

---

## ENSKILDA JÄRNVÄGARNAS KONTROLLKONTOR

Uppslaget till anordnandet av det kontrollkontor, som Svenska Järnvägsföreningen upprättade i Stockholm 1917, framkom redan å föreningens första arbetssammanträde, den 28 mars 1877, då de närvarande förvaltningsombuden uttalade sig för inrättandet av ett gemensamt kontor, uteslutande avsett för kontrollering av samtrafiken mellan de järnvägar, som tillhörde föreningen. Det betonades emellertid, att man icke åsyftade någon rubbning i redovisnings-sättet för den samtrafik, som ägde rum med Statens järnvägar, eller i granskningen av banornas lokala trafik. Frågan dryftades ånyo å föreningens julisammanträde samma år, och härvid uttalades allmänt den meningen, »att sannolikt ingen af (de till föreningen hörande) järnvägsförvaltningarna skulle vägra att i förhållande till sin andel af samtrafiken bidra till upprättandet och underhållet af ett sådant kontor, äfven om det, liksom det enskilda milkontoret, blefve en för sig fristående institution, men då ovisst vore, *om och när en kompetent person erbjöde sig att taga denna angelägenhet om hand*, ville mötet, som ansåg Örebro vara genom sitt centrala läge den för ett gemensamt kontrollkontor lämpligaste platsen, uttrycka sin önskan, »att Köping—Hult-bolaget måtte åtaga sig att ombesörja de bestyr, som blefve för-enade med kontrollen af samtrafiken de banor emellan, för hvilka begäran derom framställdes; börande derest bolaget härtill samtyckte, de förvaltningar, som sålunda finge arbetet utfördt, bestrida den för Köping—Hult-bolaget uppkommande förhöjning i kostnaden för dess kontrollkontor i förhållande till det antal stationer, de hvar för sig representera».

Man bör för att rätt förstå detta beslut erinra sig, huru den samtrafik, som då tillämpades, var beskaffad. Direkta transporthandlin-

gar upprättades väl, men fraktagifterna beräknades icke genomgående för hela transportsträckan utan angavos särskilt för varje järnväg enligt de lokala taxorna. Klareringen av de olika banornas tillgodohavande ombestyrdes antingen av föreningsstationerna eller också av någon av de berörda förvaltningarna.

Anordnandet av ett gemensamt kontrollkontor för reglerandet av den samtrafiksuppbörd, som uteslutande tillkom den grupp av enskilda järnvägar, som räknade Örebro såsom en centralpunkt, låg därför nära till hands. Det kan nu förefalla egendomligt, att förvaltningarna för de många järnvägarna i mellersta Sverige icke trodde sig om att själva anordna ett särskilt kontrollkontor för den ifrågasvarande trafiken samt att ingen för uppdraget ifråga lämplig järnvägsman fanns att tillgå eller själv anmälde sig villig ombesörja detta arbete. Förklaringen härtill torde emellertid vara att finna däri, att man ansåg, att det för alla parter bleve bäst och framför allt billigast, om man härför kunde få anlita den sakkunskap, som fanns att tillgå vid Köping—Hults järnväg. Här var nämligen den redan då såsom en framstående järnvägsman ansedde MARCUS AGRELIUS chef, och han, som snart skulle erhålla uppdraget att utarbete förslag till den allmänna samtrafikens ordnande, ansågs helt visst vara bäst lämpad att övervaka det ifrågasvarande förtroendeuppdraget. Köping—Hultbanans kontrollkontor ombesörjde också kontrollen och avräkningen av samtrafiken mellan vissa av de till föreningen hörande järnvägarna, till dess att — med den allmänna samtrafikens införande — detta arbete övertogs av det samtrafikskontrollkontor, som då anordnades i samband med Statens järnvägars kontrollkontor. Å det s. k. trafikchefsmötet den 6 och 7 oktober 1880 diskuterades även frågan om anordnande av ett gemensamt kontrollkontor för samtrafiken mellan samtliga de banor — såväl statens som enskilda — vilka komme att ingå i en blivande samtrafikförening. Denna tanke vann stor anslutning, och meningen var, att detta kontor skulle ställas under en styrelse, bestående av representanter för såväl statens som enskilda järnvägar. Man fattade emellertid, i avvaktan på samtrafikföreningens bildande, intet beslut, och förslaget ledde, på grund av att nämnda förening icke kom till stånd, icke till någon påföljd.

Frågan om upprättande av ett kontrollkontor för samtrafiken mellan uteslutande de enskilda järnvägarna upptogs nästa gång den 15 februari 1908 och då i en skrivelse från K. järnvägsstyrelsen. I skrivelsen framhölls nämligen, att det arbete, som påvilade K. styrelsens

kontrollkontor, vore i fortgående tillväxt och att — om det icke snart begränsades — kontoret skulle komma att kräva både ökad personal och större utrymme. Då emellertid en dylik utökning skulle komma att medföra väsentliga olägenheter för Statens järnvägar särskilt ur kostnadssynpunkt, såg sig K. styrelsen nödsakad att, i syfte att minska omfattningen av kontorets arbete, anhålla, att detta måtte befrias från kontrollen av den samtrafik, som icke berörde Statens järnvägar. Då emellertid en dylik på en gång företagen förändring möjligen kunde bereda de enskilda järnvägarna svårigheter, ville K. styrelsen tillsvidare endast ifrågasätta, att kontrollen av den samtrafik, som endast berörde två angränsande banor, skulle överflyttas till dessa järnvägar. Föreningens styrelse beslöt den 18 februari 1908 att hänskjuta frågans skyndsamma utredning till en kommitté, i vilken utom verkställande direktören samt en ledamot av styrelsen för varje distrikt, även invaldes tre ombud för Sveriges enskilda järnvägars kontrollörsförbund.

Kommittén framhöll i sin utredning, vilken behandlades av föreningens styrelse den 12 maj 1908, bl. a., att en uppdelning av samtrafikskontrollen komme att medföra en hel del olägenheter. Stationerna finge ökat arbete och svårighet att enhetligt tillämpa gällande bestämmelser, varjämte samtrafiksidén äventyrades, enär en utbrytning av viss trafik kunde tänkas befrämja ett tillämpande av lokaltaxorna, i st. f. av samtrafikstaxan. Ett inom kommittén väckt förslag, att kontrollen av all den samtrafik mellan enskilda järnvägar, vilken icke berörde Statens järnvägar, skulle ombesörjas av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägars kontrollkontor i Stockholm för trafik inom föreningens norra distrikt, av Bergslagernas järnvägars kontrollkontor i Göteborg för trafiken inom mellersta distriktet, av något av kontrollkontoren i Malmö eller Hälsingborg för trafiken inom södra distriktet samt av Statens järnvägars kontrollkontor för trafik mellan banor, tillhörande olika distrikt, ansågs även medföra olägenheter och icke vara genomförbart, då såväl utrymme som personal för arbetets utförande saknades vid de ifrågasatta kontoren.

En utväg att kunna undvika alltför stora olägenheter av en delning av samtrafikskontrollen vore, framhöll kommittén, att föreningen upprättade ett eget kontor för kontroll och fördelning av den samtrafik, som endast berörde de enskilda järnvägarna. Emellertid skulle utan tvivel kostnaden för ett sådant kontor bliva större än den ersättning, som de enskilda järnvägarna erlade till K. järnvägsstyrelsen för detta arbete.

Kommittén framhöll till slut, att de svårigheter, som komme att uppstå vid en delning av samtrafikskontrollen, vore sådana, att föreningen borde hemställa till K. järnvägsstyrelsen, att denna fortfarande måtte ombesörja hela samtrafikskontrollen genom sitt kontrollkontor samt att åtminstone ingen ändring måtte vidtagas i denna sak, förrän taxekommittén framlagt sitt väntade förslag till samtrafikens ordnande. Med åberopande av vad kommitterade sålunda framhållit, hemställde föreningen den 30 maj 1908 hos K. styrelsen, att taxekommitténs förslag måtte inväntas, innan någon ändring av ordningen för samtrafikskontrollens utförande vidtoges. I sitt svar den 23 september 1908 på denna framställning förband sig K. styrelsen också att tillsvidare utföra kontrollen och fördelningen av all godssamtrafik, varemot K. styrelsen förklarade sig förhindrad att längre än till utgången av mars månad 1909 handhava kontrollen av den personsamtrafik, som berörde allenast två till varandra angränsande enskilda järnvägar, den s. k. tvåbanepersonsamtrafiken. Klareringen av banornas mellanhavanden för denna trafik skulle emellertid fortfarande få ombesörjas av statsbanornas kontrollkontor.

Sedan denna K. styrelsens skrivelse delgivits föreningens medlemmar, framhöll styrelsen för Sveriges enskilda järnvägars kontrollörsförbund i en skrivelse till föreningens styrelse önskvärdheten av att ett för samtliga enskilda järnvägar gemensamt kontrollkontor inrättades för den personsamtrafik, som icke berörde Statens järnvägar. Föreningens styrelse tillsatte med anledning härav och sedan distriktens mening inhämtats, en kommitté för behandling av kontrollörsförbundets förslag. Kommittén framlade i januari 1909 sitt betänkande i ärendet och hade uppställt fyra olika alternativ till frågans lösning men förordade det fjärde av dessa, innebärande upprättandet i Stockholm av ett för de enskilda banorna gemensamt kontrollkontor, för granskning tillsvidare endast av den tvåbanepersonsamtrafik, som ej berörde Statens järnvägar. Inkomsten av nämnda trafik beräknades av kommittén uppgå till omkring en miljon kronor per år och kostnaden för det ifrågasatta kontoret till 15 000 kronor årligen — eller ungefärligen samma belopp, som då erlades till Statens järnvägar för nämnda kontroll. Kommittén gjorde till slut det uttalandet, att det vore av största vikt, att de enskilda järnvägarna begagnade det nu erbjudna tillfället att göra en början till ett gemensamt kontrollkontor, som så småningom kunde övertaga granskningen av all den personsamtrafik, som ej berörde Statens järnvägar och som måhända —

sedan godssamtrafiken ordnats på annat sätt — kunde övertaga granskningen även av denna trafik. Då frågan företogs till avgörande i föreningens styrelse, beslöt denna också med 8 röster mot 2 att föreslå föreningen att från den 1 april 1909 inrätta ett kontrollkontor enligt det av kommittén framlagda förslaget och uppdrog åt verkställande direktören att vidare utreda frågan. Denna företogs ånyo till behandling vid styrelsens sammanträde den 2 mars 1909. Då saken var brådskande och för att — om föreningen godkände styrelsens förslag — föreståndaren för det blivande kontrollkontoret genast skulle kunna träda i tjänstgöring, utsåg styrelsen under nyssnämnda förutsättning kontrollören vid Norra Södermanlands järnväg L. LUNDQUIST till föreståndare för kontoret. Kontorets tillkomst syntes denna gång så säkerställd, att vissa andra förberedelser därjämte vidtogos för att det samma skulle kunna träda i verksamhet i erforderlig tid.

Emellertid beslöt föreningen på stämman den 30 mars 1909 efter votering att avslå styrelsens framställning om kontorets inrättande. Såsom huvudskäl för avslagsyrkandet anfördes, att kostnaderna kunde befaras bliva högre än styrelsen beräknat. Denna utgång av den under lång tid förberedda frågan medförde, att kontrollen av tvåbanepersonsamtrafiken måste utföras å de lokala kontrollkontoren. Ett antal banor överlämnade emellertid detta arbete till ett i Eskilstuna för ändamålet upprättat enskilt kontrollkontor, som utförde ifrågavarande kontroll, ända till att denna år 1925 övertogs av Enskilda järnvägarnas kontrollkontor.

Det dröjde därefter till slutet av 1916, innan frågan om anordnande av ett särskilt kontrollkontor för de enskilda järnvägarnas samtrafik åter togs upp. Från K. järnvägsstyrelsen framhölls nämligen i oktober nämnda år under hand, att K. styrelsen, med hänsyn till kontrollkontorets allt mera ökade arbetsbörda, hade för avsikt att avsäga sig kontrollen beträffande sådan samtrafik, som berörde endast enskilda järnvägar. Med anledning härav ifrågasatte föreningens verkställande direktör å styrelsens sammanträde den 12 oktober 1916, att en utredning borde verkställas angående de åtgärder, som från de enskilda järnvägarnas sida borde vidtagas med hänsyn till samtrafikskontrollens framtida ordnande.

Styrelsen beslöt emellertid att i avvaktan på den väntade nya samtrafikstaxan under hand hemställa hos K. järnvägsstyrelsen, att denna måtte låta anstå med uppsägning av sitt åtagande angående godssamtrafikskontrollen. I skrivelse den 6 november 1916 anhöll K. styrelsen

emellertid, att föreningen måtte vidtaga åtgärder för att efter hand övertaga kontrollen av hela den person- och godssamtrafik, som icke berörde Statens järnvägar.

Med anledning härav beslöt föreningens styrelse den 25 november 1916 att utse tre kommitterade att — tillsammans med representanter för kontrollörsförbundet — verkställa utredning och avgiva förslag till ordnande av denna de enskilda järnvägarnas särskilda samtrafikskontroll. Till ledamöter av den kommitté, som fick i uppdrag att söka lösa denna redan år 1877 väckta och därefter flera gånger behandlade fråga, utsågos föreningens verkställande direktör samt trafikchefen C. W. BACKMAN och verkställande direktören ALB. KAMPH, varjämte styrelsen för Sveriges enskilda järnvägars kontrollörsförbund anmodades utse tre järnvägskontrollörer, en från vardera av föreningens tre distrikt, att inträda i kommittén och valdes därtill kontrollörerna A. VON FEILITZEN, C. MELLANDER och K. SCHAUMAN. Kommitténs betänkande och förslag behandlades vid styrelsens sammanträde den 6 mars 1917. Efter att bl. a. hava åberopat K. järnvägsstyrelsens fordran att ifrågavarande samtrafikskontroll senast den 1 oktober 1918 skulle vara överflyttad från Statens järnvägars kontrollkontor, föreslog kommittén, att de enskilda järnvägar, som därav berördes, måtte besluta inrättande av ett enskilda järnvägars kontrollkontor i Stockholm, vilket kontor borde ställas under Svenska Järnvägsföreningens överinseende, att kontoret skulle träda i verksamhet den 1 oktober 1917, då kontrollen av den godssamtrafik, som berörde enbart enskilda järnvägar söder om statsbanelinjen Stockholm—Hallsberg—Göteborg skulle övertagas, att den ytterligare samtrafikskontroll, som K. järnvägsstyrelsen önskade lämna, skulle överflyttas på tid varom överenskommelse kunde träffas samt att den av kommittén föreslagna lönestaten för det ifrågasatta kontorets personal måtte godkännas. Enligt den av kontrollör SCHAUMAN i samband med kommitténs utredning upprättade arbets- och kostnadsplanen för kontoret, beräknades detta i sitt första stadium komma att kräva en stadigvarande personal av — utom föreståndaren — tjuguen personer, varjämte samtliga årliga omkostnader beräknades komma att uppgå till 80 000 kronor. Då det årliga beloppet för den samtrafik, som kontoret skulle få att kontrollera, beräknades till c:a sju miljoner kronor, skulle kontrollkostnaden komma att uppgå till 1,14 % å granskade andelar eller till samma procentuella kostnad, som för år 1913 erlagts till Statens järnvägars kontrollkontor.

Kommittén var emellertid icke enhällig om det ovan återgivna förslaget. Mot detta hade nämligen två av kommitténs ledamöter, herrar BACKMAN och KAMPH, reserverat sig under framhållande av bl. a., att, enligt deras mening, varje bana antingen själv eller genom överenskommelse med annan bana borde tillsvidare övertaga kontrollen av den tvåbanegodssamtrafik, som icke berörde Statens järnvägar samt att föreningen borde under nästkommande år upptaga frågan om ordnandet av kontrollen för övrig godssamtrafik till behandling. Sedan emellertid föreningens styrelse den 6 mars 1917 beslutat hemställa hos föreningen, att denna måtte godkänna förslaget om inrättande av ett de enskilda järnvägarnas kontrollkontor på sätt kommitténs majoritet föreslagit, biföll föreningen å stämman den 27 mars 1917 styrelsens förslag.

Det nya kontrollkontoret, som började sin verksamhet den 1 oktober 1917, utförde alltså till en början endast granskningen av den godssamtrafik, som berörde enbart enskilda järnvägar söder om statsbanelinjen Stockholm—Hallsberg—Göteborg, men övertog den 1 oktober 1918 samma trafik även norr om nämnda linje, varvid kontorets personal utökades med tio tjänstemän. Då K. järnvägsstyrelsen i skrivelse den 9 juli 1918 förklarar sig endast tillsvidare kunna ombesörja den återstående delen av personsamtrafiken mellan uteslutande enskilda järnvägar, överflyttades även denna trafik från och med augusti månad 1924 till kontoret. Detta har senare även övertagit kontrollen av tvåbanepersonsamtrafiken för ett stort antal av de enskilda järnvägarna och ombesörjer alltså nu — med undantag av bl. a. den kontroll, som utföres av Bergslagens Zontariff-förenings kontor — granskningen av i stort sett all den samtrafik, som uteslutande berör de enskilda järnvägarna.

Till föreståndare för kontoret antog styrelsen den 23 april 1917 kontrollören och föreståndaren för Kalmar- och Växjöbanornas kontrollkontor KARL SCHAUMAN, vilken — såsom en av representanterna för kontrollörsförbundet — verksamt deltagit i arbetet för kontorets upprättande. Då kontrollören SCHAUMAN på egen begäran från den 1 september 1922 lämnade sin tjänst vid föreningens kontrollkontor för att övertaga ledningen av Kalmarbanornas m. fl. järnvägars kontrollkontor i Kalmar, valdes kontrollören vid Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, ADOLF VON FEELITZEN, till föreståndare för kontoret. Dettas personal, som i huvudsak rekryterats från olika enskilda järnvägars kontrollkontor, består nu förutom föreståndaren av 36 perso-

ner. Kontoret fick sin första lokal i huset n:r 47 vid Kocksgatan i Stockholm, men flyttades den 1 oktober 1923 till Norra Bantorget n:r 18, det s. k. Nobelpalatset.

