationen intog till hela trafiken därstädes, och beräkningen härav skulle ske med hänsyn till antalet vid stationen ankomna och avgångna tåg, till- och avkopplade godsvagnar, il- och fraktgodsexpeditioner och försålda biljetter å vardera banan, allt under samma år sålunda, att medeltalet skulle tagas av de fyra olika tal, som vid beräkningen erhållits. Därjämte skulle den enskilda järnvägen deltaga i kostnaden för ombesörjandet av sådan gemensam vagnväxling vid stationen, som utfördes medelst särskilt växlingslokomotiv, vilken kostnad fördelades efter antalet vid stationen till- och avkopplade godsvagnar.

Att döma av protokollen behandlade föreningen först vid marsstämman 1912 en fråga, som rörde enskild järnvägs anslutning till Statens järnvägar. Förklaringen till, att denna viktiga angelägenhet icke tidigare varit föremål för diskussion av den samlade föreningen, torde bl. a. vara att finna däri, att de äldre överenskommelserna rörande föreningsstationerna i regel voro beroende av helt lokala förhållanden, varför förvaltningarna ordnade dessa förhållanden var för sig. Den fråga, som behandlades vid marsstämman 1912, rörde emellertid de enskilda järnvägarnas rättsställning i fråga om de med statsbanestyrelsen avslutade kontrakten rörande föreningsstationer. Föreningen beslöt nämligen då, på förslag av direktören A. KAMPH, att i en skrivelse till chefen för K. Civildepartementet inlägga en gensaga mot den i samband med ombyggnaden av Statens järnvägars linje vid Södertälje framförda meningen, att Norra Södermanlands järnväg kunde utan vidare berövas anslutningsrätten vid Saltskog station och

hänvisas till att, för ny anslutnings erhållande, på egen bekostnad framdraga sin linje till en ny föreningsstation. Vederbörande statsmyndigheter togo emellertid icke direkt ställning till detta viktiga spörsmål, när den ifrågavarande anslutningsfrågan löstes efter förhandling och markbyten mellan parterna. Föreningens ingripande inverkade emellertid helt visst till den förhållandevis goda utgång, saken fick för den enskilda järnvägen.

K. M:ts brev av den 31 oktober 1896 angående villkoren för enskild järnvägs anslutning till Statens järnvägar åstadkom efter hand större enhetlighet i dessa förhållanden, än som tidigare varit rådande. Emellertid gjorde sig olika meningar gällande rörande vissa av dess bestämmelser och med anledning härav tillsattes år 1912 en kommitté, bestående av representanter för såväl K. järnvägsstyrelsen som föreningen, med uppgift att förhandla om tolkningen av ifrågavarande bestämmelser. Dessa förhandlingar, vid vilka verkställande direktörerna BÄRNHEIM och SPRINCHORN samt trafikchefen BACKMAN voro föreningens ombud, resulterade i ett av marsstämman 1913 godkänt förslag till »Överenskommelse mellan K. järnvägsstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen beträffande beräkandet dels av trafikfaktorer enligt K. brevet den 31 oktober 1896, dels av gemensamma kostnader å föreningsstationer m. m.» De sålunda den 12/8 juli 1913 överenskomna beräkningsgrunderna tillämpades vid revideringar av förvaltningsbidrag för perioder, som inträdde från och med den 1 januari 1913, och fortforo med några ändringar att gälla till den 1 oktober 1925.

Den ekonomiska högkonjunktur, som föregick världskriget, medförde en fortgående ökning av järnvägarnas rörelse och trafiken steg — efter ett kort avbrott under senare hälften av år 1914 — under de första krigsåren till en dittills okänd höjd. Detta föranledde, att sådana utvidgningar och förbättringar av järnvägsanläggningarna, som varit ställda på framtiden, nu igångsattes. Vid Statens järnvägar, som å vissa linjer hade att avveckla en synnerligen intensiv trafik, företogs ett flertal dylika utvidgningar, bl. a. av en del större föreningsstationer, och angående andra sådana upprättades samt diskuterades förslag till ombyggnad. Det var vid denna tid en allmänt gängse uppfattning, att världskriget skulle efterföljas av ett allmänt uppsving och att trafikökningen på järnvägarna därför skulle bli bestående. Utvidgningarna gjordes därför på lång sikt, och kostnaderna blevo på grund av förändringarnas stora omfattning och tillfölje de rådande

prisförhållandena högst avsevärda. Detta ställde bidragsskyldiga, enskilda järnvägar, med deras i jämförelse med statsbanorna mindre trafikomfattning och enklare driftsförhållanden samt i regel svaga ekonomiska ställning, inför avsevärda svårigheter.

Svenska Järnvägsföreningen upptog därför under år 1915 ånyo frågan om lämpligheten och riktigheten av bestämmelserna i ovannämnda 1896 års K. brev. Föreningens ordförande, f. generaldirektören vid Statens järnvägar F. W. H. PEGELOW, gjorde i en promemoria till föreningens styrelse gällande, att föreskrifterna ifråga vore otillfredsställande och framlade samtidigt vissa ändringsförslag. Såsom de mest påtagliga olägenheterna framhölls den enskilda järnvägen åliggande skyldigheten att bidra med viss andel i kostnaderna för utvidgning av stationsanläggningarna, vilka bidrag, särskilt vad de större stationerna beträffade, kunde bli högst betydande och därför i och för sig betungande. Anskaffandet av de för dylika utvidgningar erforderliga medlen försvårades därigenom, att den enskilda banan icke bleve delägare i föreningsstationen, vilken enligt anslutningsvillkoren förbleve statens egendom. Den anslutande banan kunde alltså icke mot inteckning i stationen anskaffa medel till sin andel i kostnaden för utvidgningen, och den kunde icke heller bokföra denna andel såsom en tillgång. PEGELOW gjorde därjämte gällande, att sättet för avgifternas bestämmande vore sådant, att resultatet i en del fall ej kunde bli rättvist, ty de olika trafikfaktorer, som — med samma värde — användes vid beräkningarna, kunde icke anses likvärdiga. Förvaltningsbidragen kunde härigenom, särskilt vid de större föreningsstationerna, bli så höga, att den enskilda banans ekonomi äventyrades. Han förklarade sig därför anse, att Statens järnvägar, som ensamma borde besitta såväl ägande- som bestämmanderätten vid sina föreningsstationer, borde bekosta alla sådana byggnader och anläggningar å dessa stationer, som erfordrades för stationens gemensamma trafik. Då emellertid en del av stationens byggnader och anläggningar behövdes för en anslutande järnvägsräkning, borde denna erlägga ränta och amortering på den andel av anläggningskostnaderna, som svarade mot dess trafik å stationen. Dessa bidrag borde räknas från den 1 januari 1897 för då befintliga anslutningar och för yngre järnvägar från den dag, dessa öppnades för trafik. Förvaltningsbidraget borde beräknas enligt flera faktorer, än som föreskrivits i 1896 års K. brev, och kostnaden fördelas på var och en av dessa, varvid hänsyn borde tagas till, om de rörde den lokala trafiken eller

transitotrafiken. PEGELOW föreslog till slut, att en provberäkning borde anställas enligt de av honom framlagda grunderna vid Eslövs station, som då låg under en stor och dyrbar ombyggnad.

Föreningens verkställande direktör, som på anmodan av styrelsen lämnat ett skriftligt yttrande om de föreslagna nya grunderna, förklarade sig vara tveksam om lämpligheten av förslaget att uppdelade hela stationskostnaden på enheten av de olika transportföremålen vid en föreningsstation och påvisade, att detta beräkningssätt lätt kunde leda till felaktiga resultat. Det sätt, som 1896 års K. brev föreskrev för bestämmandet av förvaltningsbidraget, vore lämpligt, om blott grunderna för beräkningen av de olika banornas trafik å stationen modifierades och i vissa avseenden kompletterades. Däremot vore det — framhöll verkställande direktören — lyckligt för de enskilda järnvägarna, om det förslaget kunde genomföras, att den anslutande järnvägen, i stället för kapitalutlägg, finge erlagga ränta å kostnaden för anläggningarna vid en föreningsstation.

Föreningens styrelse hemställde därefter i september 1915, hos K. järnvägsstyrelsen, att denna måtte tillsätta en kommitté för att revidera bestämmelserna om gemensamhetsförhållandena vid Statens järnvägar tillhöriga föreningsstationer. Styrelsen framhöll också, utan att därmed göra något uttalande angående de av generaldirektören PEGELOW ifrågasatta nya grunderna, önskvärdheten av att dessa måtte prövas vid en undersökning rörande Eslövs station.

Frågan angående villkoren för en enskild järnvägs anslutning till statsbanan förekom nästa gång till behandling av föreningens styrelse först i mars 1918. Förvaltningen vid Ostkustbanan hade, fastän då icke medlem av föreningen, i en skrivelse till denna bl. a. framhållit, att föreskriften i 1896 års K. brev om att en enskild järnväg vore skyldig att gälda samtliga av en anslutning föranledda kostnader, vore olämplig, enär anslutningskostnaderna härigenom i hög grad bleve beroende av det skick, i vilket föreningsstationen befunde sig vid anslutningen. Förvaltningen hemställde därför, att föreningen måtte söka få till stånd en revision av ifrågavarande bestämmelser. Styrelsen, som icke erhållit något svar från K. järnvägsstyrelsen på sin skrivelse av 1915 i frågan, beslöt att med erinran om denna sin framställning hemställa, att av föreningen utsedda representanter för de enskilda järnvägarna måtte beredas plats i den begärda revisionskommittén.

I sitt den 18 juni 1918 daterade svar på denna skrivelse medgav K. styrelsen, att vissa av grundprinciperna i de gällande förenings-

stationsbestämmelserna teoretiskt taget kunde lämna rum för anmärkningar och att sättet för beräkandet av de enskilda järnvägarnas bidrag kunde tänkas mera specialiserat. Det K. brevet av 1896 lämnade dock rum för modifikationer, och K. styrelsen ville därvid särskilt erinra om den förmån, de enskilda järnvägarna hade i avdraget av 25 % å de gemensamma kostnaderna, vilket avdrag från Statens järnvägars synpunkt vore föga motiverat. K. styrelsen förklarade sig slutligen anse, att den av föreningen väckta frågan borde få vila i avvaktan på resultatet av en ifrågasatt utredning av ett mera allmänt förstatligande av de enskilda järnvägarna. Emellertid hemställde K. järnvägsstyrelsen i skrivelse till Konungen den 17 maj 1919 om sådan ändring av 1896 års K. brev, att, vid beräkning av enskild järnvägsförvaltnings bidrag för begagnande av Statens järnvägar tillhörig station, kostnaderna vid stationen borde fördelas utan dittills föreskrivet avdrag av 25 % samt att revision av förvaltningsbidrag måtte kunna äga rum under löpande femårsperiod jämväl av den anledningen, att stationskostnaderna väsentligt ändrats.

Med anledning av denna K. styrelsens åtgärd anhöll föreningens styrelse i skrivelse till Konungen den 2 juni 1919, att förslaget om borttagande av bestämmelsen i 1896 års K. brev om 25 %-avdraget icke måtte föranleda någon K. M:ts åtgärd. Styrelsen motiverade denna sin hemställan bl. a. därmed, att det icke kunde vara lämpligt eller riktigt att som föreslagits bryta ut en enstaka bestämmelse ur åberopade K. brev, utan borde detta revideras i sin helhet, och styrelsen hemställde, att K. M:t måtte anbefalla Järnvägsstyrelsen att tillsätta en kommitté härför, bestående av representanter såväl för statens som de enskilda järnvägarna. Styrelsen gjorde dessutom gällande, att de skäl, som på sin tid föranledde införandet av bestämmelsen om 25 % avdrag från stationskostnaderna, innan fördelning av dessa skedde, fortfarande ägde sin fulla giltighet. Enligt föreningens åsikt kunde det nämligen icke förnekas, att Statens järnvägars föreningsstationer förvaltades på ett helt annat sätt och efter betydligt dyrbarare grunder än motsvarande stationer vid de enskilda järnvägarna.

K. M:t biföll emellertid den 7 november 1919 Järnvägsstyrelsens hemställan och förslag samt anbefallde samtidigt styrelsen att uppsäga sådana kontrakt, beträffande vilka tillämpning av de nya bestämmelserna vore påkallad. K. styrelsen meddelade med anledning härav föreningen i skrivelse den 2 februari 1921, att samtliga uppsägbara överenskommelser angående gemensamt begagnande av Statens järn-

vägar tillhöriga föreningsstationer blivit uppsagda från och med den 1 januari 1922. I samband därmed uttalade K. styrelsen, att de nya kontrakten borde innebära i möjligaste mån enhetliga bestämmelser, varför tryckta formulär borde användas. Förslag till kontrakt för såväl normal- som smalspåriga järnvägar voro bifogade skrivelsen, och K. styrelsen anhöll, att föreningen måtte framlägga sina önskemål om kontraktens avfattning.

Föreningens styrelse upptog dessa frågor till behandling vid sitt sammanträde den 12 februari 1921 och granskade därvid de föreslagna kontraktsformulären, angående vilka en del ändringsförslag uppställdes. I sitt den 3 mars 1921 daterade svar på K. styrelsens skrivelse framhöll styrelsen, att den vidhölle sitt krav på en revision av 1896 års K. brev angående föreningsstationerna och att dess granskning av de översända kontraktsformulären alltså icke finge tolkas såsom ett uppgivande av föreningens tidigare intagna ställning i denna fråga. Det hade därför, framhöll styrelsen, varit önskligt, att K. styrelsen låtit anstå med ändring av de förutvarande bestämmelserna samt med uppsägning av överenskommelserna, till dess resultatet av den av föreningen begärda revisionen förelegat.

K. Järnvägsstyrelsen förklarade sig emellertid av statsfinansiella skäl icke kunna ifrågasätta än mindre medverka till förslaget, att Statens järnvägar skulle påtaga sig större kapitalutlägg för föreningsstationernas utbyggnad, än vad förut vore fallet. På grund av andra brådskande ärenden kunde lämpliga arbetskrafter icke heller avdelas för den begärda revisionen. Detta avböjande svar finge emellertid icke fattas så, att K. styrelsen ej framdeles kunde vara villig att ingå i dylika förhandlingar. Av skrivelsen, som föredrogs vid sammanträde med föreningens styrelse den 11 juni 1921, framgick i övrigt, att K. styrelsen i huvudsak beaktat och tagit hänsyn till de erinringar, som från föreningens sida framställts mot ovannämnda kontraktsformulär. På förslag av trafikchefen J. JOHNSON beslöts emellertid, att förhandlingar skulle upptagas med K. järnvägsstyrelsen för fastställande av bestämda normer för beräkning av underhållsbidraget vid föreningsstationerna och uppdrogs åt trafikchefen C. AHLBECK och bandirektören K. ANDERSSON att därvid företräda föreningen.

Vid styrelsens sammanträde den 3 oktober 1922 föredrogs och godkändes vid ifrågavarande förhandlingar upprättade förslag till överenskommelse mellan K. järnvägsstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen, dels angående beräkandet av de gemensamma *underhålls-*

*kostnaderna* vid föreningsstationer, dels ock angående beräkandet av de gemensamma kostnaderna för *nybyggnads- och förändringsarbeten* vid dylika stationer. Underhållsbidraget skall enligt K. M:ts brev den 16 februari 1923 fixeras för ett år i sänder i förhållande till den enskilda banans andel i stationens trafik enligt den fördelningsprocent, som gäller för det egentliga förvaltningsbidraget.

Föreningen upprepade emellertid i skrivelse den 29 januari 1923 till K. järnvägsstyrelsen sitt förslag om en revision av 1896 års bestämmelser angående gemensamhetsförhållandena vid föreningsstationerna, varvid föreningen förklarade sig vilja undantaga den förut berörda frågan om kapitalutlägg för stationsanläggningarna, och K. styrelsen biträdde nu detta förslag. Med anledning härav uppdrog föreningens styrelse den 17 februari 1923 åt föreningens verkställande direktör samt trafikchefen AHLBECK och bandirektören ANDERSSON att tillsammans med av K. järnvägsstyrelsen utsedda delegerade utföra ifrågavarande revision.

Sedan de kommitterade avlämnat sitt den 29 november 1924 daterade betänkande och K. M:t den 15 maj 1925 på därom av K. järnvägsstyrelsen och föreningen gjord framställning fastställt vissa ändringar i K. brevet av 1896, träffades den 1 oktober 1925 en på grundval härav upprättad »Överenskommelse mellan K. järnvägsstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen angående föreningsstationer».

Den nya överenskommelsen kommer att tillämpas för de från 1927 ikraftträdande nya avtalen angående Statens järnvägar tillhöriga föreningsstationer. Den innehåller närmare bestämmelser om huru förvaltningskostnaderna skola beräknas, om fördelningen av kostnaderna för omlastning av gods mellan normal- och smalspåriga järnvägar, om brandförsäkringsbidrag och eldskaderisk, om underhållsbidrag, om gemensamma kostnader för nyanläggning och utvidgning samt om sättet för erläggande av ifrågavarande avgifter.

Delegationen överlämnade därjämte av densamma utarbetade nya formulär till kontrakt — ett för anslutande normalspåriga och ett för smalspåriga järnvägar — rörande gemensamt begagnande av Statens järnvägar tillhörande föreningsstationer. Dessa kontraktsformulär innehöllo även bestämmelse om, att tvister rörande beloppen av i avtalet omnämnda avgifter och bidrag skulle avgöras genom en av K. M:t för viss tid utsedd nämnd av tre personer, och att, om nämndens förlikningsförslag icke godkändes av parterna, frågan skulle underställas K. M:ts avgörande. K. M:t fann emellertid icke skäl bifalla detta

senare av K. järnvägsstyrelsen och föreningen i deras skrivelse om 1896 års K. brev framställda förslag.

Bestämmelserna i det ofta åberopade K. brevet av den 31 oktober 1896 om föreningsstationerna gälla alltså fortfarande med de ändringar och tillägg, som fastställts genom K. M:ts brev den 9 juni 1911 rörande växlingskostnadernas fördelning, den 7 november 1919 om borttagandet av 25 %-avdraget, den 16 februari 1923 angående underhållsbidragets årliga fastställande samt den 15 maj 1925 om att även antalet paket- och resgodsexpeditioner skola medräknas i trafikfaktorerna.

Särskild överenskommelse har emellertid tidigare träffats mellan K. järnvägsstyrelsen och föreningen angående vagnväxlingen å föreningsstationerna samt om fördelningen av kostnaderna härför. Enligt de äldre föreningsstationsavtalen debiterade de olika förvaltningarna varandra i regel icke någon särskild kostnad för dylik gemensam växling. Denna utfördes med det först till hands varande tåglokomotivet, men som regel gällde dock, att varje bana skulle utföra sin egen växling med sina egna lokomotiv.

Den livligare trafik, som omsider uppstod, medförde emellertid, att den stationsägande banan måste avdela särskilda lokomotiv för utförandet av växlingen på de större stationerna, och därmed uppkom frågan om fördelning av växlingskostnaderna mellan de vid stationen anslutande banorna. Det var först med det ofta åberopade K. brevet av 1896 som allmänna föreskrifter fastställdes rörande dessa förhållanden. De vid en Statens järnvägs föreningsstation anslutande järnvägarna skulle enligt dessa bestämmelser delta i kostnaden för särskilt växlingslokomotiv eller såsom sådant använt reservlokomotiv i förhållande till antalet av- och tillkopplade godsvagnar, och det sålunda fastställda växlingsbidraget fastställdes för en tid av tre år.

Där särskilda växlingslokomotiv icke funnos att tillgå eller där växlingen krävde ytterligare lokomotiv, måste emellertid tåglokomotiven användas för den gemensamma växlingen. Bestämmelserna rörande fördelningen av kostnaderna för sådan växling, som utfördes av dessa senare lokomotiv, saknades emellertid, varför K. järnvägsstyrelsen och föreningen år 1910 träffade överenskommelse om fördelning mellan anslutande banor även av denna växlingskostnad. Denna överenskommelse, genom vilken detaljerade bestämmelser fastställdes för växlingen å föreningsstationerna, godkändes av föreningen å extra stämma den 19 oktober 1910 och gäller med en del för-

ändringar fortfarande. Kostnaderna bestämmas för perioder om tre år, särskilt för varje föreningsstation, efter förhandling mellan två representanter för vardera av parterna, K. järnvägsstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen. Trafikchefen R. WESTER och maskindirektören V. AHLBERG hava alltsedan år 1911 företrätt föreningen vid dessa förhandlingar.

